STAATS- UND UNIVERSITÄTSBIBLIOTHEK HAMBURG
CARL VON OSSIETZKY Von-Melle-Park 3 · D-20146 Hamburg

Titel: Die Alster

Autor: Melhop, Wilhelm

Purl: https://resolver.sub.uni-hamburg.de/kitodo/PPN620446609

Nutzungsbedingungen zu den Digitalisierten Beständen der SUB Hamburg

Die Digitalisierten Bestände der Staats- und Universitätsbibliothek werden unter den Bedingungen der Creative Commons Lizenz BY-SA 4.0 gebührenfrei angeboten. Sowohl die kommerzielle als auch die nicht-kommerzielle Nutzung ist erlaubt und gewünscht, solange die Staats- und Universitätsbibliothek Hamburg namentlich als Quelle genannt ist, sowie die Lizenz erwähnt und verlinkt ist: Creative Commons Lizenz Namensnennung 4.0 International (CC BY-SA 4.0 [https://creativecommons.org/licences/by-sa/4.0/deed.de]). Die digitalisierten Medien in der zum Download verfügbaren Form sind ebenso unter der Creative Commons Lizenz BY-SA 4.0 lizenziert. Qualitativ höherwertige Reproduktionen können in verschiedenen Formaten und Auflösungen kostenpflichtig erworben werden. Gebühren werden entsprechend der Gebührenordnung für wissenschaftliche Bibliotheken der Freien und Hansestadt Hamburg erhoben. Im Falle einer Veröffentlichung lassen Sie uns bitte zur Information ein Belegexemplar der Publikation zukommen oder schicken Sie uns die bibliographischen Angaben der Publikation. Digitalisate, die auf Nutzerwunsch angefertigt wurden, werden anschließend in die Digitalisierten Bestände der SUB eingespielt. Sie sind somit für jedermann frei zugänglich und langfristig verfügbar.

Quellenangabe

Institution + PURL (Persistent Uniform Resource Locator) des Images/Titels
Beispiel:
Staats- und Universitätsbibliothek Hamburg,
https://resolver.sub.uni-hamburg.de/kitodo/PPN670034223
(CC BY-SA 4.0 [https://creativecommons.org/licences/by-sa/4.0/deed.de])

Handschriften und unikale Bestände bitte wie folgt zitieren:
Institution + Signatur + PURL des Images/Titels
Beispiel:
Staats- und Universitätsbibliothek Hamburg, DA: Br: BKB I: Bl. 10-13,
https://resolver.sub.uni-hamburg.de/kitodo/HANSb21933
(CC BY-SA 4.0 [https://creativecommons.org/licences/by-sa/4.0/deed.de])

Kontakt: Staats-und Universitätsbibliothek Hamburg
- Carl von Ossietzky -
20146 Hamburg
auskunft@sub.uni-hamburg.de
https://www.sub.uni-hamburg.de

Wilhelm Melhop, Die Alster

B 1946
273

HH 2450
2

Die Alster

Geschichtlich,
ortskundlich und flußbautechnisch
beschrieben

von

Wilhelm Melhop

Mit 5 Kartenbeilagen und 421 Textabbildungen

Paul Hartung Verlag / Hamburg 1932



1949. 4617

Alle Rechte vorbehalten

Inhaltsverzeichnis

Vorrede VII
Zur Einführung XI
1. Allgemeine geographische Übersicht (Hierzu die Karte I u. Abb. 1—4) 1
2. Nebenflüsse 11
3. Versiegte Nebenbäche der Alster 16
4. Ehemaliger Wald im Entwässerungsgebiet der Alster (Abb. 5—8) 19
5. Vorgeschichtliches aus dem Gebiete der Alster (Abb. 9—20) 25
6. Geschichtliches über die Alster, ihr Erwerb durch Hamburg (Abb. 21—28) 39
7. Das Gassenrecht auf der Alster 56
8. Das obere und mittlere Alstertal (Abb. 29—48) 60
9. Die Alster von Fuhlsbüttel bis zur Außen-Alster, der Streek (Abb. 49—60) 73
10. Das Alstertal bei Hamburg selbst (Abb. 61, 62) 80
11. Die Alsterquelle und Brücken der oberen Alster (Abb. 63—68) 90
12. Der Itzstedter See und die Rönne (Abb. 69—71) 99
13. Der Alster-Trave-Kanal von 1448 und die Schiffbarmachung der Alster (Abb. 72, 73) 102
14. Der Alster-Trave-Kanal von 1525 (Abb. 74—77) 107
Münzen, Maße und Gewichte früherer Zeit, die in der Alsterbeschreibung vorkommen 129
15. Nach Verfall des Alster-Trave-Kanals (Abb. 78—85) 130
16. Die hamburgische Verwaltung der Alster .. 136
17. Unterhaltung bzw. Räumung der oberen nicht schiffbaren Alsterzuflüsse durch Hamburg 142
18. Die Schleusen der oberen Alster (Abb. 87—89, 91) 154
19. Die hamburgischen Schleusenmeister 162
20. Das Schleusengeld, der Fuhlsbütteler Zoll 168
21. Die Schiffahrts- und Schleusenordnungen 174
22. Stegener Schleuse und Brücke (Abb. 94) 182
23. Die Nettelnburger Schleuse 185
24. Die Heidkruger Schleuse (Abb. 96, 99, 101) 187
25. Die Sandfelder Schleuse (Abb. 102) 188
26. Die Rader Schleuse (Abb. 103—105) 188
27. Die Wulksfelder Schleuse und das Gut Wulksfelde (Abb. 106—108) 189
28. Die Wohldorfer oder Duvenstedter Schleuse (Abb. 109—111) 190
29. Die Schleusenmeister und das Schleusenmeisterhaus in Wohldorf (Abb. 112, 113) 192
30. Die Mellenburger Schleuse (Abb. 114—117) 193
31. Das Mellenburger Schleusenmeisterhaus (Abb. 118—121) 195
32. Die Mellenburg 198
33. Die Poppenbütteler Schiffahrtsschleuse (Abb. 122—126) 199
34. Die Poppenbütteler Notschleuse (Abb. 124—126 und Karte II) 200
35. Das Poppenbütteler Schleusenmeisterhaus (Abb. 127, 128) 203
36. Die obere (alte) Fuhlsbütteler Schleuse (Abb. 60, 129—131) 206
37. Das Krughaus, nachmals Schleusenhaus in Fuhlsbüttel (Abb. 133, 134) 209
38. Schiffahrtsbetrieb auf der oberen Alster, der Leinpfad (Abb. 135, 136, 138) 212
39. Die Alsterschiffer (Abb. 139, 140) 225
40. Die Alsterschiffe (Abb. 62, 124, 141, 142, 148) 231
41. Landungsplätze an der Alster (Abb. 4, 93, 106, 143, 144, 145) 238
42. Der Warenverkehr auf der schiffbaren Alster (Abb. 137, 143, 145) 244
43. Der Holzhandel auf der Alster (Abb. 148, 149) 257
44. Die Holzhändler 263
45. Einiges aus der Tier- und Pflanzenwelt der oberen Alster 268
46. Hamburgs Fischerei-Recht in der oberen Alster 271
47. Der Fischreichtum der oberen Alster 279
48. Jersbek (Abb. 146, 150—158) 283
49. Der Jersbeker Lachs 288
50. Die Raubburg Stegen (Abb. 159—165) 293
51. Das Schloß Ahrensburg (Abb. 166, 167) 300
52. Die hamburgischen Walddörfer 304
53. Die Hamburger Waldungen (Abb. 168—170) 306
54. Das Herrenhaus in Wohldorf (Abb. 171, 172, 175) 309
55. Der Wohldorfer Hof (Abb. 176, 177) 316
56. Die Wohldorfer Kornmühle (Abb. 178—181) 319
57. Der Kupferhof in Wohldorf (Abb. 182) .. 321
58. Die Wassermühle in Groß Hansdorf 325
59. Die Rodenbeker Mühle (Abb. 183—185) 326
60. Die Bergstedter Kirche (Abb. 187, 188) ... 329
61. Die Farmsener Kupfermühle 331
62. Poppenbüttel und die dortigen Kupfermühlen (Abb. 189—193) 333
63. Wellingsbüttel und seine Wassermühle (Abb. 194—199) 337
64. Fuhlsbüttel (Abb. 200—206) 343
65. Die Fuhlsbütteler Mühlen (Abb. 207—210) 346

66. Die Wasserverhältnisse im Fuhlsbütteler Mühlenteich 352
67. Der Tarpenbeck, die Langenhorner und Eppendorfer Wassermühle (Abb. 212—221) 356
68. Die Eppendorf-Winterhuder Brücke (Abb. 86, 222—225) 363
69. Die Fischerei im Streek 367
70. Die städtischen Alsterbecken (Abb. 211 und Karte III) 369
71. Die Außen-Alster (Abb. 100, 228—230, 250, 251 und Karte III) 370
72. Die Binnen-Alster (Abb. 132, 173, 174, 186, 224, 231—237, 248, 259 und Karte IV) 376
73. Die Kleine Alster (Abb. 88, 238—247, 249 sowie die Karten IV u. V) 384
74. Alsterburg, Maria Magdalenen- und Johanniskloster 390
75. Der Alsterbaum (Abb. 4, 62, 148, 211, 227, 236, 250, 251 sowie die Karten III u. IV) 392
76. Die städtischen Alstermühlen (Abb. 252, 254 und Karte V) 398
77. Die Verwaltung der städtischen Alstermühlen, die Mühlsteine 412
78. Wasserversorgung aus der Alster, Alsterwasserkünste (Abb. 253, 255—258 und Karte V) 415
1. Die alte Wasserkunst am Oberdamm 417
2. Die Wasserkunst am Niederdamm ... 417
3. Die neue Wasserkunst am Oberdamm 418
4. Die Felsenwasserkunst 423
79. Die Wasserverhältnisse der Alster 429
a) Die Hochwassergefahr 429
b) Die Gefahr des Wassermangels, der Wasserschatz der Alster 437
80. Entstehung des Wasserpasses der Alsterbecken 441
81. Der Jungfernstieg (Abb. 4, 62, 90, 93, 132, 148, 174, 186, 236, 248, 259—285, 288, 292, 293, 313 sowie die Karten IV u. V) 450
82. Der Gerhof des Schuhmacheramts 467
83. Der Alsterpavillon (Abb. 174, 248, 279, 285—297) 472
84. Der Schweizer Pavillon (Abb. 174, 248, 298, 299) 479
85. Der Neue Jungfernstieg, die Wallhalle und Alsterhalle (Abb. 137, 236, 274, 289, 300—305) 481
86. Die Lombardsbrücke (Abb. 186, 211, 236, 237, 259, 306—312, 314—317 und Karte IV) 487
87. Die Gegend des Alsterdammes (Abb. 4, 92, 93, 132, 148, 149, 173, 174, 211, 233, 234, 236, 248, 259, 309, 313, 318—321 und Karte IV) 495
88. Das St. Georger Ufer der Außen-Alster (Abb. 227, 228, 237, 308, 322—329 und Karte III) 499
89. Das Hohenfelder Ufer der Außen-Alster (Abb. 330—337 und Karte III) 506
90. Die Uhlenhorst (Abb. 338—347, 357 und Karte III) 510
91. Das Winterhuder Ufer der Außen-Alster (Abb. 348—352 und Karte III) 526
92. Harvestehudes Alsterseite (Abb. 353—357) 529
93. Das Ufer der Außen-Alster am Rotenbaum (Abb. 228, 259, 358—362) 534
94. Alsterbadeanstalten (Abb. 211, 237, 259, 315, 318, 332, 351, 363—368, 379 sowie die Karten III u. IV) 542
95. Verunreinigungen der Alster; das Bleichenfleet (Abb. 95, 255, 369, 387 u. Karte IV) 551
96. Baggern und Reinigen der Alster (Abb. 370—377) 556
97. Schiffahrt auf der Binnen- und Außen-Alster 569
a) Alsterschüten (Abb. 224, 378, 380, 381) 569
b) Die Schüten- und Bootvermieter auf der Alster 574
c) Ehemalige Hand-Fähren auf der Außen-Alster 575
d) Der Ruder- und Segelsport auf der Alster (Abb. 379, 382—386, 388—392) 577
e) Ewer und Schuten 586
f) Alsterdampfschiffahrt (Abb. 341, 393—396) 587
g) Die Dampfschiff-Landungsstege auf der Alster (Abb. 283, 296) 597
98. Größere Schwimmvögel auf der Alster .. 600
a) Die Alsterschwäne (Abb. 397—404) 600
b) Die Alstermöwen (Abb. 405—407) 611
c) Die Wildenten auf der Alster (Abb. 408) 614
99. Die Fischerei auf den Alsterbecken 616
100. Die Alster im Winter (Abb. 409—413) 626
101. Festliche Veranstaltungen auf der Alster (Abb. 414—421) 631
Schlußwort 642
Ergänzungen 643
Berichtigungen 644
Abkürzungen in den Anmerkungen 644
Namen- und Sachweiser 645

Gewidmet meiner lieben Vaterſtadt Hamburg!

Wilhelm Melhop

Die Herausgabe dieses Buches haben gefördert:

E. H. Senat der Freien und Hanseſtadt Hamburg

Die Hamburgiſche Baubehörde, Ingenieurweſen

Die Hamburger Gaswerke G. m. b. H.

Emil Hauptmann, Aufſichtsratmitglied der Hamburger Gaswerke

Die Hamburgiſchen Electricitäts-Werke A.-G.

Die Hamburger Hochbahn A.-G.

Die Hamburger Waſſerwerke G. m. b. H.

Die Hamburger Sparcaſſe von 1827

Die Neue Sparcaſſe von 1864

Vorrede

Eine zusammenhängende, umfassende Beschreibung der Alster hat bisher gefehlt. Von den Quellbächen abwärts bis zur Stadt gehörte dieser Fluß während 16 Jahren zum dienstlichen Arbeitsgebiet des Verfassers, der dadurch mit allen für ein Buch über die Alster in Frage kommenden Ortlichkeiten vertraut wurde.

Die erste Anregung zur Entstehung dieser Alsterbeschreibung gab der 1901 verstorbene Oberingenieur Franz Andreas Meyer durch den um die Mitte der neunziger Jahre erteilten Auftrag, alle auf die Alster bezüglichen Nachrichten aus früherer Zeit zu sammeln. Unterstützt seitens Eingesessener der von der Oberalster durchströmten Landstriche, von Schleusenmeistern, Alsterschiffern und bei den Alsterbauwerken tätigen Handwerkern, gelang es, viele schätzbare Einzelheiten festzuhalten, die sonst wohl verlorengegangen wären, sich nun aber ergänzten im Zusammenhange mit der Durcharbeitung der einschlägigen Literatur. Vervollständigt wurden sie aus den Akten der Baudeputation, den reichen Schätzen des hamburgischen Staatsarchivs, aus der Durchsicht von Karten, Bildwerken und vielen Jahrgängen alter Zeitungen in den öffentlichen Bibliotheken sowie der Bildersammlungen des Denkmalarchivs und des Vereins für hamburgische Geschichte.

Empfindliche Lücken, die der große Brand von 1842 in den Hamburger Alsterakten verursacht hatte, konnten aus dem Lübecker Staatsarchiv ergänzt werden. Die in Jersbek verwahrten Alsterdokumente machte der Oberingenieur Meyer zugänglich. Hinzu kamen Bilderbeiträge aus dem Besitz privater Hamburgensienliebhaber und photographische Aufnahmen bei Besichtigungsfahrten, die auch zu zeichnerischen und geometrischen Feststellungen Gelegenheit boten.

Nur dank vielseitiger Beihilfe war es möglich, den umfangreichen Stoff allmählich zusammenzutragen. Der Verfasser ist bemüht gewesen, die Namen der Helfer an zutreffender Stelle des Buches zu erwähnen; er spricht hiermit aber auch allen, die bereitwillig zu dem Werk beigetragen haben, seinen aufrichtigen Dank aus.

Bei Inangriffnahme der vorliegenden Arbeit war nicht vorauszusehen, daß 35 Jahre dahingehen würden, ehe das endgültige Werk vorlag. Nahe vor Vollendung des Buches verzögerte der Krieg die Drucklegung um mehr als ein Jahrzehnt, und erst das uneigennützige und großzügige Entgegenkommen des Verlegers Paul Hartung sowie das tatkräftige Eingreifen des Senators Schumann, vereint mit der Beihilfe E. H. Senats und anderer Förderer, ermöglichten die Verwirklichung des Druckes und der Herausgabe des Alsterbuches.

Die Reihe der hauptsächlichen Förderer des Werkes ist nebenstehend zusammengestellt. Allen beteiligten Gönnern sprechen der Verfasser wie der Verleger an dieser Stelle ihren tiefgefühlten Dank aus.

Das Buch soll trotz seines Umfanges weniger eine gelehrte Zusammentragung als eine lesbare und unterhaltsame Schilderung vom Leben und Wirken unserer Vorfahren auf und in Umgebung der Alster sein.

Ergänzt wird der Schriftsatz durch einen reichen Bilderschatz und mehrere Karten, für deren vollendete Wiedergabe ohne Rücksicht auf die Kosten der Verfasser dem Verlag sich besonders verpflichtet fühlt. Der Namen- und Sachweiser wird dazu helfen, das Buch auch zu einem lehrhaften Nachschlagewerk zu gestalten, das über alle einschlägigen Fragen Aufschluß gibt.

Aus der unerfreulichen Gegenwart führt das Buch zurück in die Vergangenheit; aus ihrem unentwegten, allen Widerständen die Stirne bietenden Vorwärtsstreben sollte die Gegenwart wieder Vertrauen gewinnen zu der stark veränderten Jetztzeit und Hoffnung auf eine bessere Zukunft.

Möchte es durch dieses Buch aber auch gelingen, bei den Hamburgern das Verständnis für die Schönheiten der Alster und ihrer Umgebung zu vertiefen und so auf die richtige Würdigung der Wichtigkeit des Alsterflusses für die Stadt hinzuwirken.

Alle Hamburger mögen stets eingedenk bleiben, daß die Alster und die Erhaltung ihrer Eigenart in dem ererbten Zustande für ihre Vaterstadt nicht weniger bedeutsam ist, als der Ausbau des Seehafens an der Elbe. Auf beiden gleichzeitig beruht das Gedeihen, der Wohlstand und die Lebensfreude der Bewohner unseres Stadtstaates.

Hamburg, Februar 1932.

Melhop.

Zur Einführung

Wenn man innerhalb und außerhalb Hamburgs von der Alster spricht, so wird meistens nicht an den etwa 25 km in der Luftlinie entfernt entspringenden bescheidenen Fluß dieses Namens gedacht, sondern man meint die von letzterem gespeisten, bis ins Herz der Stadt sich erstreckenden geräumigen Wasserbecken der Außen- und Binnen-Alster, die Hamburgs schönsten Schmuck bilden.

Nichts macht auf den nach Hamburg kommenden Binnenländer nachhaltigeren Eindruck, als die Alsterbecken und der Hafen. Diese sind die Kernpunkte des Lebens der alten Hansestadt: im Hafen die rege Arbeitsamkeit, die ernste Miene des Werktätigen, an der Alster die lachende Lebensfreude. So stellte bereits der Frohsinnsdichter Fr. Hagedorn treffend Alster und Elbe einander gegenüber:

Die Alster[1]

Beförderer vieler Lustbarkeiten,
Du angenehmer Alsterfluß!
Du mehrest Hamburgs Seltenheiten
Und ihren fröhlichen Genuß.
Dir schallen zur Ehre,
Du spiegelnde Flut!
Die singenden Chöre,
Der jauchzende Mut.

Der Elbe Schiffahrt macht uns reicher,
Die Alster lehrt gesellig sein!
Durch jene füllen sich die Speicher,
Auf dieser schmeckt der fremde Wein.
In treibendem Nachen
Schifft Eintracht und Lust,
Und Freiheit und Lachen
Erleichtert die Brust.

Diese Verse, die Hagedorn der lieblichen Alster und der Elbe vor bald 200 Jahren in einem seiner Lobgesänge gewidmet hat, gelten noch heute in vollem Maße; kaum ließe sich die Eigenart unserer Alster im Gegensatz zur Elbe so kurzgefaßt besser schildern, als hier geschehen.

Wenn auch der Werktag sich auf den Alsterbecken ebenfalls voll betätigt, so tritt dieses Leben doch weit zurück gegen dasjenige, welches sich dort abends und feiertags entwickelt, wenn die Tausende der Erholungsuchenden, der Sportlustigen und der Freunde von Naturschönheiten sich in der Umgebung der Alster ergehen und auf ihrem Spiegel ausruhen, beschenkt von ihrer Frische und Lieblichkeit; dann zeigt sie mehr als sonst das Bild ihrer wahren Bedeutung für den Hamburger und den die Großstadt besuchenden Fremden.

Welche andere Stadt vermag auch so breite, bis in den Stadtkern mit seinen hohen Häusern reichende, froh belebte Wasserflächen, eingerahmt von stets wieder grünenden Baumreihen, zu bieten?

Die Alsterbecken bilden mit den an ihnen gelegenen berühmten Gaststätten Alsterpavillon und Uhlenhorster Fährhaus den Glanz- und Mittelpunkt der Sehenswürdigkeiten der alten Hansestadt und sind eine Hauptanziehungskraft für die Fremden.

Aber nicht nur unsere berühmten Alsterbecken sind schön, sondern auch die obere Alster durchfließt, namentlich auf ihrem schiffbaren Teil, Gegenden verlockender Naturschönheit.

Ein Fluß ist veränderlich und bedeutende Wandlungen vermögen mit ihm vorzugehen. Sein Bett ändert sich von der Quelle bis zur Mündung ganz aus sich selbst in Grundgestalt und Höhenlage; wieviel mehr aber, wenn die Menschenhand eingreift und der frei waltenden Natur Jahrhunderte hindurch ihren beharrlichen Willen aufzwingt.

---

[1] Siehe Anmerkungen S. 7.

Ein derartiges Bild bietet uns die Alſter; ſie hat Wandlungen, natürliche wie künſtliche, durchgemacht und ſpielte dabei eine führende Rolle in der Entwicklung Hamburgs, deſſen Hiſtorie ſie auch kulturgeſchichtlich bereicherte.

Hier iſt nun verſucht worden, eine anſchauliche Darſtellung zu entwerfen von der reichen Geſchichte der Alſter im Laufe der Jahrhunderte auf dem Hintergrunde der hamburgiſchen Stadtgeſchichte und durch ſie bedingt.

Wir ſehen die Alſter, wie ſie nach der Vereiſung Norddeutſchlands zunächſt ein unter dem Einfluß von Ebbe und Flut der Elbe ſtehendes Rinnſal in einem waldigen Wieſental war, dann aber im Mittelalter unter Menſchenhand aus geringen Anfängen zum breit gelagerten Landſee heranwuchs, der ſeine Geſtalt mit den Zeitläuften mehrfach wandelte; wie unſere Vorfahren in zielbewußtem Streben zum Wohle der Stadt den größten Teil dieſes Fluſſes ſchon früh in ihren Beſitz zu bringen und ihn trotz Kriegsnot und Bedrängnis ſeitens übelwollender Nachbarn feſtzuhalten, zu nutzen und zu wahren verſtanden haben.

Wir ſehen weiter, wie die Hamburger den kleinen Fluß meilenweit aufwärts ſchiffbar machten und in zäher Ausdauer, trotz anfänglichen Mißlingens eine Verbindung mit der Trave zu ſchaffen vermochten, eine Kanalfahrt nach Lübeck, die aber infolge unzureichender techniſcher Kenntniſſe und der Veränderung der Großhandelswege bald wieder verfiel.

Wir ſehen weiter, wie ſich das Bild der Alſter allmählich verändert. Während ihre Becken bis in die letzte Hälfte des 19. Jahrhunderts der nüchternen anfänglichen Hauptaufgabe treu bleiben, die Mühlen der Stadt zu treiben und Müllern, Fiſchern, Holz- und Torfſchiffern als Ernährer zu dienen, werden weiterhin auch die Bedeutung der Binnen- und Außen-Alſter als Stätten der Erholung mehr und mehr erkannt, vorerſt zwar nur als Ziel vornehmer Luſtpartien. Erſt allmählich werden ihre breiten Waſſerflächen dann für den ſich langſam entwickelnden Waſſerſport und den zunehmenden Verkehr nutzbar gemacht. Wir ſehen ferner, wie die Stadt, anfänglich nur den mittleren Teil des Mündungslaufes der Alſter umfaſſend, ſich längs ihrer Ufer abwärts bis zur Elbe und aufwärts bis Fuhlsbüttel ausdehnt, wie ſich im Zuſammenhang damit in neuerer Zeit das öffentliche Leben mehr und mehr auf den Alſterbecken betätigt und wie dieſe endlich einſchließlich der oberen Alſter Beſitz der Hunderttauſende Erholungsbedürftiger werden.

Von dieſer allmählichen Entwickelung und von der Eigenart und Schönheit unſeres einzigartigen Heimatgewäſſers will das vorliegende Buch in Worten und Bildern berichten.



Abb. 1. Die drei Alsterbecken vom Rathaus gesehen — Privatbesitz. Phot. v. Seggern & Sohn 1928

1. Allgemeine geographische Übersicht

Hierzu die Karte I S. 16 und die Abbildungen 1—4

Die Stadt Hamburg verdankt ihrer selbstgeschaffenen und unvergleichlichen Lage zwischen zwei Gewässern so grundverschiedener Eigenart, wie es Alster und Elbe sind, hier Landsee, dort breiter, von großen Seeschiffen befahrener Strom, ihre besondere Schönheit. Der Alsterfluß, aus dem jener einzigartige Landsee hervorging, ist nur rund 56 km lang und hat nach jetzt üblicher Auffassung seine Quelle im Kreise Segeberg auf der Hochfläche des Geestrückens im Timhagener Brook südlich vom Kirchdorf Henstedt.

Früher war die Alte Alster (s. S. 11), die bei Stegen in die Alster fließt, wie der Name „Alte" andeutet, der eigentliche Quellfluß, der jedoch beim Bau des Alster-Trave-Kanals im ersten Drittel des 16. Jahrhunderts zu diesem hinzugezogen wurde und dadurch als selbständiger und natürlicher Wasserlauf größtenteils verschwunden ist[2]. Dadurch verblieb dem aus dem Timhagener Brook, jetzt Henstedter Moor, kommenden, von reichlich wasserführenden Nebenbächen vermehrten Zufluß der Alster die stärkere Wasserführung bei Stegen, so daß dieser den Wasservorrat der Alster beständig

ergänzt, während die Alte Alster im Gegensatz zu jenen gut unterhaltenen Zuflüssen seit mehreren Jahrhunderten durch Austrocknung und Urbarmachung der Moore sowie völlige Entwaldung ihrer Umgebung zu einem unbedeutenden Rinnsal herabgesunken ist. Für die Richtigkeit dieser Auffassung spricht es auch, daß die jetzige Alster oberhalb Stegen samt ihrem Zufluß aus dem Itzstedter See in früherer Zeit durchaus von der eigentlichen Alster unterschieden wurde[3] und daß das Rechtsverhältnis, in dem erstere zu Hamburg stehen, erst 1768 (s. Abschn. 6 u. 17) durch ein besonderes Übereinkommen festgelegt worden ist.

Das Entwässerungsgebiet der Alster umfaßt rund 587 qkm. Wollte man einen Rundgang um das Flußgebiet antreten, so müßte man (s. Karte I S. 16) von der Höhe, auf der die Große Michaeliskirche steht, ausgehend über Bahrenfeld, Lurup, Eidelstedt, Schnelsen, Garstedt, Langenhorn, Harksheide, Henstedt, Götzberg, Oring, Itzstedt, Nienwohld, Elmenhorst, Bargteheide, Delingsdorf, Beimoor, Sprenge, Hoisdorf, Siek, Braak, Stapelfeldt, Altrahlstedt und Jenfeld wandern, um über Horn, Hamm und St. Georg zur Stadt zurückzukehren. Vom Götzberg nahe Henstedt aus vermag man das Flußgebiet der Alster von der Quelle bis zur Mündung zu übersehen; seine größte Ausdehnung beträgt von Norden nach Süden etwa 34 km, von Westen nach Osten etwa 38 km. Es umfaßt das gesamte Hamburger Geestgebiet, die Walddörfer sowie den Westen des Kreises Stormarn und wird von einem großen Eisenbahndreieck umschlossen, im Osten von der Lübeck-Hamburger Bahn, im Westen von der Altona-Kaltenkirchener und im Norden von der Bahn Oldesloe-Ulzburg-Elmshorn.

Die Alster durchfließt in ihrem natürlichen Lauf auf etwa 45 km Länge bis Klein-Borstel, abgesehen von der Wohldorfer Strecke, das ehemalige Herzogtum Holstein, von da an bis zur Mündung auf etwa 11 km Länge in mannigfachen künstlichen Fassungen ausschließlich Hamburger Gebiet. Die Gegend der oberen Alster erscheint einem Becken ähnlich, das auf allen Seiten von ansteigender Geest eingeschlossen ist; von ihrem hohen Rande winden sich zahlreiche Zuflüsse dem Beckengrunde zu, in dem die Alster fließt, die weiter abwärts den südlichen Rand, etwa von Mellenburg bis Wellingsbüttel zwischen teils steilen und engen Talwänden durchbricht. Die Quelle liegt etwa 31 m über Hamburger Null, die Mündung bei der Graskellerschleuse auf etwa plus 4 m (s. Abb. 2 S. 4); daraus ergibt sich ein Gefälle[4] von 27 m, das für einen Tieflandfluß von nur 56 km Länge als sehr beträchtlich bezeichnet werden muß. Die obere Alster wäre daher zeitweilig in Gefahr, recht wasserarm zu werden, wenn nicht ihre zahlreichen Windungen das rasche Abfließen des Wassers verhinderten. Deshalb sagt auch Woltmann[5] bereits 1813: „Die vielen umschweifenden Krümmungen der Alster zu durchstechen und die Fahrt abzukürzen, ist wegen des schnellen Ablaufens des Wassers, das dann erfolgen würde, nicht ratsam." Insbesondere die Schleusen heben den Nachteil des starken Gefälles auf; denn sie stauen das Wasser immer wieder und sorgen so für eine verhältnismäßig gleichbleibende Wassermenge im Stromschlauch.

Zur Arbeitsleistung wird das gestaute Alsterwasser nur noch bei Fuhlsbüttel verwendet, wo es, gesammelt im malerisch gelegenen Mühlenteich, die alte städtische Ratsmühle treibt. Auch die Zuflüsse der Alster werden für Mühlenbetriebe teils noch verwertet; die dabei entstandenen kleinen, mehrfach aber auch bereits nicht mehr hierfür benutzten Wasserbecken sind nicht selten landschaftliche Perlen und werden ihrer Schönheit wegen häufig besucht.

Die Alster strömt von ihrer Quelle, die in der Luftlinie gemessen nur etwa 24,5 km vom Endpunkt des Flusses entfernt liegt, kurze Zeit nach Norden, dann auf etwa 10 km in östlicher Richtung, wendet sich oberhalb des Hofes Stegen scharf nach Süden und bildet weiterhin die westliche Grenze der hamburgischen Einschlußfläche Wohldorf-Ohlstedt.

Auf ihrem oberen und mittleren Teil durchfließt die Alster eine abwechslungsreiche und oft reizvolle Landschaft mit Marsch und Geest im kleinen; dort strecken sich längs ihrer Ufer Heide und

Moor in beſchaulicher Einſamkeit, Dörfer mit wogenden Kornfeldern, üppigen Wieſen und Weiden; da ſind ſchweigſame Hölzungen, und hin und wieder begrenzen Hügel und Steilufer den Flußlauf, der bei Mellenburg, an Poppenbüttel und Wellingsbüttel vorbei bis zu ſeinem Wiedereintritt ins Hamburger Gebiet bei Klein-Borſtel ein landſchaftlich hervorragend ſchönes Tal durchſtrömt.

Je näher die Alſter der Großſtadt kommt, deſto mehr verliert ſie ihre natürliche Ungebundenheit; die Gartenhausſiedlungen in ihrer Nachbarſchaft mehren ſich, und faſt mit jedem den Fluß überquerenden Verkehrsweg ändert ſich ihr Bild.

In der Gegend von Fuhlsbüttel wendet ſich die Alſter mehr nach Süden; unterhalb der Fuhlsbütteler Schleuſe hat ſie ihren urſprünglich geſchlängelten Lauf durch Wieſen und Weiden völlig eingebüßt und durchfließt in künſtlich geregeltem Bett als breiter ſchiffbarer Kanal mit Seitenarmen ein geräumiges, zur Zeit noch im Anbau begriffenes Gartengelände, ähnlich den weiter ſüdlich anſchließenden, von der Alſter beſpülten Villenvierteln.

Auf der kanaliſierten Strecke fließt die Alſter zwiſchen den Vororten Fuhlsbüttel und Groß-Borſtel einerſeits ſowie Ohlsdorf und Alſterdorf andererſeits, trennt weiterhin die Stadtteile Eppendorf und Winterhude voneinander und dehnt ſich dann zu dem großen Becken der Außen-Alſter, deren etwas gekrümmte Längsachſe nach Süden, mit der hohlen Seite nach Weſten gerichtet iſt.

Wie nach ſeinem Eintritt ins Hamburger Gebiet, von Fuhlsbüttel abwärts der Lauf, die Ausbreitung und die Einmündung des Fluſſes in die Elbe, ſo ſind auch die von der Alſter auf dieſer Strecke aufgenommenen Nebenbäche nach Zahl und Beſchaffenheit nach und nach bedeutſamen Veränderungen unterworfen worden. Faſt alle noch beſtehenden Zuflüſſe hat man mit dem Vordringen der ſtädtiſchen Anbauung allmählich in Schiffahrtskanäle umgewandelt, die für den örtlichen Laſtverkehr wie für den Waſſerſport der Umwohner von hervorragender Bedeutung ſind.

Vor ihrer erſten Aufſtauung in der Gegend des Großen Burſtahs und Graskellers durchſtrömte die Alſter oberhalb des älteſten Teiles der Stadt in zahlreichen Windungen weitgeſtreckte, halb ſumpfige Wieſengründe, beiderſeits umfaßt von damals noch bewaldeten Geeſthöhen, und ergoß ſich nach Durchbrechung des ehemals vorgelagerten Höhenzuges weiter ſüdlich in mehreren Armen ungefähr Steinwärder gegenüber in die Elbe.

Die urſprüngliche Siedlung, aus der nachmals die Großſtadt Hamburg hervorgewachſen iſt, lag auf der hohen Geeſtzunge, die ſich von Oſten her zwiſchen Alſter und Bille gen Weſten vorſtreckt.

Die von dieſen beiden Flüſſen vor ihrer Einmündung in die Elbe gebildeten Inſeln hat die ſich vergrößernde Stadt vor Zeiten nacheinander eingedeicht und beſiedelt; ſie hat es auch verſtanden, die Elbe zu ſich heranzuziehen, ſo daß ſie ſpäterhin zwiſchen Elbe und Alſter lag. Die alten Flußarme und Priele aber durchziehen die Stadt noch heute in der Geſtalt von Fleten und haben das alte Hamburg zu einer maleriſchen Waſſerſtadt gemacht, deren Eindruck durch die Alſterſtauungen noch weſentlich erhöht wird.

Der im Mittelalter durch Aufſtauung künſtlich geſchaffene Binnenſee wird durch die Lombardsbrücke, die Reeſendammsbrücke und die Schleuſenbrücke in drei von Norden nach Süden an Größe raſch abnehmende Becken geteilt: die Außen-Alſter mit 165 ha Waſſerfläche, die rund 18 ha umfaſſende Binnen-Alſter und die Kleine Alſter von 0,56 ha.

Die beiden, durch die Lombardsbrücke in Binnen- und Außen-Alſter geſchiedenen Becken dringen in Geſtalt eines ſich nach Süden verſchmälernden abgeſtumpften Keils faſt bis ins Herz der Stadt vor (ſ. Abb. 4 S. 10).

Dem landſchaftlich anmutigen Bilde der Außen-Alſter ſetzt die Lombardsbrücke ein Ziel; der über ſie hinwegführende Straßenzug kann, mit Ausnahme der Vorſtadt St. Georg, als Grenze des eng

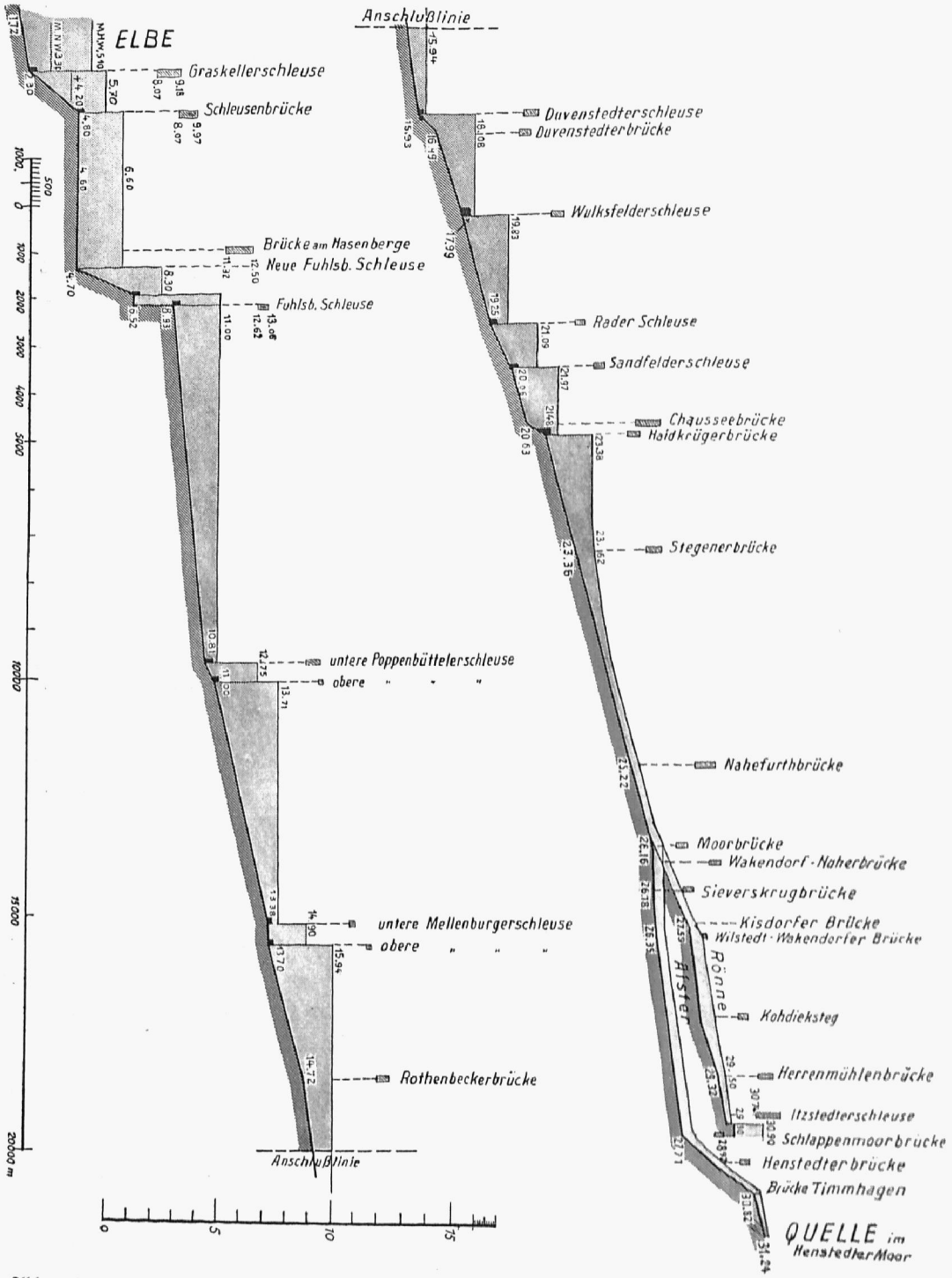


Abb. 2. Längenprofil der Alster und der Rönne

Nach Zeichnungen der Baubehörde

Die Höhenzahlen beziehen sich auf Hamburger Null (H. N.), welches 3,538 m tiefer liegt als Normalnull (N. N.)

zusammengerückten städtischen Anbaues gelten, der die Binnen-Alster an drei Seiten hochragend umgürtet. An ihrer südwestseitigen Abschlußstraße, dem weltbekannten Jungfernstieg mit seinem berühmten Stadtbilde, geht das bislang noch breite Wasserbecken in die ganz schmale Kleine Alster über, wo der Fluß sich vor der Schleusenbrücke im Anblick des stolzen Rathauses und der Alsterarkaden noch einmal zu besonderer Schönheit entfaltet. Gleich dahinter ändert sich das Bild vollständig. Nunmehr macht sich an dem zunehmenden Lastverkehr und der von derjenigen der Binnen- und Kleinen Alster ganz abweichenden baulichen Einfassung des unmittelbar an letztere anschließenden Alsterschlußbeckens oder Alsterflets mit seinen hohen, nüchternen Speichern die Nähe des Hafens bzw. der Elbe bemerkbar. Von hier ab verliert sich die Alster als unscheinbares Nützlichkeitsgewässer in dem dichtumbauten, meist engen Fletnetz der Stadt und ergießt sich in drei Armen, unter der Roosenbrücke, der Schaartorbrücke und der Hohenbrücke, in die Elbe. Ein Teil des ursprünglich stark gekrümmten Mündungsarms der Alster ist noch heute in dem Fletzug vom Mönkedamm um die Straße Neueburg herum bis zur Einmündung in den Binnenhafen als Mönkedamm- und Nikolaifiet erhalten; letzteres bildet als Hauptmündungsarm die breiteste der Alt-Hamburg durchziehenden Wasserstraßen (s. Abb. 3 S. 8); das 1888 verschwundene Rödingsmarktflet sowie das Alsterflet mit seiner Fortsetzung, das Admiralitätstraßenflet waren unbedeutende Nebenläufe bzw. Priele (siehe unten), die ihre nachmalige fast gerade Richtung der Nachhilfe von Menschenhand verdanken. Der westlichste Fletzug aber, das Bleichenflet und Herrengrabenflet, gehört zu den Ende des 15. bis Mitte des 16. Jahrhunderts künstlich geschaffenen Festungswerken.

Obiger bislang unbestrittener, von allen Topographen des 19. Jahrhunderts festgehaltenen Anschauung über die Gestalt des Alstermündungslaufs ist neuerlich Professor Dr. Ferber[6], gestützt auf den Geschichtsschreiber Adam v. Bremen[7], mit der Behauptung entgegengetreten, daß die Alster bei Hamburg ursprünglich in gerader Richtung durch das Rödingsmarkt- und Admiralitätstraßenflet zur Elbe strömte, der oben beschriebene, geschwungene Lauf durch das Mönkedamm- und Nikolaiflet jedoch von Menschenhand hergestellt sein müsse.

Widerlegt wird diese Behauptung seitens des Wasserbautechnikers Oberbaurat Höch[8] u. a. durch den Hinweis, daß, wenn das Admiralitätstraßenflet der Hauptabfluß der Alster war, das Mönkedammflet überhaupt nicht entstanden wäre und das Nikolaiflet keinen Zufluß von oben bekommen hätte, so daß die Errichtung einer Mühle an der Mühlenbrücke unmöglich gewesen wäre, weil der sie treibende Alsterstrom dann ja nicht hier, sondern weiter westlich nach dem Graskeller zu verlaufen sei. Des weiteren legt Höch dar, daß das Deichstraßen-, Rödingsmarkt- und Admiralitätstraßenflet keine Mündungsarme der Alster, sondern ursprünglich Priele waren, durch die das Wasser der Elbe bei der Flut einströmte und bei der Ebbe das eingeführte sowie das binnen angesammelte Wasser abfloß, so daß sie nicht verschlammten. Auch bezüglich des breiten Mündungslaufes der Alster, des Nikolaiflets, für das Ferber künstliche Herstellung annimmt, bestätigen Höchs Ermittelungen die bisherige gegenteilige Anschauung.

Auf die scharfsinnigen Auseinandersetzungen der beiden Gegner kann hier nicht weiter eingegangen werden; aber bei der Dürftigkeit und dem Mangel an bestimmten Nachrichten aus jenen früheren Zeiten, um die es sich hier handelt, wird durch die Höchschen Ausführungen die bisherige Anschauung, daß wir im Mönkedamm- und Nikolaiflet den unteren Teil des natürlichen, nach abwärts immer breiter werdenden Mündungslaufes der Alster vor uns haben, um so mehr befestigt.

Die Alster ist bei ihrem Durchgang durch den sogenannten Niederdamm, das ist der älteste, aus dem Großen Burstah und Graskeller bestehende Deich, der die Alsterniederung gegen die Fluten der Elbe schützt, mittels der Schleuse bei der Mühlenbrücke, der Graskellerschleuse und der Michaelisschleuse von dem anschließenden, in freier Verbindung mit der Elbe stehenden Fletnetz abgetrennt.

Der durch den ſpäter entſtandenen Oberdamm (jetzt Jungfernſtieg) gebildete Stau der Binnen- und Außen-Alſter diente ehemals lediglich dem Antrieb von Mühlen. Eine Schiffahrtsſchleuſe beſtand im Oberdamm nicht. Erſt 1846 wurde durch die Erbauung der Alſterſchleuſe am Südweſtende der Alſterarkaden eine dem Schiffsverkehr dienende Verbindung mit der Elbe geſchaffen und zugleich der Stau der Alſterbecken um etwa 1 m geſenkt.

Schiffbar gemacht iſt die Alſter in ihrem oberen Teil bereits im erſten Drittel des 16. Jahrhunderts bis oberhalb Stegen, um unter Benutzung der Beſte und Trave eine Waſſerfahrt nach Lübeck bzw. zur Oſtſee zu ſchaffen, die aber bald wieder verfiel. An jenen Verſuch erinnern die bis auf den heutigen Tag in ihren Stauverhältniſſen und der alten Bauart erhalten gebliebenen Schleuſen der oberen Alſter, durch die der Fluß bis etwa 37 km von ſeiner Mündung aufwärts ſchiffbar iſt. Auf dieſer Strecke beträgt die durchſchnittliche Breite bis zu etwa 11 m; die kanaliſierte Alſter unterhalb Fuhlsbüttel hat Breiten zwiſchen 35 und 55 m. Die Breite der Außen-Alſter wechſelt zwiſchen 200 und 1000 m; die mittlere Breite der Binnen-Alſter beträgt 450 m, die der Kleinen Alſter 50 m; die unterhalb anſchließenden drei Fletarme haben Breiten von 15 bis 50 m.

Die Waſſertiefe mißt bis Fuhlsbüttel aufwärts 2 m, weiter oberhalb wechſeln die Tiefen je nach dem Waſſervorrat.

Es mag ſchließlich noch erwähnt werden, daß es auch in den ſchwediſchen Provinzen Vermland und Smaland je eine Alſter gibt und daß in der bayriſchen Pfalz bei Lindau ein Ort mit dem Namen Alſterweiler liegt. Im Schwediſchen[9] bedeutet alstra „Frucht, Zucht, Ergebnis“ und alster „hervorbringen“, woraus ſich nicht nur eine Erklärung des Namens „Alſter“, ſondern auch eine Hindeutung auf ſeine altgermaniſche Herkunft entnehmen ließe.

Größe des Entwäſſerungsgebietes

Benennung der einzelnen Gebiete	Flächeninhalt qkm
Von den Quellen bis zur Rönne	36,1
Gebiet der Rönne	32,2
Von der Rönne bis zur Tangſtedter Mühlenau	7,4
Mühlenau	21,4
Von der Tangſtedter Mühlenau bis zum Ammersbek	63,1
Ammersbek	111,3
Vom Ammersbek bis zum Bredenbek	3,6
Bredenbek und Lottbek	20,7
Vom Bredenbek bis zum Tarpenbeck	56,3
Gebiet des Tarpenbecks	92,0
Oſterbeck	27,3
Eilbeck	82,2
Vom Tarpenbeck bis zur Mündung	33,5
Gebiet der geſamten Alſter	587,10

Wasserflächengrößen im Hamburger Stadtgebiet

Kanalisierte Alster von der oberen Fuhlsbütteler Schleuse bis zur Winterhuder Brücke	34,05 ha
Winterhuder Brücke bis zur Krugkoppelbrücke	8,84 „
Außen-Alster (größte Länge 2,9 km, größte Breite 1,0 km)	164,88 „
Kanäle und Nebenarme	68,23 „
Binnen-Alster (größte Länge und Breite rund 0,45 km)	18,44 „
Kleine Alster	0,56 „
Zusammen	295,00 qkm

Entfernungen bzw. Längen und Höhenlagen

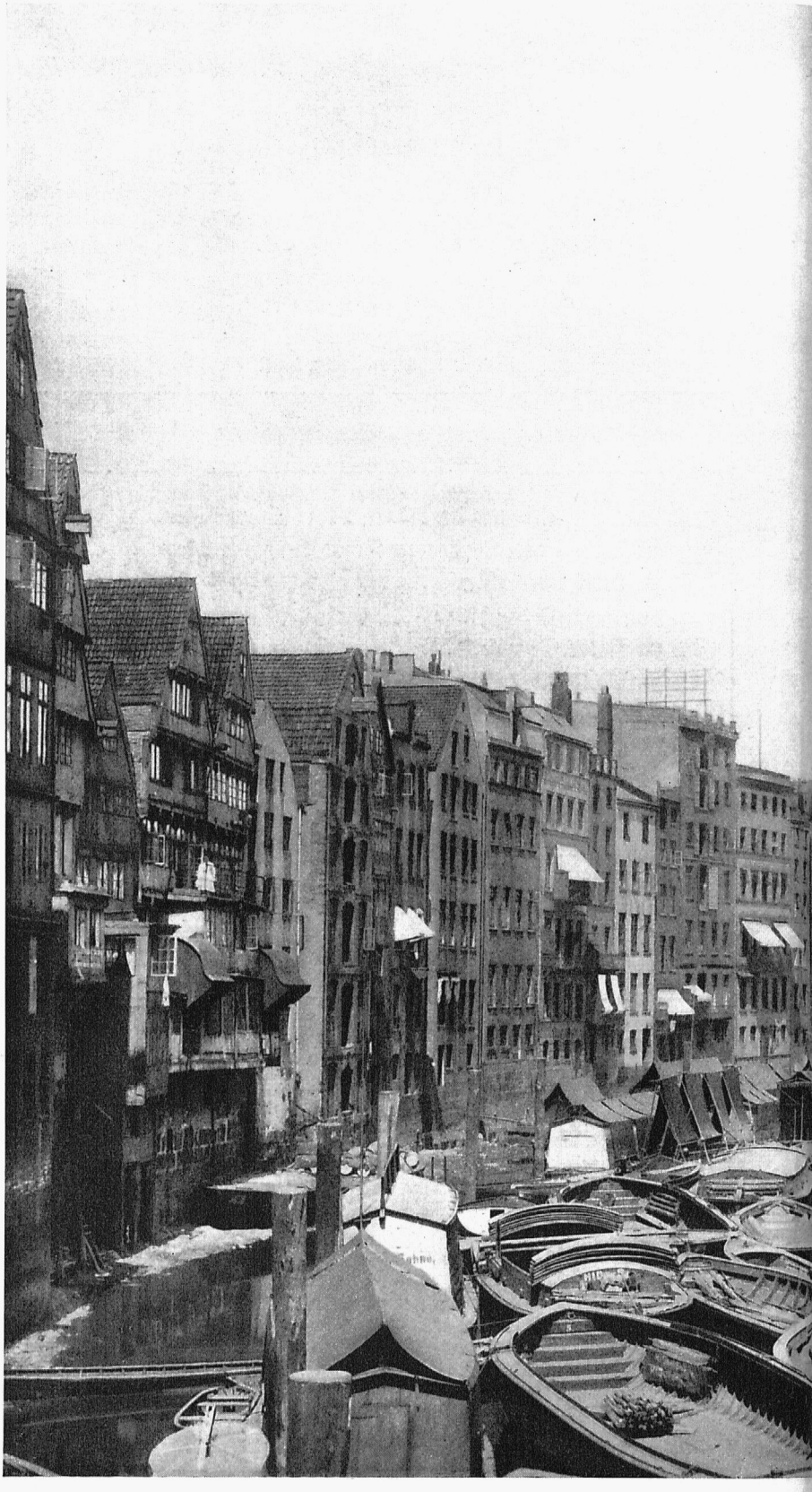
Ortsbezeichnungen	Entfernungen in km	Höhe d. üblichen Wasserspiegels m [10]
Itzstedter See, Ursprung der Rönne, Länge bis zur Alster	8,5	+ 30,90
Quelle der Alster im Timhagener Brook (Henstedter Moor)	0	+ 31,24
bis zur Heidkrüger Schleuse	19,0	+ 23,38
bis zur Sandfelder Schleuse	20,9	+ 21,97
bis zur Rader Schleuse	22,2	+ 21,09
bis zur Wulksfelder Schleuse	24,1	+ 19,83
bis zur Duvenstedter (Wohldorfer) Schleuse	27,1	+ 18,08
bis zur Mellenburger Schleuse	33,2	+ 15,94
bis zur Poppenbütteler Schleuse	36,2	+ 13,71
bis zur oberen Fuhlsbütteler Schleuse	45,5	+ 11,00
bis zur unteren Fuhlsbütteler Schleuse	45,8	+ 8,30
bis zur Eppendorf-Winterhuder Brücke	50,6	+ 6,60
bis zur Schleusenbrücke	55,7	+ 6,60
bis zur Graskellerschleuse	56,1	+ 5,70 bis + 4,20

Anmerkungen:

[1] Das Gedicht, dem die beiden ersten Verse entstammen, steht auf S. 190 von Fr. v. Hagedorns (1708—1754). Poetischen Werken, herausgegeben von J. J. Eschenburg, 3. Teil: Oden und Lieder. Hamburg bei August Campe. 1825. — [2] Vgl. Hgd. Dkschr. usw. 1912. S. 17—19. Auf der Karte Ducatus Holsatiae, S. 20 in Merians Topographia Saxoniae inferioris (1653), kommt die Alster von Sülfeld her. Nach der Topographie von v. Schröder und Biernatzky, Bd. 1, 1855, entspringt sie aus den Gewässern des Timhagener Brooks bei Henstedt, Kr. Segeberg. — [3] Jrsb. Alst. Ak. Nr. 21 (Abschrift f. Hbg. St. u. Univ. Bibl.). — [4] Über Geschwindigkeiten der Alster in ihrem oberen Lauf vgl. Olshausen: Geschwindigkeiten, 1903. S. 305—306. — [5] Wltm. Btrg. usw. 1826 (geschrieben 1813) S. 195 f. — [6] Mitteilungen der Geogr. Gesellsch. in Hbg. Bd. XXXIV, Hbg. 1922: Der ursprüngliche Lauf der Alster und der Elbe in der Hamburger Stadtmarsch von Prof. Dr. K. Ferber. Mit zwei Karten. — [7] Adam v. Bremen, der 1075 gestorbene Historiker, dessen Gesta Hammaburgensis ecclesiae pontificum als Hauptquelle für die Geschichte des europäischen Nordens gilt. — [8] Z. V. Hbg. G., Bd. XXIX, S. 61. Der Lauf der Alster in der Hamburger Stadtmarsch von Otto Höch (Oberbaurat a. D.) nebst einer Erwiderung des Prof. Ferber S. 96 f., desgl. im Bd. XXX S. 202 f. die Gegenerwiderung von Höch und S. 209 f. das Schlußwort Ferbers. — [9] M. V. Hbg. G. 1891. Bd. 5 S. 238: Die Bedeutung des Namens Alster. [10] Bezogen auf Hamburger Null (H. N.), welches 3,538 m tiefer liegt als Normalnull (N. N.) der Preußischen Landesvermessung; ersteres wird seit dem 1. April 1931 nicht mehr verwendet.

Staats- u. Universitäts-
Bibliothek Hamburg

Abb. 3. Das Nikolaifleet, Mündungslauf der Alster, unterer Teil, von der Hohenbrücke zur Holzbrücke gesehen



Denkmalarchiv. Nach Photographie um 1895



Staats- u. Universitäts-
Bibliothek Hamburg

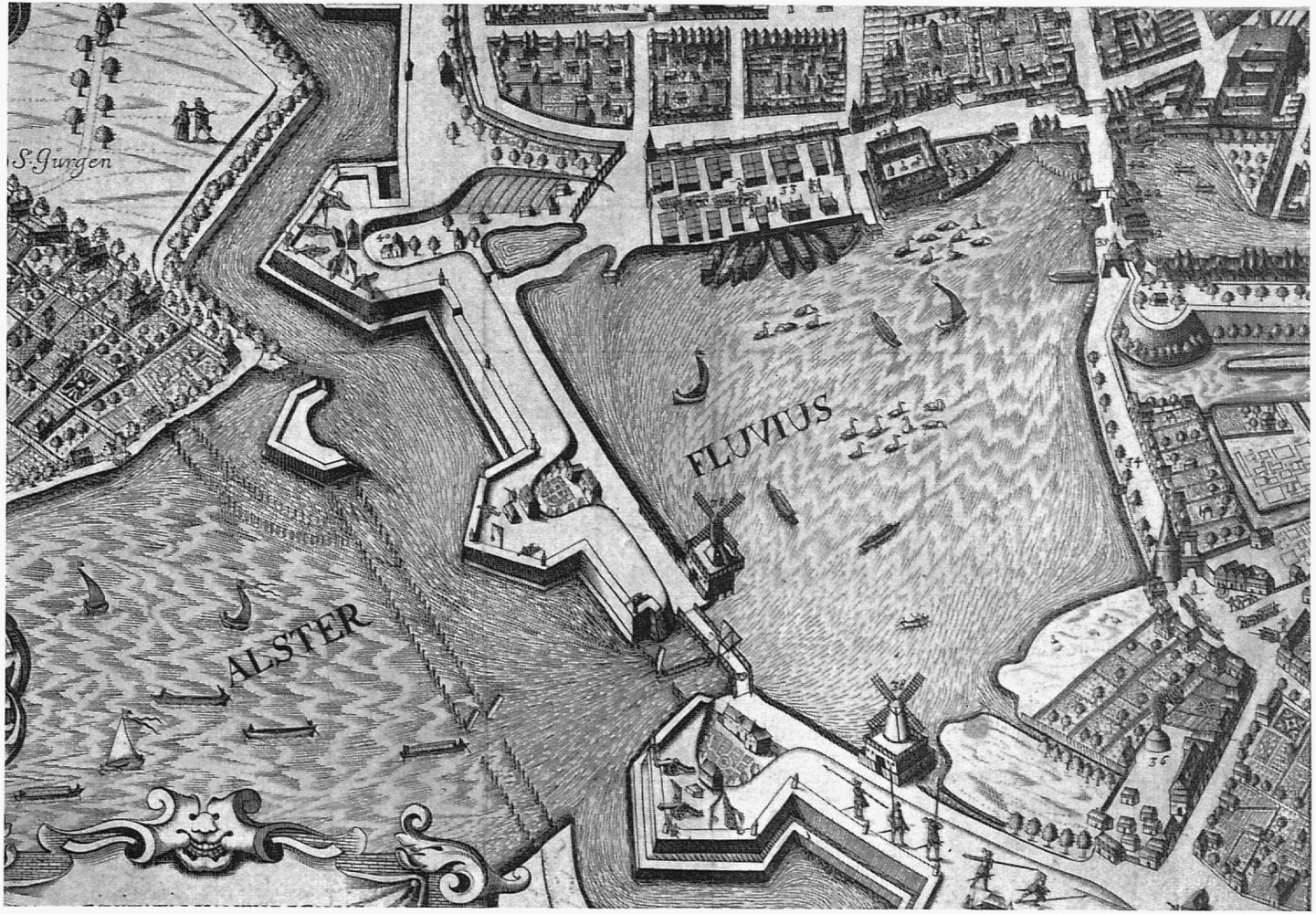


Abb. 4. Ausschnitt aus dem Stadtplan des Arnold Pitersen von 1644, die Binnen-Alster und einen Teil der Außen-Alster zeigend Staatsarchiv
Die im Plan enthaltenen Nummern bedeuten: 7 Johanniskirche und -Kloster, 9 Blauer Turm, 32 Das Zuchthaus, 33 Der neue Holzraum (Holzdamm), 34 Der Damm (Jungfernstieg), 35 Das alte Dammtor, 36 Der Kalkhof, 40 Pulvermühlen, 42 Die Alstermühlen

2. Nebenflüsse

Der Alster fließen auf ihrem Lauf zur Elbe zahlreiche, meist unbedeutende Nebenbäche zu (s. Karte I S. 16), die jedoch sowohl infolge von Mühlenstauanlagen und Ableitung der Quellen, als auch der nach und nach eindringlicher gewordenen landwirtschaftlichen Ausnutzung des Bodens vielfach ihr ursprüngliches Aussehen völlig geändert und ihren natürlichen Lauf eingebüßt haben. Häufig leitete man sie nach der Ende des 18. Jahrhunderts stattgehabten Landaufteilung in die die Eigentumsgrenzen bildenden Gräben. Mehrfach sind Nebenbäche auch versiegt (s. S. 16), seit die Waldungen und Moore verschwanden, die ihre Quellen nährten und schützten; oder sie sind, wie ein Teil der Alster selbst, aus Gründen der städtischen Ansiedlung der Kanalisierung zum Opfer gefallen, ein Vorgang, der beim Anwachsen der Stadt immer weiter nach Norden vorschreitet.

Als erster Nebenbach strömt der jungen Alster da, wo sie ihren anfänglich nach Norden gerichteten Lauf in kurzem Bogen völlig gen Osten wendet, von links aus dem „Wöddel" geheißenen Henstedter Dorfteich der „Wöddelbek" zu.

Etwa 1½ km unterhalb der Quelle fließt ebenfalls auf der linken Seite von Kisdorf (Rathkrügen) her der 5 km lange, aber größtenteils in geradlinige Grabenstrecken umgewandelte Wischbek — ein im Sommer häufig trockener Regenbach — oberhalb der Hohnerbrücke in die Alster. Er durchzieht zwischen Henstedt und Götzberg ein tiefes Tal, das in ziemlicher Höhe von der Landstraße überquert wird.

Oberhalb vom Hof Speckel, wieder linksseitig, kommt von Götzberg her der Bellerbek, der etwa 1 km nördlich der Alster den wenig umfangreichen „Höllendiek" bildet, dann als Binn'horstenbek das Wischmoor entwässert und hierauf in die Alster fließt.

Es folgt unterhalb Speckel bzw. oberhalb der Wilstedt-Wakendorfer Brücke der unbedeutende Emosbek.

Von Wakendorf her kommt dann der Scholbek, der zwar bei der Dorfschule vorbeifließt, aber nicht nach ihr so heißt, sondern weil er infolge streckenweise starken Gefälles hörbar rieselt[1].

Unterhalb der Wakendorfer Moorbrücke ergießt sich von Norden her, aus dem Itzstedter See kommend, die Rönne oder der Seebek als bedeutenderer Nebenfluß in die Alster; die Rönne wird verstärkt links durch den Seeriehn aus dem Itzstedter Moor, rechts durch den Bobek und nahe ihrer Mündung von dem wasserreichen Bredenbek, beide von den Höhen des Kisdorfer Wohld herabkommend.

Unterhalb der Rönne mündet auf der Südseite ein von Fahrenhorst zufließender, das Wakendorfer Moor entwässernder Bach in die Alster.

Weiter östlich nahe der Stegener Grenze kommt von Norden aus dem Naher Moor der Labek, so geheißen, weil sein Wasser lau ist, d. h. im Winter angeblich nicht gefriert.

Oberhalb der Stegener Brücke fließt der Alster von Osten her die Alte Alster[2] zu; ehemals stark wasserführend und als eigentlicher Quellfluß der Alster geltend, ist sie durch ihre Hinzuziehung zum Alster-Trave-Kanal im 16. Jahrhundert und infolge der damit zusammenhängenden Entwässerung der dortigen, sie speisenden Moore sowie der nachfolgenden Entwaldung der Gegend mehr und mehr versiegt. Ihre Hauptspeisung empfängt die Alte Alster jetzt von dem Mühlenbach, der ihr das Wasser aus dem Gräberkathener Mühlenteich, dem Binnenhorster und dem Hüxterteich sowie dem Neuen Teich bei Elmenhorst zuführt. Auch der Bornhorster Teich und eine unbedeutende, von Bargfeld her kommende Wasserader speisen die Alte Alster.

Südlich vom Stegener Hof fließt der Alster, ebenfalls von links, aus dem Bargfelder Moor der Hardebek zu.

Oberhalb der Heidkruger Schleuse mündet rechtsseitig ein kleiner, das Kayhuder Moor entwässernder Bach in die Alster, desgleichen eine Wasserader bei Rethfurt.

Bei der Rader Schleuse fließt von links der Sielbek zur Alster; er entsteht aus dem von der Jersbeker Allee herkommenden, den Viertbruch entwässernden Eisenbek und speist die beiden, teils von Wald umgebenen Rader Mühlenteiche. Am unteren Teich lag eine bis etwa 1880 noch in Betrieb befindliche, zum Gut Wulksfelde gehörige Papiermühle mit oberschlächtigem Wasserrad (siehe auch Abschn. 26); jetzt dienen die Stauteiche zur Fischzucht.

Etwas unterhalb der Rader Schleuse fließt als bedeutenderer Nebenbach von rechts die 8,8 km lange Tangstedter Mühlenau zur Alster, die unfern der Alsterquelle entspringt und deren Lauf bei Speckel nur 300 m von der Alster entfernt ist.

In früheren Jahrhunderten übten die Wakendorfer und die Henstedter südlich der Mühlenau das Weiderecht aus; sie mähten dort Heide und gruben im Tangstedter Moor Torf, was die Wilstedter ihnen wiederholt streitig machten. Um 1690 zerschlugen sie den Wakendorfern die Torfsoden und verbrannten die von ihnen gemähte Heide, worauf die Wakendorfer mit bewehrter Mannschaft in die Wilstedter Feldmark einfielen, den Mühlenbek an vier Stellen je etwa 30 Fuß lang zuwarfen, die dortige Brücke zerstörten und das Wasser zur Alster ableiteten, so daß der Tangstedter Müller nicht mehr mahlen konnte. Auf die Klagen der Wilstedter mußten die Wakendorfer die Mühlenau wieder auswerfen und die Brücke wiederherstellen, fuhren aber fort, ihren Torf und die Heide vom Tangstedter Moor zu holen, so daß die Streitigkeiten nicht aufhörten, bis auf amtliche Anweisung genaue Grenzen nach Übereinkommen der beteiligten Dorfeingesessenen festgesetzt wurden[3].

Die Ableitung der Tangstedter Mühlenau war im 19. Jahrhundert in Vergessenheit gekommen, denn als gegen 1850 die Tangstedter Mühle unter Wassermangel zu leiden begann, wünschte der Müller, seiner Wassernot durch Ableitung der oberen Alster dorthin abzuhelfen. Hamburgischerseits wurde aber festgestellt, daß die Alstersohle bei Speckel 1,20 m tiefer lag[4] als diejenige der Mühlenau, so daß eine Verbesserung des Wasserschatzes der Tangstedter Mühle aus der Alster nicht möglich war.

Als später die Mühle ganz einging und die Aue nicht mehr geräumt wurde, machten sich die Wilstedter die obige Sachlage zunutze und verbanden — was die Wakendorfer ihnen zum Trotz bereits vor 200 Jahren getan hatten — in den neunziger Jahren die Aue mit der Alster durch einen an der schmalsten Stelle bei Speckel hergestellten Graben, so daß der Alster schon hier oben ein erheblicher Teil des eigentlich für den Tangstedter Mühlenteich bestimmten Wassers zufließt. Dieser Zustand hat wegen Überlastung der Alster, namentlich bei vielem Regen im Sommer, wiederholte Klagen der Eigentümer der gefährdeten Wiesen im oberen Alstertal zur Folge gehabt, so daß der Durchstich zeitweilig geschlossen werden mußte. Die Tangstedter Wassermühle steht bereits seit den sechziger Jahren still und ist verfallen; verschwunden sind auch die weiter unterhalb nahe der Mündung der Aue in die Alster ehemals in ein und demselben Gerinne hintereinander stehenden drei oberschlächtigen Räder der zu Wulksfelde gehörigen Papiermühle zu Gurbek, die noch 1855 Packpapier erzeugte, späterhin aber abbrannte; von ihr stehen nur noch einige Grundpfeiler an der Kolkseite. Noch Jahrzehnte nach dem Eingehen dieser Mühle erstreckte sich das Kirchengebet in Bergstedt auf eine Fürbitte für die Papiermühle in Gurbek, weil für diese immer noch jährlich 10 Reichstaler bezahlt wurden.

Zwischen Wulksfelde und Duvenstedt mündet von rechts der Ellerbek, im unteren Teil auch Diekbek genannt, in die Alster; sein südlicher Arm kommt aus dem Wittmoor.

Von links strömt oberhalb der Duvenstedter oder Wohldorfer Schleuse die Aue der Alster zu; sie ist ihr wasserreichster und längster Nebenfluß, insgesamt rund 20 km lang und entsteht aus dem Gölmbach und dem Hopfenbach, die auf ihrem Unterlauf die Nord- bzw. Westgrenze Groß-Hansdorfs bilden. Der Gölmbach kommt von Sprenge her; er fließt, nachdem er von Südosten einen



Abb. 5. Die Krugkoppel oder Eichenkoppel in Harveſtehude um 1800 Denkmalarchiv. Nach einem Aquarell

kleinen Nebenbach aufgenommen hat, durch das hamburgiſche Beimoor und wird dann von dem Abfluß des Hoisdorfer Teiches ſowie dem Mühlenbek aus dem Teich am Mühlendamm in Groß-Hansdorf verſtärkt.

Der Hopfenbach entſpringt bei Stellmoor, durchfließt das „Ahrensfelder Teich“ heißende Moor und nimmt dann rechtsſeitig eine kleine von Ahrensfelde kommende Waſſerader ſowie weiter abwärts die Mühlenau, den Abfluß der Schmalenbeker Teiche, auf.

Die Aue bildet weiterhin den Ahrensburger Schloßteich und ſetzt hier die ſogenannte Schloßmühle in Bewegung. Etwa 1 km davon abwärts trieb ſie ehemals auf dem Hof Fabrik (jetzt Pomona) eine zur dortigen Branntweinbrennerei und Ochſenmäſterei gehörige Mühle, die ſeit den ſechziger Jahren eingegangen iſt. Nordweſtlich bei Bünningſtedt befand ſich an der Aue noch um die Mitte des 19. Jahrhunderts eine Stampf- (Pulver-) mühle, von der aber keine Spur erhalten iſt.

Weiter unterhalb heißt der Bach nach dem alten Krughaus an der ihn hier überquerenden Landſtraße Bergſtedt-Hoisbüttel-Bargteheide „Hunn-Au“. Da, wo weſtlich der Landſtraße der die Jersbeker Teiche entwäſſernde Bunsbek einmündet, wechſelt der Name des Hauptbaches nochmals; von hier ab heißt er Ammersbek, angeblich wegen ſeines dort beginnenden ſtärkeren Gefälles, und behält dieſe Bezeichnung bis zur Wohldorfer Kupfermühle bei. Von nun an bis zu ſeiner Mündung in die Alſter heißt er wieder Aue.

Der Bunsbek wird linksſeitig durch zwei von Bargteheide bzw. Klein-Hansdorf zufließende Waſſeradern ſowie durch den Abfluß des Timmerhorner Teiches verſtärkt, den zwei ſüdlich von

Delingsdorf entſpringende Wäſſerchen ſpeiſen. — Nicht weit unterhalb der Einmündung des Bunsbeks trieb der Ammersbek auf Hoisbütteler Gebiet in früherer Zeit eine Kornmühle, an die noch der Name des dorthin führenden Feldweges erinnert, der Mühlenredder heißt.

Bald nach dem Eintritt des Ammersbeks ins Wohldorfer Gebiet fließen ihm zwei Waſſeradern zu aus dem ehemals ſtark bewaldeten Duvenſtedter Brook, der im Dreißigjährigen Krieg einer Räuberbande zum Aufenthalt und in der Ruſſenzeit als Zuflucht für Pferde und Vieh der Bewohner der umliegenden Dörfer diente. Die öſtliche, als Grenzſcheide größtenteils begradigte, heißt Gelengraben, da das darin fließende Waſſer eiſenhaltig und deshalb von gelblicher Farbe iſt. Das weſtliche, etwas ſpärlichere Rinnſal heißt Ellernbek nach der dort hauptſächlich gedeihenden Baumart.

An der Aue, die in Wohldorf von Norden her noch einen kleinen Nebenbach empfängt, liegt etwa 1 km oberhalb ihrer Mündung in die Alſter die noch in Betrieb befindliche Wohldorfer Kornmühle (ſ. Abſchn. 54).

Weiter ſüdlich fließt durch das Wohldorfer Holz der unbedeutende Droſſelbach linksſeitig zur Alſter und weiterhin von derſelben Seite der 9,7 km lange Bredenbek, der aus dem Moor des ehemaligen Wulfsdorfer Küchenteichs, jetzt Neuer Teich, kommt. Er durchſtrömt den Bredenbeker Teich, an dem 1930 eine Strandbadeanſtalt eröffnet wurde, und nimmt von Volksdorf her den Moorbek oder Lottbek auf; dieſer bildet im Oberlauf die Grenze zwiſchen Volksdorf und Wulfsdorf ſowie weiterhin als Lottbek die Ohlſtedter Grenze gegen Bergſtedt. Ein Arm des unterhalb der Lottbekmündung die Gemarkungen Wohldorf und Bergſtedt ſcheidenden Bredenbeks ſpeiſt den etwa 1 km weiter ſüdlich gelegenen Rodenbeker Mühlenteich, der in die Alſter entwäſſert. Die Mühle hatte ehemals zwei Räder.

Bei Mellenburg ergießt ſich, ebenfalls von links, der Volksdorf durchfließende, 5,6 km lange Saſelbek in die Alſter. Er bildet vor ſeiner Mündung den Teich der Alten Mühle, die noch in Betrieb iſt, ehemals zwei Räder hatte und jetzt durch eine Turbine angetrieben wird; ſie liegt in anmutiger Umgebung und war früher eine Pulver- und Lohmühle. Der Saſelbek iſt 1885 durch eine Bergſtedter Genoſſenſchaft auf rund 2 km Länge geregelt worden, desgleichen ſein Zufluß, der Volksdorfer Bach durch eine Saſeler Genoſſenſchaft.

Bei Hohenbuchen in Poppenbüttel ſtrömt der Mellingbek rechtsſeitig in die Alſter; er bildet den Abfluß des Kupferteiches, in den ſich der Twelenbek ergießt. Dieſer entſteht aus zwei Quellflüſſen, dem Bäk ut't Moor, der den ſüdlichen Teil des Wittmoors entwäſſert, und dem Scheidegraben in der Poppenbütteler Feldmark.

Der Kupferteich in Poppenbüttel trieb früher einen Kupferhammer (ſ. Abſchn. 60); der Mellingbek bildet vor Hohenbuchen noch einen Teich, ehemals zum Antrieb einer eingegangenen Kupfermühle und Ölmühle, neuerdings zur Fiſchzucht umgeändert.

Unterhalb der Poppenbütteler Schleuſen iſt der unbedeutende, von rechts kommende Hinsbek[5] ſüdlich der Poppenbütteler Schule zu nennen ſowie an der Grenze zwiſchen Poppenbüttel und Wellingsbüttel links die Grevenau[5]. In Wellingsbüttel iſt außer einem kleinen Waldbach der Abfluß mehrerer kleiner Teiche zu erwähnen, die einſt auch eine Mühle nahe der Alſter im Gutspark trieben. Die ganze dortige Höhe iſt quellenreich. Weiterhin ſtrömt rechts bei Hummelsbüttel der Suſebek zur Alſter, der das öſtlich von Langenhorn belegene Kiwitz-Moor entwäſſert.

Der nächſte größere Nebenfluß von rechts iſt der 17,8 km lange Tarpenbeck (die Tarpe, auch Terveke), der von vier Armen aus dem Harksheider Moor und dem Glasmoor oberhalb Ochſenzoll geſpeiſt wird. Vom Ochſenzoll bis zur Einmündung in den Eppendorfer Mühlenteich bildet der Tarpenbeck faſt durchgehends die Landesgrenze zwiſchen Hamburg und Holſtein. In Langenhorn nimmt er den Born auf, der ehemals eine Mühle trieb, und gegenüber aus Garſtedt einen kleinen Zufluß.

Etwas weiter südlich bei Fuhlsbüttel fließt ihm aus dem sich dort erstreckenden Wilden- und Hatsmoor ein Bach zu, der in seinem Oberlauf streckenweise die ostseitige Landesgrenze des Hamburger Gebiets bildet. Der die dortigen Moore entwässernde Grenzgraben zwischen Fuhlsbüttel und Groß-Borstel ist der Anlage des Flugplatzes zum Opfer gefallen.

Weiter unterhalb fließt dem Tarpenbeck von rechts die durch die Eidelstedter Mühlenau und einige Wasseradern von Niendorf her (Langborn) verstärkte Collau zu, ehemals Coldelowe geheißen. Tarpenbeck und Collau wurden ihres Gefälles wegen ehemals ebenfalls zu Mühlenanlagen benutzt. In den Eppendorfer Kirchenbüchern wird 1688 eine Pulvermühle an der Collau erwähnt, die vorher Kornmühle war. Die Stauanlage war neuerlich noch vorhanden und diente einer Pappfabrik, die von 1891 bis 1920 Lokstedt mit elektrischem Strom zur Straßenbeleuchtung versorgte.

Nahe der Collaumündung fließt noch von Lokstedt her die unscheinbare Gelbe Aue in den Tarpenbeck, der vor seinem Eintritt in die Alster den Eppendorfer Mühlenteich bildet, wo jedoch der Mühlenbetrieb ebenfalls längst aufgehört hat.

Wegen seines sehr gewundenen Laufes und der öfters ungenügenden Breiten vermochte der Tarpenbeck die Entwässerung der von ihm durchflossenen ausgedehnten Gelände nicht mehr ausreichend zu beschaffen; auch litt er seit längerer Zeit durch die unreinen Abwässer aus der fortschreitenden Besiedlung der angrenzenden holsteinischen Ortschaften. Bei starken Regenfällen und bei Schneeschmelze trat der Bach oft über und bildete schädliche Überschwemmungen. Um den Übelständen abzuhelfen, wurde 1930 mit einer Regelung des Tarpenbecks auf der 9 km langen Strecke vom Eppendorfer Mühlenteich aufwärts bis 500 m südlich der Tarpenkate begonnen. Diese Regelung umfaßt eine Begradigung des Bachlaufes, Vergrößerung seines Querschnittes, Verbesserung des Gefälles und Senkung des Wasserstandes. Wegen der vorschreitenden städtischen Bebauung des benachbarten beiderseitigen Geländes, zumal der umfangreichen Siedelung in Langenhorn, wird eine große zentrale Kläranlage geschaffen, um nur geklärte Abwässer in den Tarpenbeck zu lassen. Die Landesgrenze soll in die Mitte des geregelten Bachlaufes gelegt werden, was einen Geländeaustausch zwischen Preußen und Hamburg bedingt, wobei die auszutauschenden Flächen möglichst ausgeglichen werden. Beim Güterbahnhof Lokstedt ist bereits 1926 eine 1 km lange Bachstrecke geregelt worden.

In die Alster fließt weiterhin rechts, von Bahrenfeld herkommend, der 1870 vertiefte und geregelte, in der Folge 1883 bis 1884 auf Hamburger Gebiet fast ganz kanalisierte Isebeck. Vormals wurde dieser Bach auch von dem Abfluß des späterhin der Ausdehnung des städtischen Anbaues zum Opfer gefallenen Diebsteiches in Altona gespeist, an dem 1705[6] eine Wassermühle entstand, der 1710 eine zweite an dem westlich gelegenen kleinen oder oberen Diebsteich folgte, die aber bald wieder einging. Laut Bericht des Ingenieurs Heinrich von 1815 war der Isebeck wegen der jahrelang unterbliebenen Reinigung von Kraut, eingespültem Boden, Steinen und Mudde sehr verstopft. Der obere Teil des Baches wurde auf gemeinsame Kosten der Kammer und des Klosters St. Johannis geräumt, der untere Teil, soweit er mit Schuten befahren werden konnte, vormals von der Fortifikation, späterhin seitens der Baudeputation gereinigt. In Eimsbüttel nimmt der Isebeck von Norden her den größtenteils in einen Graben umgewandelten, streckenweise überdeckten Ottersbeck auf. Als Ersatz für den zugeschütteten Diebsteich, dessen Stauspiegel 1880 auf + 15,62 m lag, stellte Altona 1915 östlich der Pinneberger Chaussee ein überdecktes Staubecken aus Beton her, um einer Überlastung der Siele und Verunreinigung des Isebeckkanals sowie der Alster bei starken Regenfällen vorzubeugen.

In die Außen-Alster ergießen sich schließlich noch von links der aus Bramfeld bzw. von Lehmbrock in Farmsen kommende, den Abfluß des Bramfelder Sees aufnehmende Osterbeck, der vor der Außen-Alster den Langen Zug bildet, sowie weiter südlich der den ehemals gestauten Kuhmühlenteich

durchfließende Eilbeck (Vlenbeke); beide Nebenflüsse sind zu Schiffahrtsstraßen ausgebaut. Der Eilbeck heißt oberhalb der Wandsbeker Grenze Wandse, die bei Siek entspringt, die Abflüsse mehrerer Teiche daselbst aufnimmt, und bei Alt-Rahlstedt durch die von Stapelfeld kommende Rahlau, von Farmsen her durch den Farmsener Bach verstärkt wird. Er erhielt ehemals sein Wasser von dem großen Teiche in Volksdorf, durchfließt das Gut Berne, wo ihm der Bernebek zuströmt, bildet streckenweise die Grenze zwischen Farmsen und Oldenfelde und in Farmsen den gestauten Kupferteich; die dortige Mühle ist eingegangen. Die Wandse treibt in Rahlstedt die erste und 1 km weiter unterhalb die zweite Mühle; erstere wurde 1701 als Grütz- und Graupenmühle errichtet und erhielt auch die Gerechtsame eines Kruges[7]. Bei Hinschenfelde vereinigt sich ein von Tonndorf kommender Bach mit der Wandse, die hintereinander einschließlich Wandsbek noch vier Mühlen treibt; bei Wandsbek fließt ein auch teils begradigtes Bächlein von Jüthorn durch das Wandsbeker Gehölz zur Wandse. Die Mühle an der Hamburger Grenze ist eingegangen, der Mühlenteich daselbst aber als Sammelbecken bei Sturzregen und zur Sielspülung erhalten geblieben. Unterhalb der Wandsbeker Mühle wurde mittels des bereits erwähnten Kuhmühlenteiches ehemals die sehr alte Kuhmühle[8] in Betrieb gesetzt. Sie wurde 1874 infolge Vorrückens der städtischen Bebauung auf den Mundsburger Ländereien abgebrochen.

Über noch weiter südlich der Alster zufließende Nebenbäche, die es wahrscheinlich gegeben hat (s. S. 17 f.), sind zuverlässige Nachrichten nicht erhalten.

Anmerkungen:

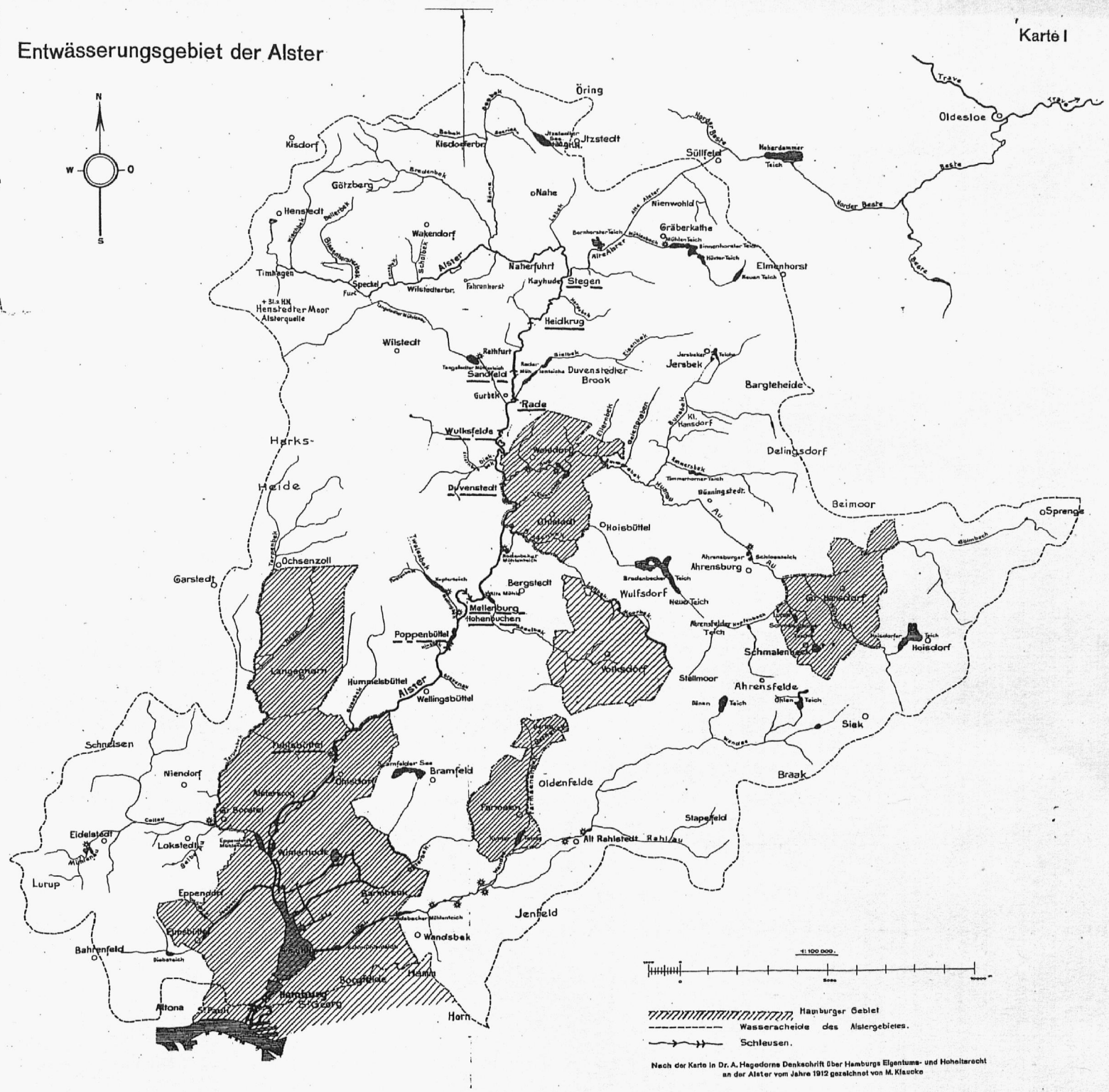
[1] Nach Lübben & Walther: Mittelniederdeutsches Wörterbuch Bd. 2 bedeutet „scholen" auch strömen, gurgeln; vgl. auch Klaus Groth in Quickborn „Ol Büsum": „Dat Water schoel dat all hendal." — [2] Siehe Seite 1. — [3] Segeberger Kreis- und Tageblatt Nr. 83 vom 6. April 1924, Bl. 3: Aus der Heimatgeschichte. Über Streitigkeiten zwischen Ulzburg, Wakendorf, Henstedt, Wilstedt und Tangstedt (1604—1757) I, von H. Pöhls, Tarbek. — [4] Ak. d. Bdp., Bericht des Ing. Westphalen vom 10. Januar 1850; festgestellt wurde die Höhe der Alstersohle auf + 27,20 m, der Mühlenau auf + 28,40 m H. N. — [5] Auf der Karte von Poppenbüttel aus dem Jahre 1804 heißt das kleine Gehölz, das dieser Bach durchfließt „Hinsbeker Gehege" und das an das Wellingsbütteler anstoßende Poppenbütteler Gehölz ist mit „Grevenau" bezeichnet. — [6] Gd. Tp. S. 181. — [7] M. V. Hbg. G. XI, S. 179, J. T. Voigt: Hamburgensien in älteren Amtsbüchern des vormaligen Holsteinischen Amts Trittau. — [8] Hbg. G. u. Hmbl. V, S. 145 f. u. 169 f. s. den ausführlichen Bericht von G. Volland über die Kuhmühle.

3. Versiegte Nebenbäche der Alster[1]

Mit der Verminderung des früheren reichen heimatlichen Waldbestandes sind, besonders in näherer Umgebung des Stadtkernes, Quellen und Bäche versiegt, womit zum Teil das allmähliche Eingehen zahlreicher Wassermühlen zusammenhängt, die zumeist schon in sehr alter Zeit bestanden hatten. Namentlich die kleineren Kornwassermühlen waren einst durch die Eingesessenen eines Dorfes oder mehrerer benachbarter Dörfer angelegt und nur dem Mehlbedarf der nächsten Ortschaften abzuhelfen bestimmt[2]. Spuren solcher Mühlen zeigen sich vereinzelt noch in Überresten alter Bollwerke, mehr noch in alten Flurnamen, wie Mühlenstück, Mühlenwiesen, Mühlenkamp, Mühlenredder usw. Solche Dorfmühlen gab es z. B. ehemals in Barmbeck, Winterhude, Langenhorn, Wellingsbüttel, Bünningstedt und sonst alsteraufwärts. Sie gingen ein, als die Landes- oder Gutsherren größere, leistungsfähigere Mühlwerke anlegten, um aus deren Betrieben ihre Einkünfte zu vermehren, indem sie die Untertanen für pflichtig erklärten, ihr Getreide zum Mahlen nach einer solchen neu errichteten Mühle zu schicken, die durch ihre besseren Einrichtungen auch besseres Mehl zu liefern vermochte als die altertümlichen Quetschmühlen. Von den zahlreichen im Flußgebiet der Alster vorhandenen

Entwässerungsgebiet der Alster

Karte I



Nach der Karte in Dr. A. Hagedorns Denkschrift über Hamburgs Eigentums- und Hoheitsrecht an der Alster vom Jahre 1912 gezeichnet von M. Klaucke



Abb. 6. Alte Eichen auf dem ehemaligen Ohlsdorfer Staatspachthof (Alsterdorfer Straße — Sengelmannstraße)

Privatbesitz
Phot. R. Henschler, April 1915

Wassermühlen waren 1910 noch 13 erhalten, nämlich die Fuhlsbütteler Mühle, 3 Mühlen an der rechten und deren 9 an der linken Alsterseite.

Unter den verschwundenen Alsterzuflüssen ist als südlichster der Tegelbeck oder Tielbeck[3] zu nennen, der in der Gegend des Großneumarktes und der Kohlhöfen auf dem sogenannten Milchberg entsprang. Er hatte seinen Namen wahrscheinlich von den Ziegelhütten, neben denen er an der Westseite der jetzigen Straße Tielbeck entlang den Abhang herunterfloß und etwa bei der Admiralitätstraße in den Alsterarm mündete. Man nimmt aber auch an, der Bach sei von der Straße Tielbeck nahe dem Alten Steinweg hinabgeflossen und beim ehemaligen Pferdeborn in der Gegend der jetzigen Stadthausbrücke dem weiter östlich verlaufenden Alsterarm zugeströmt. In den Höhenlinien des Neustadtgeländes ist er nicht mehr zu spüren, weil durch den jahrhundertelangen Ziegeleibetrieb und die Befestigungsarbeiten in jener Gegend große Erdmengen abgetragen, Einsenkungen eingeebnet und tiefe Stadtgräben (Bleichenfleet — Herrengrabenfleet) angelegt worden sind.

Um so deutlicher ist aus der Bodengestaltung auf der St. Georger Seite zu ersehen, daß sich in der Mitte des Steindamms vom Besenbinderhof her eine Senkung zur Alster hinzog, durch die wie auch nördlich der Langen Reihe, wo ein breites Sumpfgelände lag, je eine Wasserader zur Alster floß. St. Georg war quellenreich und besaß früher mehrere große Teiche; nahe der Großen Allee lag im Wiesengelände der Pulverteich, der den zur Alster gerichteten Bach speiste. Auch der Schweineteich und Spadenteich, beide längst verschwunden, deuten auf den einstigen Wasserreichtum der Hochfläche St. Georgs hin.

Auf der anderen Seite der Alster, südlich der Rabenstraße, mündete der Hundebeck, der vom Grindel kam; sein Quellteich, der Hundeteich, lag am Grindelhof in der Gegend der jetzigen Synagoge am

Bornplatz. Der Bach durchfloß dann Wiesen, wo jetzt die Anlagen zwischen Schlüter- und Beneckestraße liegen, kreuzte weiter südlich die Rothenbaumchaussee bei der Moorweidenstraße und den Mittelweg zwischen Fontenay und Badestraße, längs der er durch den jetzigen Verbindungsgang zur Straße Alsterufer in die Alster floß. Der Hundebeck bildete die Grenze zwischen dem städtischen und dem klösterlichen Gebiet. Bereits 1719 wurde ein Teil des schon damals immer spärlicher fließenden Wasserlaufes zugeworfen, 1862 verschwand der Hundeteich, von dem man einen Teil zur Verbreiterung der Straße verwendete.

Infolge des zunehmenden Anbaues war der Bach nach und nach immer mehr verunreinigt worden. Schon in einem Bericht von 1815[4] über die Zuflüsse der Alster heißt es u. a., daß der teils über Kämmereigrund, teils über St. Johannis-Klostergrund fließende Hundebeck sehr verschlammt und mit Kraut bewachsen gefunden wurde und daß eine Reinigung durch die Anlieger nötig sei. Der Übelstand nahm mit der Zeit ständig größeren Umfang an. 1868[5] wurde in der Zeitung geklagt, daß der Hundebeck vor dem Dammtor durch seine berüchtigten Unratausdünstungen alle Bewohner der Gegend belästige und daß die Besielung dort sehr dringlich sei. Mit Ausführung der letzteren verschwand dann 1872 das Reststück des Bachbettes. Die späterhin noch in der dortigen Ufereinbuchtung kenntliche Mündungsstelle des Hundebeck ist bei Durchlegung der Straße Alsterufer zugeschüttet worden.

Der Heimechhuderbach[6], der auch beim Grindel floß, wird nur im 13. Jahrhundert erwähnt. Da er nach der Urkunde aus dem Jahre 1258[7] in die Alster mündete, wäre er mit dem Hundebeck übereinstimmend.

Der Pepermohlenbeck[8] war ein Nebenfluß des Isebecks, in den er unfern der Fruchtallee mündete; er floß in der Nähe der Altonaer Grenze nordwärts längs der jetzigen Kamp- und Bartelsstraße. So ganz unbedeutend kann er ursprünglich wohl kaum gewesen sein; denn in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts wurde eine Landwehr vom Pepermohlenbeck bis zum Tal des Isebecks und durch letzteres bis zu seiner Mündung in die Alster angelegt, um die Stadt im Nordwesten gegen feindliche Überfälle zu sichern. Von dieser Anlage ist aber keine Spur mehr vorhanden. Den letzten Rest des Pepermohlenbecks hat man 1888 zugeworfen.

Erwähnt wird auch in ältester Zeit der Wewelsbeck (Wenersbeck), ebenfalls ein von Süden aus dem Grindel längs der Straße Grindelberg dem Isebeck zuströmendes Bächlein.

Oberhalb der Mündung des Tarpenbecks, nahe dem jetzigen Alsterkrug, floß einst ein Bächlein der Alster zu. Auf der in der Meyer-Dankwerthschen Landesbeschreibung enthaltenen Karte der Ämter Trittau, Reinbek usw. vom Jahre 1649[9] kommt diese nachmals völlig verschwundene Wasserader aus dem Moor in der Gegend des jetzigen Flugplatzes östlich vom Borsteler Holz herab und nimmt aus der Richtung von Hummelsbüttel her ein kleines Rinnsal auf.

Wennschon die Karten jener Landbeschreibung Anspruch auf Genauigkeit im neuzeitlichen Sinne nicht erheben können (der Osterbeck fehlt z. B. auf der fraglichen Karte ganz!), so wird das frühere Vorhandensein dieses Baches doch auch dadurch wahrscheinlich, daß laut Urkunde vom Jahre 1258 die Holsteinischen Grafen dem Hamburgischen Domkapitel den Teil einer Einnahme aus einer Mühle bei Alsterdorf zusicherten[10].

Da die Alster auf jener Strecke nur wenig Gefälle hatte und auch die Bodengestaltung ihrer dortigen Umgebung das frühere Vorhandensein einer Wassermühlenanlage nicht wahrscheinlich macht, die übrigens auch der Alsterschiffahrt sehr hinderlich gewesen wäre, so wird man eher das starke Gefälle des aus der hochgelegenen Gegend des Flugplatzes bzw. der Borsteler Rennbahn herabkommenden Baches für diese Wassermühle nutzbar gemacht haben. Nachrichten über sie fehlen aber völlig. Der Bach wird sich wohl zum Treiben des Wasserrades als nicht ergiebig genug erwiesen haben; denn bereits 1347 war die Mühle nicht mehr vorhanden[11]. Auf der Alsterkarte von Zimmermann aus dem Jahre

1723[12] findet sich in der Nähe des nördlich vom Alsterkrug gelegenen Alsterkamps in der Flußniederung eine mit „Alte Mühle“ bezeichnete Erhöhung, aber von einem von Groß-Borstel herabfließenden Bach ist keine Spur vorhanden.

Mit den hier aufgezählten verschwundenen Alsterzuflüssen ist deren Reihe nicht abgeschlossen, sie wird sich in der Zukunft noch vermehren; denn die fortschreitende Ausbreitung des städtischen Anbaues macht den natürlichen Quellen und Bachläufen den Garaus. So hat in unseren Tagen der Isebeck seine Eigenart als Bach völlig eingebüßt, und der bis vor kurzem von der Höhe bei den Alsterdorfer Anstalten her durch Winterhude noch spärlich fließende kleine Goldbeck ist ebenfalls der Anlage städtischer Verkehrswege zum Opfer gefallen, während dem streckenweise bereits begradigten bzw. durch Tonrohrleitung ersetzten Ottersbeck in Eimsbüttel ein gleiches bevorsteht. In dem Tal des unbedeutenden Goldbeck, d. h. in der jetzt verschwundenen schwachen Einsenkung zwischen der Winterhuder Höhe und dem Mühlenkamp wird auch der 1788 für Verteidigungszwecke in jener Gegend angelegte Staudamm mit Mönch[13] zu suchen sein.

Während die unterirdischen Entwässerungsanlagen (die Siele) die Quellen zum Versiegen bringen, läßt auf der Oberfläche der Erde der Bebauungsplan, um die Ausnutzung des Baugrundes nicht zu hindern, für den willkürlichen Verlauf des natürlichen Baches zumeist keinen genügenden Raum; entweder erhält der Bach einen „geregelten“, oft sehr verkürzten Lauf, oder er wird, zumal wenn seine Quellen eingegangen sind, ganz zugeworfen.

Anmerkungen:

[1] Vgl. die Karte zu Gd. Tp.: Umgegend von Hamburg 1600. — [2] Die Aufstauungen und Wassermühlen der Alster und ihrer Nebengewässer, von Dr. Fr. Voigt in der Zeitschrift „Der Hamburger“, I, S. 225. — [3] Wichmann, Heimatkunde, S. 117, Gd. Tp., S. 88 u. 140. — [4] Ak. d. Bdp., Bericht des Ing. Heinrich vom 4. September 1815. — [5] Hbg. Nachr. vom 27. Mai 1868. Vaterstädt. Bl. — [6] Gd. Tp., S. 60. — [7] Hbg. Urk. Bch. Nr. 631. — [8] ad 6, S. 4. — [9] Newe Landbeschreibung der Hertzogthümer Schleswich und Holstein usw., von Johanne Mejero elaborirt, durch C. Danckwerth zusammengetragen. Anno 1652. Die fragliche Karte befindet sich zwischen S. 246 u. 247 und trägt die Jahreszahl 1649. — [10] M. V. Hbg. G., VII, S. 376 u. IX, S. 372. — [11] Z. V. Hbg. G., VI, S. 405, sowie „Niederdeutscher Heimatfreund“ Nr. 2, Hbg. 1924, S. 44: Ein ausgegangenes Alsterdorf, von J. Busch. — [12] Aufbewahrt im Hbg. St. Ar. — [13] ad 6, S. 175.

4. Ehemaliger Wald im Entwässerungsgebiet der Alster

Hierzu die Abbildungen 5—8

Das ganze Alstergebiet war ehemals mehr oder minder stark bewaldet; nicht nur in der Nachbarschaft des Flusses selbst, sondern weitherum finden wir Reste ehemaliger Waldungen; ebenso deuten die vielen Funde von dicken alten Eichenstämmen in der Außen-Alster, besonders zwischen Rabenstraße und Lombardsbrücke, auf frühere starke Bewaldung, zu deren Verschwinden die Aufstauungen der Alster zum Mühlenteich mit beigetragen haben werden.

In engerer Umgebung der Stadt sind zur Franzosenzeit bis nach Harvestehude und Hamm hin alle Bäume niedergeschlagen, so daß auf dieser Fläche kein Baum viel älter als 100 Jahre ist; aber über diesen Umkreis hinaus stehen noch zahlreiche Zeugen des alten Waldes in Hamm, Horn und Harvestehude und weiter nordwärts.

Während des Mittelalters lag Hamburg in einer Waldlandschaft, die sich zwar nicht aus geschlossenen Hochwäldern zusammensetzte, sondern bald dichte, bald lockere Baumbestände aufwies, unterbrochen von Wiesen, Heidestrecken und Mooren. Unseren derzeitigen Vorfahren war der Wald ein schwer überwindliches Verkehrshindernis und etwa gleichbedeutend mit Wüste; er galt für sie als Aufenthalt böser

Geiſter, und nach chriſtlicher Auffaſſung war die Hölle im dichten Walde gelegen[1]. Von dem erquickenden Einfluß, den wir in der Waldeinſamkeit empfinden, wußte das Mittelalter nichts.

Der Wald reichte zum Teil bis in das damalige hamburgiſche Stadtgebiet hinein; noch gegen Ende des 13. Jahrhunderts ſchloß ſich an das Jacobikirchſpiel längs der Alſter ein Wald, in dem ſeit 1195 das Hoſpital St. Georg lag. Von dieſem Walde mag der uralte Eichbaum ein Überbleibſel geweſen ſein, der um 1830[2] noch hinter der Pforte des vormaligen Bieberſchen Glockengießerhofes am Ende der Spitalerſtraße ſtand, wo ſpäterhin die Hauptfeuerwache ſich befand. Seine prächtigen Äſte überragten und beſchatteten weithin die Straße. Nach Meſſung von 1821 war der Umfang des Stammes nahe dem Boden 4,6 m; der Baum wird alſo die Hammaburg entſtehen geſehen, ihre vielfachen Zerſtörungen und alles, was ſeitdem bis ins 19. Jahrhundert Gutes und Böſes der Stadt geſchehen iſt, miterlebt haben.

Ebenſo iſt auch die andere Seite des Fluſſes, das heutige Michaeliskirchſpiel und die Vorſtadt St. Pauli, letztere auch längs der Elbe, bewaldet geweſen. Dieſer Eichwald, von dem die jetzt ganz im Innern der Stadt gelegene Straße Eichholz ihren Namen hat, wurde gut gepflegt. 1442—1468 nahm der Rat dort die Pflanzung von etwa 500 Eichenſtecklingen vor, die man durch Dorngeſtrüpp ſchützte; noch 1529 wurde das unbefugte Holzhauen daſelbſt verboten und eine Vereinbarung mit den Reepſchlägern getroffen, um die jährliche Anpflanzung junger Eichen zu fördern.

Mit dem Eichholz durch lichtes Gehölz in Verbindung ſtehend, dehnte ſich weiter nördlich um den oberen Hundebeck der Wald Grindel, der 1310 als Grenze des hamburgiſchen Weichbildes gegen die Beſitzung des Kloſters Herwerdeshude genannt wird. Im Anfange des 14. Jahrhunderts[3] war der Grindel noch ſtark bewachſen und erſtreckte ſich zufolge der bei den ſpäteren Abgrabungen des Kloſterlandes gemachten Beobachtungen über den Raum zwiſchen Grindelberg, Parkallee und Grindelhof. Noch 1350[4] kaufte die Stadt für 29 Talente und 3 Schilling Holz aus dem Grindel. Als 1532 die Kloſterländereien von Harveſtehude verpachtet wurden, war es dem Pächter geſtattet, falls er keine genügende Maſt hatte, ſeine Schweine im Grindel fettzumachen; es müſſen dort damals alſo noch viele Eichen und Buchen geſtanden haben. 1565 wurden die ſtarken Lichtungen im Grindel gerügt; in ſeinen Reſten ſtand 1604 ein Immenhof. Die letzten Überbleibſel dieſes Waldes ſind 1813 von den Franzoſen niedergehauen.

Auch Harveſtehude war ehemals ſehr bewaldet. Die letzten Zeugen vergangener Waldherrlichkeit ſtehen noch auf der Krugkoppel daſelbſt (ſ. Abb. 5 S. 13).

Das Alter dieſer Bäume zu beſtimmen iſt nur annähernd möglich, weil bei der eingetretenen Kernfäule die inneren Jahresringe verſchwunden ſind. Ihr Alter mag etwa 1000—1100 Jahre ſein[5]. Dieſe alten Bäume hätten ſomit die Geſchlechter unſerer Altvordern gekannt, die an der Alſter ihre Wohnplätze, Gerichtsſtätten, Opferſtellen und Gräber hatten; ſie wären ebenfalls auch Zeugen ihrer religiöſen Feſte geweſen.

Andere Nachrichten beſagen, daß einſt auch weiter nördlich Wald vorhanden geweſen iſt; ſo war der Käthnerkamp[6] in Eppendorf (die Gegend der jetzigen Gärtnerſtraße) noch im Anfange des 16. Jahrhunderts mit Eichen bewachſen.

Das Borſteler Holz beſtand ſchon 1081, wie man aus der 1202 vollzogenen Beſtätigung einer Schenkungsurkunde erſieht. 1325 wurde es vom Grafen von Holſtein an das Kloſter Harveſtehude verkauft, das aus dieſem ausgedehnten, bis Fuhlsbüttel reichenden Walde noch 1692 ein jährliches Maſtgeld bezog, obſchon 1641 an 3000 Eichen daſelbſt von däniſchen Truppen gehauen und verbrannt waren. Nachher bildete noch ein lichter Eichenbeſtand die übriggebliebenen Reſte dieſes großen, einſt über die ganze Gegend ſich ausbreitenden Eichenwaldes, deſſen Ausläufer ſich aufwärts bis nach Hummels-, Wellings- und Poppenbüttel erſtreckten.

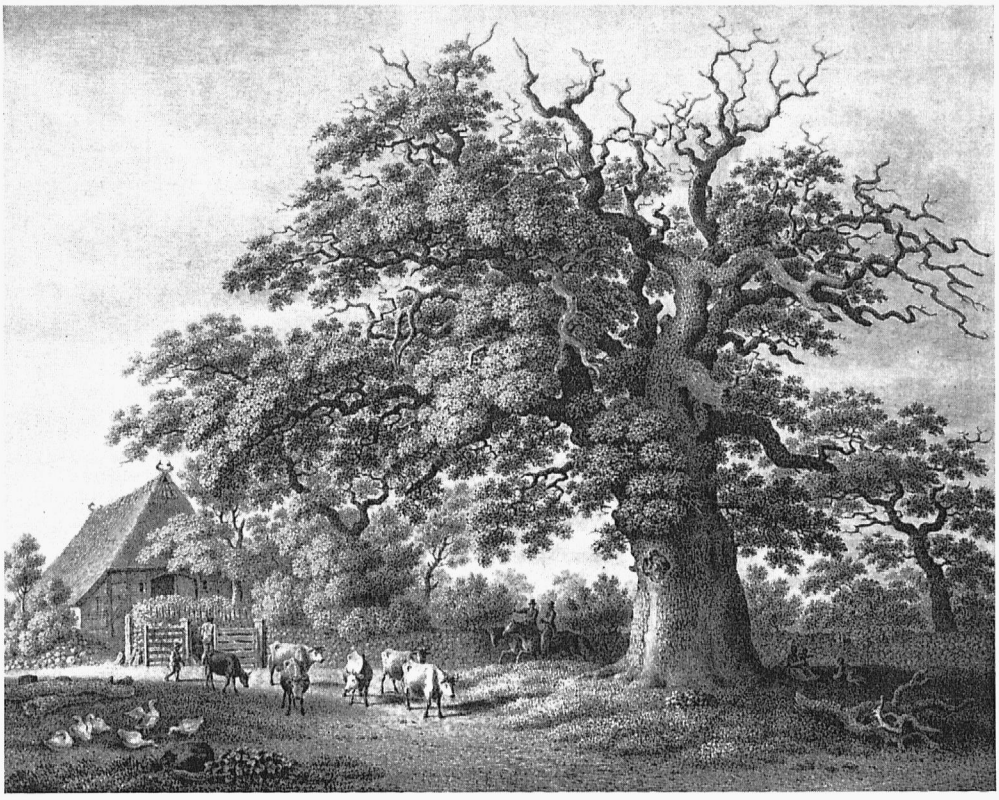


Abb. 7. Die große Eiche in Poppenbüttel, gefällt 1819 Verein f. Hamb. Geſchichte. Steindruck von H. J. Herterich

Noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts war der Geeſtrücken Groß-Borſtels waldreich; dann haben die Franzoſen die ſchönen alten Eichen für das Pfahlwerk der damaligen Feſtung Hamburg und zum Bau der Elbbrücke nach Harburg gefällt. Aber auch noch ſpäterhin war die Zahl der maleriſchen alten Eichen auf der Borſteler Feldmark größer als jetzt; davon ſind aber nur einzelne erhalten; beſonders ſchöne und dicke alte Eichen ſtehen noch am Schröderswег und am Niendorfer Weg[7].

Vom Borſteler Holz zog ſich bis zur Alſter das ehemals viel ausgedehntere Eppendorfer Moor, das vom Dorfe Groß-Borſtel bis zum Alſterkrug und ſüdlich bis zur Eppendorfer Mühle reichte. Die fortſchreitende Kultur vernichtete auch hier den Urboden. Die Torfgewinnung war ſchon in der erſten Hälfte des 19. Jahrhunderts gering und hörte, nachdem die dort 1862 für die Hamburger Garniſon gebaute Schießbahn 1867 dem 76er Regiment übergeben war, ganz auf, ebenſo, da ein Teil der Tiefenflora vernichtet war, das Nachwachſen des Moores. Dafür wurde daſelbſt ſpäterhin eine ſchattenſpendende Hölzung angelegt.

Auf der anderen Seite der Alſter gelangte man von St. Georg öſtlich in die Waldung Hamme, die ſich um das Dorf Hamm herumzog und es von Horn trennte. Die Hamme war bereits in der Mitte des 18. Jahrhunderts ſo weit verſchwunden, daß dem Hammer Paſtor die zur jährlichen Feuerung nötigen Bäume daraus nicht mehr gegeben werden konnten[8]. Manche alte Eichen finden ſich noch in den Gärten am Geeſtabhang der Hammer und Horner Landſtraße; eine der dickſten ſtand an der Hammer Landſtraße neben der Hohlen Rönne; ſie mußte wegen Baues der dortigen Überführung der Güterbahn Rothenburgsort-Wandsbek im Jahre 1900 gefällt werden.

Der westliche Teil des Waldes Hamme wurde 1340 als Herfebroc (Hirschbruch), später Herzebruck und endlich als Hasselbrook bezeichnet.

Im Zusammenhang mit der Hammer Waldung stand jedenfalls der Wandsbeker Wald, von dem das jetzige Gehölz nur einen schwachen Begriff gibt. 1557[9] kam Wandsbek an den hamburgischen Syndikus und späteren schleswig-holsteinischen Kanzler Dr. Adam Tratziger, der 1562 den dortigen Eichenwald niederschlagen ließ, wobei Hamburg 1289 Bäume und 200 Faden Holz kaufte. Infolge dieser Verwüstung mußte der spätere Besitzer Wandsbeks, Heinrich von Rantzau, den Wald ganz neu anpflanzen lassen.

Auch die Barmbecker Feldmark[10] hatte ehemals reichen Holzbestand, von dem sich aber, trotz der Versuche zu seiner Pflege, keine Spur mehr findet. Zwar war das Fällen von Bäumen oder das Absägen von Ästen den Landleuten streng verboten, aber durch die Bestellung der regellos mit Bäumen bestandenen Landflächen war der Nachwuchs junger Bäume gehindert. 1718[11] wurde zwar ein Mandat gegen das Abhauen der Bäume und Büsche auf der Barmbecker Feldmark unter Hinweis auf die 1698 angedrohten Strafen erlassen; als aber späterhin die Hospitalverwaltung die Ausweisung größerer Landflächen begann, wurden auch von ihr die daraufstehenden Eichen verwertet. 1755 verkaufte sie deren 256 auf oder an Saatstücken für 2520 ℔ und 1758 3510 Eichen im Schätzungswert von 22000 ℔, die aber, erst nachdem ein zweiter Termin hatte anberaumt werden müssen, nur 16350 ℔ erbrachten. 1767 wurde die Zahl der in der Barmbecker Feldmark noch stehenden Eichen auf 1108 angegeben, davon 310 in der Eckerkoppel, die westlich der Hufnerstraße zwischen Wiesendamm und Rübenkamp im jetzigen Eisenbahngelände lag. Alle diese Bäume wurden, mit Ausnahme der noch um 1810 vorhandenen Eichen in der großen Eckerkoppel, nach Aufteilung der Gemeinweide umgehauen. Die Barmbecker Feldmark entbehrt seitdem des Eichbaumschmucks völlig.

Alsteraufwärts war noch zu Beginn des 17. Jahrhunderts Hamburg, wenn auch in einiger Entfernung, von einem ziemlich geschlossenen Waldgürtel umgeben. Am rechten Ufer der Alster standen Eichenwälder zwischen Hummelsbüttel und Duvenstedt; auch die Harksheide war bewaldet, und am linken Alsterufer gab es noch Waldreste zwischen Ohlsdorf, Wellingsbüttel und Bramfeld.

Zwischen Fuhlsbüttel und Langenhorn befand sich im 13. Jahrhundert ein Wald, Horn genannt, in dem das zur Fuhlsbüttler Mühle[12] nötige Holz geschlagen werden durfte.

Noch 1746[13] wurde seitens des Patrons zu St. Georg ein Mandat erlassen, das den Untertanen und Eingesessenen in Langenhorn verbot, den dortigen Waldungen Schaden zuzufügen.

Dieser inzwischen völlig verschwundene Wald lag an der Westseite der Hauptlandstraße nach Langenhorn, wo die Felder noch den Namen Hornkoppel und Hornkamp führen; letzteren hat man daselbst auch als Straßennamen festgehalten.

In Fuhlsbüttel[14] mußten, wie schon erwähnt, den Dänen, als sie dort 1641 ein befestigtes Lager aufschlugen, 3000 schöne Eichen geopfert werden, und Ohlsdorf büßte 1642 durch sie 1002 große und kleine Eichen ein und doppelt soviel Buchen und Ellern. Der klösterliche Forstbestand daselbst, von dem bis dahin ein jährliches Mastgeld einging, scheint dadurch völlig vernichtet zu sein.

Wie die noch erhaltenen alten Bäume in Hummelsbüttel, Wellingsbüttel, Poppenbüttel, Wohldorf und Wulksfelde zeigen, erstreckte sich der Wald ehemals mit wenigen Unterbrechungen an beiden Seiten des Alstertals weit aufwärts.

Hummelsbüttel ist ganz entwaldet; nur wenige alte Eichen stehen dort noch, aber ältere Nachrichten bestätigen, daß in früheren Jahrhunderten Bau- und Brennholz von dort bezogen wurde, u. a. kamen 1465 aus dem Hummelsbütteler Holz 92 Snideböme für den Neubau der Fuhlsbütteler Mühle.

Auf dem anderen Alsterufer, an der längs des prächtigen Gutsparks[15] in Wellingsbüttel verlaufenden alten Straße sind noch mehrere sehr alte, teils hohle Eichen erhalten, deren eine in 1 m Höhe vom

Boden rund 4,4 m Stammumfang hat. Am Haupteingang zum Hofe ſteht eine beſonders ſchöne Eiche, die 5,2 m im Stamm mißt.

An der neuen Landſtraße finden ſich ähnliche alte Baumrieſen, ebenſo weiter oben längs der Straße im Dorf, wie auch im Gutspark und in dem daran anſchließenden, ſich nordwärts längs der Alſter bis Poppenbüttel hinziehenden Gehölz, das in ſeinen älteren Teilen aus Eichen und Buchen beſteht. Die dortigen großen Eichen werden bereits zu Anfang des 19. Jahrhunderts wie folgt[16] gerühmt:

„Schon eine Stunde weit des Weges von Fuhlsbüttel her bilden anſehnliche Reſte des großen Eichenforſtes, der einſt das Land weit und breit bedeckte, einen maleriſchen lichten Wald, durchſchnitten von Fahrwegen und Fußſteigen, daran ſich zu beiden Seiten, von Eichen- und Gebüſchreihen eingefaßte Stücke Kornlandes und Buchweizenfelder anſchließen. . . . Die Bauernhöfe und Katen von Poppenbüttel ſind, wie ihre Felder, in den ausgehauenen Eichenwald hineingebaut. Allenthalben erheben üppige alte Eichen ihr ſtolzes Haupt über die Strohdächer und umſchatten Wege und Steige. Eine durch alle Zeichen des höchſten Alters von Jahrhunderten, durch den koloſſalen fünf Klafter weiten Umfang ihres Stammes und durch den Reichtum ihrer Äſte berühmte Eiche ſteht am Eingang des Dorfes, in der Mitte des Scheideweges. . . .“ Dieſe im Bild (ſ. Abb. 7 S. 21) erhaltene Eiche, die gegenüber Wageners Gaſthof ſtand, iſt 1819 gefällt worden; in dem hohlen Stamm, der 12½ m Umfang hatte, fand ein Teil der Dorfſchaftsherde Unterſchlupf. Ganz in der Nähe iſt eine andere ſehr große Eiche von Ehrfurcht erweckender Mächtigkeit erhalten (ſ. Abb. 8 S. 24). Auch im nahen Park Hohenbuchen und weiter aufwärts trifft man ebenfalls noch manche recht alte Bäume.

Noch vor wenigen Jahrhunderten hingen die ausgedehnten Waldgebiete Tiergarten und Ochſenkoppel weſtlich von Ahrensburg mit dem Groß-Hansdorfer und Schmalenbecker Holz und dem ſüdlich gelegenen Hagen zuſammen. Dieſer Wald zog ſich in voller Breite über die Linie der ſpäteren Lübecker Eiſenbahn bis Volksdorf und weiter nordwärts längs der Alſter über Wohldorf nach Wulksfelde und Rade, wo wir noch jetzt ſchöne alte Eichen finden. Mitten in dem bezeichneten, weitgedehnten Waldgelände lag das Dorf Woldenhorn, d. h. Waldecke, das heutige Ahrensburg, wo auch noch einige dicke alte Eichen, an Umfang und Größe denen in Harveſtehude gleichend, von dem einſtigen Vorhandenſein jenes Waldes zeugen.

Noch um die Mitte des 19. Jahrhunders konnte man von Ahrensburg über Groß-Hansdorf-Schmalenbeck bis nach Trittau hin in den Buſchkoppeln der Bauern einzelne kleine Hügel mit hohen alten Buchen finden. Auf Knicks in den Wieſen und Koppeln ſah man häufig alte Eichen- und Buchenrieſen; viele von ihnen waren hohl.

Die Landwirtſchaft hat hier allmählich bedeutende Veränderungen herbeigeführt; Sümpfe und feuchte Stellen ſind trockengelegt, kleine Waldbäche in Gräben geleitet, die Buſchkoppeln ganz verſchwunden, vor allem aber die maleriſchen alten Bäume. Weiter oberhalb liegen zu beiden Seiten der Alſter faſt ganz entwaldete Gegenden, die ſich bis zu ihrer Quelle erſtrecken. Aber auch hier wird über einſtige Bewaldung berichtet: ſo lag der jetzt weithin von Ackerland umgebene Hof Bornhorſt an der Alten Alſter noch 1664 mitten im dichten Wald. Jetzt treffen wir erſt nördlich der oberen Alſter beim Kisdorfer Wohld auf altes Waldgebiet.

Aber auch das Zuflußgebiet der oberen Alſter war einſt ununterbrochener Hochwald; in den niedrigen ſumpfigen Teilen war die Erle vorherrſchend, ſonſt kamen faſt ausſchließlich Buche und Eiche vor. Das Nadelholz iſt erſt in ſpäterer Zeit hinzugekommen. Über den Höhenzug nördlich der Alſter von der Schmalfelder Aue bis über die Rönne hinaus nach Nahe („de Naa“, ein ſehr altes Dorf) erſtreckte ſich der Wald, wie auch mehrfache Flurbezeichnungen bekunden; an einer Stelle ſollen ſo hohe Buchen geſtanden haben, daß ſie bis zum Steintor in Hamburg ſichtbar waren[17]. In alten Chroniken wird der Wald „de grote Wold thor Naa“ genannt. Weſtlich fand die Waldhöhe an den ſandigen



Abb. 8. Alte Eiche in Poppenbüttel, Stammumfang 5,20 m Privatbeſitz. Aufnahme von W. Fromberg, Frühjahr 1925

Feldmarken der alten Dörfer Henſtedt, Ulzburg, Kisdorf, Kaltenkirchen, Winſen und Schmalfeld ihre naturgemäße Grenze. Einige Waldreſte ſind aus der Vorzeit überkommen, ſo das königliche Gehege Endern, der Winſer und der Schmalfelder Wohld. Südlich und weſtlich der oberen Alſter war die Gegend ebenfalls reich bewaldet; noch um 1880 ſah man im Henſtedter Moor und Brook viele mächtige Stubben ſitzen, die nach und nach faſt alle zum Heizen verbraucht ſind, und eine Henſtedter Überlieferung berichtet uns, daß zu Beginn des 19. Jahrhunderts ein Junge vom Timhagener Brook her in dem hohen Waldbeſtand von einem Baum zum andern über die Alſter hinweg nach dem nordöſtlich gelegenen Henſtedter Wohld geklettert ſei, ohne den Boden zu berühren. Faſt jeder Hufner in den Dörfern hatte ehemals ſeine Holzfläche nach niederdeutſcher Bezeichnung Buſch oder Buſchkoppel genannt.

Dadurch, daß die Eiche allmählich einen hohen Kaufwert erlangte, wurde der Bauer zum Niederſchlagen dieſes ſchönſten Schmuckes der Dörfer verleitet. Das freundlich aus einem Eichenkranz hervorlugende niederſächſiſche Dorf verwandelte ſich mehr und mehr; nicht nur durch das Verſchwinden des eigenartigen Strohdaches und durch das Aufkommen der unſchönen Neubauten, ſondern weſentlich infolge der Niederlegung der alten Eichen, die man rückſichtslos zu Geld machte, wurde der Geſamteindruck der dörflichen Landſchaft ſchwer beeinträchtigt. Das Dorf dehnte ſich auf die umliegenden Ländereien aus, der Anbau wuchs an den Wegzuführungen entlang, auf kahler Fläche, wie man beſonders im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts beobachten konnte.

Über den ehemaligen Waldreichtum des Alſtertals ſind die Nachrichten, wie oben angedeutet, zahlreich. Jahrhundertelang gab der ſich bis an die Elbe erſtreckende Waldgürtel Bauholz aller Art ſowie den Heizſtoff für die Hamburger; daher war die Holzſchifferei auf der Alſter, dem gegebenen Beförderungsweg, die Hauptſache. Der für die Waldbeſitzer recht einträgliche Holzverkauf zerſtörte aber die Waldungen, weil es früher keine geregelte Forſtwirtſchaft gab, die für Nachwuchs ſorgte. So iſt der Holzreichtum des Alſtertals ſchon im 17. Jahrhundert verbraucht geweſen; die holſteiniſche Umgebung Hamburgs

war zu Anfang des 19. Jahrhunderts erschöpft. Zwar suchten die Regierungen der Waldverwüstung Einhalt zu tun, aber nicht nachdrücklich genug und mit ungeeigneten Mitteln.

In der oben erwähnten, 1718 erlassenen „Revidierten Ordnung der Barmbecker[18], wornach sie sich jederzeit zu verhalten", heißt es unter 3:

> „Denen Hausleuten wird hiermit geboten, bei willkürlicher Strafe, damit die Hölzungen zum Barmbeck mit den Jahren nicht in Abnehmen geraten mögen, dahin zu sehen, daß, dem in Anno 1681 publicirten Mandato zufolge, jährlich ein jeder Höfner 2 und ein Käthner 1 Hester[19] pflanze, selbige im Frühling und Herbst begrabe, beschneide und reinige; auch wenn sich eines Hausmannes Sohn befreiet (verheiratet) und zum Barmbeck niederlässet, soll er 6, ein Knecht aber 4 Hestern pflanzen, und da sie vergehen, an deren Stelle frische setzen, und selbige ebenfalls verpflanzen."

Staats- u. Universitäts-Bibliothek Hamburg Carl von Ossietzky

Nach der Holz- und Jagdverordnung für die Herzogtümer Schleswig und Holstein vom 24. April 1737 hatte jede Mannsperson, die heiraten wollte, vor anzutretender Ehe zehn junge Eichen, oder falls dies nach den örtlichen Verhältnissen günstiger, fünfzehn junge Buchen zu pflanzen und war verpflichtet, die Heister drei Jahre lang nach der Anpflanzung im Wachstum zu erhalten. Daß dieser Verpflichtung genügt sei, mußte durch amtliches Zeugnis vor der Eheschließung bewiesen werden; für jeden fehlenden Buchen- oder Eichenstamm war ein Taler zu bezahlen. Jedenfalls waren alle diese Maßnahmen zur Erhaltung der Holzungen unzureichend; erst seit etwa den vierziger Jahren ist man sich des Schatzes der Eichenpflanzungen wie der Waldungen überhaupt wieder allgemein bewußt geworden; aber Jahrhunderte werden hingehen, ehe die jungen Bäume die stolze Höhe und den mächtigen Umfang der gefällten Baumriesen wieder erreichen.

Anmerkungen:

[1] Schleswig-Holstein im Mittelalter. . ., von Theodor Lorentzen. Hbg. 1925. — [2] Vgl. Beneke, Hbg. Geschichten, II, S. 13/14. 2. Aufl. 1886. — [3] Gd. Tp., S. 60. — [4] Kpm. Km. Rch., I, S. 10. — [5] Eine Altersschätzung nach der Stammdicke ist nicht zuverlässig; denn die in 1½ m über dem Boden 2,5 m Durchmesser aufweisende dicke Eiche im Solling wird auf Grundlage von Akten auf 250—300 Jahre geschätzt. Vgl. Berl. Illustr. Ztg. Nr. 43 vom 23. Oktober 1927, S. 1717: Von Baumriesen und Baumveteranen. — [6] ad 3, S. 61. — [7] Hbg. Nachr. vom 19. u. 26. November 1916: Beilage f. Wissenschaft u. Literatur. Nr. 47 u. 48: Zur Geschichte Groß-Borstels, von Dr. Ad. Hansen. — [8] M. V. Hbg. G., VIII, S. 184. — [9] ad 8, S. 391. — [10] Barmbeck als Dorf, Vorort und Stadtteil, von Dr. F. Voigt. Hbg. 1910. S. 23. — [11] Klf. Hbg. Ges. u. Vrf., III, S. 57. — [12] ad 3, S. 63. — [13] ad 11, S. 73/74. — [14] ad 3, S. 148. — [15] Dr. W. Hering (Altona): Bemerkenswerte Bäume des mittleren Alstertals, im Jhrb. Av. 1905. — [16] Meyer, Sk. usw. 1802, II, S. 84 f. — [17] Mündliche Überlieferung von R. Hüttmann, Nahe, † 1905. — [18] ad 11. — [19] Holst. Idioticon, von J. F. Schütze, 1801 Bd. 2, S. 132, Hester, ein junger Baum, fast ausschließlich nur von jungen Eichbäumen.

Staats- u. Universitäts-Bibliothek Hamburg

5. Vorgeschichtliches aus dem Gebiete der Alster

Hierzu die Abbildungen 9—20

Daß das Alstertal schon in altgermanischer Zeit bewohnt war, zeigen die zahlreichen Funde, die längs der Ufer des Flusses von seiner Quelle bis zur Mündung gemacht sind und oberhalb des Stadt- und Vorortsgebiets noch mitunter gemacht werden. Die vorgeschichtlichen Baudenkmäler der Stein-, Bronze- und Eisenzeit[1] teilt man nach ihrer Bestimmung in Grabbauten und Wohnbauten. Die meisten der im Alstertal festgestellten urgeschichtlichen Reste sind Grabbauten. Von den über den Boden hervorragenden steinzeitlichen Steingräbern und den darauffolgenden bronzezeitlichen Hügelgräbern, die beide unter dem volkstümlichen Namen „Hünengräber" zusammengefaßt werden, sind im Alstertal nur noch geringe Spuren erhalten, während man die eisenzeitlichen, unterirdisch angelegten,

oberflächlich nicht bemerkbaren Urnenfriedhöfe, für welche die obige Bezeichnung nicht gilt, dort noch häufiger antrifft.

Die Ortlichkeit bei dem jetzigen Alt-Hamburg war auf beiden Ufern der Alster schon frühzeitig bewohnt, wenn auch gerade aus dem engeren Stadtgebiet ältere Fundgegenstände fast gar nicht erhalten sind. Aber die Sammlung vorgeschichtlicher Altertümer im hamburgischen Völkerkundemuseum gibt doch Aufschluß, daß auch im Stadtgebiet Hünengräber gelegen haben und Urnenfelder gefunden worden sind. Reichere Ergebnisse haben wir, wie schon angedeutet, aus den weiter nördlich gelegenen Alstergegenden, wo die sich stetig vorschiebende Stadt die Spuren aus der vorgeschichtlichen Zeit noch nicht alle zerstört hat. Aber bis über die Fuhlsbütteler Schleuse aufwärts ist durch Straßen-, Eisenbahn- und Kanalanlagen, Erdarbeiten für Hausbauten, für Siel- und Versorgungsleitungen vernichtet, was die Erde noch treu bewahrt hatte an Zeugnissen der Kultur unserer Vorfahren. Niemand richtete ehemals auf die Erhaltung vorgeschichtlicher Denkmäler ein besonderes Augenmerk.

Jedoch nicht nur in den Gräbern, Lagerplätzen und Herdstellen lassen sich die Spuren alter menschlicher Ansiedlungen nachweisen. Auch in Namen von Fluren und anderen Ortlichkeiten haben sich Erinnerungen an die Zeit der ersten Ansiedler erhalten, als man Dörfer, nächstbelegene Ackerstücke und Waldungen bezeichnete. Dieses alte Sprachgut reicht nicht selten in die heidnische Zeit zurück und ist für die Kultur-, Wirtschafts- und Siedlungsgeschichte wertvoll. Vielfach sind die alten Namen, obgleich voll Saft und Kraft, dem durch das Anwachsen der Bevölkerung bedingten Ausgleichsvorgang auf dem städtisch werdenden Gelände achtlos geopfert worden; erst neuerlich knüpft man bei hamburgischen Straßenbenennungen an die alsteraufwärts noch häufig erhaltenen alten Flurnamen wieder an.

Oberhalb Fuhlsbüttel, besonders auf preußischem Gebiet, hat die Alster ihre Ursprünglichkeit noch mehr bewahrt; unbebaute Heidestrecken, Abhänge mit urwüchsigem Buschwerk ziehen sich oft weit am Fluß entlang, deren wohl kein anderer in Nordalbingien an seinen Ufern so viele Stätten aus vorgeschichtlicher Zeit aufzuweisen hat wie gerade die Alster. Ihre wechselvolle Gegend: Wiesen, Felder mit fruchtbarem Boden, Waldungen, Heide, Torfmoore und Sumpfstrecken, einige Hügelkuppen sowie Teichbecken luden die Vorfahren zur Ansiedlung ein.

Solange sie heidnischen Glaubens waren, wurden die Grabstätten als Volksheiligtümer verehrt; das aufkommende Christentum stempelte sie zu unheimlichen, verrufenen Orten. Die christliche Priesterschaft untersagte die Leichenverbrennung strenge, was zur Folge hatte, daß die alten Begräbnisstätten vernachlässigt, gemieden und herrenlos wurden. Da der Boden, in dem sie lagen, der unfruchtbarste war — weil die Vorfahren bei dem hohen Wert, den der Acker damals besaß, hierfür die sandigsten und, um die Grabanlagen vor Überschwemmung und frühzeitigem Verfall zu schützen, die höchstgelegenen Orte bevorzugten — so kamen diese Flächen für den Ackerbau auch späterhin nicht in Frage und blieben, sofern die Nachkommen sie nicht als Steinlager oder Sandgruben verwerteten, vielfach bis in unsere Tage wüst liegen.

Fesselnd ist es, den Spuren jener Geschlechter zu folgen, die einst die Alsterufer bevölkerten; bei einem Gang von Stätte zu Stätte die wichtigsten Funde in Erinnerung zu rufen.

Wir beginnen mit der Stadt[2]. Hier hatte sich im St. Petri-Kirchspiel bis Ende des 18. Jahrhunderts ein sogenannter Heidenberg erhalten, etwa 12 m im Durchmesser und 7 m hoch. Er lag an den Raboisen nahe der Paulstraße innerhalb der alten Befestigung (Heidenwall[3]). Der Hügel galt für ein Hünengrab; bei seiner Abtragung wurde eine größere Urne gefunden, die zerbrach.

1857 legte man in der Nähe eine runde Steinsetzung von etwa 3 m Durchmesser frei, vielleicht die Reste einer Wohnstätte; innerhalb des Ringes, dessen Steine mit einer roten Mörtelmasse verbunden waren, wurden Haselnüsse, Muschelschalen, Knochen und Eberzähne gefunden. Ohne nähere zeitliche Anhaltspunkte ist ein 1845 am Orde der Pelzerstraße 3,7 m tief unter dem Pflaster der

ehemaligen Beckmacherſtraße gefundener Totenbaum geblieben, der die Knochenreſte eines Menſchen enthielt. Es iſt auch nicht unwahrſcheinlich, daß der früher „der Berg[3]“ genannte Platz, der bis zum Brande von 1842 beſtand und den öſtlichen Teil der jetzigen Rathausſtraße einnahm, ſeinen Namen urſprünglich von einem frühzeitig zerſtörten Hügelgrab erhielt; denn ſpäter befand ſich dort weder eine Anhöhe noch war der Berg der nächſtgelegene höchſte Punkt.

In St. Georg iſt 1821 beim Ausheben des Baugrundes für das Allgemeine Krankenhaus an der Lohmühlenſtraße eine Lanzenſpitze aus Feuerſtein gefunden worden. Ob an der Stelle ein Grab geweſen, iſt nicht feſtgeſtellt, doch hat Chr. Wohlers auf ſeinem 1789 veröffentlichten „Grundriß vom alten Hamburg zur Zeit Karls des Großen“ in jener Gegend einen „Opferplatz der heidniſchen Bewohner“ verzeichnet. Zu dieſer Annahme hat ihn vielleicht die Tatſache veranlaßt, daß in der Nähe, an der Ecke der Bergſtraße (jetzt Stiftſtraße) und der Brunnenſtraße (jetzt Roſtockerſtraße), ein Richtplatz („Galgenberg“) war[4], für den man ehemals gern alte Hügelgräber wählte.

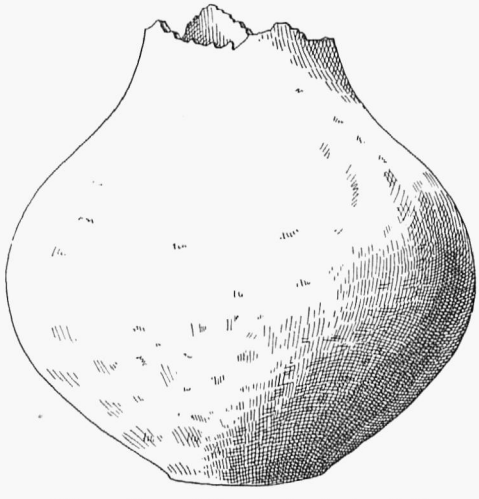


Abb. 9. Urne aus Eppendorf, gefunden 1903 in der Frickeſtraße; etwa 38 cm hoch und breit

Auf dem ehemaligen Landgebiet ſind die Fundergebniſſe weit günſtiger. Zahlreiche Hügelgräber finden wir auf älteren Karten eingezeichnet. Die meiſten ſind verſchwunden, ohne daß man über etwaige Funde Nachrichten hat, andere ſind bei ihrer Abtragung unterſucht, und über die Fundgegenſtände iſt Kunde erhalten. Ältere Angaben über einige beim Bau der Hamburg-Lübecker Eiſenbahn gefundene Altſachen laſſen vermuten, daß unmittelbar vor dem Lübecker Tor ein vorgeſchichtlicher Begräbnisplatz lag. Weiter nach Oſten kam der große „Köppelberg[5]“ (jetzt innerhalb der Vergrößerung des Marienkrankenhauſes gelegen), der ſeiner ganzen Geſtalt nach und als alter Galgenberg wahrſcheinlich als ein Hünengrab anzuſprechen iſt. Weiterhin folgt jenſeits der erſt 1351 erwähnten, wohl aber aus viel älterer Zeit ſtammenden Landwehr im Haſſelbrook ein noch 1740 vorhandenes großes Hünengrab[6] mit mächtigem Deckſtein. Im Gebiete der Wandſe ſind auf dem linken Ufer aus Eilbeck eine Urne, aus Wandsbeker Gebiet mehrere Einzelfunde von Stein und Bronze zu melden; 1899 hat man in Alt-Rahlſtedt zu beiden Seiten der alten Landſtraße nach Siek einen Urnenfriedhof mit Beigaben von Bronzeſchmuck ſowie Spangen und Ringen aus Eiſen, dazu Glasperlen gefunden. Bei Tonndorf waren zwei Hügel erhalten, die Reſte einer bereits 1719 unterſuchten Gruppe von ſechs Hügeln; die vier anderen Hügel hat man Anfang der Achtziger des 19. Jahrhunderts wegen Anlage einer Rennbahn abgetragen.

Die beiden erſtgenannten Tonndorfer Hügel ſind 1884 unterſucht worden; ſie enthielten im Innern Steinbauten und einer vermutlich drei Begräbniſſe. Im Erdmantel fanden ſich außerdem noch zwei erhaltene und die Reſte mehrerer zerbrochener Graburnen. Die Ausbeute ergab u. a. eine große ſiebenſpeichige Radnadel aus Bronze, ferner einen Spiralring von Zinn und einen großen Schleifſtein für Flintgeräte. Auch in der benachbarten Farmſener Gegend ſind wiederholt Einzelfunde gemacht.

Wenden wir uns wieder weſtlich der Alſter ſelbſt zu, ſo finden wir noch um 1745 in der Heidegegend am Schnittpunkte des Winterhuder Weges mit der Hauptſtraße nach Barmbeck[7] fünf nebeneinanderliegende Grabhügel auf der Karte deutlich verzeichnet.

Am Osterbeck, beim Gehöft Mühlenkamp, sind früher auch Gräber vorhanden gewesen, wie Urnenscherben und Steingeräte andeuten; auch ein Mahlstein stammt von dort.

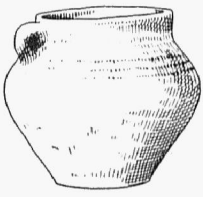
Am Bach weiter aufwärts, auf dem rechten Ufer, kamen in einer Sandgrube 1882 eine eigentümlich geformte Urne und das Bruchstück eines Steinhammers aus Diorit zum Vorschein.

Auf der Westseite der Alster ist der Lizentiatenberg in Harvestehude zu nennen, der acht Urnen mit Beigaben aus Bronze und Eisen enthielt. Der Berg heißt auf einer 1859 von C. F. Gaedechens gezeichneten Karte, die Gegend um Hamburg im Jahre 1700 darstellend, „Galgenberg". Weiter nördlich hat die Kanalisierung des Isebecks einen Bronzemeißel und gut erhaltene starke Hirschgeweihe zutage gefördert.

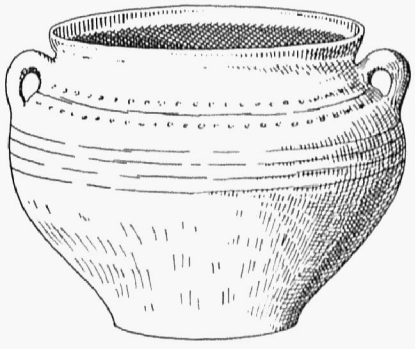
In Eppendorf fand man 1902 hinter der 1904 verschwundenen Windmühle an der Schedestraße etwa 60 cm unter der Hügeloberfläche eine Anzahl 50 cm hoher weitbauchiger Urnen aus unglasiertem Ton, gefüllt mit Erde, Asche und Knochenresten und bedeckt mit glatten Feldsteinen (s. Abb. 9 S. 27).

In Winterhude sind auf der oben erwähnten Karte von 1700 in der Nachbarschaft der jetzigen Barmbecker Straße und der Straße Voßberg fünf Grabhügel eingetragen; angeblich hat man dort Urnenscherben ausgepflügt.

Die Alster weiter aufwärts finden wir auf älteren Karten viele Hügel eingezeichnet. Größere Funde sind gemacht worden in Alsterdorf, Ohlsdorf, Fuhlsbüttel und Hummelsbüttel, die wichtigsten in den letztgenannten drei Ortschaften.



13 cm hoch, 15 cm breit



23 cm hoch, 32 cm breit

Abb. 10. Urnen aus dem Ohlsdorfer Friedhof, gefunden 1892

Die Ohlsdorfer Gemarkung hat auf der gewaltigen Grabstätte der neuzeitlichen Großstadt schon vor Jahrtausenden Friedhöfe in sich geschlossen (s. Abb. 10). An der Kapellenstraße in der Umgebung der zweiten Kapelle sind Überbleibsel eines großen Hünengrabes[8] erhalten, das in den 1870 noch vorhandenen zwei Steinkammern Ringe und Platten aus Bronze sowie ein 50 cm langes Bronzeschwert enthielt, die dem hamburgischen Museum für Völkerkunde einverleibt sind. Übrigens waren von dieser Stätte in früheren Jahren bereits 32 Fuder Steine abgefahren worden.

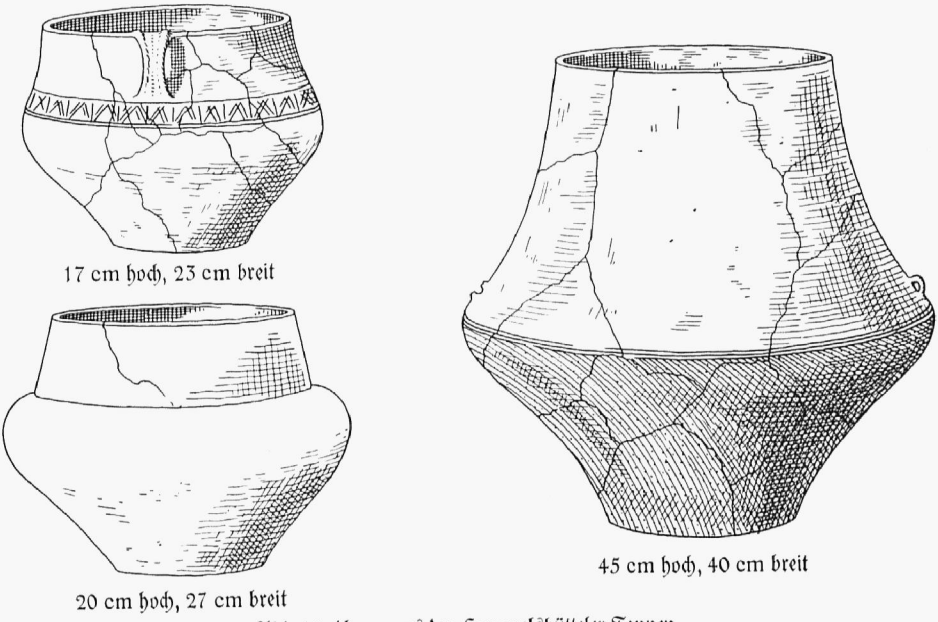
In der Totenstadt unserer Tage liegt aber noch ein anderes, durch den 1917 verstorbenen Friedhofsdirektor Cordes sorgfältig geschontes Denkmal aus grauem Altertum: eigenartige Steinringe aus Findlingen verraten Spuren fester Wohnungen, die viele Scherben großer und kleiner Gefäße, rot gebrannten Lehm sowie Abdrücke von Ästen und Schilf bergen. Bei Anlage der Kapellenstraße stieß man weiterhin rund 1 m unter dem Boden auf Steinsetzungen, in denen Urnen, die größte 41 cm hoch und 34 cm im Durchmesser, mit Knochenresten, aber ohne Beigaben standen; außerhalb der Steinringe fand man eine kleine römische Tonlampe und ein Krüglein.

Auf dem gegenüberliegenden Alsterufer in Fuhlsbüttel hat man schon 1850[9] etwa 30 cm unter dem Boden Urnen herausgepflügt, die von Feldsteinpackung umgeben und mit einem flachen Stein zugedeckt waren.

Beim Alsterkrug sind Urnen und ein Schwert gefunden worden.

Bei den Bauten des Zentralgefängnisses und der Korrektionsanstalt in den Siebenzigern und Achtzigern des 19. Jahrhunderts sowie 1914 bei den ausgedehnten Grabungen der Alsterkanalisierung sind Hunderte von Urnen zum Vorschein gekommen.

Die zwiſchen Maienweg und Alſter gefundenen Urnen mit Totenbeigaben befinden ſich im Muſeum für Völkerkunde. Im Hofe des Zentralgefängniſſes ſind einige vorgeſchichtliche Herdſtellen (Wohnſtätten) erhalten, mit Erde beſchüttete Steinſetzungen, auf denen Kohlen und Gefäßſcherben, doch wenig zuſammengehörige, in Menge lagen. Eine ähnliche Herdſtelle iſt am Alſterufer hinter Klein-Borſtel aufgedeckt. Bei der Alſterregulierung 1914 wurden zwei getrennte Friedhöfe am rechten Ufer der einſtigen Alſter freigelegt, die hier einen Bogen nach Süden beſchrieb, zu dem ſie durch Aufhöhung des Nordufers veranlaßt worden war. Dem alten Flußlauf von Oſten nach Weſten paſſen ſich die beiden, neben der Brabandſtraße, teils auf dem Gebiet des Schulgartens des Botaniſchen Staatsinſtituts gelegenen



17 cm hoch, 23 cm breit

20 cm hoch, 27 cm breit

45 cm hoch, 40 cm breit

Abb. 11. Urnen aus den Hummelsbütteler Tannen

Friedhöfe an, in denen Brandſtellen für die Toteneinäſcherung freigelegt worden ſind. Die dort ſchon vor Jahren gemachten Funde gleichen im allgemeinen den neuen. Die Urnen ſind jetzt aber alle gut erhalten geborgen, mehr als 230 mit bedeutenden Beigaben: zierlichen Spangen, Fibeln aus Bronze, Silber und Eiſen zum Schließen der Gewänder, desgleichen bronzene Gürtelbeſchläge. Auch Stücke aus Horn und Bein, wie Kämme, ferner Glättſteine, Spinnwirtel zum Drehen des Fadens beim Spinnen und Glasperlen verſchiedener Größe ſind dort gefunden. Die Gegenſtände beweiſen das Vorhandenſein einer hochentwickelten Technik; manche von ihnen ähneln den noch heute gebräuchlichen Formen.

Oberhalb der Fuhlsbütteler Schleuſe, wo ſich auf dem hohen Geeſtrücken ein Ausſichtspunkt ins Flußtal bildet, und ſüdlich der Heinrich-Traun-Straße, bei der die Alſter dicht an den Brombeerweg herantritt, hat Schwantes[10] viele Funde aus der Steinzeit gemacht. Das Vorkommen großer Mengen kleiner und kleinſter Feuerſteinabfälle deutet auf eine Werkſtätte der jüngeren Steinzeit hin, wie ſolche auch an anderen Stellen der Alſter vorkommen.

Weſtlich von Fuhlsbüttel in Groß-Borſtel ſind auch manche Funde gemacht worden; u. a. ſtammen ſchöne Steinkeile und Urnen vom Heſter nördlich von Eppendorf. Hügel aus der Bronzezeit ſind zum Teil noch an beiden Ufern des Tarpenbeck erhalten, u. a. bei Garſtedter Damm und Tarpenkate[11] (vergleiche das Meßtiſchblatt 1029, Hamburg). Von dieſem Bach und von der Collau ſtammen aus

Lokſtedt Urnen, aus Schnelſen ein Goldring. Fraglich iſt, ob nicht auch der gleichfalls Lizentiatenberg genannte Hügel im Norden Groß-Borſtels eine heidniſche Grabſtätte darſtellt.

An der Alſterkrugchauſſee, noch auf Fuhlsbütteler Gebiet zwiſchen Fuhlsbütteler Damm und Etzeſtraße liegt ein Grabhügel hart an der Straße, als Überbleibſel mehrerer hier einſt vorhandener Hügel[12]; er heißt im Volksmunde der „Taterberg“ und ſteht unter Denkmalſchutz. 1926 wurden in der Nähe beim Ausheben einer Kiesgrube die Reſte einer vorgeſchichtlichen Siedlung feſtgeſtellt, die vielleicht mit dem obenerwähnten Friedhof bei der Brabandſtraße in Zuſammenhang geſtanden hat.

Nahe der Langenhorner Grenze bei der ſogenannten Puſe, gegenüber der Einmündung des Erdkampsweges in die Alſterkrugchauſſee, lag ehemals ein bepflanzter größerer Grabhügel mit zerſtörten Steinſetzungen. Über weitere Funde aus vorgeſchichtlicher Zeit in der Langenhorner Landgemeinde iſt bislang nichts bekannt geworden.

Kehren wir zur Alſter zurück, ſo ſind in Klein-Borſtel 1901 an der Wellingsbütteler Landſtraße Grabſtätten freigelegt, ebenſo im benachbarten Wellingsbüttel; dort ſind mindeſtens vier Urnenfundſtellen bekannt. Ein großes Begräbnisfeld befindet ſich an der Landſtraße unterhalb der früheren Windmühle[13], wo zehn meiſt mit Tondeckel verſehene, verzierte Urnen gefunden ſind, den ſpärlichen Beigaben nach aus dem Übergang der Bronze- zur Eiſenzeit ſtammend.

Dem Gutshofe gegenüber liegt der ſogenannte „Ruſſenberg“, ein baumbewachſener Hügel, urſprünglich ein Hünengrab. Er diente den im Belagerungsjahr 1813 bis 1814 gefallenen ruſſiſchen Soldaten zur Grabſtätte, als der Oberbefehlshaber der ruſſiſchen Einſchließungstruppen, General von Benningſen, ſeine Wohnung im Wellingsbütteler Herrenhaus aufgeſchlagen hatte und mit dem General Tolſtoi von hier aus die Belagerung des vom Marſchall Davout beſetzten Hamburg leitete.



Abb. 12. Topfurne aus Hummelsbüttel mit eingeklebten bis haſelnußgroßen Steinchen, 25 cm hoch

Nordweſtlich der Straße zieht ſich längs der Alſter das Wellingsbütteler Gehölz hin, deſſen tiefe, enge Schluchten Fundgruben des Feuerſteins waren[14], aus denen die Vorfahren in der Steinzeit ihre Waffen und Werkzeuge herſtellten. Ein paar ſolcher Werkſtätten ſind ebenfalls gefunden.

Eine weitere vorgeſchichtliche Ruheſtätte liegt auf einer wegen Sandgewinnung angegrabenen Koppel neben der eben genannten Straße mehr nördlich, wo der Denkſtein ſteht.

In einer der an dieſer Fundſtelle bloßgelegten, meiſt ſehr zerbröckelten Urnen fand man 1898 einen unverletzten Trinkbecher aus Ton, in der Geſtalt unſeren Henkeltaſſen ähnlich. Auch im benachbarten Steilshoper Gebiet ſind vorgeſchichtliche Grabſtätten feſtgeſtellt.

Beſonders reiche Funde ergab an der gegenüberliegenden Seite der Alſter die Hummelsbütteler Gemarkung. Gleich nordwärts von Fuhlsbüttel hinter der hamburgiſchen Grenze bei Gnadenberg liegt eine große Sandgrube, ehemals eine Hügelkuppe (Gerichtsſtätte?), deren Fuß der Suſebek berührt. Dieſe diente den Vorfahren zur Beiſetzung ihrer Toten und man hat hier 20 bis 30 cm tief unter der Erde Hunderte von Urnen gefunden, die meiſt gleichgültig zertrümmert ſind, wenn nicht ſchon früher die Wurzeln des Gebüſches oder der ſchwere Steinmantel, in den ſie ſorglich gebettet waren, die Zerſtörung veranlaßt hatte. Etwa zwanzig, teils unbeſchädigt geborgene Urnen erwieſen ſich von freier Hand geformt, dünnwandig, von mittlerer Größe, meiſt mit zwei Henkeln, ohne Verzierung. Bis zur Hälfte beſtand die Füllung aus verbrannten Skeletteilen und beſonders gut erhaltenen Zähnen. Auf dieſe Schicht waren die Beigaben, meiſt je eine aus Bronze und aus Eiſen gelegt, während der obere Teil der Urne nur mit feinem Sand gefüllt war. Aus Bronze fanden ſich Fibeln, Reſte von Armringen, dickknaufige, geſchickt verzierte Gewandnadeln, an Eiſenreſten ebenfalls Fibeln und große Gürtel- oder Mantelhaken mit Seitenringen.

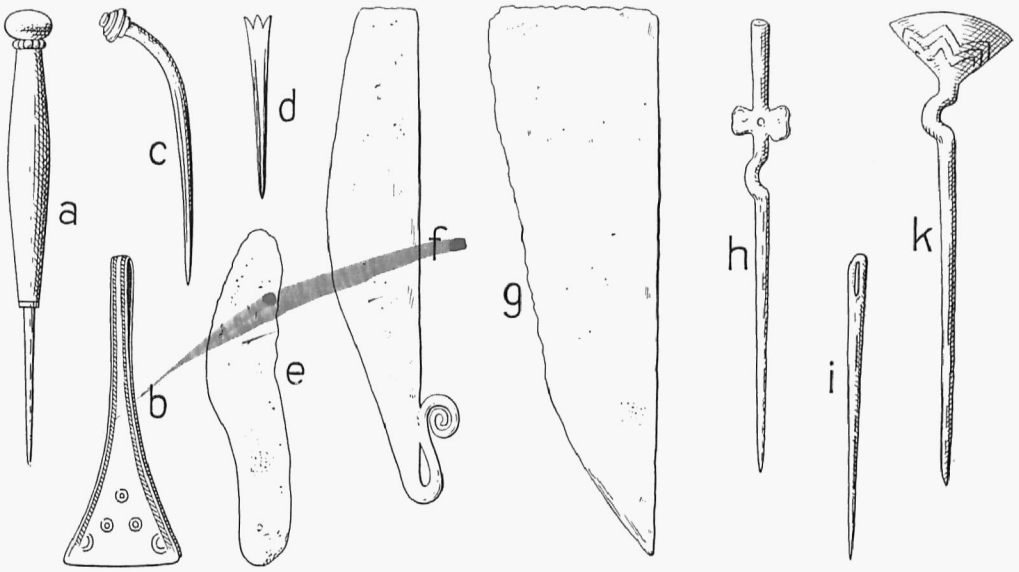


Abb. 13. Urnenbeigabe aus Bronze von Hummelsbüttel (etwa $^2/_3$ der natürlichen Größe). a Pfriemen; b Zange; c, h und k Nadeln; d Dreiſpitz; e Meſſer; f und g Raſiermeſſer; i Nähnadel

Ein anderes Urnenfeld findet ſich dort ebenfalls am Alſterrande, wenn man den Weg nach Norden fortſetzt; es wurde entdeckt, als man das Gelände anſchnitt, um Sand zu holen. Schon in den Achtzigern des 19. Jahrhunderts, als hier Tannen gepflanzt wurden, ſind viele Urnen freigelegt und geborgen worden; der Reſt, etwa 70, wurde 1895 nach Kiel übergeführt[15].

Die dickwandigen Gefäße beſtehen aus grobem, roſtfarbigem Ton; ſie haben verſchiedene Geſtalt und Größen von 12 bis 45 cm Höhe (ſ. Abb. 11 S. 29, 12 S. 30). Faſt ausnahmslos ſtanden ſie in Findlingspackung, zu der flache oder etwas gehöhlte Steine ſorgfältig ausgewählt waren; darunter fanden ſich drei, kleinen Kegelkugeln ähnelnd, die offenbar lange als Reibſteine zum Zermahlen des Getreides gedient hatten. Nur wenige Urnen hatten einen Tondeckel; einige zeigten Andeutungen von Verzierungen in Linien, Schraffierungen und Punktierungen. Die zum Teil auf Abbildung 13 erſichtlichen Beigaben beſtanden lediglich aus Bronze. Weſtlich von Hummelsbüttel liegt noch ein Urnenfeld, und andere finden ſich nördlich nahe der Poppenbütteler Grenze.

Auch Poppenbüttel iſt als vorgeſchichtliche Stätte zu erwähnen. Auf der von einem Fußweg durchquerten Koppel Schierenkamp erhoben ſich früher mehrere Hünengräber mit ſo vielen Steinen, daß faſt die ganze neue Straße bis zur Hummelsbütteler Grenze damit gebaut werden konnte. Nur ſchwache Erhebungen deuten die Stellen der einſtigen Grabhügel an.

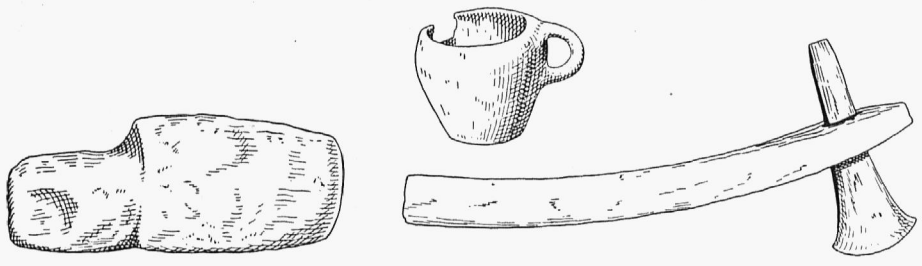
Im ſüdlichen Teil von Poppenbüttel, wo die Landſtraße nach Hummelsbüttel abzweigt, ſind 1834[16] viele Urnen ausgegraben. Ein Hünengrab iſt noch erhalten auf dem höchſten Punkt der Feldmark am Wege nach Glashütte, dem „Kraienhoopsberg“[17], einem bedeutenden Ausſichtspunkt. Eine unberufene Angrabung hat daſelbſt Ausbeute nicht ergeben, weil die etwaige Grabkammer wahrſcheinlich tiefer liegt als die Oberfläche des urſprünglichen Geländes. In der Nähe des Kupferteiches auf Lemſahler Gebiet wurde beim Sandgraben 1902 eine große Steinaxt gefunden.

Bei Anlage der Landſtraße von Poppenbüttel nordwärts nach Duvenſtedt fand man ein Steinbeil[18] (Celt) von grauem Feuerſtein aus der jüngeren Steinzeit, das nach dem erſtmaligen Stumpfwerden einen zweiten Schliff erhalten hat (ſ. Abb. 17 S. 33).

An denſelben Weg ſchließt weiter nördlich ein wohl ſeit Jahrtauſenden mit Heide bewachſener Abhang an. In einer dortigen Kiesgrube fand man bei ihrem erſten Anbruch Urnen mit Bronzenadeln und 1899 die Beiſetzung eines Leichnams in hockender Stellung, umgeben mit Steinmauerung. Auf der ſandigen Lemſahler Feldmark weiter gegen Weſten liegt eine Hauptſtätte vorgeſchichtlicher Begräbniſſe[19]. Hier befanden ſich noch zwölf Hünengräber einſam in regelloſer Anordnung beiſammen, das größte noch unberührte über 3 m hoch und bis 40 m im Umfang; ein deutlich erkennbarer Abſatz in halber Höhe hat wahrſcheinlich einen Steinkranz getragen. Kaum ein anderer Platz eignete ſich beſſer zur Ruheſtätte der großen Toten unſerer Vorfahren als dieſer. Die weite, ebene, neuerdings ſtreckenweiſe aufgeforſtete Heide fällt nach allen Seiten mäßig ab. Im Weſten dehnt ſich das Wittmoor aus, im Süden die Niederung mit dem vom Twelenbek gebildeten Kupferteich; im Norden und Oſten geht die Heide in Ackerland über, war hier aber in alten Zeiten vermutlich von Wald umrahmt.

Jetzt ſind nur noch zehn dieſer Hügelgräber erhalten (ſ. Abb. 18 u. 19 S. 34 u. 35); eines davon wurde ſchon vor Jahren beſeitigt, um die Fläche zu einem Acker hinzuzuziehen; ein zweites hat man erſt 1926 abgetragen, um den Sand zu gewinnen. Über Funde daſelbſt iſt nichts bekannt geworden.

Auf dieſes Gräberfeld in der Lemſahler Heide führen durch das weſtlich daran grenzende, der Tangſtedter Güterherrſchaft gehörige Wittmoor zwei uralte Bohlenwege[20] oder Moorbrücken in



a b c

Abb. 14. Funde aus Lemſahl, Wellingsbüttel und Wiemerskamp. a Steinaxt (21 cm lang, 8 cm hoch), gefunden 1912 beim Sandgraben auf Lemſahler Gebiet; b Trinkbecher aus graubraunem Ton (größter Durchmeſſer 8 cm, 6½ cm hoch), von einer Urne, gefunden in Wellingsbüttel 1898 auf der Koppel des Landmanns Hinſch; c Bronzecelt (15 cm lang, Schneidebreite 6 cm) aus dem Wiemerskamper Krabetermoor, gefunden 1903 beim Torfgraben. Der Stiel iſt neuzeitlich

ſchnurgerader nordweſtlich-ſüdöſtlicher Richtung. In dem an ſeinen Rändern der Ausnutzung preisgegebenen Moor waren Torfgräbern ſchon längſt die eigentümlichen Bohlen bekannt; 1898 erfolgte eine Bloßlegung des nördlichen Bohlenweges durch ſachkundige Hand (ſ. Abb. 20 S. 37).

Dieſer Weg liegt in der Mitte bis zu 1 m, an den Rändern des Moores etwa 60 cm unter der Oberfläche in dem jüngeren Moostorf. Die freigegrabenen, etwa 10 cm dicken, 30—40 cm breiten und durchſchnittlich 2 m langen Bohlen ſind aus aſtfreiem Eichenkernholz geſpalten, nicht geſägt und an den Enden ſchräg abgehauen; ſie ruhen, dicht nebeneinandergelegt, auf je zwei, ſtellenweiſe mehr Reihen Langhölzer von Baumlänge, ſoweit erkennbar aus Birken- und Weidenſtämmen beſtehend, die bei der Freilegung völlig durchweicht und mit der Hand zerdrückbar waren. 1911 lagen von dieſem Bohlenweg noch rund 400 m im Moor.

Der zweite, in der Herſtellung dem zuerſt freigelegten ähnlich ausgeführte, jedoch bedeutend tiefer im Moor ſteckende Bohlenweg[21a] führt etwa 450 m weiter ſüdlich in gleicher gerader Richtung durch das Moor. Bei ſeiner erſten Unterſuchung im Jahre 1904 war er noch faſt 600 m lang; infolge Abgrabung des Torfes hatte ſich ſeine Lage 1911 bereits bis 500 m verringert. An den Rändern iſt

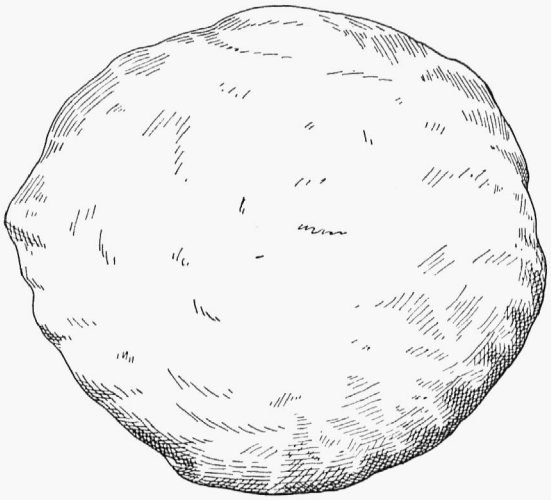


Abb. 15. Rundlich abgeſchliffener Reibſtein, wie ſolche mehrfach bei Urnen im Alſtertal gefunden ſind, etwa 1/2 der natürl. Größe

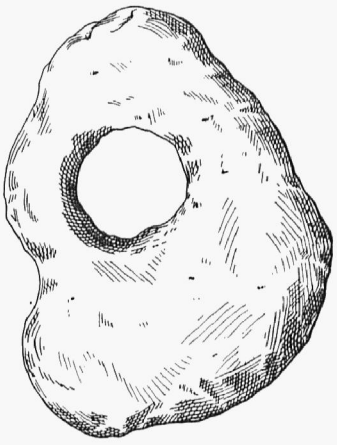


Abb. 16. Lochſtein aus der Alſter

das Moor über dieſem Bohlenweg etwa 1,30 m, in der Mitte 2 m dick. Auf der Oberfläche dieſes Bohlenweges liegt ſtellenweiſe am Rande eine Längsſchwelle, und in Abſtänden von durchſchnittlich 2 m ragen etwa 1 1/2 m lange Pfähle 30 cm über die Bohlen hervor.

Funde, die über das Alter dieſer Wegebauten Auskunft geben könnten, hat man bisher noch nicht gemacht. Ihre Benennung im Volksmunde als „Ruſſendamm“[21b] läßt ſich nicht begründen; ſie ſind bedeutend älter; Ruſſen waren erſt 1813 zur Franzoſenzeit in Holſtein.

Nach dem Alter des Torfes mag der tieferliegende, ältere Bohlenweg im Wittmoor an 2000 Jahre alt ſein, kann aber auch noch der Bronzezeit (2000—900 v. Chr.) angehören und bis in den Beginn der chriſtlichen Zeitrechnung reichen. Dagegen muß der nördliche Bohlenweg wegen ſeiner weſentlich höheren Lage in ein erheblich jüngeres Zeitalter geſetzt werden, vielleicht in die erſte Hälfte des Mittelalters, alſo bis ungefähr 800 n. Chr. Nach Dr. Hinrichs[21c] waren beide jahrhundertelang benutzte Verkehrswege der dort anſäſſigen germaniſchen Vorfahren; denn die Gegend beiderſeits der Alſter iſt, wie die große Zahl von Grabfunden erweiſt, ſchon in altgermaniſcher Zeit verhältnismäßig dicht bewohnt geweſen. — Nach L. Frahm, Poppenbüttel, können die Bohlenwege aber auch Zugänge zu dem als Kultſtätte und Verſammlungsort dienenden Gräberfeld auf der Hochfläche der Lemſahler Heide geweſen ſein, auf das ſie geradenwegs zuführen.

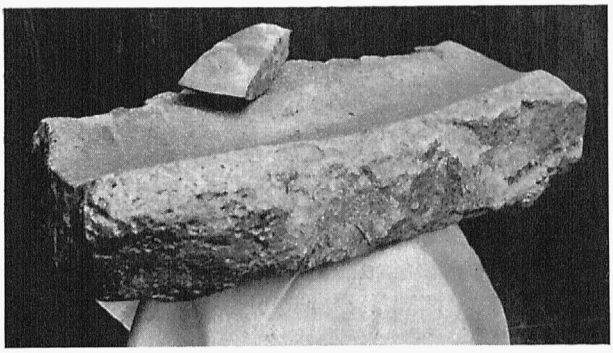


Abb. 17. Schleifſtein aus Granit, gefunden in der Alſter bei Altemühle (50 cm lang, 20 cm breit, 10 cm dick). Die mit abgebildete, 16 cm lange und 4 cm breite Flintſteinaxt mit doppeltem Schliff ſtammt von Treudelberg

Samml. L. Frahm, Poppenbüttel Aufnahme J. Strüfing 1904

Ein Stück des älteren Bohlenweges hat, da die für unſere Gegend einzigartigen altgermaniſchen Wegebauten in abſehbarer Zeit der Torfgewinnung zum Opfer fallen werden, im Altonaer Muſeum Aufnahme gefunden.

Die zehn Hünengräber auf der Lemſahler Heide, ebenfalls zu den älteſten



Abb. 18. Hünengräber in der Lemfahler Heide an der Weſtſeite der Landſtraße Poppenbüttel—Duvenſtedt Privatbeſitz. Aufnahme von J. Strüſing 1914

Denkmälern von Menſchenhand in unſerer Gegend gehörend, ſollten ihrer ſeltenen Eigenart wegen auch der Nachwelt erhalten bleiben, ehe ſie unverſtändigem Eigennutz unwiederbringlich anheimfallen.

Wenden wir uns wieder zum linken Ufer der Alſter zurück, ſo ſind gegenüber Poppenbüttel auf den Fluren von Saſel gleichfalls ausgedehnte Begräbnisſtätten nachgewieſen. Aus den Dreißigern des vorigen Jahrhunderts wird von zahlreichen kegelförmigen Hünengräbern berichtet[22a], die dort zerſtreut lagen, und von denen man, ſoweit ſie unberührt waren, die Gegend überſchauen konnte. Sie alle ſind längſt verſchwunden. Auch die Urnenfelder, deren eins am alten Wege nach Bergſtedt kurz vor Saſelbek wegen ſeiner großen Zahl von Aſchenkrügen bemerkenswert war, ſind dem tief eingreifenden Pflug und der eindringlicher gewordenen Bodenbewirtſchaftung zum Opfer gefallen. Die bedeutendſte dieſer Begräbnisſtätten lag auf der Koppel Schönsberg; hier ſtanden die „Taterpütt" in großer Zahl 50—60 cm unter der Oberfläche, umgeben von Steinpackung und zugedeckt mit einem flachen Stein oder einem Tondeckel.

Die von freier Hand gefertigten, in offenem Feuer gebrannten Gefäße beſtanden aus feinem ſchwarzem Ton, manchmal mit Ringlinien verziert, weiter nördlich aus brauner dickwandiger Maſſe. Die im unteren Teil der Urnen verwahrten Knochenreſte der Verbrennung enthielten öfter Beigaben: Gewandnadeln, teils mit Kreuzverzierungen am Kopf, ferner Knöpfe aus Bronze oder Ringe und Gürtelhaken aus Eiſen, gelegentlich beides; jene Friedhöfe gehörten alſo der Übergangszeit von der Bronze zum Eiſen an.

Aber auch aus der viel älteren Steinzeit finden ſich Waffen und Werkzeuge dort im Boden zerſtreut: Beile, Hämmer, Schaber, Meſſer, Dolche und Pfeilſpitzen. Als Überreſt der Steingräber in jener Gegend iſt der einſt viel beſuchte „Saſeler Opferſtein"[22b] anzuſprechen. Er lag nahe dem Forſt Steinwegen, öſtlich vom Ort auf der Südweſtecke der Koppel Lehmkamp, hatte 4,6 m Länge, 2,4 m Breite und ragte nahezu 2 m aus dem Boden hervor.

Auf der Oberfläche hatte er in einer Mulde eine große Brandſtelle, wahrſcheinlich von einem älteren Verſuch, ihn zu ſprengen, was dem Stein im Volksmunde den Namen eines Opferſteins eingetragen hat. Anfang der Fünfziger des 19. Jahrhunderts wurde er für 10 Reichstaler verkauft, geſprengt und für 3 Sielbrücken beim Berner Hof „verwertet". Bei der Mellenburg, die vielleicht auch ein vorgeſchichtlicher Überreſt iſt, ſind Steinwerkzeuge gefunden, u. a. auch eine Muldenmühle zur Mehlbereitung. Eine Stelle mit vielen Flintſpänen bekundet, daß hier einſt Steingeräte und Waffen hergeſtellt wurden. Im Alſterbett findet man nicht ſelten Lochſteine (ſ. Abb. 16 S. 33), die ehemals als Netzbeſchwerer dienten. An der Mündung des Saſelbeks, in einer Kiesgrube bei der Altenmühle iſt um 1900 ein zur Herſtellung von Steinwaffen dienender großer alter Schleifſtein zutage gefördert, auf dem mit Feuerſteingrus die Steinäxte und andere Waffen ſcharf geſchliffen wurden (ſ. Abb. 17 S. 33). Weiter nördlich liegen auf Bergſtedter Gebiet am Waldrande nahe dem hier hohen Alſterufer zwei Hünengräber; an der Grenze der Volksdorfer und Hoisbütteler Flur ſind mehrere kleine Hügelgräber anzutreffen; ebenſo



Abb. 19. Hünengräber in der Lemsahler Heide an der Westseite der Landstraße Poppenbüttel—Duvenstedt — Privatbesitz. Aufnahme von J. Strüfing 1914

liegt an der Volksdorfer Feldmark selbst ein Hünengrab. Auch längs des Lottbeks und Bredenbeks erweisen Einzelfunde die uralte Besiedelung an den Ufern dieser Wasserläufe, so z. B. 1904 nahe dem Bredenbek beim Sandgraben eine große Urne, allerdings ohne Inhalt.

In der Wohldorfer Gegend wurde 1877 ein Urnenfeld[23] auf der Fahrenkoppel entdeckt; sonst sind Nachrichten über Funde daselbst nicht bekannt. Unsere Vorfahren waren auch hier sicher zahlreich angesiedelt, denn die Feuersteinwaffen und -geräte der Vorzeit konnte man früher in jedem Bauernhause längs der ganzen oberen Alster finden, wo sie indessen unbeachtet blieben. Etwas östlich, bei Ahrensburg (Umgebung des Ahrensfelder Moores) sind von der Eiszeit stammende Höhenrücken, sogenannte Oser, 1913 beim Bau der Walddörferbahn angeschnitten[24] und anderweitig viele Feuersteingeräte auf einem großen Wohnplatz dort einst ansässiger eiszeitlicher Jäger gefunden[25].

Nicht weit davon wurden in Groß-Hansdorf 1880 auf der Koppel Rugenbergen fünf Urnen mit Eisenbeigaben, Gürtelhaken, Ringen und Nadeln ausgegraben.

Weiter im Norden erstreckt sich zwischen Wohldorf und Jersbek der Duvenstedter Brook, in seinem nordöstlichen Ausläufer durchflossen vom Iserbek (Eisenbek), längs dessen Ufern sich ehemals viele etwa $1^1/_2$ m hohe, grün überwachsene Hügel aus Raseneisenerz fanden; sie sind Ende der Sechziger des 19. Jahrhunderts fortgeschafft, um zur Ausbesserung benachbarter Wege zu dienen. Nach L. Frahms Annahme haben die alten Bewohner dieser Gegend aus dem Raseneisenerz oder Mooreerz das kostbare Eisen herzustellen verstanden. Am Rande des Brooks wird dieses Erz noch jetzt gelegentlich herausgepflügt. Daß das Raseneisenerz (Ortstein) da, wo Brennstoff vorhanden war, ausgeschmolzen wurde, wird auch anderswo berichtet, ebenso über das Vorkommen von Eisenschlacken. So hat man im Kirchspiel Owersee[26] und an anderen Stellen große Mengen Überreste alter Eisengewinnung gefunden, und in einer Beschreibung der Flensburger Stadtgrenzen von 1558 ist von Eisenschlacken und Schlackenbergen die Rede.

Näher der Alster in der Umgebung des Stegener Hofes sind Steinäxte und Beile sowie Reste von Aschenurnen zutage gefördert, und im Jahre 1927 hat man dort an der Ostseite des Gartens nicht weit vom Auffahrtweg daselbst ein eisernes Schwert der Vorzeit ausgepflügt, dessen 20 cm langer Handgriff in einem dicken Knauf endet und dessen Klinge 70 cm mißt.

Von dem Keller des alten Herrenhauses führt ein unterirdischer, noch gut erhaltener, wohl in fernen vorgeschichtlichen Zeiten schwerer Not aus Findlingen sorgsam zusammengefügter Gang gen Westen hinab zu einem dort ehemals vorhandenen Alsterarm (s. Abschn. 48).

Weiter oberhalb, östlich vom alten Burghügel (s. Abschn. 48), deuten vor etwa 50 Jahren gemachte Funde von Urnenscherben, Hohlbohrern, Spinnwirteln, Steinbeilen sowie Resten von Vierfüßlern darauf hin, daß dort bereits vor Jahrtausenden Menschen wohnten.

Im Quellgebiet der Alster ist um die Jahrhundertwende nördlich von Wilstedt bei Fahrenhorst eine Werkstätte für Steingegenstände mit vielen Feuersteinsplittern freigelegt worden. Mangelt es jener

oberen Gegend sonst bisher auch an reichen Funden, wie wir sie bei der mittleren Alster antreffen, so bieten sich dort doch andere der grauen Vorzeit entstammende Überlieferungen.

Der in alten Zeiten zu beiden Seiten der oberen Alster weitgedehnte Hochwald enthielt mehrfach Stätten der Gottesanbetung und wurde als Bringer vieler Lebensbedürfnisse vielleicht wohl selbst verehrt; hier lagen die Thingstätten, an denen die Vorfahren Recht sprachen, wie aus manchen noch heute gebräuchlichen Flurnamen an der oberen Alster hervorgeht. Mit der fortschreitenden Einführung des Christentums legten die Bekehrer den Orten der heidnischen Gottesverehrung mitunter teuflische Namen bei, wie Götzberg, Düwelsberg und Höllenteich. Die beiden erstgenannten alten Kultstätten liegen auf hervorragenden Höhen mit Ausblick gegen die aufgehende Sonne, die vielleicht in der Religionsauffassung der alten Bewohner des Alstertals einen besonderen Platz einnahm.

Der 73 m über Hamburger Null sich erhebende Götzberg, dicht am gleichnämigen Dorf, trägt auf seiner höchsten Kuppe eine Windmühle, von welcher der Blick über das obere Alstertal zu seinen Füßen hinweg weit südlich bis zu den Türmen von Hamburg schweift, so daß man Quell- und Mündungsgebiet übersehen kann. Der Düwelsberg (+45 m Hamburger Null) liegt nördlich von Wakendorf nahe einem zerstörten Riesenbett neben dem Gehege Endern; längs seines Abhangs rieselt der Bredenbek. Westlich von Wakendorf, auf einem zum Henstedter Wohld gehörigen Acker, wo bereits seit längerer Zeit Steinwerkzeuge (Schaber und Beile) gefunden waren, wurde im Jahre 1930 beim Pflügen auf kleinem Raum eine ganze Menge dieser Gegenstände auf einmal zutage gefördert, so daß man an jener Stelle eine Werkstatt für Anfertigung solcher Gegenstände vermutet.

Nicht immer erklärten die christlichen Sendlinge die alten heidnischen Kultstätten für verrufen; sie verlegten dorthin, wenn es ihnen vorteilhaft deuchte, auch wohl ihre eigene religiöse Tätigkeit.

So sollen der Sage nach die ersten Christen dieser Gegend in dem „Papenborn" getauft sein, der auf einer Götzberger Wiese, die den Namen „Papenwisch" hat, entspringt. Auch soll auf dem Grunde dieser heute infolge Dränierung fast trockengelegten Quelle angeblich noch ein Taufstein liegen.

Der Name einer anderen auf der Gemarkung des Kisdorfer Wohld belegenen Quelle scheint auch mit jener frühchristlichen Zeit zusammenzuhängen; sie heißt „Conventsborn", vielleicht lag dort einst eine Versammlungsstätte gläubiger Christen.

Weiter nach Westen, auf dem höchsten Punkt dieses Landstriches, nicht weit von Kisdorf, liegt, wie aus dem Namen „Ratkrügen" hervorgeht, die Stätte der politischen Beratungen der alten Einwohner; im Volksmunde heißen auch die umliegenden Koppeln „up de Ratkrügen". Der 94 m über Hamburger Null aufragende Hügel dient der Landesvermessung als Dreieckspunkt; auch die hamburgische Vermessung hat man hier angeschlossen. Nicht weit vom Ratkrügen, südlich der Landstraße von Kisdorf nach Oering, liegt auf dem quellreichen Abhang am Fröhnsberg ein etwa 1,3 m langer und 1,2 m breiter, etwa 1 m dicker Findling, der eine elliptische, ungefähr 30 cm lange Vertiefung auf seiner Oberfläche zeigt und von den Kisdorfern als „Opferstein" mit „Opferschale" angesprochen wird. In der Nachbarschaft lag ein Hünengrab, dessen Steine in den Sechzigern des 19. Jahrhunderts zum Chausseebau zerschlagen worden sind; nur eine Sandgrube ist übriggeblieben.

In der Umgebung des Ratkrügen dürfte auch der Gaugraf seinen Wohnsitz gehabt oder Eigentum besessen haben, denn bald nach dem gegen Süden fallenden Abhang des Ratkrügen heißen einzelne Ländereien, die sich von Kisdorf über Götzberg bis nach Wakendorf erstrecken, „In de Grefen". Ein Grundstück südlich vom Ratkrügen wird noch jetzt im Volksmund „Grafenhorst" genannt, ist aber amtlich Friedrichstal getauft worden[27].

Weiter oberhalb, unweit der Quelle der hier Henstedter Gebiet durchfließenden Alster, bei Timhagen, wurde 1896 gelegentlich einer etwa $^1/_2$ m betragenden Sohlenvertiefung ein Einbaum aus dem Flußbett gegraben.

Das aus Eichenholz gefertigte Schifflein war etwa 3 m lang und 54 cm breit, die Wandstärke betrug am heilen Rand 5 cm; die innere Bordhöhe war 18 cm; außen maß der Kahn bis zur platten Sohle 25 cm. Ungefähr in der Mitte hatte der Boden ein rundes Loch von 5 cm Durchmesser. Während im übrigen Deutschland Einbäume nicht selten gefunden werden, sind aus der Alstergegend solche sonst nicht bekannt. Bei den Zollanschlußbauten hat der Bagger am Brook aus einer Tiefe von ein bis drei Meter über Null drei Einbäume in zerbrochenem Zustande ans Licht gebracht, die aber alle dem Elbegebiet angehören. — Eine Sammlung von Funden der Vorzeit aus der Umgebung des Quellgebiets der Alster wird im Gasthaus „Vogelsang", nahe der Henstedter Ziegelei an der Landstraße nach Götzberg, aufbewahrt; sie enthält u. a. Urnenreste, Bronzestücke, guterhaltene Steinbeile, Meißel, Steinmesser u. a. m.

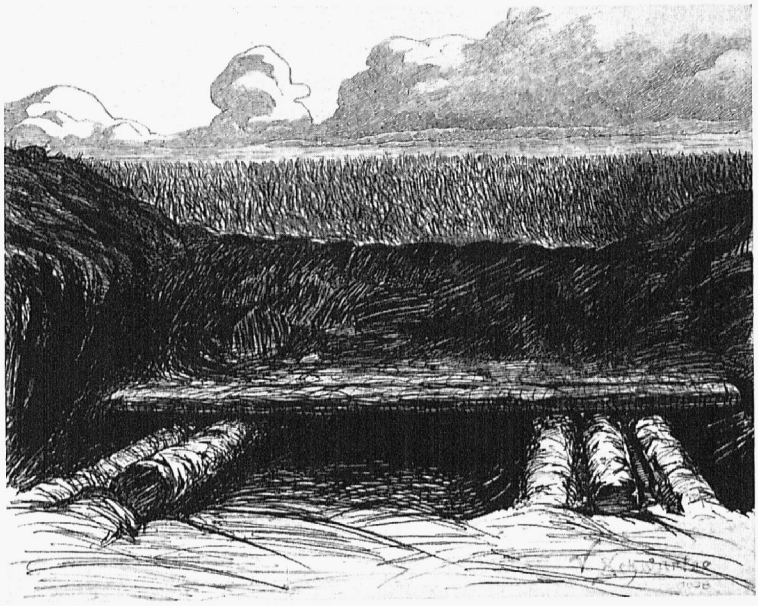


Abb. 20. Der nördliche Bohlenweg im Wittmoor nach der Freilegung 1898

Privatbesitz. Nach Photographie gezeichnet von Viktor Schwartze

Schließlich ist noch zu erwähnen, daß auf einer südlich des Ihstedter Sees sich erhebenden Ackerfläche nicht nur zahlreiche Urnenscherben, sondern auch Feuersteingegenstände, wie Messer und Pfeilspitzen usw., gefunden worden sind.

Damit sei der keineswegs auf Vollständigkeit Anspruch erhebende Überblick auf vorgeschichtliche Stätten und Funde im Gebiete der Alster geschlossen. Die Frage, aus welchen Zeiten die Gräber und die Fundgegenstände stammen, die ein frommer Glaube der Vorfahren ihren Toten als im jenseitigen Leben notwendige Grabgeschenke mitgab, ist von den Gelehrten annähernd beantwortet. Ebenso ist nachgewiesen[28], daß die Bewohner jener Gegenden dem nordindogermanischen Stamm angehört haben, dessen früheste Ansiedlungen ausgangs der Steinzeit sich über Südskandinavien, Dänemark und Norddeutschland erstreckten.

Überblicken wir das Gesamte der Altertumsfunde in der Alstergegend, so kommen wir zu folgendem Ergebnis:

Die ältesten Spuren einer Besiedlung des Alstertals reichen rückschauend hinauf bis zur Nacheiszeit. Später waren die Alsterufer stark bevölkert; denn fast überall hat man dort Urnenfelder angetroffen, deren Entstehung bis in die christliche Zeitrechnung hinreicht. So spärlich die Fäden sind, die uns mit der entschwundenen Vorzeit verknüpfen, so geben sie doch Zeugnis von Geschlechtern, die hier lange seßhaft waren und ähnliche Lebensbedingungen hatten wie wir. Sie verstanden sich brauchbare und zweckmäßige Handgeräte anzufertigen, trieben Ackerbau, waren in der Töpferei und im Weben bewandert, hatten es zu einem gewissen Wohlstand gebracht und an schönen Waffen und

Schmuck Freude. Sie ſtanden mit Fremden im Tauſchhandel und ehrten ihre Toten mit ſinnigen frommen Gebräuchen, die darauf deuten, daß die Seele der Verſtorbenen als unſterblich galt, hatten alſo eine Kultur, die jedenfalls höher geweſen iſt, als Cäſar und Tacitus ſie uns geſchildert haben.

Von jenen Geſchlechtern ferner Zeiten erzählen die Urkunden nicht. Kein Schriftzeichen, keine Überlieferung iſt auf uns gekommen von den Häuptlingen, jenen Helden unſerer Vorfahren, die in den uns als Rätſel anſchauenden Steinkammern ruhten. Ihre Entſtehung haben wir uns einige Jahrtauſende vor den Germanen des Tacitus zu denken. Keine Runen berichten, welcher Stamm hier ſeine Großen beiſetzte.

Die alten Bewohner unſerer Gegend aus dieſem Grunde „vorgeſchichtlich“ zu nennen, nur weil ihr Werden und Vergehen nicht in den Überlieferungskreis eingetreten iſt[29], den wir mit „Geſchichte“ bezeichnen, läßt ſich kaum rechtfertigen. Die Vorfahren waren ſo wenig geſchichtslos, wie ſie kulturlos waren, wovon die große Zahl der Funde Zeugnis ablegt, die ſehr verſchiedenen Zeitabſchnitten angehören und uns zeigen, wie die Kultur der ſpäteren Germanen von den Römern beeinflußt wurde.

Möchten die wenigen noch vorhandenen ſtummen Zeugen der germaniſchen Vorzeit unſerer Alſtergegend fernerhin vor Ehrfurchtloſigkeit, Unwiſſenheit und kleinlicher Gewinn- oder Ausgrabungsſucht, die ſo manchen alten Grabhügel unberufen durchwühlt oder dem Erdboden gleichgemacht haben[30], wirkſamer als bisher vor dem Untergang geſchützt werden, denn ſie ſind unerſetzlich!

Anmerkungen:

[1] Man rechnet: Die ältere Steinzeit von 7000 bis 4000 v. Chr., die jüngere Steinzeit von 4000 bis 2000 v. Chr., die Bronzezeit von 2000 bis 900 v. Chr., die Eiſenzeit ſeit etwa 900 v. Chr. — [2] Vgl. Aus der vorgeſchichtlichen Zeit, von E. Rautenberg, in: Hamburgs Vergangenheit; herausgegeben von K. Koppmann, Bd. I, Hbg. 1885, S. 365 f. — [3] Gd. Tp., S. 7, 8. — [4] ad 3, S. 113. — [5] ad 3, S. 147. — [6] Hbg. Nachr. Nr. 169, 1866, den 18. Juli. Der Haſſelbrook. Vergangenes und Werdendes, von Otto Beneke. — [7] Bericht des Prof. Peterſen in den Hbg. Nachr. vom 11. Februar 1857. — [8] Z. V. Hbg. G., III, S. 259 u. 455. — [9] ad 7. — [10] Z. V. Hbg. G., XXI, S. 82: Steinzeitliche Funde in Fuhlsbüttel, von G. Schwantes ſowie Hbg. Zeitſchr. für Heimatkultur, April 1914. — [11] Hbg. Corresp. Nr. 550 vom 24. November 1927: Vorgeſchichtliche Grabſtätten bei Hamburg. — [12] ad 3, S. 63. — [13] Jhrb. Av. 1901: Vorgeſchichtliche Stätten an der Alſter, von L. Frahm. — [14] ad 13, 1919, S. 4. — [15] Einundvierzigſter Bericht des Schlesw.-Holſt. Muſeums vaterländiſcher Altertümer bei der Univerſität Kiel, S. 25 f.: Urnenfriedhöfe der jüngeren Bronzezeit, von Dr. W. Splieth. Kiel 1897. — [16] Topographie der Herzogtümer Holſtein und Lauenburg uſw., von v. Schröder und Biernatzki, 1856, II, S. 297. — [17] ad 13, 1925, S. 1, Kraienhopsbarg, von L. Frahm. — [18] Führer durch die Alſtergegend, Aufl. 2, S. 47, L. Frahms Aufſatz über Altertumsfunde an der Alſter; desgl. Jhrb. Av., 1928/29, S. 3 f. — [19] ad 13, 1908. — [20] Beilage zum Bericht über das 65. Schuljahr des Realgymnaſiums des Johanneums in Hamburg, S. 26 f.: Die Schlacht im Teutoburger Wald, von Prof. Dr. A. Wilms; ferner M. V. Hbg. G., VII, S. 81. — [21a] ad 13, 1906: Ein Blick in die Geſchichte unſeres Heimatbodens, von Dr. Wilh. Wolff. [21b] Dieſe Bezeichnung veranlaßt L. Frahm zu folgendem Hinweis: Das Buch von Nordberg, Leben Karl XII. (erſchienen 1743) bringt im Bd. I, der die genaue Beſchreibung vom Beginn des Nordiſchen Krieges enthält, zwiſchen S. 170 u. 171 eine Karte über die Marſchroute der Alliierten Armee in Holſtein im Jahre 1700. Auf dieſer Karte ſind ſüdlich von Wilſtedt zwei Wege punktiert eingezeichnet, die ihrer Lage nach mit den fraglichen Bohlenwegen übereinzuſtimmen ſcheinen, wonach die letzteren alſo um 1700 noch bekannt und gangbar geweſen wären. [21c] Das Wittmoor und ſeine Bohlenwege, von Dr. E. Hinrichs, Mitteilungen der Geogr. Geſellſch. und des Naturhiſt. Muſeums in Lübeck, 2. Reihe, Heft 29, 1924, S. 29 f. — [22a] Holſteiniſcher Touriſt, Hbg. 1836, S. 43; ferner Jhrb. Av., 1907, 1909 und 1928/29, S. 33 f. [22b] ad a S. 39 m. Abb. von Otto Speckter. — [23] ad 3, S. 91. — [24] Hamburg und ſeine Bauten, 1914, Bd. II, S. 459. — [25] Dr. G. Schwantes: Der eiszeitliche Menſch in den Hbg. Geſchichts- und Heimatblättern, III, März 1928, S. 286 f. — [26] Heimat, Jahrgang 1913, S. 238 u. XLVII. — [27] S. 36 . . . nach mündlichen Mitteilungen von R. Hüttmann, Nahe, im Jahre 1901. — [28] Prof. Dr. G. Koſſinna: Die deutſche Vorgeſchichte, eine hervorragend nationale Wiſſenſchaft, III. Aufl. Mannus Bibliothek, Nr. 9, Leipzig 1921. — [29] Die erſten Nachrichten über unſere Vorfahren brachte Pytheas von Maſſilia, ein kühner Seefahrer, der um 323 v. Chr. — dem Todesjahr Alexanders d. Gr. — durch die Straße von Gibraltar nach den britiſchen Inſeln fuhr und auch die Nordſee beſuchte. — [30] Über 9/10 aller vorgeſchichtlichen Denkmäler unſerer weiteren Umgegend ſind durch unverſtändige Zerſtörung und Verſchleppung der Funde der Wiſſenſchaft verlorengegangen. Vgl. Hbg. Techn. Nachrichten (Beil. d. Hbg. Nachr.) vom 19. November 1930. Geſchichtliche Baudenkmäler in Norddeutſchland, von Dr. W. Hanſen.

6. Geſchichtliches über die Alſter, ihr Erwerb durch Hamburg

Hierzu die Abbildungen 21—28

Das älteſte Hamburg war entſtanden als Bollwerk zum Schutze der Furt, in der die nach Nordweſten gerichtete Heerſtraße die Alſterniederung durchquerte (ſ. Abb. 22 S. 42). Die Hammaburg entſtand wahrſcheinlich zur Zeit Ludwigs des Frommen (814 bis 840). Der Name kann als „Waldburg“ erklärt werden; der Grundbegriff von Hamme iſt jedoch der der Umzäunung oder des Verhaues[1].

Der Ort lag bis ins 16. Jahrhundert nur an der Alſter; von der Elbe trennte ihn die weitgedehnte Marſchfläche des Brooks oder Grasbrooks. Die damalige Eigenart Hamburgs als „Alſterſtadt“ kommt zum klaren Ausdruck in der Gründungsurkunde der Neuſtadt vom Jahre 1189[2], laut der Graf Adolf III. von Holſtein ſeine an der Alſter gelegene Burg Hamburg (urbem Hamburg iuxta Alstriam sitam) nebſt ihrer nächſten Umgebung bis zur Mitte des Alſterfluſſes mit dem anliegenden Marſchlande ſowie dem Alſterwerder dem Wirad von Boizenburg zur Anlage eines Hafens übertrug (ſ. Abb. 23 S. 42).

Demſelben Schauenburger Grafen wird auch die Aufführung des Niederdammes zum Schutze des Alſtertals gegen die bisher frei in dieſe tiefliegende Bucht eindringenden Fluten der Elbe, insbeſondere aber zum Zweck des Mühlenbetriebes zugeſchrieben. Die Schüttung dieſes Staudammes, der dem obenerwähnten alten Alſterübergang im noch jetzt beſtehenden Hauptverkehrszug Große Johannisſtraße-Großer Burſtah-Graskeller folgte, fällt gegen das Ende des 12. Jahrhunderts. Er wird zuerſt 1195 erwähnt und war der Anlaß zum Bau der Niedermühle, welche bis 1842 auf dem Platz des ſpäteren Bank- bzw. neuerlichen Sparkaſſengebäudes ſtand; dieſe „Mühlenbrücke“ ſcheidet die Große Johannisſtraße und den Großen Burſtah und gilt als erſte Alſterüberbrückung in dieſer Gegend. Der Niederdamm hatte außerdem noch zwei weniger bedeutende Durchläſſe (Siele) gegenüber dem Rödingsmarkt und beim Graskeller. Der erſten Aufſtauung folgte gegen Mitte des 13. Jahrhunderts, weſentlich für Mühlenanlagen, die zweite, mittels Schüttung des Reeſendamms, des jetzigen Jungfernſtiegs. Dieſe Stauung wurde für die Stadt von viel größerer Bedeutung; denn ſie trennte den bisherigen geſtauten Alſterteich in die Kleine Alſter, zwiſchen dem Niederdamm und dem neuen Oberdamm, und die Große Alſter, nordwärts vom Oberdamm. Hierdurch ward die vordem viel ſchmälere Alſter von meiſt geringer Tiefe in einen erheblich weiter nördlich reichenden, landſeeartigen Mühlenteich verwandelt (ſ. Abb. 21 S. 40, Abb. 23 S. 42 u. Abb. 24 S. 43), der bei hohem Waſſerſtande die Ländereien weit hinauf bis Eppendorf-Winterhude unter Waſſer ſetzte.

Am öſtlichen Ende des nachmaligen Jungfernſtiegs, in der Gegend der jetzigen Reeſendammsbrücke, in Nachbarſchaft der Domkurien, wurde zugleich mit dem Bau des Dammes die „neue“ oder „Obermühle“ angelegt.

Zufolge beider Aufſtauungen waren Überflutungen von Grundſtücken des Domkapitels verurſacht worden, dem die Schauenburger Grafen in beiden Fällen für den angerichteten Schaden Erſatz leiſteten und hierdurch um 1195 und 1245[3] die dauernde Anerkennung des neugeſchaffenen Zuſtandes ſeitens der Anlieger ſicherten[4].

Weiterhin übertrugen die Grafen Johann I. und Gerhard I. von Holſtein der Stadt zu ihrer Erweiterung und Befeſtigung im Jahre 1246[5] den Alſterarm zwiſchen dem Kirchhofe des 1232 erbauten Marien-Magdalenenkloſters und dem in jener Zeit noch am weſtlichen Ende des Großen Burſtahs beim Rödingsmarkt ſtehenden Millerntor; das ſind das jetzige Mönkedammflet und das Alſterflet zwiſchen Alter- und Neuerwall. Dieſe Abtretung hat Graf Gerhard, als ſein Bruder geſtorben war, der Stadt im Jahre 1264[6] nochmals beſtätigt.

Die beiden Grafen gewährten der Stadt im Jahre 1256 zugleich mit der Überlaſſung weitgedehnter Alſterweideſtrecken die Gerichtsbarkeit (das Stadtrecht) von der Mündung der Alſter in

die Elbe bis zum alten Mühlendamm, dem Niederdamm[7]. Bald darauf erweiterten sie abermals das städtische Weichbild, so daß sich nach der Urkunde vom Jahre 1258[8] der Geltungsbereich des hamburgischen Stadtrechts nunmehr auf der Alster bis zu einer Linie erstreckte von der Mündung des Heimhuder Baches (das ist der nachmalige Hundebeck) am rechten Alsterufer bis zum Schürbeck auf der linken Seite der Alster. — Wahrscheinlich bezeichnete diese Linie die nördliche Begrenzung, die das gestaute Alsterbecken bei einem bestimmten Wasserstande damals gehabt hat. Die 1930/1931 ausgeführten Tunnelbauten der Hochbahn im Jungfernstieg haben ergeben, daß der Oberdamm anfänglich noch nicht die bis nach dem großen Brande von 1842 bestehende Höhe von rund + 8,50 m besaß, sondern im Laufe der Jahrhunderte stufenweise erst bis zu jener Höhenlage aufgeschüttet worden ist (s. Abschn. 76). Mit dieser Feststellung stimmt eine Aufzeichnung des Ratsherrn Vincent Matsen vom Jahre 1780 überein, die besagt, daß die Mühlen am Jungfernstieg ursprünglich eine erheblich niedrigere Lage gehabt hätten als zu seiner Zeit[9]. Aber über eine wiederholte Erhöhung des Oberdammes und daraus sich ergebende Heraufsetzung des Staues der Großen Alster nach dem Jahre 1258 liegen bestimmte geschichtliche Anhalte nicht vor, so daß hier erst weitere Forschungen Klarheit bringen können.

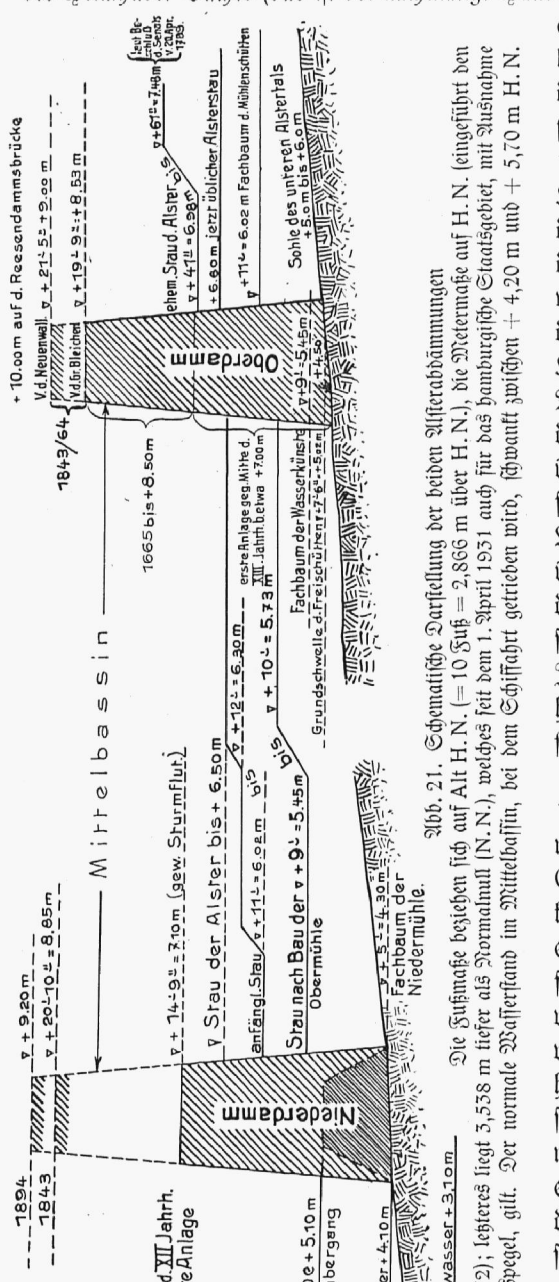


Abb. 21. Schematische Darstellung der beiden Alsterabdämmungen

Die Fußmaße beziehen sich auf Alt H. N. (= 10 Fuß = 2,866 m über H. N.), die Metermaße auf H. N. (eingeführt den 1. Januar 1872); letzteres liegt 3,538 m tiefer als Normalnull (N. N.), welches seit dem 1. April 1931 auch für das hamburgische Staatsgebiet, mit Ausnahme der Schiffahrtspegel, gilt. Der normale Wasserstand im Mittelbassin, bei dem Schiffahrt getrieben wird, schwankt zwischen + 4,20 m und + 5,70 m H. N.

Auf Grund der erwähnten Urkunden von 1258 war also die Alster innerhalb und unmittelbar vor der Stadt unter die städtische Gerichtsbarkeit bzw. Oberhoheit des Rats gekommen. Hamburg blieb aber noch lange Jahre eine holsteinische Landstadt an der Alster, die für sie damals wichtiger war als die Elbe, welche erst später Bedeutung für die Stadt gewonnen hat. Denn in jenen alten Zeiten enthielt die Alster nicht nur den Hafen, sondern sie lieferte auch das Triebwasser für die Stadtmühlen und gab nach Norden und Westen den ersten Schutz, der später durch die zumeist aus der Alster gespeisten Stadtgräben noch wirksamer gemacht wurde.

Bei dieser Sachlage mußte der Stadt viel daran liegen, durch Ankauf auch den übrigen Lauf des Flusses in ihre Gewalt zu bekommen, damit der Strom nicht zum Schaden der Stadt

feindlicherseits abgeleitet oder abgedämmt werde. Zu der Sorge um die Wassermühlen in der Stadt und in Fuhlsbüttel, dessen Mühle gegen Ende des 13. Jahrhunderts im Besitz des hamburgischen Ratsherrn Johann vom Berge war (s. Abschn. 64), kam auch wohl die Sorge um die Schiffahrt, deren Belastung auf der Alster durch etwaige Zollauflagen auswärtiger Landesherren verhindert werden sollte. Im 14. Jahrhundert, als Hamburg an den Erwerb des Flusses ging, gab es, abgesehen vom Herabflößen gefällter Baumstämme, wohl noch keine Alsterschiffahrt (s. Abschn. 38); sie wurde erst später von Bedeutung, insbesondere für die Beförderung von Holz aus den ausgedehnten Waldungen längs des Flusses sowie des Segeberger Kalks nach der Stadt.

Jedenfalls waren es rein nützliche und wirtschaftlich-stoffliche Beweggründe, welche die Hamburger Ratsherren zu dem Ankauf der Alster bewogen; ihre landschaftliche Schönheit bestand für sie damals nicht. Bei dem Erwerb kamen Hamburg das untergehende Rittertum, die wachsende Macht der Städte und der Sieg des gemünzten Geldes, des Kapitals über den Großgrundbesitz zu Hilfe.

Den oberen Lauf des Flusses erwarb die Stadt von 1306—1310[10] innerhalb 4 Jahren stückweise von den holsteinischen Grafen. Zunächst übertrug 1306 Graf Adolf V. sein Viertel mit jeglichen Rechten, Freiheiten, Nutzungen und Eigentum, wie er selbst es freiest besessen und von seinen Vorfahren erhalten, für den Preis von 250 Mark-Pfennige[11] mit der Bedingung, daß dieser Alsterteil von ihm vor Ablauf von 6 Jahren, also bis 1312, nicht wieder einlösbar sei. Wenn das Alsterviertel dann aber in den nächsten 50 Jahren, also bis 1362, von seinen Erben nicht eingelöst war, sollten der Rat und die Bürgerschaft von Hamburg es für immer zu Erb und Eigen ganz frei, unbeschwert und unbehindert behalten. Außerdem wurde auch noch festgesetzt, daß das bisherige Verhältnis zwischen dem Grafen und der Stadt bezüglich der beiden Alsternebenflüsse, des Eilbecks und des Bernebecks (= Osterbeck), bestehen bleiben solle; solange die Stadt die Alster innehabe, könne sie die genannten Nebenflüsse benutzen, unbeschadet des Rechtes beider Vertragschließenden.

In ähnlicher Weise übertrug 1309 Graf Johann II. von Holstein sein Viertel der Alster für 200 Mark-Pfennige an Hamburg, nicht einlösbar bis 1315 und falls 1365 nicht eingelöst, gänzlich an die Stadt verfallen. Mit denselben Worten überließ 1310 Graf Adolf IV. der Stadt seinen halben Anteil an der Alster für 600 Mark, jedoch nur auf 2 Jahre, also bis 1312 nicht einlösbar, nach 36 Jahren aber, falls bis dahin nicht eingelöst, also 1348, der Stadt zu eigen gehörig.

Aus den Worten der drei dem Inhalte nach großenteils übereinstimmenden Urkunden ist nicht zu ersehen, wie die Zerlegung der Rechte an die Alster in eine Hälfte und zwei Viertel gedacht war. Daß sie nicht der Länge nach gemeint sein konnte, geht daraus hervor, daß in allen drei Urkunden der Bernebeck und der Eilenbeck mit übertragen wurden. In dieser uns unverständlichen Einteilung fehlt auch eine Angabe, wie weit sich der Besitz den Fluß aufwärts erstreckte. Jedenfalls gehörte die Alster nicht zu den angrenzenden Uferstaaten, sondern wurde von den Schauenburger Grafen als abgesondertes Besitzstück an die Stadt übertragen.

Auch läßt das große Geldopfer, welches die Stadt für den Erwerb des Flusses brachte, keinen Zweifel, daß die Erwerbung nicht nur einen bestimmten Teil, sondern vielmehr die „ganze“ Alster, soweit sie der städtischen Gerichtsbarkeit noch nicht unterworfen war, bis zu ihrer Quelle hinauf zum Gegenstand hatte, d. h. nach den Untersuchungen von Hagedorn[12], daß der Flußlauf zwischen Hamburg und Stegen mit seiner Fortsetzung in der jetzt sogenannten Alten Alster erworben worden ist.

Nach jenen damaligen Anschauungen entsprang die Alster im Niewohlder Moor bei Sülfeld und nicht, wie jetzt allgemein gelehrt wird, im Timhagener Brook bei Henstedt. Diese Auffassung ist dadurch veranlaßt, daß der früher sehr kräftige Quellfluß beim Bau des Alster-Trave-Kanals in diesen aufging und so als selbständiger, natürlicher Wasserlauf größtenteils verschwand. Daraus erklärt sich auch, daß schon gegen Ende des 16. Jahrhunderts, als die jetzigen Quellzuflüsse das Übergewicht über den

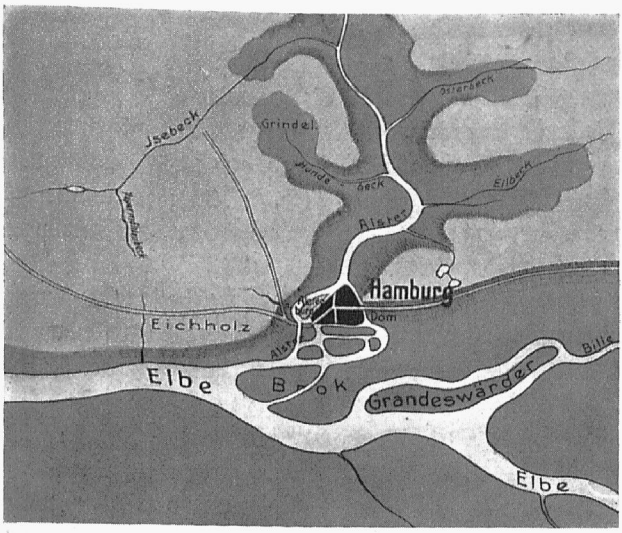


Abb. 22. 11. Jahrhundert

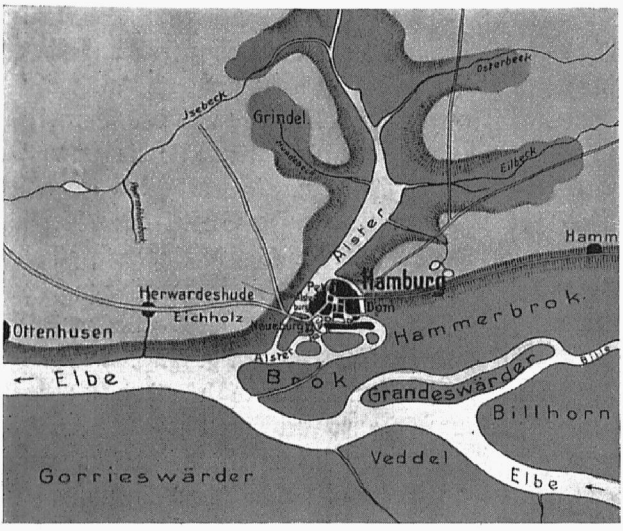


Abb. 23. Ende des 12. Jahrhunderts

allmählich unbedeutend gewordenen alten Hauptfluß erlangt hatten, die Meinung aufkam, die Alster entspringe westlich von Wakendorf. Über diese Zuflüsse wurde, da nicht der Stadt gehörend, indessen zwischen Hamburg und Dänemark erst im letzten Drittel des 18. Jahrhunderts ein Abkommen getroffen (s. Abschn. 17).

Nach den angedeuteten Ausführungen ist es nicht zweifelhaft, daß sich die Verkaufsurkunden über den Alsterfluß von 1306, 1309 und 1310 auf die jetzt schiffbare Alster bis Stegen aufwärts mit ihrer Fortsetzung in der heutigen Alten Alster beziehen.

Die Gesamtsumme, für welche die Stadt die ganze Alster erwarb, belief sich auf 1050 Mark-Pfennige. Eine Veranschaulichung von dem damaligen Wert dieser Summe erhält man, wenn man sich vorstellt, daß zwischen 1283 und 1343 die großen Dörfer Fuhlsbüttel, Langenhorn, Eimsbüttel und Eppendorf mit allen Rechten für zusammen 984 Mark-Pfennige, das heißt für 66 Mark weniger als die ganze Alster, veräußert wurden. Zwar ist die Stadt, wie angedeutet, zunächst nur Pfandbesitzer des Flusses geworden; da aber keiner der Grafen zur Wiedereinlösung seiner Gerechtsame kam, so besitzt Hamburg seit 1365 die Alster mit allen Rechten, Freiheiten und Nutzungen zu vollem Eigentum und übt seitdem die Staatsgerechtsame der Flußhoheit über sie aus.

Der Übergang der Alster in Hamburgs Besitz erfolgte jedoch nicht ganz ohne Störung; denn Graf Adolf IX. von der Itzehoer Linie, der das Einlösungsrecht auf zwei Viertel der Alster besaß, welche die Grafen Adolf V. und Johann II. verkauft hatten, klagte 1356 beim Kaiser gegen die Stadt wegen der Landeshoheit und allem, was ihm gehörte[13].

1364 kam es zum Vergleich, in dem der Graf der Stadt ihre Privilegien, Freiheiten und Besitzungen, die sie von seinen Vorfahren oder von ihm hatte, ferner was ihr von seinen Vorfahren überkommen sei und ihn angehe, soweit die Stadt ein Recht darauf hatte, bestätigte. Damit wurde dem Grafen Adolf auch sein Einlösungsrecht auf das noch verbliebene zweite Viertel der Alster gewährleistet. Aber ebensowenig, wie er 1362 das erste Viertel hatte zurückkaufen können, vermochte er 1365

das zweite einzulöſen, ſo daß auch für dieſes das Rückkaufsrecht verfiel und mit dem Jahre 1365 demnach die Alſter mit Einſchluß der landesherrlichen Gerechtſame endgültig in das dauernde Eigentum Hamburgs überging. Für die Stadt galt es nun, den Beſitz der Alſter ſicherzuſtellen, wennſchon letztere vorerſt keinem Handelsverkehr diente, wie die das holſteiniſche Land zwiſchen Elbe und Trave bzw. zwiſchen Nord- und Oſtſee durchziehenden Wege, zu deren Sicherung für den Warenverkehr Hamburg und Lübeck ſeit dem Jahre 1306 mit den Grafen von Holſtein Verträge abſchloſſen.

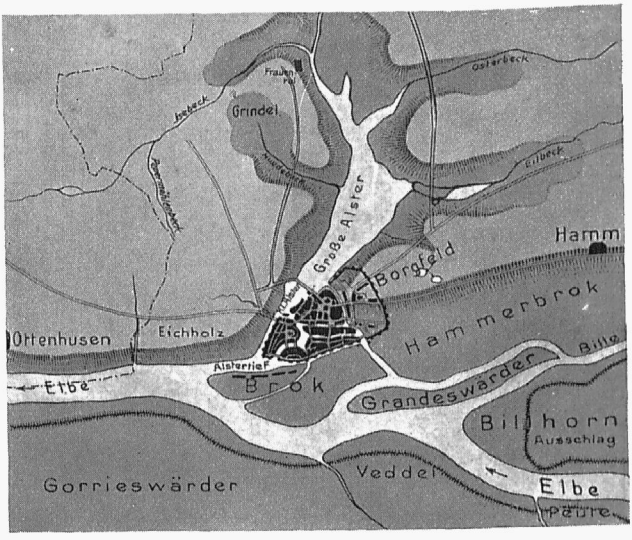


Abb. 24. Mitte des 13. Jahrhunderts

Wie überall an den Landſtraßen des Mittelalters, ſo waren auch in der Umgebung der Alſter Ritterſitze entſtanden, deren beuteluſtige Inſaſſen durch Wegzölle und Straßenraub eine ſtändige Plage für die handeltreibenden Städter bildeten und ſie von den gewohnten Wegen abdrängten.

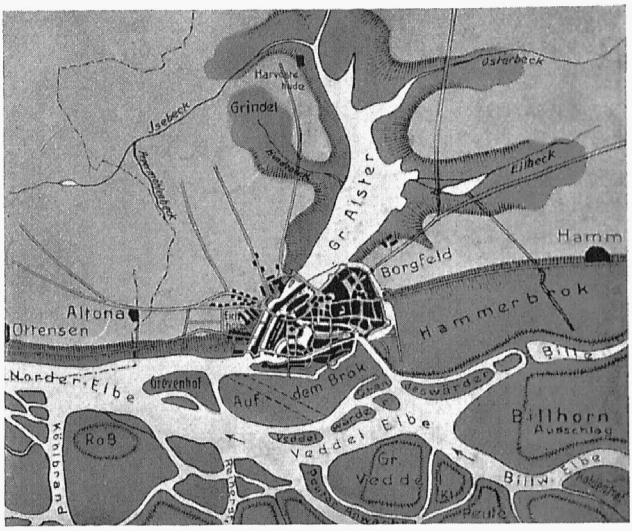


Abb. 25. 16. Jahrhundert

Gegen die Mitte des 14. Jahrhunderts — alſo zu einer Zeit, wo die eine Hälfte der Alſter nahe daran war, durch das Erlöſchen des gräflichen Wiederkaufsrechts in Hamburger Eigentum überzugehen — wurde der freie Lauf der Alſter durch die anwohnenden Edelleute gehemmt und gleichzeitig durch Wegelagerungen die Landſtraße unſicher gemacht. Deshalb verbanden ſich 1347[14] die Grafen von Holſtein, Johann III., Heinrich II. und Gerhard V., mit den Hamburgern gegen die Adeligen von Hummelsbüttel, von Strußinge, Zabeln, von Zülo und von Tralowe, um die von ihnen errichteten Waſſerburgen zu Stegen und Woltorp zu zerſtören, die Alſterabdämmung zu Stegen zu beſeitigen und dem Fluſſe ſeinen freien Lauf wieder zu verſchaffen, letzteres auch zum Beſten Hamburgs, das hier mit dem Belange der Grafen hinſichtlich Niederwerfung der auffäſſigen Vaſallen Hand in Hand ging.

Es wurde ausgemacht, daß weder in Stegen noch in Woltorp ferner Feſten gebaut werden dürften. Der Königsweg (die große Landſtraße nach Lübeck) ſollte ſeine alte Richtung behalten und kein gräflicher Untertan an der Alſter mehr als einen ſchlichten Bergvreden ungeplankt und ohne Vorburg erbauen dürfen.

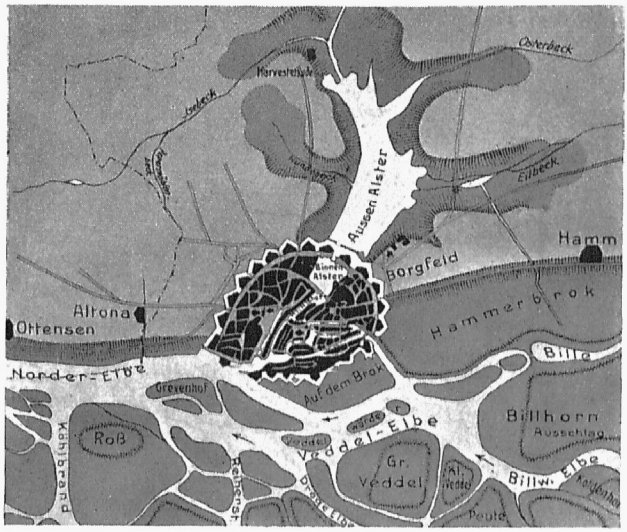


Abb. 26. 17. Jahrhundert

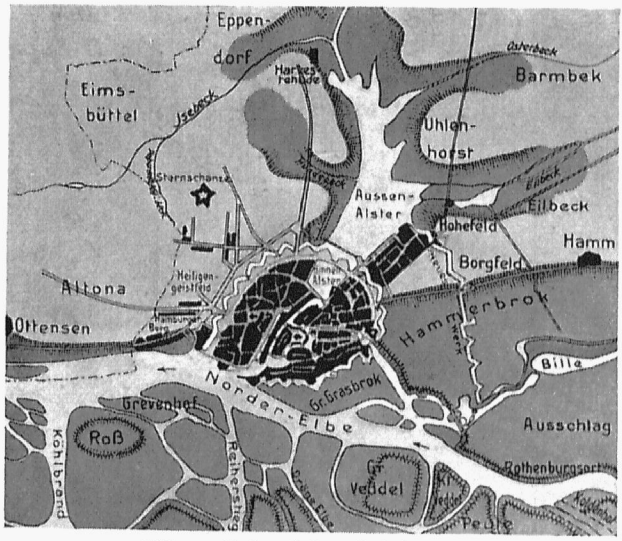


Abb. 27. Anfang des 19. Jahrhunderts

Hierdurch ſicherte ſich Hamburg das alte Privilegium, daß innerhalb zweier Meilen von der Stadt keine Feſtung angelegt werden durfte, noch beſonders hinſichtlich der Alſterufer.

Woltorp wurde zerſtört; aber die Raubburg Stegen widerſtand der Beſtürmung hartnäckig; ſie war nicht zu erobern, ward erſt 1348 infolge Vergleichs geräumt und dann gebrochen (ſ. Abſchn. 48).

Neben dieſem Vorgehen mit gewaffneter Hand ſuchte Hamburg aber auch im Alſtertal oberhalb der Stadt feſten Fuß zu faſſen.

Während die Stadt ſelbſt um die Mitte des 14. Jahrhunderts nur in den Beſitz von Fuhlsbüttel nebſt ſeiner Mühle gelangte, kamen zahlreiche Güter in Hamburgs Umgebung bzw. in der Nachbarſchaft der Alſter an geiſtliche Stiftungen und Bürger der Stadt. Die Familie vom Berge, der bereits 1307 das Dorf Fuhlsbüttel nebſt der dortigen Waſſermühle gehörte, erwarb im Laufe der erſten Hälfte des 14. Jahrhunderts Ohlsdorf, Klein-Borſtel, Winterhude, Langenhorn, Farmſen, Steilshop und Schmachthagen hinzu. Bei ſeiner Zerſtückelung ging der reiche Beſitz, ſoweit er nicht der Familie verblieb, teils wieder an Hamburger Bürger über, teils wurde er von dem Kloſter Harveſtehude erworben, das im Alſtertal einen ſtattlichen Grundbeſitz erlangte, zu dem Groß-Borſtel nebſt einem Teil von Alſterdorf, Eppendorf, Winterhude und Ohlsdorf gehörte. Durch den Übergang dieſer Dorfſchaften in bürgerlichen und geiſtlichen Beſitz fand eine Zurückdrängung des Adels ſtatt, wodurch die Stellung der Stadt dem Flußlaufe gegenüber weſentlich geſtärkt ward.

Der Reſt der Herrſchaft Wohldorf, von der einzelne Teile ſchon im 14. Jahrhundert zeitweilig im Pfandbeſitz hamburgiſcher Ratsherren und Bürger waren, wurde gegen die Mitte des 15. Jahrhunderts erworben. Die genannte Herrſchaft umfaßte die Kirchſpiele Bergſtedt, Siek und Rahlſtedt; indeſſen die meiſten dieſer Güter befanden ſich bereits in Händen des Hamburger Domkapitels, des Kloſters Reinbek oder Hamburger Bürger, und nur ein kleiner Teil mit dem Wohldorfer Schloß war dem Adel verblieben.

1437 trat der Knappe Brüneke v. Alverslo, genannt v. Kaden, der Stadt Hamburg für 4000 Mark Lübſch ſeine ſämtlichen Güter, beſtehend aus Wohldorf, dem halben Dorf Hoisbüttel, Schmalenbek und Volksdorf mit allem Zubehör und allen Gerechtſamen ab, insbeſondere mit der hohen und niederen Gerichtsbarkeit und dem Zoll von dem bei Wohldorf vorbeigeflößten Holz[15].

Somit erwarb Hamburg auch dieſen landesherrlichen Alſterzoll, der bei Erwerbung des Flußlaufes ausgeſchloſſen geweſen war, weil ſeine Erhebung nicht den Schauenburger Grafen, ſondern dem Beſitzer der Herrſchaft Wohldorf zuſtand.

Bei der Überlaſſung der Güter und Rechte an die Stadt behielt ſich, wie damals üblich, der Knappe v. Alverslo die jährliche Wiedereinlöſung vor, zu der es aber nicht gekommen iſt. Hamburg blieb in dauerndem Beſitz von Wohldorf, Schmalenbek und Volksdorf; nur das halbe Dorf Hoisbüttel kam 1813 gelegentlich der Verhandlungen über den Landbeſitz des erloſchenen Domſtiftes austauſchweiſe an Dänemark. 1444 und 1463 wurde der hamburgiſche Beſitz im Alſtertal noch durch Groß-Hansdorf und Ohlſtedt erweitert.

So gelang es Hamburg binnen einem Jahrhundert durch zielbewußte Gebietserweiterungs-Staatskunſt, ſeinen Beſitz der Alſter zu ſichern und in ihrem Entwäſſerungsgebiet eine beherrſchende Stellung einzunehmen.

Einen weiteren weſentlichen Fortſchritt in der Geltendmachung der Alſteranrechte der Stadt bildete ihr Vertrag von 1448 mit dem Grafen Adolf XI. von Holſtein, Herzog von Schleswig, über Schaffung einer Waſſerſtraße zwiſchen Alſter und Trave auf gemeinſchaftliche Koſten zur Beförderung der Kaufmannsgüter auf Schiffen von Hamburg nach Lübeck und umgekehrt.

Der auf der Scheitelſtrecke bei Nienwohld begonnene Kanal, deſſen Ausführung Hamburg auf gemeinſame Koſten übernommen hatte, blieb nach einigen Jahren unvollendet liegen (ſ. Abſchn. 13), wahrſcheinlich weil die Bauleute auf damals unüberwindliche Schwierigkeiten geſtoßen waren. Aber wennſchon der Zweck dieſer Kanalſchiffahrt auch noch nicht erreicht werden konnte, ſo wurde der Stadt Hamburg doch in dieſem Vertrag alles Eigentum, ihre Freiheit und Gerechtſame an der Alſter, wie ſie ſolche bisher gehabt hatte, in vollem Umfange ſeitens des holſteiniſchen Landesherrn von neuem beſtätigt[16].

Hamburg beſchränkte ſich fortan darauf, die Alſter von Stegen abwärts ſchiffbar zu machen zur Erleichterung der Holz- und Kalkzufuhr zur Stadt, für welche die Waſſerſtraße eine bedeutende Verbilligung der Beförderungskoſten bewirkte. Die Stadt ließ das Flußbett jährlich räumen, weſentlich zum Vorteil der ſtädtiſchen Mühlen, aber auch für die Kalk- und Holzbeförderung.

Der zunächſt nicht zur Durchführung gelangte Plan eines Schiffahrtsweges zwiſchen Alſter und Trave wurde wegen des einmaligen Mißlingens aber nicht aufgegeben; vielmehr nahm Hamburg, unterſtützt von Lübeck, ſeine Verwirklichung zu gelegener Zeit wieder auf[17].

Als der den Hanſeſtädten feindlich geſonnene König Chriſtian II. von Dänemark aus ſeinem Reiche hatte flüchten müſſen, war es Lübeck gelungen, in Dänemark den Herzog Friedrich von Schleswig-Holſtein, einen Neffen Adolfs XI., und in Schweden Guſtav Waſa auf den Thron zu bringen.

Bei den dann auf Veranlaſſung des Kaiſers Karl V. zur Wiedereinſetzung des geſetzmäßigen Königs Chriſtian, ſeines Schwagers, 1524 in Hamburg ſtattgehabten Verhandlungen — die übrigens in dieſer Hinſicht keinen Erfolg hatten, denn die Bürgermeiſter von Lübeck (Wickede) und Hamburg (Salsborch) ſetzten die dauernde Ausſchließung Chriſtians durch — wurde ſeitens der hanſiſchen Abgeordneten die Vollendung der angefangenen Schiffahrtsſtraße zwiſchen Alſter und Trave zur Sprache gebracht, und 1525, als König Friedrich in Segeberg weilte, gelangte die Angelegenheit zum Abſchluß. Diesmal ward, im Gegenſatz zum Vertrag von 1448, der im übrigen der neuen Vereinbarung

zugrunde lag, den beiden Städten die Ausführung und die Aufbringung der Koſten der Verbindung der Alſter mit der Beſte allein überlaſſen (ſ. Abſchn. 14).

Der Bau ward nach Überwindung mancher Widerſtände, insbeſondere ſeitens Marquards v. Buchwald, deſſen Ländereien von der neuen Waſſerfahrt durchſchnitten wurden, 1526 begonnen. Im Jahre 1528 trafen die erſten Schiffe auf dem neuen Waſſerwege in Hamburg ein; der Verkehr auf ihm währte jedoch nur 25 Jahre; Waſſermangel in der Scheitelhaltung ſowie häufige Beläſtigungen der Schiffe ſeitens der anliegenden Adeligen ließen die neue Waſſerfahrt wieder eingehen; der Kanal wurde nicht mehr befahren und ſandete ſchließlich bis auf ein kleines Rinnſal zu. Von dem koſtſpieligen Werk ſind nur die Alſterſchleuſen erhalten, deren Fürſorge Hamburg allein übernahm, da ſie für die Bewohner der Stadt zur Herbeiſchaffung von Brenn- und Bauholz, Kalk und anderen Bedürfniſſen dienten.

Die Hoheitsrechte der Stadt über die Alſter blieben in der Folge keineswegs unangefochten; ſie waren vielfachen fremden Eingriffen ausgeſetzt, wurden aber ſeitens Hamburgs bis auf den heutigen Tag mit zielbewußter Zähigkeit behauptet.

Nachdem 1459 die Hauptlinie der Schauenburger Grafen ausgeſtorben und Holſtein an das Oldenburger Haus gefallen war, trat der alte Nebenbuhler um die Herrſchaft in der Elbmündungslandſchaft wieder hervor, deſſen Reich ſich damals bis zum Nordkap erſtreckte.

Faſt immer fanden ſpäterhin die holſteiniſchen Adeligen bei den däniſchen Königen, die nach 1459 auch Herzöge von Schleswig-Holſtein waren, Rückenſtärkung für ihre willkürlichen Eingriffe in die Rechte Hamburgs an der Alſter, welche die Herzöge ſelbſt aber auch nicht beachteten, wenn es ſich um Beſtrafung eines gegen ſie widerſpenſtigen Adeligen handelte. So ließ z. B. in den Jahren 1580 und 1586 der Herzog Adolf von Holſtein oberhalb Heidkrug trotz Einſpruches Hamburgs eine Kette quer durch die Alſter ziehen, um dem unbotmäßigen Jaſper v. Buchwald die Abſchiffung von Holz zu ſperren.

Lange Zeit waren die däniſchen Könige der Stadt böſe Nachbarn; als 1510 Hamburg durch Kaiſer Maximilian I. für reichsunmittelbar erklärt wurde, erkannten die Dänenkönige das als nicht gültig an und entſagten ihren vermeintlichen Rechten auch nicht, als das Reichskammergericht 1618 die Reichsunmittelbarkeit Hamburgs nochmals beſtätigte. Aus dieſem Grunde hatte die Stadt in zähem Widerſtand gegen die dauernd aufrechterhaltenen däniſchen Hoheitsanſprüche ihre Befeſtigungen, unter Mitbenutzung der Alſter, immer von neuem verſtärkt und nach Weſten vorgeſchoben. Der neidiſche Nebenbuhler unterband auch ſtändig die territoriale Entwicklung Hamburgs und erreichte damit, daß das Gebiet der Stadt mit ihren weit verſprengten Einſchlußflächen heute noch rein mittelalterliche Beſitzverhältniſſe aufweiſt. Stets wieder wurde däniſcherſeits von Hamburg die Erbhuldigung wie von einer holſteiniſchen Stadt verlangt. Wennſchon der Hamburger Rat, geſtützt auf die kaiſerliche Entſcheidung, den Königen von Dänemark zwar die Erbhuldigung nicht leiſtete, ſo nahm er ſie doch als Schutzherren an, womit dieſe ſich auch meiſt, wennſchon erſt nach mehr oder weniger langen Verhandlungen, zufrieden gaben. Die Stadt dagegen ließ es bei ihren Beſuchen an gaſtfreundlicher Aufnahme und reichen Geſchenken nicht fehlen.

Nach der Unterdrückung des Raubritterweſens durch die Wehrhaftigkeit der mehr und mehr erſtarkten Hanſe beläſtigten die Nachkommen der Ritter die Warenzüge der Kaufleute mit allerhand Zollplackereien ſowie Wege- und Stättegeldern.

Bereits im 16. Jahrhundert fanden mehr oder minder erhebliche Eingriffe in die hamburgiſchen Alſterrechte abſeiten angrenzender Gutsherrſchaften ſtatt, die insbeſondere der Alſterſchiffahrt vielfach Hinderniſſe in den Weg legten. Mit Vorliebe vergriffen ſie ſich an den Hamburger Holzhändlern, erhoben von Schiff und Ladung für Benutzung von Landungs- und Liegeplätzen oder Zufuhrwegen Abgaben in Waren oder in Geld und erpreßten wiederholt Löſegelder von ihnen.

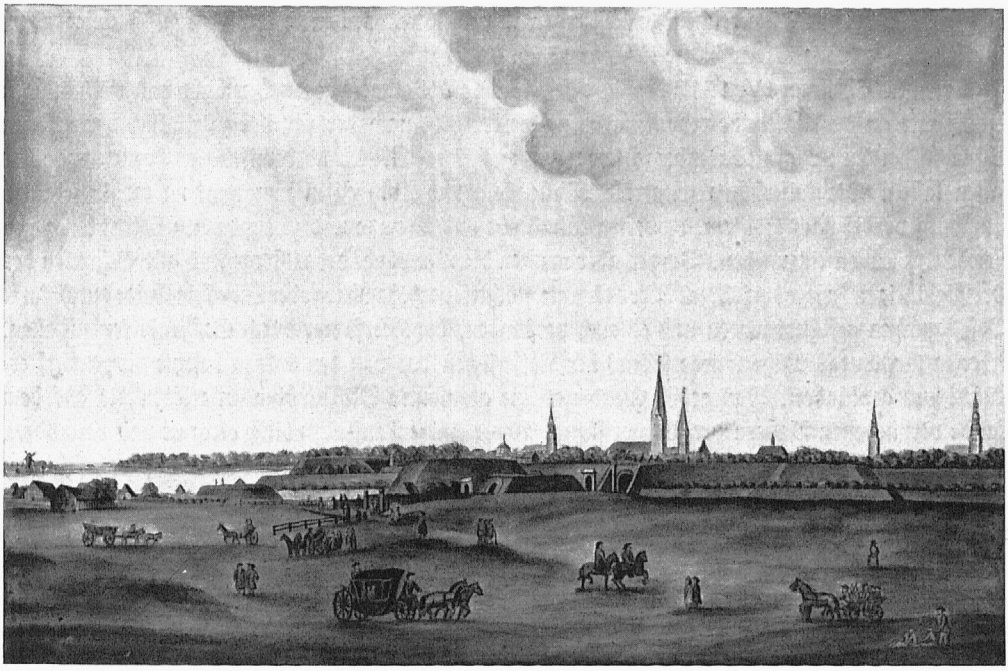


Abb. 28. Hamburg und ſeine Feſtungswerke von der Nordſeite geſehen; links die Außen-Alſter, in der Mitte das Dammtor Staatsarchiv. Aquarell von O. Chr. Gaedechens, nach einem Ölbild gegen Ende des 17. Jahrhunderts

So kam es, daß die jetzt friedlich dahinfließende Alſter noch im 17. Jahrhundert manchmal der Schauplatz räuberiſcher Übergriffe von ſeiten der gewalttätigen und faſt immer in Geldnot befindlichen holſteiniſchen Junker, beſonders der Mitglieder der Familie v. Buchwald auf Borſtel wie auf Jersbek-Stegen, war. Dieſe maßten ſich u. a. auch oftmals die Fiſcherei in der Alſter an, wo letztere ihre Ländereien berührte, welchem Beiſpiel ihre Unterhörigen und auch ſonſtige bäuerliche Anlieger gern folgten.

Hamburgiſcherſeits mußte man der ſchwer zu führenden Aufſicht wegen manche dieſer Übergriffe ungeahndet hingehen laſſen, verfehlte aber niemals, nachdrücklich dagegen Einſpruch zu erheben.

Im Anfange des 17. Jahrhunderts, als allmählich auch die am rechten Alſterufer gelegenen Geeſthöhen weſtlich der Altſtadt mehr und mehr beſiedelt worden waren, nötigte das verbeſſerte Geſchützweſen die Stadt, ihre Feſtungswerke nach dem Polygonalſyſtem unter bedeutender Erweiterung nach dem Weſten völlig zu erneuern und die ganze jetzige Neuſtadt darin mit einzuſchließen (ſ. Abb. 26 S. 44). Die während der Jahre 1620—1626 errichtete neue Wallinie teilte das bisherige Staubecken der Großen Alſter in die Binnen- und Außen-Alſter, ſchloß erſtere in den ſtarken Feſtungsgürtel ein und gab der Stadt den Umriß, den man an den Wallanlagen, ſoweit ſie nicht Hafenbauten, Straßendurchbrüchen und Eiſenbahnen haben weichen müſſen, noch heute zu erkennen vermag. Der neue Feſtungswall kehrte der Außen-Alſter drei vorſpringende Baſtionen zu: Didericus, David und Vincent. Gegen die Binnen-Alſter zeigte ſich die ſchlichte Dammböſchung, durchbrochen von der Lombardsbrücke, die bald danach beiderſeits von Windmühlen flankiert ward (ſ. Abb. 4 S. 10).

Die ungemein ſtarke neue Befeſtigung Hamburgs brachte der Stadt großen Segen: ſie blieb, geſchützt gegen alle Widerſacher, von den Unbilden des Dreißigjährigen Krieges verſchont.

Weil die Entwicklung der Vorſtädte St. Georg und Hamburger Berg (ſpäter St. Pauli) zunahm, ward erſtere durch das 1679 angelegte Neue Werk, einen etwa 1 km vor dem Hauptwall von der

Außen-Alster bis zur Bille reichenden Festungswall nebst Graben, letztere durch die auf hochliegendem Punkt 1682 erbaute Sternschanze (s. Abb. 27 S. 44) geschützt.

Trotzdem Christian IV. 1616 die Feste Glückstadt als Bollwerk gegen Hamburg und als dänischen Stützpunkt an der Unterelbe erbaut hatte, mußte er 1626 nach der für ihn unglücklich verlaufenen Schlacht bei Lutter am Barenberge seine auf das linke Elbufer übergreifenden Eroberungspläne fallen lassen. Die kaiserlichen Generäle Wallenstein und Tilly eilten nun an dem wohlbefestigten Hamburg vorbei nach Holstein, eroberten Glückstadt und Krempe und zwangen den Dänenkönig den Frieden zu Lübeck einzugehen. Vorher aber mußten die Bewohner der Alstergegend alle Schrecken des Dreißigjährigen Krieges erfahren. Wer es konnte, flüchtete nach Hamburg oder Lübeck, die beide durch starke Befestigungen gesichert waren und es auch verstanden, die Heerführer durch Geschenke fernzuhalten. Aber in Hamburgs Nähe wurde seitens der Kaiserlichen das von den Dänen besetzte Eppendorf erstürmt und geplündert. Das große Elend und die grausamen Mißhandlungen trieben die auf dem Lande verbliebenen Bauern zur Verzweiflung. Ihrer einige Tausend, völlig verarmt und verwildert, rotteten sich zu einer Räuberschar zusammen, die ihren Schlupfwinkel im „Riesenbusch", wahrscheinlich dem jetzigen Duvenstedter Brook, nördlich von Wohldorf hatten. Gemeinsam mit den Schweden vernichteten dann hamburgische und lübische Söldner dieses Raubgesindel.

Als 1640 auch die pinnebergische Linie der Schauenburger ausstarb, rückte die Macht des Dänenkönigs bis unmittelbar an die Stadt heran. 1641 ließ er ein befestigtes Lager in Fuhlsbüttel aufschlagen, das aber später wieder geräumt ward.

Zwar kam es fernerhin in der Umgebung der Alster nicht mehr zu kriegerischen oder räuberischen Ereignissen, aber die Eingriffe der Dänen in das hamburgische Hoheitsrecht über die Alster dauerten fort. 1677 erteilte die königliche Regierung in Kopenhagen, ohne auf Hamburgs Alsterrechte Rücksicht zu nehmen, ihren adeligen Untertanen Konzessionen für die Alsterschiffahrt und stärkte ihnen seither auch sonst den Rücken bei Streitigkeiten mit der Stadt.

In den Pestjahren 1712 bis 1714 verfuhr Dänemark bei der Absperrung Hamburgs besonders strenge, zu Lande durch Truppen, auf der Elbe durch Kriegsschiffe. Der Verkehr auf der Alster war völlig unterbrochen; die dänischen Truppen standen in Eimsbüttel, Eppendorf und auf dem hamburgischen Alsterufer; erst auf Vorstellung des Königs Friedrich Wilhelm von Preußen zog Dänemark seine Soldatensperrkette auf eigenes Gebiet zurück.

Als im Jahre 1750 die Stadt den Dänen ein Darlehen von insgesamt 318224 Reichstaler gewährt hatte, kam es am 6. Mai zu einem Leih- und Pfandvergleich[18] zwischen Hamburg und Holstein. In diesem wurden, abgesehen von einer größeren Zahl Dörfer und Gebiete im Amte Reinbeck, darunter auch Sande, Steinbek, Boberg und Schiffbek, im Amte Trittau das Kirchdorf Bergstedt samt der Alten Mühle und der Rodenbeker Mühle sowie die um die hamburgische Berne herum liegenden Dörfer Meiendorf, Oldenfelde, Bramfeld, Sasel nebst Saselbek, ferner Steilshop und Alsterdorf samt der Landeshoheit an die Stadt verpfändet. Dadurch wurden die hamburgischen Walddörfer, mit alleiniger Ausnahme von Groß-Hansdorf-Schmalenbeck, zu einem einheitlichen Gesamtflächenbestand zusammengefaßt, der unmittelbar an den Hauptteil des städtischen Gebiets angrenzte. Hierzu kam, daß Hamburg durch den Erwerb von Alsterdorf auf dieser Strecke der Alster in den Besitz beider Ufer gelangte, während es weiter flußaufwärts zufolge der Abtretung von Bergstedt und Sasel nur das linke Ufer zwischen Poppenbüttel und Ohlstedt seinem Gebiet einzufügen vermochte.

Dieser für den Zusammenschluß des Hamburger Staatsgebiets nördlich der Elbe so wichtige und zweckmäßige Vertrag wurde indessen nur auf zwanzig Jahre geschlossen, so daß die verpfändeten Dörfer im Jahre 1770 gegen Rückzahlung der vorgestreckten Summe wieder hergegeben werden sollten. Die Herausgabe erfolgte aber schon vor diesem Zeitpunkt auf Grund der Bestimmungen des Gottorfer

Vergleichs[19] von 1768, der „die Irrungen, die seit langen Jahren her“ zwischen dem Gesamthause Holstein, sowohl Holstein-Glückstadt (Dänemark) als auch Holstein-Gottorf (Rußland) und der Stadt Hamburg bestanden hatten, „völlig und auf ewig“ begleichen sollte.

In diesem Vertrage wurde Hamburgs unmittelbare Reichsstandschaft und Unabhängigkeit endgültig anerkannt. Dadurch erhielt Hamburg auch, freilich erst gegen Erlaß einer Pfandsumme von einer Million Taler Kurant an Dänemark, von diesem mehrere Elbinseln und andere verpfändet gewesene Gebiete. Außer auf die erwähnte Pfandsumme verzichtete Hamburg auf die Rückzahlung einer früheren



Abb. 29. Wakendorfer Moorkaten bei Naherfurt Privatbesitz. Nach Skizze von W. Melhop, August 1896

Forderung von 200 000 Speziestaler und gelangte in den Besitz des Verfügungsrechtes über den Schauenburger Hof in der Steinstraße.

Der Alster geschieht in diesem Vertrage keine Erwähnung; denn sie war zur Zeit des Abschlusses des Gottorfer Vergleichs nicht Gegenstand des Streites zwischen Holstein und Hamburg, vielmehr war der holsteinischen Landesregierung die fortdauernde Ausübung der Stromhoheit über den Flußlauf durch Hamburg als völlig begründet bekannt, so daß eine vertragsmäßige Anerkennung dieser Hoheitsrechte hier nicht in Frage stand. Jedoch wurde der Stadt in der dem Gottorfer Vergleich angehängten sogenannten Versicherungsakte von 1768, die für die Kaiserin von Rußland am 18. Juli, für den König von Dänemark am 29. Juli ausgefertigt wurde, die Berechtigung erteilt, die nicht unter hamburgischer Oberhoheit stehenden Quellzuflüsse zur Verbesserung der Wasserzuführung zu den Alsterbecken, über deren mangelhafte Speisung die Müller der Stadt schon seit vielen Jahren klagten, aufräumen zu dürfen (s. Abschn. 17).

Wie Dänemark die im Gottorfer Vertrag „auf ewig“ geschlossene Begleichung der Irrungen mit Hamburg auffaßte, zeigt nachstehendes Vorkommnis[20].

In Hoisbüttel, von dem 1437 nur die eine Hälfte an Hamburg gefallen, für die andere jedoch eine besondere Grundherrschaft bestehengeblieben war, standen beiden Eigentümern gewisse Berechtigungen und Nutzungen, wie die Weide, die Hölzung und die Jagd, gemeinsam zu, woraus sich dauernde Streitigkeiten ergaben. Das veranlaßte den Besitzer des Gutes, den Hamburger Rat 1771 zu ersuchen, ihm den hamburgischen Anteil käuflich zu überlassen. Das Gut gelangte jedoch bald in andere Hände; abermalige Verkaufsverhandlungen des neuen Besitzers zerschlugen sich 1777.

Darauf unterstützte der dänische Gesandte in Hamburg, Geheimrat v. Schimmelmann, die Beschwerde dieses Hoisbütteler Gutseigentümers in Kopenhagen und teilte dem Rate mit, der König von Dänemark sei gesonnen, den (vor 340 Jahren!) verpfändeten Teil des Dorfes wieder einzulösen, worauf der Rat sich nicht einlassen wollte noch konnte. Späterhin kam es dann zwischen letzterem und



Abb. 30. Teich der Alten Mühle oberhalb Mellenburg, nach Osten gesehen Privatbesitz. Phot. R. Henschler, August 1908

dem Grundeigentümer nochmals zu Verkaufsverhandlungen. Da aber die hamburgischen Hufen nicht einen geschlossenen Besitz bildeten, sondern zerstreut zwischen den übrigen Äckern des Dorfes lagen, mußten zunächst die Grenzen der beiderseitigen Ländereien festgestellt werden. Ehe diese Arbeiten jedoch ausgeführt waren, überreichte Schimmelmann dem Rat im Juni 1782 eine Note, die besagte, daß der König von Dänemark nunmehr den ganzen Wohldorfer Distrikt gegen Auszahlung des Pfandschillings von 1437 im Betrage von 4000 Mark Lübsch wieder einlösen wolle.

Da dieser Vorschlag den klaren Bestimmungen des Gottorfer Vergleichs völlig zuwiderlief, so wandte der Rat sich an die Kaiserin Katharina II. von Rußland als Mitvollzieherin des genannten Vergleichs um Vermittlung. Die Kaiserin erklärte sich 1783 hierzu bereit und erteilte an Dänemark einen Bescheid, in dem es u. a. hieß: vor Jahrhunderten begründete Rechtsverhältnisse dürften nicht in Frage gestellt werden und Ihre Majestät werde nie zugeben, daß der Mächtige den weniger Mächtigen drücke.

Aber erst nachdem Dänemark 1785 auf den Rückerwerb der alten Herrschaft Wohldorf verzichtete, sah Hamburg die schwere Beeinträchtigung abgewandt, die seiner staatsgebietlichen Stellung bezüglich der oberen Alster drohte.

Die Stadt blieb nun vorerst von dänischen Ansprüchen verschont, und der Zank wegen des städtischen halben Hoisbüttels fand 1803 im Vergleich bei Auflösung des hamburgischen Domkapitels sein Ende. Der König von Dänemark übertrug alle seine Rechte in bezug auf das Domkapitel sowie das Dorf

Alsterdorf an Hamburg, wogegen die Stadt dem Könige das Privateigentum der Kapitelsdörfer Poppenbüttel und Spitzerdorf nebst allen Einkünften des Kapitels in Holstein, den hamburgischen Anteil an Hoisbüttel sowie das Dorf Bilsen überließ. Da das letztere dem Kloster St. Johannis gehörte, entschädigte Hamburg dieses durch Alsterdorf und eine Summe baren Geldes.

Die Erwerbung von Alsterdorf war für Hamburg von besonderer Wichtigkeit, weil neben einer erwünschten Abrundung seines Gebiets dadurch die in seinem Besitz der beiden Alsterufer auf der Strecke zwischen Eppendorf und Fuhlsbüttel bisher bestehende Lücke geschlossen wurde.

Hinsichtlich der beiderseitigen Alsterverhältnisse heißt es im § 7 des genannten Vergleichs vom 21. April 1803:

„Übrigens ist ausdrücklich verabredet und ausgemacht, daß in diesem Vergleich in Ansehung des Alsterstroms, der Alsterschleusen und -brücken alles unverändert in dem bisherigen Zustande verbleibt und beiden kontrahirenden Teilen alle ihre habende Gerechtsame vorbehalten werden." Hatte hiermit Dänemark Hamburgs Rechte an die Alster bestätigt, so erhob es auch keine Forderungen an die Stadt, als 1806 das schwache Band, welches das Herzogtum Holstein politisch noch an Deutschland knüpfte, durch Auflösung des Deutschen Reiches zerrissen wurde, beeilte sich jedoch, die völlige Einverleibung Holsteins in das Dänenreich auszusprechen.

Die nach dem Dreißigjährigen Kriege steigende Wohlhabenheit der Hamburger brachte es mit sich, daß sie die Alsterbecken nicht mehr nur als nützlichen Behälter für das Mühlenbetriebswasser erachteten, sondern daß sie dort auch nach geleisteter Arbeit Erholung und Zerstreuung suchten. So wurden auf dem Jungfernstieg die Spaziergänge sowie die Schütenfahrten auf der Binnen- und Außen-Alster sehr beliebt, von denen es bereits gegen Ende des 17. Jahrhunderts heißt, daß man zur Sommerzeit auf der Alster mit Spielschüten eine herrliche Lust haben könne. 1711 ließ der Rat auf der Uhlenhorst ein prächtiges Lusthaus errichten, um Fürstlichkeiten und andere hohe Gäste auf Prunkschiffen dahin zu führen und sie dort festlich zu bewirten; auf der Alster selbst aber wurden zu den verschiedensten Gelegenheiten großartige Feuerwerke abgebrannt.

Alle diese Herrlichkeiten hatten bald ein Ende, nachdem zu Beginn des 19. Jahrhunderts die Stadt von den Franzosen besetzt worden war. Während der französischen Herrschaft in Hamburg ruhten seine Alsterrechte, wurden jedoch 1814 wiederhergestellt, wie sie vorher bestanden hatten; auch wurden die von Holstein für die notwendigste Instandhaltung der Schleusen usw. gemachten Auslagen von Hamburg ersetzt.

Die Schwierigkeiten mit Dänemark waren damit für Hamburg aber immer noch nicht völlig abgetan; denn die hamburgischen Anrechte an die Alster, wo sie rein holsteinisches Gebiet durchfließt, gaben auch im 19. Jahrhundert wieder willkommenen Anlaß, der Stadt Ungelegenheiten zu bereiten. Mitunter führten die hamburgischen Vorstellungen nur dazu, daß beide Teile im Recht zu sein behaupteten, so daß deshalb die Sache auf sich beruhen blieb; auch wurde den dänischen Behörden hamburgischerseits, mitunter aus Liebe zum Frieden oder aus der Unmöglichkeit weiterzukommen, nachgegeben.

Die wohlverbrieften Gerechtsame der Stadt an der schiffbaren Ober-Alster: das Recht der Fischerei, die zumeist den Schleusenmeistern als Teil ihres Einkommens überlassen war, die Ausübung der Strompolizei und alleinige Zuständigkeit, für die Aufrechterhaltung der Schiffahrt zu sorgen, alle deshalb erforderlichen Verfügungen und Einrichtungen nach ihrem Ermessen zu treffen, die Schiffahrt selber zu beaufsichtigen und dahinzielende Verordnungen zu erlassen, wurden immer wieder von den holsteinischen Behörden gestört. Nicht nur nahmen sie den Schleusenmeistern die Netze weg und verurteilten sie zu Geldstrafen, sondern sie mischten sich auch mit Befehlen in den Schleusenbetrieb und die Schiffahrtsvorschriften und drohten mit Strafen im Falle der Nichtbefolgung.

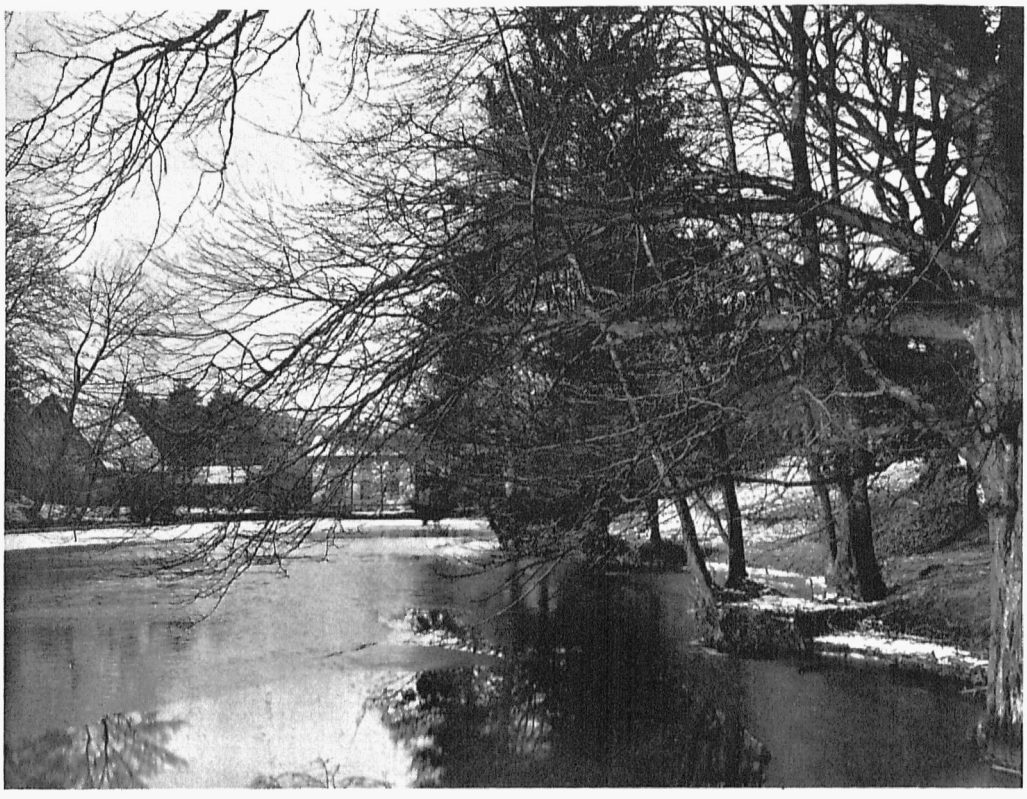


Abb. 31. Teich der Alten Mühle, gegen das Mühlengebäude geſehen Privatbeſitz. Phot. R. Henſchler, Januar 1909

Alle dieſe Plackereien und willkürlichen Eingriffe vermochten jedoch nicht, auf die obere Alſterſchiffahrt ſelbſt im allgemeinen nachteiligen Einfluß auszuüben. Sie blieb bis gegen Ende der ſechziger Jahre des 19. Jahrhunderts immerhin noch von einiger Bedeutung, hörte dann aber ſowohl infolge des Baues von Eiſenbahnen, zumal der Lübeck-Hamburger, als auch infolge der allmählich eingetretenen Veränderungen in den wirtſchaftlichen Verhältniſſen nach und nach für mehrere Jahrzehnte ganz auf.

Bis gegen die Mitte des 19. Jahrhunderts entwickelte ſich Hamburg langſam; nur geringe Veränderungen des Stadtbildes traten ein; außerhalb der Tore ſchob ſich die Bebauung längs der Hauptlandſtraßen vor, während die Alſterbecken, abgeſehen von der 1826 erfolgten Anlegung des Neuen Jungfernſtiegs längs der Weſtſeite der Binnen-Alſter, ihr Ausſehen behielten. Dann aber gab der große Brand von 1842 den Anſtoß zu weitgehenden Umgeſtaltungen. Durch die Beſeitigung der dem Feuer zum Opfer gefallenen Alſtermühlen am Reeſendamm war nicht nur die bisher fehlende Schiffahrtsverbindung zwiſchen Elbe und Alſter ermöglicht, ſondern es erfolgte gleichzeitig eine Herabſetzung des Alſterpaſſes um etwa 1 m auf die jetzige, keinen weſentlichen Schwankungen mehr ausgeſetzte Höhe des Waſſerſpiegels. Dieſer Umſtand kam weſentlich den niedriggelegenen Teilen der die Außen-Alſter umſchließenden Vororte zugute, insbeſondere der Uhlenhorſt, die, aus bisher oft unter Waſſer geſetzten tiefgelegenen Wieſen beſtehend, erſt hierdurch anbaufähig geworden iſt.

Die Umrahmung der Binnen-Alſter wandelte ihr Ausſehen völlig; nun entſtand auch an ihrer bisher von alten unanſehnlichen Gebäuden, gewerblichen Anlagen und Lagerplätzen gebildeten Oſtſeite eine vornehme Uferſtraße, der Alſterdamm. Die baufällige hölzerne Lombardsbrücke ward ſamt der



Abb. 32. Die Alſter bei „Alte Mühle“ Privatbeſitz. Phot. R. Henſchler, Januar 1909

maleriſchen Windmühle abgebrochen und machte 1863/64 dem jetzt noch ſtehenden ſchönen Steinbauwerk Platz, über das auch die 1866 eröffnete Verbindungsbahn geleitet ward, die während der nachfolgenden faſt 50 Jahre die einzige Eiſenbahn blieb, die den Fluß überquerte.

Die Binnen-Alſter, nur mit Ausnahme der Nordſeite, ganz von ſtattlichen, hohen Gebäudereihen umſchloſſen, trat, völlig ſtädtiſch geworden, nunmehr in ſcharfen Gegenſatz zu der Außen-Alſter, die von einem Gartenkranz mit vornehmen Landhäuſern, von herrlichen Alleen und von ſorgfältig gepflegten Grünanlagen umſäumt iſt. Das 1793 ſeitens der Patriotiſchen Geſellſchaft in der Binnen-Alſter ausgelegte Badeſchiff ward nach dem Brande als feſtſtehender Bau in die Außen-Alſter verlegt und erhielt dort in der Alſterluſt 1888 ſeine jetzige Geſtalt.

Die Schönheit der Außen-Alſter und der allmählich rings um ſie herumgeführten Ufer-Ringſtraßen zu erhalten, iſt das eifrige Beſtreben der Verwaltung wie der Bürger Hamburgs; das zeigen uns die öffentlichen Anlagen, Bootſtege, Wartepavillons, die geſchmackvollen Boothäuſer der Ruderklubs und beſonders das Uhlenhorſter Fährhaus.

Die ländliche Stille und die völlige Unberührtheit, die bis zum großen Brande und an vielen Stellen noch lange darüber hinaus auf der Alſter bis unmittelbar an die Stadt heranreichte, ſind allmählich der werdenden Großſtadt und ihrem wachſenden Verkehr erlegen.

Die geſtaute Alſter ward beiderſeits, von Süden her vorſchreitend, baulich umfaßt, und es hat ſich die Wohnſtadt im Laufe der Jahre längs der Ufer des Fluſſes immer mehr aufwärts ausgedehnt, ſoweit das hamburgiſche Gebiet reicht. So kam es auch, daß die Alſterbecken für die ihnen benachbarten, ſtändig dichter beſiedelten Vororte zum täglichen Verbindungsweg nach dem Stadtkern wurden.

1860 begannen die Alsterdampfer ihre Fahrten, zuerst nach der Uhlenhorst, bald aber auch nach Winterhude-Eppendorf, Mühlenkamp und zuletzt nach Barmbeck. Die Nebenflüsse: Eilbeck, Isebeck und Osterbeck, wurden kanalisiert und einem lebhaften Frachtenverkehr mit Schuten, Schleppern und Motorkähnen dienstbar gemacht. Neuerlich erfolgte zur Aufschließung des tiefgelegenen, allwinterlich überschwemmten Alsterdorfer Geländes aufwärts von Winterhude die Kanalisierung der dort in vielfachen Windungen ein breites Wiesental durchfließenden Alster bis zur unteren Fuhlsbütteler Schleuse. So wurde in unseren Tagen auch diese Strecke des Flusses dem Dampfer- und Lastkahnverkehr zugänglich und die von Straßen und schmalen Seitenkanälen aufgeschlossene Gegend durch Aufhöhung für Gartenhäuser anbaufähig gemacht.

Wenn auch das immer mehr fortschreitende Verschwinden des natürlichen Alsterlaufs samt seiner ursprünglich-ländlichen Umgebung von seiten des Naturfreundes gewiß zu bedauern ist, so mußte anderseits hier für die unausgesetzt wachsende Großstadt, deren Hauptausdehnungsgebiet sich vornehmlich nach Norden, das heißt alsteraufwärts erstreckt, die Möglichkeit weiterer gesunder Entwicklung geschaffen werden. Dabei ging die rein ländliche Eigenart des Geländes zwar verloren, aber man hat bei der Planung des Entwurfs nicht nur für auskömmliche Grünanlagen und breite Wasserflächen Sorge getragen, sondern bei der Ausführung der Kanalisierung auch den vorhandenen Baumbestand und kleine Hölzungen tunlichst geschont.

Während die obenerwähnten Schütenfahrten ausschließlich der Erholung und der Pflege heiterer Geselligkeit galten und die Fortbewegung der schwerfälligen, auch „Archen" genannten Kähne stets von Ruderknechten besorgt wurde, so daß von sportlicher Übung des Ruderns keine Rede sein konnte, kam um die dreißiger Jahre des 19. Jahrhunderts, angeregt durch die lebhafte Geschäftsverbindung Hamburgs mit England, auf der Alster der Rudersport auf, der sich im Laufe der Jahre zu ungeahnter Blüte entwickelt hat. Es gibt wohl kaum anderswo auf der Erde eine Stadt, die ein so in ihrem Mittelpunkt gelegenes, breit- und langgedehntes, für Veranstaltung von Regatten so vorzüglich geeignetes Gewässer besitzt wie Hamburg. Seit vielen Jahrzehnten finden auf der Außen-Alster die bedeutendsten wassersportlichen Veranstaltungen statt, und die jährlichen, teils internationalen Ruderregatten sind zu allgemeinen Volksfesten geworden. — Man darf weiter behaupten, daß in Hamburg überhaupt bei fast allen öffentlichen Festlichkeiten unsere Alster in der Regel eine hervorragende Rolle spielt, sei es durch abends glänzend beleuchtete Festbauten auf dem Wasser, durch Veranstaltung farbenfreudiger Blumenkorsos oder durch großartige Feuerwerke; immer wird der Höhepunkt der Feier auf der Alster liegen und durch ihre einzigartige Schönheit die seitens der Stadt damit geehrten Gäste ebenso wie die die Alster umdrängenden Zuschauer zur Bewunderung zwingen.

Während von den vierziger Jahren des 19. Jahrhunderts an die Umrahmung der Alsterbecken in Hamburg selbst fortschreitend wachsende Veränderungen erfuhr und der Verkehr auf dem Fluß und seinen Seitenarmen unausgesetzt zunahm, blieben auf der oberen Alster die alten Stauanlagen in der ihnen im 16. Jahrhundert gegebenen Gestalt und Einrichtung unberührt; der Lastschiffsverkehr nahm mehr und mehr ab und hörte schließlich ganz auf. An seine Stelle trat der in den letzten Jahrzehnten seitens der erholungsbedürftigen Großstädter gewaltig entwickelte Bootverkehr.

Die Rechte Hamburgs an der Alster sind in ihrer geschichtlichen Fortdauer bis in die Gegenwart nicht unterbrochen worden. Hamburg hat die mit dem erworbenen Eigentums- und Hoheitsrecht an der Alster verknüpften Lasten durch die Jahrhunderte hindurch willig getragen und trägt sie auch jetzt noch. Alle Alsterbauwerke dort oben werden seitens der Stadt stets in gutem Zustand erhalten und ihrer mehrere sind, um sie dauerhafter zu machen, statt aus Holz, in Ziegeln erneuert worden.

Nachdem 1866 Schleswig-Holstein zur preußischen Provinz, das heißt wieder deutsch geworden war, hat die preußische Regierung vorerst den Alsterrechten Hamburgs nicht widersprochen, zumal das



Abb. 33. Alſter zwiſchen Mellenburg und Poppenbüttel Privatbeſitz. Phot. R. Henſchler, Mai 1912

allmähliche Eingehen der Alſterſchiffahrt der Frage der hamburgiſchen Gerechtſame auf den Fluß viel von ihrer einſtigen Bedeutung genommen hatte. Als 1886 in Poppenbüttel ein unzuläſſiges Stackwerk in die Alſter vorgebaut worden war, ließ die ſchleswigſche Regierung es auf Hamburgs Antrag wieder beſeitigen[21].

Bei den ſpäterhin doch wieder vorgekommenen Beſtreitungen der hamburgiſchen Rechte beſchränkten ſich die holſteiniſchen Behörden ſtets auf eine allgemeine Erklärung der Nichtanerkennung der hamburgiſchen Eigentums- und Hoheitsrechte an der Alſter, ohne aber ihren Standpunkt mit Gründen zu erhärten oder die meiſt mit Stillſchweigen hingenommenen hamburgiſchen Rechtsdarlegungen — zumeiſt wohl aus Unkenntnis der Tatſache — zu widerlegen.

Abgeſehen davon, daß der bereits erwähnte, ſeit der Jahrhundertwende aufgekommene und zu außerordentlich großem Umfang angewachſene Boot- und Kanuverkehr auf dem oberen Flußlauf bis zur oberſten Schleuſe hinauf der Erhaltung ſeiner Schiffbarkeit wieder zu großer Wichtigkeit verholfen hat, iſt das Verfügungsrecht über die ſchiffbare obere Alſter für Hamburg aus waſſertechniſchen Gründen, ſowohl wegen Ausnutzung ihres Waſſerſchatzes für die ungeſtörte gleichmäßige Speiſung der Alſterbecken als auch wegen Abwendung der Hochwaſſergefahr für die Stadt ſelbſt von weſentlicher Bedeutung geworden. Ein plötzlich eintretendes Hochwaſſer der Alſter (Schneeſchmelze) vermag in den von ihr durchſtrömten Stadtteilen bzw. in der innern Stadt ſelbſt außerordentlich großen Schaden anzurichten. Der Fluß iſt bei Hochwaſſer aber nur zu bändigen, wenn man in dem oberen, außerhalb

Hamburgs beginnenden schiffbaren Teil seines Laufes Macht über sein Überschwemmungsgebiet hat[22], dessen Erhaltung für die Stadt dringend notwendig, von Preußen bisher aber bei der Besiedlung nicht genügend beachtet worden ist.

Anderseits droht aber auch durch diese umfangreiche Besiedlung, die sich in neuerer und neuester Zeit längs der Alster und ihrer Nebenbäche auf holsteinischem Gebiet vorschiebt, sowohl eine immer weiter fortschreitende Abschließung der schönsten Ausflugsgegenden der oberen Alster für die Ausflügler der Großstadt als auch die große Gefahr der dauernden Verunreinigung des ganzen Flußlaufes einschließlich der Alsterbecken, für deren Reinhaltung seitens Hamburgs bereits mehrfach erhebliche Opfer gebracht werden mußten (s. Abschn. 89).

Die Lösung dieser Fragen in einem nicht nur für die der oberen Alster benachbarten preußischen Ortschaften, sondern auch für die gedeihliche Fortentwicklung des hamburgischen Stadtstaates günstigen Sinne ist die Hauptaufgabe der 1929 ins Leben getretenen holsteinisch-hamburgischen Landesplanungskommission zur Schaffung eines umfassenden Gesamterschließungsplanes weit über das eigentliche Gebiet der Alster hinaus (s. Abschn. 38).

Anmerkungen:

[1] Vgl. Schleswig-Holstein im Mittelalter, von Th. Lorentzen, Hbg. 1925. S. 27. — [2] Hbg. Urk. Bch., Nr. 285. — [3] ad 2, Nr. 311 (etwa 1195) und Nr. 531 (1245). In der Urkunde Nr. 311 wird die alte Mühle an der Mühlenbrücke zum erstenmal erwähnt. — [4] Hgd. Dksch. usw., S. 6. — [5] Hbg. Urk. Bch., Nr. 535. — [6] Ebendas. Nr. 680. — [7] Ebendas. Nr. 606 — [8] Ebendas. Nr. 631. — [9] ad 4, S. 7, Anm. 1. — [10] a) Lpbg. Hist. Ber. usw. 1859. b) Klf. Hbg. Ges. u. Vrf., Bd. X, S. 11, 58, 59, 62. — [11] Vgl. die Münztabelle hinter Abschn. 14. Eine Mark-Pfennige war die gewöhnliche lübische, anfänglich nur in Pfennigen ausgeprägte Rechnungsmark. — [12] ad 4, S. 17—19. [13] Ebendas. S. 20. — [14] ad 10a, S. 29, 40, u. 10b, S. 58 f. — [15] ad 4, S. 149 f. Abdruck der Urkunde daselbst unter Nr. VI. — [16] Ebendas. S. 29. — [17] Jahrbuch für die Landeskunde der Herzogtümer Schleswig-Holstein und Lauenburg, VII, 1864: Zur Geschichte der Canalverbindung zwischen Ost- und Nordsee im 14., 15. und 16. Jahrhundert, von Prof. Dr. Junghans. — [18] ad 4, S. 95/96; ferner: Klf. Hbg. Ges. u. Vrf., IX, S. 343 f. — [19] Ebendas. S. 370 f. — [20] ad 4, S. 96 f. — [21] Ebendas. S. 138 f. — [22] Schumacher in: Der Städtebau, Jahrg. 1918, S. 83 f.

7. Das Gassenrecht auf der Alster

Ein besonderes Merkmal der „Hoch- und Gerechtigkeit" bildete in früheren Zeiten das Verfügungsrecht über die Leichen der im streitigen Gebiet ums Leben Gekommenen. Bezüglich der Alster erwuchsen für Hamburg hieraus mehrfach Streitigkeiten, zwar nicht mit der holsteinischen Landesregierung, wohl aber mit den Buchwalds, deren Besitz an die Alster grenzte; denn die Stadt wachte darüber, stets festzustellen, daß der in der oberen Alster Ertrunkene auf hamburgischem Grund und Boden verunglückt sei und somit Hamburg über die Leiche zu verfügen habe. Das nannte man das „Fahrrecht oder Gassenrecht".

Als 1625[1] am Heiligen Dreikönigstage (6. Januar) ein Untertan des Amtes Tremsbüttel in der Alster bei Rade ertrank, ließ ihn Jasper v. Buchwald auf Jersbek alsbald herausfischen. Er wollte weder dem Amtmann von Tremsbüttel noch den Hamburgern die Leiche herausgeben, obgleich ersterer obendrein versicherte, daß die Herausgabe des Ertrunkenen der wohlhergebrachten und unstreitigen Jurisdiktion und Gerechtigkeit des Junkers zu keinem Nachteil und Abbruch gereichen sollte und daß er vorkommendenfalles ebenso verfahren werde; aber der Junker ließ sich auf nichts ein. Der hamburgische Rat beanspruchte den Körper unter Berufung darauf, daß „die Stadt die eigentümliche Gerechtigkeit auf der Alster über etzliche hundert Jahre praetendiret und actus jurisdictionales darauf stets executiret habe". Jasper v. Buchwald behauptete dagegen, sämtliche Besitzer von Borstel und Jersbek attribuirten sich vermöge des Erbvertrages ihres Vaters auf dem Alsterstrom

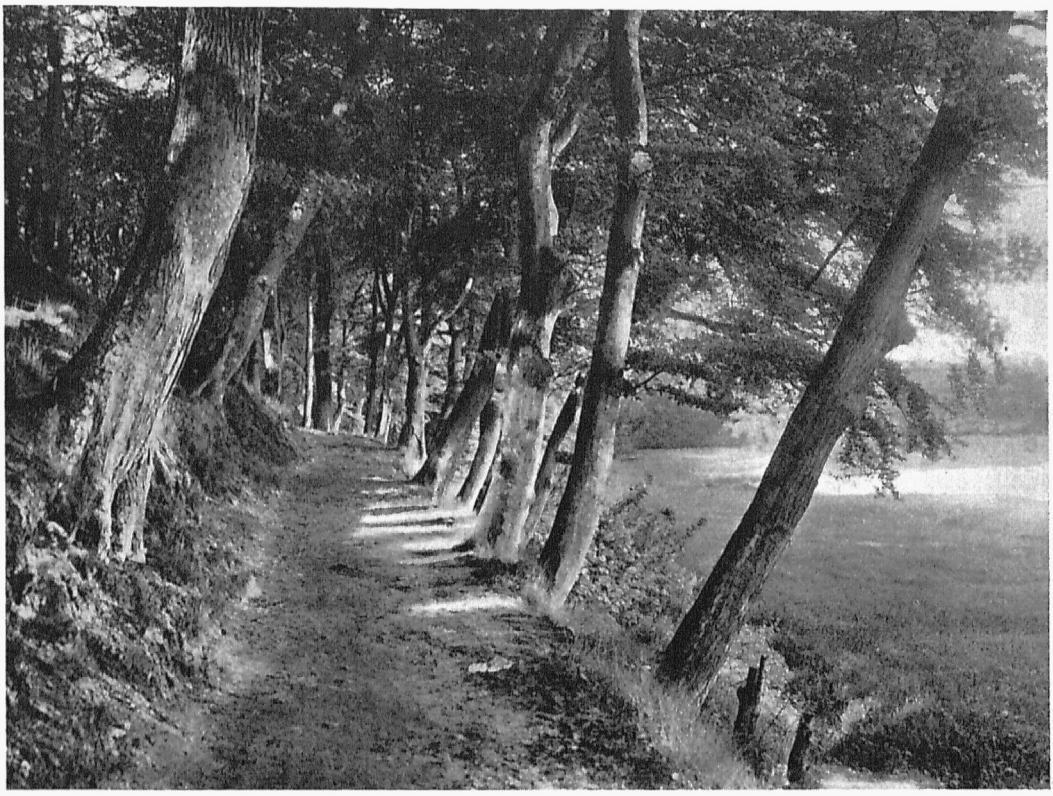


Abb. 34. Ehemals öffentlicher Fußsteig am Abhang östlich der Alster (Bergstedter Kirchenweg) — Privatbesitz, Aufnahme um 1900

oder -graben, soweit er an ihren Gütern seinen Gang habe, die Hoch- und Gerechtigkeit und contradirten senatui. Dabei berief v. Buchwald sich auf alte in seinen Händen befindliche Dokumente, in denen seitens König Friedrichs ihrem Altervater Marquard v. Buchwald die Obrigkeit, Herrlichkeit und Gerechtigkeit über den durch seine Güter geführten neuen Alstergraben ausdrücklich vorbehalten sei, und daß der Rat von Hamburg und Lübeck in ihren damaligen Verschreibungen dem zugestimmt habe. Hierzu ist zu bemerken, daß der Vorbehalt in den Urkunden von 1525 und 1526 lediglich den derzeit neu auszuhebenden Kanal betraf, eine Wasserstraße, die 1625 schon seit etwa 75 Jahren der Schiffahrt nicht mehr diente. Die wirkliche Sachlage wurde also von Buchwald völlig verkannt bei dem Irrtum, daß er die Alster unterhalb Stegens für den 1525—1526 weiter oberhalb angelegten neuen Graben hielt. Merkwürdigerweise scheint dem Senat diese Verwechslung nicht weiter aufgefallen zu sein; denn er begnügte sich 1626 mit nochmaligem Protest, in dem er sich alle Rechte vorbehielt.

Aber auch späterhin haben die Buchwalds es an Eingriffen, den Hamburgern das Hoheitsrecht über die Alster zu entwinden, nicht fehlen lassen.

Als der Bürger Osing am 25. September 1642[2] auf dem Gebiet der Frau Anna v. Buchwald (Jersbek) erbärmlich entleibt und erstochen worden war, ersuchte der Rat die Freifrau, welche die Leiche hatte bergen lassen, um Ausfolgung des Toten, damit dessen Witwe ihn christlich zur Erde bestatten lassen könne. Die Akten geben indessen keine Auskunft, ob dem Ersuchen Folge geleistet ist; die Senatsprotokolle aus jener Zeit sind seit 1842 verschwunden.

Besser unterrichtet sind wir über den Fall des Steckelfahrers Heinr. v. Appen, der 1664[3] am 30. Mai unweit Stegens aus seinem Schiff in die Alster stürzte und ertrank. Hans Adolf v. Buchwald

auf Jersbek wollte den Körper an den Holzkäufer und Schiffseigentümer Schröder, der ihn mit nach Hamburg zu nehmen wünschte, erst dann verabfolgen, wenn er und sein Steckelfahrer Freſe bekannten, daß dieſes Entgegenkommen ihnen als beſonders hohe Gunſt erwieſen ſei und keine Konſequenzen und Folgen haben ſollte, wozu aber auch das Einverſtändnis des Borſteler Buchwalds nötig ſei. Einen entſprechenden Befehl ſandte der Junker von Hamburg aus an ſeinen Schreiber; da der Brief aber irrtümlich nach Lübeck ſtatt nach Jersbek ging, ſo blieb der Gutsſchreiber ohne Anweiſung und ließ die Schiffer mit dem toten Körper abfahren, zumal ſie verſprachen, ſich in Hamburg mit dem Junker darüber zu vergleichen. Als der Junker nun nachts von Hamburg kam und erfuhr, daß die Schiffer mit dem Toten weg ſeien, mußte der Schreiber mit dem Vogt zu Stegen nebſt zwei Kerls losreiten, um die Schiffe noch auf Jersbeker oder fürſtlichem Grund und Boden zu faſſen und den Toten herabzunehmen. Sollten die Schiffer aber, ſo befahl der Junker, ſchon auf hamburgiſchem Gebiet ſein, dann ſollten ſie ſie fahren laſſen, aber den Schreiber nebſt ſeinen Pferden und Kühen nach Jersbek bringen, weil er den toten Schiffer hatte wegnehmen laſſen. Es gelang jedoch, die Schiffer noch zu Mellenburg auf fürſtlichem Grund und Boden anzutreffen, wo die Jersbeker den Toten, der eingeſargt auf dem Fadenholz lag, herausholten und ſamt dem Sarg zu dreien vor ſich auf die Pferde nahmen bis Trillup; dort heuerten ſie einen Wagen nach Stegen, wo der Sarg in eine verſchloſſene Scheune geſetzt ward. Der hamburgiſche Rat verlangte den Körper zurück unter der Begründung, daß der Tote das Land nicht berührt, ſondern aus dem Waſſer ins Schiff gezogen worden ſei und daß Hamburg die Hoch- und Gerechtigkeit über den Alſterfluß habe, dem Herrn v. Buchwald bei Mellenburg aber weder die Schleuſe, noch Land oder Alſter zugehöre. Der Junker ſolle den Körper da wieder abliefern, wo er ihn habe wegnehmen laſſen, und ſich hinfüro dergleichen Tätlichkeiten enthalten. Sollte das nicht geſchehen, ſo werde der Rat Mittel an die Hand nehmen müſſen, um ſich gegen derartige Eingriffe zu ſchützen und ſeine an der Alſter habende Hoch- und Gerechtigkeit zu mainteniren.

Der Junker erwiderte, er habe den Schiffern verbieten laſſen, den toten Körper ohne ſeine Erlaubnis hinwegzuführen; die Schiffer hätten den Toten aber doch mit nach Hamburg zu nehmen verſucht, worauf er ſeitens des Junkers, aber ohne Gewalt, ihnen abgenommen worden ſei, um ihn wieder in die Jurisdiktion des letzteren zurückzubringen.

Der Rat wies den Anſpruch des Junkers auf ſeine Alſtergerechtigkeit zurück, berief ſich nochmals auf das obenerwähnte Schreiben Jaſpers v. Buchwald vom 15. Juni 1584 und legte ſeiner Erwiderung eine förmliche Proteſtation von Notar und Zeugen bei. Seitens der Hamburger Schiffer aber wurde gedroht, ſie würden den Toten mit bewaffneter Hand wegnehmen. Daraufhin ließ der Junker die Leiche nach Bornhorſt führen, das damals noch in dichtem Walde verborgen lag, und dort von Bewaffneten etliche Tage bewachen. Die Fürſtlichen, die inzwiſchen auch erfahren hatten, daß der Tote von ihrem Grund und Boden weggeholt worden war, ruhten nicht, bis der Sarg zu Wagen unter Bewachung wieder nach Trillup geliefert wurde; dann verfügte der Tremsbütteler Amtsſchreiber aber, ſie ſollten ihn nur wieder wegfahren. Nun kam der Sarg nochmals auf etliche Tage nach Stegen in Verwahrung, bis der Junker den Toten, nachdem er den Sarg mit Blumen und Kräutern hatte ſchön belegen laſſen, am Pfingſtmontag in Sülfeld begraben ließ, wobei alle Jersbekſchen Untertanen folgen mußten, die dafür zwei Tonnen Bier erhielten. Jedem Träger aber hatte der Junker einen ſchönen Strauß in die Hand geben laſſen wegen des greulichen Geſtanks; denn der Tote war mit vollem Leibe ertrunken zu einer ganz warmen Zeit. Die Hamburger drohten zwar, ſie wollten den Sarg mit ein paar hundert Soldaten wieder vom Kirchhof holen laſſen, wobei es aber verblieb.

Als im September 1684[4] bei Rade wieder ein hamburigſcher Steckelfahrer ertrank, ließ derſelbe Hans Adolf v. Buchwald den Leichnam an die Hinterbliebenen verabfolgen, nachdem ſie und die Alterleute des Schifferamts einen Revers unterzeichnet hatten, daß ſolche Abfolgung in keine



Abb. 35. Alſter oberhalb der Poppenbütteler Schleuſe — Privatbeſitz. Aufnahme um 1900

Konſequenz gezogen noch ihm in ſeiner auf der Alſter habenden Hoch- und Gerechtigkeit praejudiciren ſolle, obgleich der Junker ſolche auf der hamburgiſchen Alſter keineswegs beſaß.

Die Eingriffe der adeligen Junker in die hamburgiſchen Alſterhoheitsrechte auf dieſen entfernt liegenden Flußſtrecken blieben nur deshalb hamburgiſcherſeits meiſtens ungeahndet, weil die Stadt in der Regel erſt wochenlang nach vollendeter Tatſache davon erfuhr und in jenen Zeiten zufolge der Verkehrsſchwierigkeiten Maßnahmen mit Waffengewalt umſtändlich waren, auch andere unbeabſichtigte Folgen haben konnten.

Beſſer einzugreifen vermochte der hamburgiſche Rat in dem der Stadt erheblich näher gelegenen Poppenbüttel.

Als 1640[5] der daſelbſt anſäſſige Schuſter Friedrich v. Kroge dort in der Alſter am 9. März ertrank und die Angehörigen deſſen Leiche, die ſie wegen Eiſes erſt am 19. April gefunden hatten, in ſein Haus brachten, um ſie in Bergſtedt zu begraben, rückte auf Befehl des Rats folgenden Tages der Wohldorfer Waldvogt Witten mit ſechs Reitendienern in Poppenbüttel ein, führte die Leiche hinweg und ließ ſie auf dem Eppendorfer Kirchhof feierlich beerdigen, um zu zeigen, daß der Schuſter auf hamburgiſchem Grund und Boden verunglückt ſei.

Bemerkenswert iſt, daß das Domkapitel, das bis 1803 unter der Hoheit des Königs von Dänemark als Herzog von Holſtein in Poppenbüttel gutsherrliche Rechte ausübte und mit der Stadt Hamburg über die Abgrenzung der beiderſeitigen Rechte faſt beſtändig in Uneinigkeit war (ſ. Abſchn. 34), den Rat in der Ausübung des Gaſſenrechts auf der Alſter im allgemeinen nicht hinderte. So teilte der Dekan im Juni 1740 dem Kapitel mit, in der vergangenen Woche ſei in der Alſter bei der Poppenbütteler

Schleuſe eine Leiche gefunden worden. Da ſie auf dem freien Strom geblieben ſei und das Land des Domkapitels nicht berührt habe, ſo ſei ſie auf die ſeitens des Schleuſenmeiſters dem Landherrn gemachte Anzeige mittels Kahnes nach Hamburg gebracht worden.

Ferner benachrichtete der Dekan im Juli 1744 den Waldherrn, daß auf dem Sande mitten im Alſterfluß bei Poppenbüttel die Leiche eines Ertrunkenen liege. Der Waldherr ließ ſie durch den Waldvogt[6] mittels Alſterſchüte zur Stadt bringen, im Einbeckſchen Hauſe durch den Ratschirurgus beſichtigen, der äußerlich daran nichts fand, und ſie dann ſogleich beerdigen, weil ſie ſchon ſehr in Fäulung war, zumal ſich niemand beim Waldherrn wegen der Leiche gemeldet hatte.

Anders war der Vorgang aber im Jahre 1769[7], als im Januar bei der Poppenbütteler Schleuſe wieder ein toter Körper in der Alſter lag, der als derjenige des Maurergeſellen Hans Chriſtian Bloedorn aus Wellingsbüttel feſtgeſtellt wurde, welcher auf der Silberſchmelze in Poppenbüttel gearbeitet hatte und ſeit ſechs Wochen vermißt war. Der Bauervogt des Domkapitels barg die Leiche. Der Senat[8] erhob hiergegen Einſpruch und verlangte, daß das Domkapitel den Toten wieder ad locum, da er gefunden wurde, zu bringen habe, wo er den Angehörigen verabfolgt werden ſollte. Das tat das Domkapitel zwar nicht, gab aber die Leiche doch heraus, ſo daß ſie mit Bewilligung des Senats von den Verwandten in Bergſtedt beerdigt werden konnte.

Es ließe ſich noch eine ganze Reihe[9] ähnlicher Fälle anführen, wo nach Inaugenſcheinnahme des in der oberen Alſter Ertrunkenen durch den Ratschirurgus, der feſtſtellen mußte, ob die Leiche nicht Spuren einer Verwundung aufwies, der Hamburger Senat die Erlaubnis zur Beerdigung des Verſtorbenen in Hamburg oder auf holſteiniſchem Gebiet erteilte. Auch die Leichenregiſter der Eppendorfer Kirche weiſen zahlreiche Beerdigungen von in der Alſter tot gefundenen Perſonen auf; es fehlen jedoch Angaben, wo die Leichen angetrieben waren. Die oben mitgeteilten Fälle tun zur Genüge dar, daß Hamburg im 17. und 18. Jahrhundert die gerichtliche Totenſchau auf der oberen Alſter ausgeübt hat, ohne darin einem Widerſpruch ſeitens des Domkapitels oder der holſteiniſchen Landesherrſchaft zu begegnen, obgleich es ſich in der Mehrzahl der Fälle, in denen Hamburg das Gaſſenrecht übte, erſichtlich um holſteiniſche Untertanen handelte.

Im 19. Jahrhundert hat das Gaſſenrecht ſeine alte Bedeutung verloren.

Anmerkungen:

[1] Vgl. a) Ak. Kl. IV, Lit. A, Nr. 2a, Vol. 1a Faſz. 1 (Hbg. St. Ar.); b) Jrsb. Alſt. Ak. Nr. 9 (Hbg. St. u. Univ. Bibl.). — [2] ad 1b, Nr. 16. — [3] Aktenhinweis unter 1a; ad 1b, Nr. 21. — [4] ad 1b, Nr. 29. — [5] Abſchrift des Waldbuches — einer anſcheinend um 1650 amtlich verfaßten Nachricht über alle Zweige der Verwaltung der Waldherrſchaft, der auch die Alſter unterſtellt war —, S. 206 7 in der Ak. d. Hbg. St. Ar. Kl. IV, Lit. B, Nr. 1, Vol. 1b, Faſz. 1. — [6] Wld. prtk. 2 d. Wldhſch. 1743 bis 1758, S. 29, Hbg. St. Ar. — [7] ad 6, 3, 1758—1769, S. 357, Hbg. St. Ar. — [8] Sn. prtk. 1769, S. 105 u. 114, Hbg. St. Ar. — [9] Hgd. Dkſchr. uſw. S. 86/87.

8. Das obere und mittlere Alſtertal

Hierzu die Abbildungen 29—48

Im Gegenſatz zu der unterhalb Fuhlsbüttels belegenen Strecke des Alſtertals, die im Laufe der Jahrhunderte vielen ſehr eingreifenden Veränderungen bis zur völligen Umgeſtaltung unterworfen war, hat das mittlere und obere Alſtertal ſeine nach der letzten Vereiſung des Landes verbliebene Geſtalt und Eigenart trotz Vordringens der Großſtadtſiedlungen im allgemeinen beizubehalten vermocht. Zwar erfolgten auch hier ſchon frühzeitig ſtellenweiſe Eingriffe von Menſchenhand zum Bau von Wegen und von Mühlenbetrieben oder zur Schiffbarmachung des Fluſſes, wie auch zur Entwäſſerung benachbarter



Abb. 36. Weiden am Poppenbütteler Stau; vorn rechts Erdwinde zum Öffnen der Schleuse

Privatbesitz
Phot. C. Wurm-Reithmayer 1909

ſumpfiger Ländereien; aber ſie haben alle bei weitem nicht ſolche Umgeſtaltungen zur Folge gehabt, wie wir ſie bei Hamburg ſelbſt und bis Fuhlsbüttel aufwärts ſehen.

Der Lauf der Alſter hat je weiter nach oben um ſo mehr ſeine urſprüngliche reizvolle Abwechſlung noch behalten. Entſprungen in der Einſamkeit des Henſtedter Moores im Timhagener Brook, durcheilt das gleich von Anfang an kräftig rieſelnde Flüßchen ausgedehnte Moorſtrecken und Wieſengründe, die man von der auf dem nordſeitigen Höhenrücken entlang führenden Straße von Henſtedt nach Götzberg und Wakendorf bis unterhalb Naherfurt überblicken kann, wo hinter Äckern und Weiden Holzungen das Tal abzuſchließen ſcheinen. Auf ſeiner oberſten Strecke ſind zuſammenhängende Waldungen nicht mehr vorhanden; als letzte hat man vor Jahren das Henſtedter Moor abgeholzt, und nur noch gelegentlich ſitzengebliebene umfangreiche Stubben laſſen erkennen, daß dort einſt große Bäume gewachſen ſind.

Auch nur wenige, meiſt weit voneinander liegende menſchliche Behauſungen ſieht man im oberen Tal der Alſter; die einzige mehr zuſammengerückte Siedlung im Talgrunde erſtreckt ſich oberhalb Naherfurt; es ſind die einſam gelegenen Moorkaten längs des Weges nach Wakendorf (ſ. Abb. 29 S. 49).

Nach Durchſtrömung des langgeſtreckten moorigen Wieſentals durchbricht die von der aus dem Itzſtedter See herkommenden Rönne weſentlich verſtärkte Alſter eine feſte Mergelſchwelle. Bald darauf, bei Naherfurt, überſchreitet die Landſtraße nach Segeberg den Fluß auf gemauerter Brücke (ſ. Abſchn. 11).

Weiter unterhalb liegt an der Alſter das bis 1924 zu Jersbek gehörige, dann von den Alſterdorfer Anſtalten in Hamburg erworbene Gut Stegen, auf deſſen Gebiet nahe dem Mündungslauf der Alten Alſter der Raubritter Johann v. Hummersbüttel einſt in einer Waſſerburg hauſte, die 1348 von den holſteiniſchen Grafen und den Hanſeſtädten geſchleift worden iſt (ſ. Abſchn. 48).

Dicht beim Stegener Hof führt eine von Hamburg gebaute und unterhaltene Brücke über den Fluß, der nun eine holzreiche, reizvolle Landſchaft durchſtrömt. Bei Rethfurt bzw. Heidkrug treffen wir die oberſte Schleuſe. Bei Rade, Sandfelde und Wulksfelde befinden ſich drei weitere Schleuſen; ſie ſtammen alle aus dem 16. Jahrhundert.

Unterhalb Heidkrug kreuzt die Landſtraße nach Oldesloe die Alſter auf hoher gemauerter Bogenbrücke. Bei Heidkrug und Rethfurt beſtanden ehemals zwei Furten durch den Fluß, die zum Torffahren dienten. Zwiſchen Duvenſtedt und Wohldorf beginnt der Mittellauf der Alſter, die hier den ſich von Trittau über Siek und Hoisbüttel nach Tangſtedt hin ſchräge durch die Stormarnſche Ebene ziehenden, aus baltiſchem Sand und Geſchiebe beſtehenden Höhenrücken durchbricht. Wegen des oft ſteinigen und tonigen Grundes entſtand auf dieſer Strecke ein mehrfach gewundener Flußlauf. Hier haben in Vorzeiten viele Stauungen und große Durchbrüche ſtattgefunden; dabei wurden erhebliche Sandmaſſen des Ufers mit fortgeriſſen und zahlreiche Schluchten namentlich längs des linken Ufers erzeugt, das, teils mit Wald bewachſen, im Zuſammenhang mit dem dazwiſchen ſtufenförmig oder in unregelmäßigen Böſchungen bis hart an den Fluß tretenden hohen Gelände dem Auge des Wanderers reiche Abwechſlung bietet. Ein beſonders reizvoller Fußweg durchzieht dieſe zum Teil bewaldete Gegend; er beginnt öſtlich der Alſter jenſeits Rethfurt und verläuft über Rade und Wulksfelde bis Wohldorf.

Weiter oſtwärts bildet der Duvenſtedter Brook, der ſeine Gewäſſer ebenfalls der Alſter und der Aue zuſendet, die größte Sumpf-, Moor- und Buſchlandſchaft im ganzen Alſtergebiet (ſ. Abſchn. 46).

Von dem weiter flußabwärts die Alſter berührenden, ehemals ſehr ausgedehnten Wohldorfer Wald iſt nur noch eine ſich in mehrere Gehege gliedernde Hölzung geblieben, die jedoch ihrer ſchönen Buchenbeſtände wegen einen Glanzpunkt des Alſtertals darſtellt. Je mehr der Ruf der ehemals weniger bekannten landſchaftlichen Eigentümlichkeit und hohen Schönheit des mittleren Alſtertals wuchs, um ſo größer wurde die Zahl der Alſterfreunde, die ſich, zu Lande und zu Waſſer, dieſe anziehende Gegend als Wanderziel wählte.



Abb. 37. Weg längs der Alster unterhalb Poppenbüttel — Privatbesitz. Phot. H. Anthoni, Mai 1912



Abb. 38. Die Alſter unterhalb Poppenbüttel — Privatbeſitz. Phot. R. Henſchler, Mai 1913

An Stelle des ſeit etwa 70 Jahren ganz eingeſchlafenen Warenverkehrs hat ſich in den letzten Jahrzehnten auf dem lieblichen Fluſſe bis Wohldorf und auch noch weiter aufwärts ein lebhafter Luſtbootverkehr entwickelt.

Das von der Alſter beſpülte, neuerlich ſtark beſiedelte hamburgiſche Wohldorf iſt keine geſchloſſene Ortſchaft; ſeine Baulichkeiten liegen zerſtreut teils an Waldwegen, teils im Talgrunde der Alſter. Nahe der dort ſich in ſie ergießenden Aue ſteht, umgeben von einem ſtillen Waſſergraben, das Herrenhaus (ſ. Abſchn. 52).

Nördlich davon liegt der Wohldorfer Hof, ehemals eine Staatsdomäne; von dem ſich hier am Waldrand erhebenden Mauſoleum eines verſtorbenen Eigentümers des Hofes genießt man einen weiten Fernblick über den nördlich ſich erſtreckenden Duvenſtedter Brook bis an die Jersbeker Allee und Bargteheide.

Von der Wohldorfer Schleuſe führt eine Straße weſtwärts den Talhang hinauf in das hoch und frei gelegene Dorf Duvenſtedt. Ein an Ausblicken reicher Fußweg quert die Dorfſtraßen und mündet in die Landſtraße Poppenbüttel-Duvenſtedt. Von der Höhe des Wieſenhügels blickt man auf die Dächer und Baumkronen des Dorfes ſowie über das Alſtertal weit hinauf. Aus dem Grün der Hölzungen leuchtet das weiße Herrenhaus von Wulksfelde hervor. Von Norden nach Oſten ſchweift das Auge über die Wohldorfer Hölzungen und gewahrt in der Ferne mehr ſüdlich die waldreiche Landſchaft von Volksdorf und Ahrensburg ſowie den grünen Kopf des weithin ſichtbaren Schüberges bei Hoisbüttel. Mehr in der Nähe ragt aus den Bäumen der ſpitze Kirchturm von Bergſtedt heraus, die Wegemarke des ganzen mittleren Alſtertales (ſ. Abſchn. 58). Der tannenbewachſene Heiderücken im Südweſten verbirgt die nahen Hochmoore. Von hier erreicht man die Hünengräber des Wittmoors bei Glashütte,



Abb. 39. Blick alſteraufwärts oberhalb Wellingsbüttel Privatbeſitz. Phot. H. Anthoni, Mai 1912

wie auch nordweſtlich davon die Tangſtedter Tannen. Der Name Glashütte[1] erinnert an die dort gegen Ende des 18. Jahrhunderts ſeitens der Tangſtedter Gutsherrſchaft angeblich mit norwegiſchen Bläſern betriebene Glasbläſerei; als Heizſtoff diente der Torf aus dem nahen Moor. 1806, als die Franzoſenzeit begann, geriet der Glashüttenbetrieb ins Stocken, weil es an Bläſern mangelte, die auch nicht wieder herangezogen werden konnten. Als Spuren der einſtigen Glasbereitung finden ſich noch Schlacken und Glasreſte in der Umgebung der ehemaligen Hütte. Infolge des Baues der Landſtraße vom Ochſenzoll nach Heidkrug und Segeberg im Jahre 1839 iſt die Urbarmachung dieſer ehemaligen Heidegegend raſch fortgeſchritten; nur noch die Moore ſind in ihrem alten Zuſtand erhalten, ſoweit ſie nicht abgetorft und in Wieſen umgewandelt wurden.

Unterhalb Wohldorf liegen rechts der Alſter Trillup und links Rodenbek, zu dem man auf einem Fußſteig von den Wohldorfer Buchen gelangt; weiterhin kommt man zur bereits erwähnten Bergſtedter Kirche.

In Trillup war früher eine Töpferei und Ziegelei, letztere bekannt durch hellgelbe, in Hamburg dereinſt ſehr begehrte Steine. Rodenbek beſitzt eine bereits im 16. Jahrhundert vorhandene Waſſermühle. Im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts hat die mit dem Mühlengeweſe verbundene Gaſtwirtſchaft ſich zu einem vielbeſuchten Ausflugsort herausgebildet. Der Mühlenteich bei Rodenbek mit ſeinen hügeligen Waldinſelchen hat ſeine beſondere Schönheit; genußreich iſt es, hier im Boot unter den weit übers Waſſer ragenden Buchenäſten dahinzutreiben; trotz der geringen Größe der Teichfläche iſt der Blick von überraſchender Mannigfaltigkeit. Ein Waldweg führt von hier talabwärts nach Mellenburg.

Von Rodenbek an iſt das Ufer bald hügelig und mit Buſch beſtanden, bald grenzen Wieſen an den Fluß, an deſſen linkem Ufer der Saſelbek kurz vor ſeiner Mündung die ebenfalls maleriſch gelegene, zu Bergſtedt gehörende Alte Mühle[2] treibt. Zur Zeit des Dreißigjährigen Krieges befand ſich



Abb. 40. Die Alſter beim Wellingsbütteler Holz — Privatbeſitz. Phot. H. Anthoni, Mai 1912

dort eine Loh- und Pulvermühle[3]; ſpäterhin lag die Waſſermühle während mehrerer Jahrzehnte wüſt ohne einen Beſitzer; ſelbſt auf öffentliche Bekanntmachung meldete ſich niemand als Eigentümer. Darauf wurde die Mühle 1689 ſeitens des Amtmannes zu Trittau an Peter Tecklenburg überlaſſen, der daſelbſt eine Braſilholz- und Beutelmühle (in der man die Kleie vom Mehl ſonderte[4]) zu bauen verpflichtet wurde, für Zwangsgäſte benachbarter Mühlen aber nicht mahlen durfte.

Erſt 1695 ward auf ſein Bitten verfügt, daß die Einwohner der fünf Dörfer Bramfeld, Steilshop, Alſterdorf, Meiendorf und Oldenfelde bei ihm künftig mahlen laſſen ſollten. Hierfür wurde Tecklenburg jedoch auferlegt, ſtatt der bisherigen 20 Speziestaler nunmehr jährlich 100 Reichstaler Kurant als Abgabe zu zahlen. 1732 kam die Mühle in Zwangsverkauf an den Müller Framhein, der 1735 das Mißgeſchick hatte, daß ihm durch eine große Waſſerſtürzung das Wohn- und Mühlengebäude völlig weggeriſſen wurde, das er darauf mit Staatshilfe wieder aufbaute. 1750 heiratete ſeine Tochter den Müller Timmermann, dem dann der ganze Beſitz übertragen wurde, welcher bis heute bei der Familie verblieb. Der Mühlenzwang für obige fünf Dörfer wurde 1865 aufgehoben.

Weiter abwärts gelangt man nach Mellenburg (ſ. Abſchn. 32), dem ſchönſten Punkte, man darf ſagen, der Perle des ganzen Alſterufers. Hier macht der Fluß ſeine größte Biegung und bildet eine ausgedehnte Halbinſel, an deren ſchmalſter und höchſter Stelle in alten Zeiten eine Burg gelegen haben ſoll, über die Geſchichtliches ſich nicht gefunden hat.

Gegenüber Mellenburg, am rechten Alſterufer, liegt auf der Hochfläche nahe Poppenbüttel der alte Hof Treudelberg.

Diesſeits, an der linken Alſterſeite, erhebt ſich in hoher Lage über der Alſter, die weitgedehnte Fläche der Halbinſel beherrſchend, das zur Mellenburger Schleuſe gehörige beſcheidene Schleuſenhaus (ſ. Abſchn. 31), ein altes niederſächſiſches Bauernhaus, zugleich Wirtſchaft mit altmodiſcher Gaſtſtube.

Wegen der entzückenden, abgeſchiedenen Lage wird dieſer einſt ſtillfriedliche Ort jetzt von unzähligen Ausflüglern zu Fuß und zu Waſſer aufgeſucht. An günſtigen Sonn- und Feiertagen herrſcht hier auf der Alſter ein Sportbootverkehr von möwenſchwarmähnlicher Dichte, und an den aus reinem Sand beſtehenden Uferſtrecken entwickelt ſich ein lebhafter Bade- und Zeltlagerbetrieb.

Noch gegen Ende des 19. Jahrhunderts vermochte man auf einem Fußſteig durch Waldesſchatten faſt ſtändig in der Nähe des Alſterlaufs, teils auch unmittelbar an ihm entlang, vom ſüdlichen Ende des Wellingsbütteler Gehölzes bis nach Wohldorf zu wandern. Von dieſem anmutigen, einzigartigen Spazierweg ſind jedoch, ſeitdem der Talhang oberhalb und unterhalb Mellenburgs bis abwärts von Poppenbüttel zu Gartenhausbebauung verkauft wurde, die ſchönſten Strecken für die Öffentlichkeit geſperrt und die Spazierwege aufgehoben.

Nur noch auf dem bis zur Mellenburg beſonders viel befahrenen Fluſſe ſelbſt kann man den Zauber der dortigen Ufer vom Boot aus genießen, allerdings nicht gerade Sonn- und feſttags, wenn dort Tauſende Großſtädter ſich zu erholen ſuchen.

Eine weitere Beeinträchtigung der natürlichen Schönheit des mittleren Alſtertals, ſowohl für den Fußwanderer als auch für den Bootfahrer, drohte durch die ſeit Anfang der zwanziger Jahre begonnene Aufſtellung leichter Bretterbuden zum Aufbewahren von Kanugerätſchaften und zum zeitweiligen Aufenthalt ihrer Inhaber auf den ihnen ſeitens der Anlieger vermieteten offenen Alſterwieſen. Die erſten dieſer Holzhäuschen wurden ziemlich verſteckt an buſchigen Uferſtrecken errichtet, wo ſie nicht ſonderlich auffielen. Nachdem jedoch ganze Kolonien ſolcher buntfarbiger Buden dort entſtanden und ihre ſtarke Anhäufung[5] den eigenartigen Reiz der Alſterufer wie der Alſterwieſen zu zerſtören begann — abgeſehen von den Gefahren, die ſie mit ſich brachten —, ſchritten die Behörden gegen dieſe planloſe und willkürliche Bebauung innerhalb des Überſchwemmungsgebietes des Fluſſes ein: die Budenaufſtellung ward als nur zeitweilige Vergünſtigung auf einige ſicher gelegene Uferſtrecken unterhalb der Poppenbütteler Schleuſe beſchränkt, wo ſie den Naturgenuß der Alſterbeſucher nicht mehr weſentlich beeinträchtigt.



Abb. 41. Im Wellingsbütteler Gehölz Privatbeſitz. Phot. R. Henſchler, Auguſt 1912

Auch in der Aufschließung und Ansiedlung des mittleren Alstertals sind seit Jahren zahlreiche Mißgriffe zu beklagen. Die planlose Entwicklung des dortigen Anbaues ließ eine gesunde Baugesinnung zumeist vermissen. Die malerischen Talmulden der Alster, in denen ehemals der Naturfreund in stiller Beschaulichkeit die Fülle der Naturschönheit bewundernd zu genießen vermochte, der Wanderer nach arbeitsvollen Wochen Erholung fand, sind heute Wohngebiete geworden, durch die oft gerade die schönsten Punkte des Tals unzugänglich gemacht wurden. Auch an den jene Gegenden durchziehenden, einst verkehrsarmen, stillen Landstraßen reiht sich jetzt ein Haus ans andere; neben eiligen Personen- und Lastkraftwagen schnauben mächtige Autobusse staubwirbelnd daher, übelriechenden öligen Qualm hinterlassend, der Mensch und Tier belästigt.— Der „Kulturfortschritt" eroberte das liebliche mittlere Alstertal, das wegen seiner hohen landschaftlichen Schönheit schon viel früher der gewissenhaftesten landschaftlichen und baulichen Fürsorge bedurft hätte. Um dem bitter empfundenen Mangel eines einheitlichen Bebauungsplanes sowie eines umfassenden Baugesetzes für das Alstertal abzuhelfen, hat die preußische Regierung unter Hamburgs Mitarbeit 1928 eine weitschauende Planarbeit für das gesamte Gebiet begonnen, durch die der dortige Anbau von einer zentralen Stelle in städtebaulicher Hinsicht beeinflußt wird. Während somit für die dabei in Umgebung der Alster in Betracht kommenden Gemeinden ein *Alstertalbebauungsplan* im Werden begriffen ist, hat man zugleich für alle Interessenten jener Gegend eine kostenlose „Städtebauliche Beratung" eingerichtet, die für die Erhaltung des schönen Landschaftsbildes des mittleren Alstertals bei seiner Erschließung und Bebauung segensreich zu wirken beginnt. Es kann jedoch nicht geleugnet werden, daß alle zivilisatorischen Maßnahmen in Umgebung eines Flusses stets dazu beitragen, die dortige Natur und ihre Lebewelt dem Untergang zuzuführen.

Bislang ungestört geblieben von den Anzeichen der näher rückenden Großstadt ist der wundervolle Ausblick von der Brücke der oberen Poppenbütteler Schleuse flußaufwärts; er gehört immer noch zu dem Fesselndsten, was die Alstergegend zu bieten vermag. Nur der in das friedliche Staubecken hinabschauende graue Turm der künstlichen Burgruine im Hennebergschen Garten ist eine neuzeitliche, 1884 von Architekt Pieper auf einer künstlichen Anhöhe errichtete Schöpfung, die ihrem Wesen, ihrer Gestalt wie auch ihrem Gestein nach nicht recht in die Landschaft paßt. Die in den unteren Räumen des Burgbaues ehemals aufgestellten Andenken an den Dichter Lessing sind alle zerstreut.

Die Flußfahrt von diesem Staubecken alsteraufwärts bis Mellenburg gehört noch jetzt zu dem Schönsten und Friedvollsten, was Hamburgs abwechslungsreiche Umgebung an Naturreiz besitzt. Der mehrerwähnte Domherr Meyer beschreibt eine solche Bootsfahrt um 1800 wie folgt[6]:

> „Fast jeder Ruderschlag führt das auf klarem Wasser über Sand- und Kiesgrund gleitende Schifflein zu neuen anmutigen Bildern des sich vielfach windenden Flusses, an bewaldeten hügeligen Ufern und Viehweiden entlang. Mitunter scheint die Fahrt von Busch und Baum ganz geschlossen, aber durch eine kurze Wendung öffnet sich die Gegend dann wieder, und das Boot streicht unter überhängendem Laubdach weiter hinauf bis zur Mellenburger Schleuse."

Auf dieser Bootfahrt kommt man an dem auf dem rechten Alsterufer sich hinziehenden Park von Hohenbuchen vorbei, der ebenfalls seiner großen Schönheit wegen namentlich im 18. Jahrhundert gerühmt ward (s. Abschn. 60).

Der Ort Poppenbüttel liegt, wie Hohenbuchen, an der Westseite der Alster in langer Häuserreihe mit reichem Baumwuchs. Der Name des Ortes hat seinen Ursprung wahrscheinlich von einem Muttergottesbild, das in früherer Zeit dort stand, wo die alte Straße nach Oldesloe und Segeberg über die Alster führte.

Von dem Poppenbüttel ehemals umgebenden Eichenwald sind nur noch wenige prachtvolle Bäume erhalten.

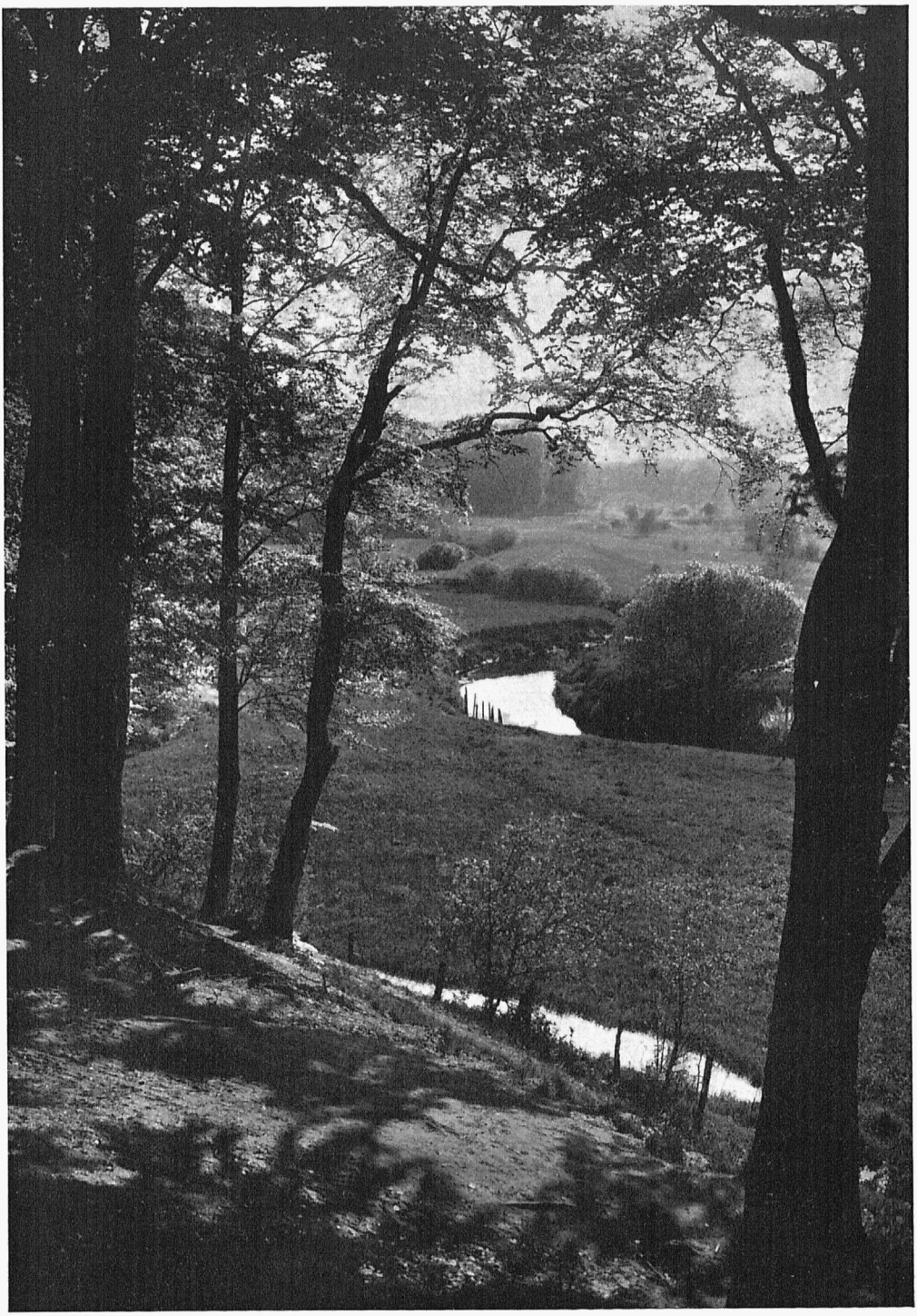


Abb. 42. Die Alster bei Wellingsbüttel — Privatbesitz. Phot. C. Wurm-Reithmayer 1917

Auf das Zwischenbecken der Poppenbütteler Schleuse schaut vom hohen linken (Saseler) Ufer seit 1923 der Gedenkstein für die im Krieg 1914—1918 Gefallenen herab.

Bald unterhalb dieser Schleuse zweigte links der Alster von der Landstraße nach Wellingsbüttel ehemals ein nach Klein-Borstel führender Fußsteig auf ein breites Kornfeld in Höhe des Talrandes ab, von dem man die aus waldigem Grunde hervorragenden roten Dächer Poppenbüttels überblickte, ein Bild von seltener Anmut und voll ländlichen Reizes. Diese Ackerfläche ist dann aber seitens der Alstertalgesellschaft, beginnend etwa 1910, mit Straßen durchzogen und einschließlich des aussichtsreichen hohen Talrandes mit Gartenhäusern bebaut worden.

Die Anlage der Poppenbüttel mit der Großstadt unmittelbar verbindenden, 1918 in Betrieb gelangten Alstertalbahn hat die ganze dortige Alstergegend dem beschleunigten Anbau erschlossen, aber den Reiz der Einsamkeit zerstört und ihre ländliche Eigenart geschädigt.

Die Alster hat von Poppenbüttel abwärts bis unterhalb Wellingsbüttels starkes Gefälle. Wo der erwähnte Steig durch die Wellingsbütteler Buchenwaldung am Fuße des steilen Ufers entlang führt, sieht man das Wasser rasch dahineilen und hört sein Rauschen. Diese Gegend mit ihren von alten Bäumen bewachsenen Schluchten und Hängen gehört ebenfalls zu den schönsten des abwechslungsreichen Alstertals. Aus dem Waldesdunkel streift der Blick über die leuchtend grünen Fluren jenseits des Flusses. Hier, nicht weit vom Randelschen Garten, werden seit etwa 20 Jahren während der warmen Jahreszeit regelmäßig feierliche Waldgottesdienste abgehalten.

Im Gehölz und Schloßpark wurde 1914 auf Anregung von Johann Vincent Wentzel durch den bekannten Biologen Staats v. Wacquant ein planmäßiger sachkundiger Vogelschutz eingerichtet. In zehnjähriger Arbeit hat er die Vogelwelt jener Waldungen zu beschützen und zu hegen verstanden, so daß sie sich stark vermehrte. Als dann schwere Zeiten hereinbrachen, verließ der Gelehrte 1924 die Gegend, und der eigentliche Vogelschutz blieb vorerst auf das Grundstück Tanneck beschränkt, bis er 1930 wieder für die ganze Holzung einem Vogelkenner und Vogelwart anvertraut worden ist.

Wellingsbüttel ist gleich Poppenbüttel ein langgestreckter Ort, in dessen Mitte der „Hof", ehemals ein Kanzleigut, liegt. Hierzu gehört ein sich am Alsterufer hinziehender, die Fortsetzung des Wellingsbütteler Holzes bildender Park mit teils sehr schönen alten Bäumen nebst dem in den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts in damaligem Geschmack erneuerten Herrenhause. Die Gutsgebäude und Nebenbauten erstrecken sich an der ehemaligen Dorfstraße, die nach Anlegung der weiter südlich durchgeführten neuen Landstraße zum Gutsgebiet hinzugezogen worden ist. An ersterer stehen auch noch einige sehr dicke alte Eichen.

Von der Poppenbütteler Schleuse abwärts gab es bis Fuhlsbüttel noch im 19. Jahrhundert keinen festen Alsterübergang, wohl aber zwei Handfähren und etwa 450 m nordöstlich der Klein-Borsteler Grenze eine jetzt in Vergessenheit geratene Furt zwischen Wellingsbüttel und Hummelsbüttel. Erst um 1900 errichtete der Inhaber der Gaststätte „Alsterhöhe" in der Nähe der Hamburger Grenze einen hölzernen Steg über die Alster, der jedoch 1930 wegen Baufälligkeit gesperrt worden ist. Weiter oberhalb sind seit 1915 zur Aufschließung des Baugeländes der Alstertalgesellschaft drei steinerne Fahrbrücken über den Fluß entstanden.

Hummelsbüttel, von dem die einst bedeutende adelige, zu Anfang des 16. Jahrhunderts ausgestorbene Familie von Hummelsbüttel ihren Namen ableitete, war mit seinen stattlichen Bauerngehöften ehemals ein rein ländliches Dorf, ist jetzt aber auch bereits mit städtischen Gartenhäusern durchsetzt.

Von Hummelsbüttel gelangt man durch Gnadenberg, wo früher eine dänische Zollhebestelle war, auf einer breiten Landstraße mit Fernblick über das Alstertal nach Fuhlsbüttel. Unten, teils an der Alster, führt ein jetzt weniger benutzter Weg von Fuhlsbüttel nach Poppenbüttel.



Abb. 43. Der Steg über die Alſter an der Klein-Borſtel—Wellingsbütteler Grenze

Denkmalarchiv
Phot. A. Bruhn 1909

Die eigentliche Landſtraße auf dem linken Alſterufer zieht ſich oben durch Klein-Borſtel nach Wellingsbüttel aufwärts.

Erſt 1856 hat man die dortigen, bis zur Wellingsbütteler Grenze ſich erſtreckenden Heideflächen in Kultur genommen. Für den geradlinigen Ausbau der Wellingsbütteler Landſtraße, die ſich ehemals als ungeregelter Sandweg zur Alſter ſenkte und nachher wieder anſtieg, traten die Anlieger insgeſamt 15500 qm Ackerboden ab und erhielten 41000 qm Sand- und Heideflächen wieder, die bald begehrte Baupläße geworden ſind. Der begradigte, früher ſehr ſandige Weg iſt 1890—1894 gepflaſtert worden.

Vom hohen Uferrand des Tales kann man auch hier, ſoweit die Bebauung es noch zuläßt, das Gelände weithin überſehen; in Fuhlsbüttel und Klein-Borſtel ſchauen freundliche Gartenhäuſer ins Alſtertal hinab, und unten gleitet der Fluß wie ein Silberſtreifen durch grüne Fluren. Zwiſchen der nordſeitigen Bebauung der Wellingsbütteler Landſtraße tritt an wenigen Stellen noch der ſteile, heidebewachſene alte Uferhang hervor. Im Grunde des Tals iſt auf der Hummelsbütteler Seite ein ausgedehnter Fiſchteich angelegt worden, über den hinweg man weiter jenſeits die Baumreihen der Fuhlsbüttel durchziehenden Hummelsbütteler Landſtraße erblickt. Das weiter alſterabwärts gelegene, am Ende des 13. Jahrhunderts der Familie v. Berge gehörende Dorf Fuhlsbüttel war ehemals ſehr waldreich.

Die in Fuhlsbüttel von der Alſter getriebene Kornmühle iſt ſehr alt, ebenſo die dabei befindliche Schiffahrtsſchleuſe.

Ihre Hauptanziehung entwickelte die Alſterlandſchaft aber ſeit jeher weiter aufwärts, hauptſächlich von Wellingsbüttel bis Wohldorf. Der köſtliche Reiz und die große Anmut des bis 1914 von keiner Eiſenbahn durchquerten, weit ab von den großen Verkehrsſtraßen liegenden und ehemals wenig beſuchten mittleren Alſtertals beruht in der reichen Abwechſlung von Wieſe, Feld, Wald und dörflicher Siedlung. Dort durchzieht die Alſter trotz der vordringenden Bebauung noch in manchen Windungen ruhiges Weide- und Ackerland von wechſelnder Breite, belebt durch Gebüſch und einzelne Bäume, eingeſchloſſen zu beiden Seiten von teils bewaldeten Geeſtabhängen. Dieſer eigenartigen Schönheit wegen wurden

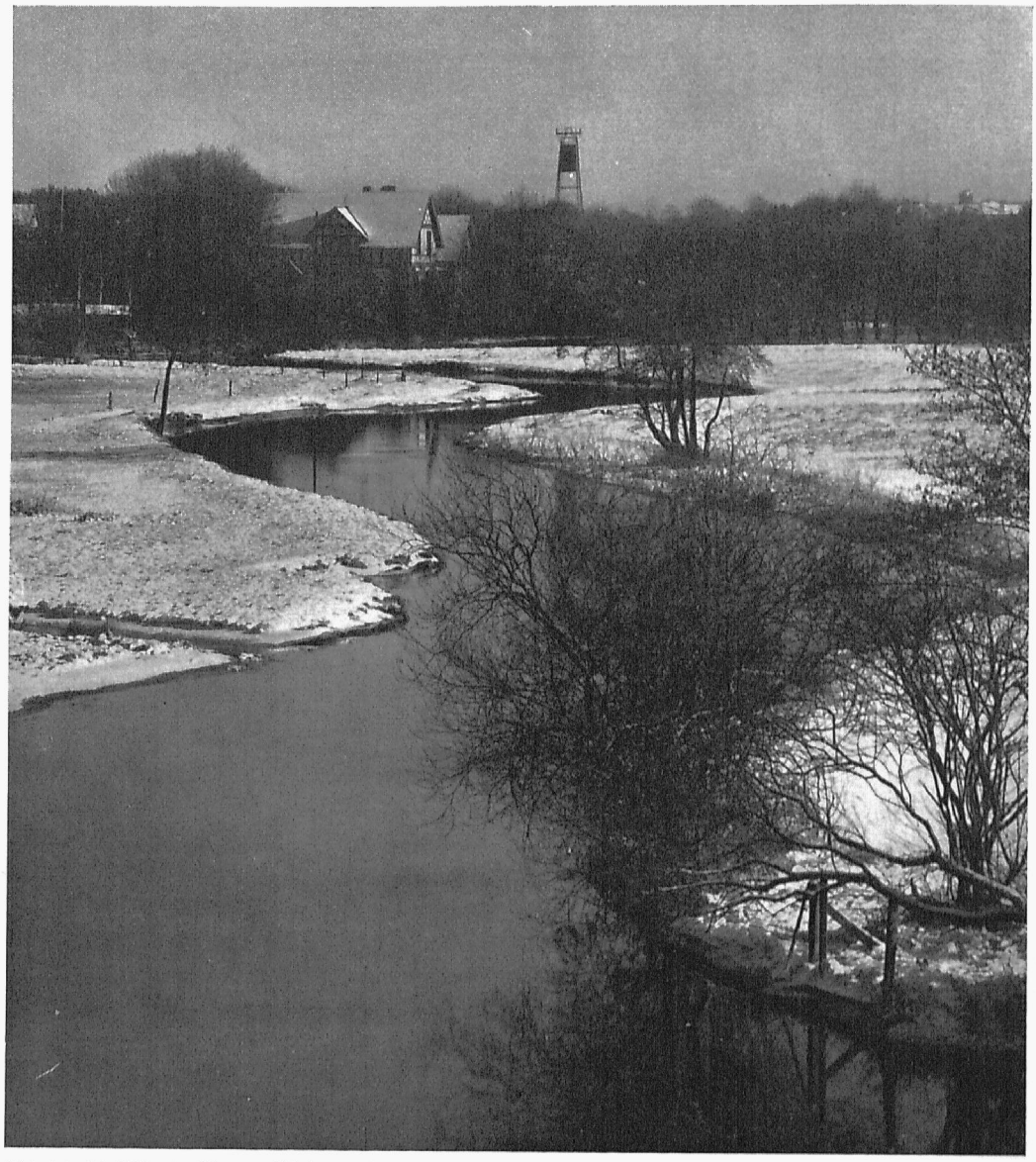


Abb. 44. Die Alster im Winter. Blick vom Brombeerweg aufwärts nach der Hummelsbütteler Grenze

Privatbesitz
Phot. C. Wurm-Reithmayer 1917

die Talstrecken auch zeitweilig von hamburgischen Malern bevorzugt. Wellingsbüttel, Poppenbüttel und Wohldorf bieten auch jetzt noch Landschaftsbilder von gewinnender Lieblichkeit. Die Waldeinsamkeit, die in der blauen Ferne verfließenden Linien der hügeligen Felder mit ihren Knicks, einzelne baumumstandene Höfe mit ihren Hecken lassen uns den sanften Liebreiz der heimatlichen Natur hier an der Alster besonders fühlen. Auch das niedersächsische Bauernhaus in seiner ehrwürdigen Schlichtheit findet man hier noch hin und wieder.

Möchte das heranwachsende Geschlecht es besser verstehen als seine Väter, die Schönheit der Alstertallandschaft vor weiterer Antastung zu beschützen, damit auch die Nachkommen sich ihrer Lieblichkeit erfreuen und sie genießen können.

Man sollte nie vergessen, daß die urwüchsige Schönheit der Natur, wenn einmal verloren, das einzige ist, was wir Menschen nicht wiederherzustellen vermögen, da all unser fortschrittliches Schaffen es dem natürlichen Geschehen nicht gleichtun kann.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Jhrb. Av. 1911. — [2] ad 1, 1910. — [3] M. V. Hbg. G., XI, S. 173. — [4] Ökonomische Enzyklopädie, von Dr. Johann Georg Krünitz, 1783, IV, S. 357. — [5] In den Hbg. Nachr. vom 18. Februar 1927 (Kl. Ausgabe) ist von einer „Verschandelung des Alstertals durch eine förmliche Bretterbudenpest" die Rede. — [6] Meyer, Sk. usw., II, 1802, Heft 4, S. 93.

9. Die Alster von Fuhlsbüttel bis zur Außen-Alster, der Streek

Hierzu die Abbildungen 49—60

Unterhalb der Fuhlsbütteler Schleuse hat in unseren Tagen das Alstertal bereits ganz städtische Eigenart angenommen. Noch bis gegen 1914 durchzog die hier Streek geheißene Alster, die bis Winterhude ein Gefälle von 1,7 m (+ 8,30 m bis + 6,60 m) aufwies, in ursprünglichen, oft weitgezogenen abfallenden Windungen bis Winterhude-Eppendorf ein sehr breites Wiesental.

Bereits Ende der siebenziger Jahre des 19. Jahrhunderts sandte Hamburg als Fühler die Korrektionsanstalt, das Zentralgefängnis und den Zentralfriedhof in diesem Tal bis nach Ohlsdorf und Fuhlsbüttel hinauf; auch das seit 1890 aus den Baumgruppen am linken Flußufer emporragende Krematorium war ein solcher Vorbote der Großstadt.

Die Strömung der ungeregelten Alster wurde in der Nähe der Winterhuder Brücke schwächer, wo noch um die Jahrhundertwende die letzten Ausläufer der eigentlich städtischen Bebauung endeten. Zur weiteren Fortbewegung eines bei Fuhlsbüttel mit der Strömung abgelassenen Bootes mußte man hier, bis wohin der Stau der Alsterbecken reichte, zum Ruder greifen.

Das Wiesental des Streeks war in seinem natürlichen Zustande nicht besiedelbar, weil es bei Schneeschmelze und starken Regengüssen vom Hochwasser des anschwellenden Stromes weithin überschwemmt ward (s. Abb. 57 S. 87).

Begrenzt war dieses im Mittel etwa 1 km breite Tal westlich von der Alsterkrugchaussee und dem Maienweg, östlich von der Alsterdorfer Straße. Auf seiner ganzen Länge wurde es ehemals nur von dem 1835 angelegten Alsterdorfer Damm und einem 1882 entstandenen schmalen Zugang zur Korrektionsanstalt durchquert.

Zur Erschließung dieser Gegend für Einzelhausbebauung und zur Schiffbarmachung des alten windungsreichen Alsterlaufes für gewerbliche Zwecke mußte eine Kanalisierung geschaffen werden, mittels der man den Wasserstand der Alsterbecken von + 6,60 m in einem in klaren, sanft geschwungenen Linien gefaßten Lauf bis Fuhlsbüttel durchführte und dort unterhalb der alten eine neue Schleuse anlegte (s. Abb. 49 S. 78). Hierdurch sind die dortigen Wiesen- und Weideflächen mit ihren Baum- und Buschgruppen nach und nach verschwunden; die Gegend hat das romantische, naturwüchsige Gewand abgestreift und die vordem von Fuhlsbüttel abwärts geschlängelte Alster ihre Eigenart als Fluß eingebüßt. In etwa 4,8 km Länge, das ist in einem gegen den gewundenen Fluß um etwa 2,7 km gekürzten Lauf, durchzieht das Gebiet eine breite, schwach gebogene Schiffahrtstraße mit Ausbuchtungen und beckenartigen Erweiterungen, stets begleitet von Grünanlagen, belebt durch Terrassen, die man aus dem hochliegendem Uferrande gewonnen hat, durch Spielplätze, Buchten und von Mauerwerk gefaßten Landungsstellen[1]. Die den Kanal begleitenden schmäleren Nebenarme begünstigten es, die zahlreichen Baustellen so zu erschließen, daß sie von ihren Gärten aus Zusammenhang mit der Alster haben, wodurch

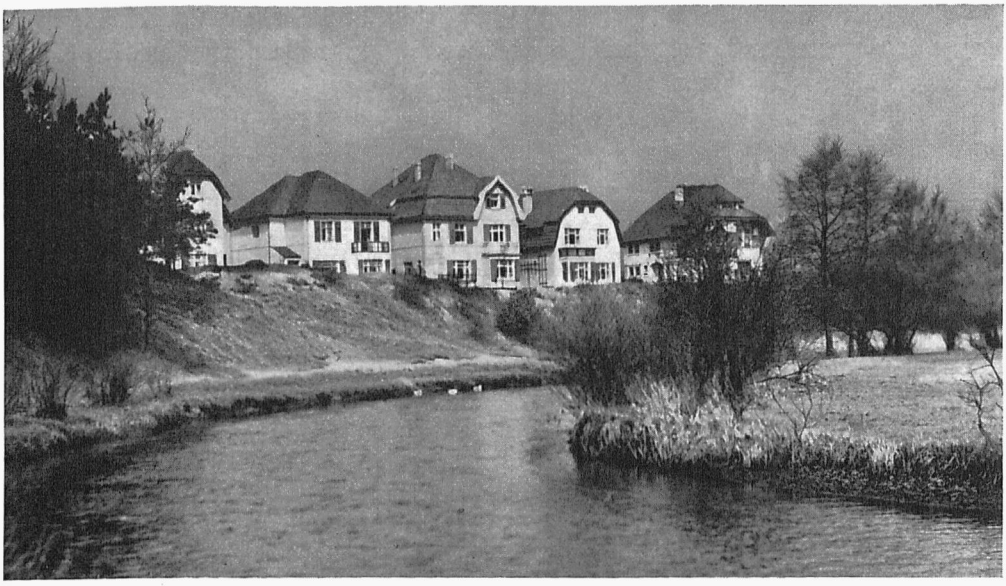


Abb. 45. Gartenhäuſer längs der Alſter beim Brombeerweg Privatbeſitz. Phot. C. Wurm-Reithmayer 1909

allen Anſiedlern Gelegenheit zur Bootfahrt gegeben iſt. Die Fertigſtellung dieſer ausſchließlich für Gartenhausſiedlung der ſich raſch nordwärts ausdehnenden Großſtadt beſtimmten Kanal- und Straßenanlagen ward 1913 begonnen, dann aber durch den 1914 ausgebrochenen Krieg ſehr verzögert. Die Arbeiten zogen ſich mehr als ein Jahrzehnt hin und kamen erſt 1926 zu einem gewiſſen Abſchluß. Bereits einige Jahre vorher begann daſelbſt eine lebhafte Bautätigkeit, die jetzt bis oberhalb des Alſterdorfer Dammes aufwärts vorgeſchritten iſt. 1926 ſind im Bereich der Alſterkanaliſierung bis Ohlsdorf hinauf mehrere Dampfbootſtege ausgeführt worden (ſ. Abſchn. 91), damit die an Sonn- und Feſttagen von den Dampfern bisher nach Winterhude-Eppendorf gebrachten Mengen erholungsbedürftiger Städter nunmehr weſentlich weiter alſteraufwärts an Land geſetzt werden können.

Vor hundert Jahren beſtanden die Ufergelände des gegen den jetzigen Zuſtand ungefähr halb ſo breiten Streeks bis Eppendorf hinauf beiderſeits noch aus ſumpfigen Viehweiden. Das Ufer der Außen-Alſter war ſeit 1779 auf der Winterhuder Seite nördlich vom Langen Zug bis an den Streek heran teils um 70 m zurückgegangen. Erſt um 1850 erfolgte ein Vergleich zur Regelung des Gebietes am Langen Zug und der Oſtſeite der Außen-Alſter. Das neue Ufer wurde gebildet von der in den ſiebenziger Jahren begonnenen und bis in die neunziger Jahre des 19. Jahrhunderts allmählich durchgeführten Straße Bellevue.

Die Winterhuder Wieſen und Weiden lagen ſo tief, daß ſie bis zur Herabſetzung des Alſterpaſſes nach dem Brande von 1842 im Winter regelmäßig, mitunter aber auch in der wärmeren Jahreszeit überſchwemmt wurden. Seit 1861 begann die Aufhöhung und Bebauung dieſes damals mit Kanälen und Straßenanlagen durchzogenen Geländes. Aber erſt in den neunziger Jahren gelangte die Regelung der Uferlinie der Außen-Alſter daſelbſt durch die ſtaatsſeitige Anlage der Straße Fernſicht nebſt der beiderſeits anſchließenden Brücken zum endgültigen Abſchluß.

Die Ausmündung des Streeks in die Außen-Alſter war nach Weſten hin buchtartig erweitert. In dieſe Bucht ſchob ſich an der Harveſtehuder Seite von Norden her bis nahe an die jetzige Krugkoppelbrücke eine etwa 280 m lange, ſich von 60 auf 30 m verſchmälernde, „Retort“ geheißene Landzunge hinein, die das etwa 60 m weite „Schiffloch“ von dem eigentlichen, nur 12 bis 15 m breiten Strom

trennte (ſ. Abb. 50 S. 79). Als man die für den Verkehr der Milchewer und Alſterkähne zwar genügende, aber für die Dampfſchiffe nicht hinreichend breite Alſter auf dieſer Strecke zufolge Verhandlung mit dem St.-Johannis-Kloſter[2] nach der Harveſtehuder Seite verbreiterte, wurde der Retort zu ſchmal und deshalb 1867 weggebaggert. Gleichzeitig ließ die Kloſterverwaltung an der Weſtſeite des Streeks aufwärts bis zur Mündung des Iſebecks ſteinerne Vorſetzen zum Schutz gegen die Wellen der Dampfer erbauen.

Am linksſeitigen Ufer des Streeks lag der Leinpfad, der zum Treideln der leeren, flachen Torf-, Holz- und Ziegelkähne ſtromaufwärts diente.

Eine Bootfahrt auf dieſem Teil des Streeks wird folgendermaßen geſchildert[3]: Geſellſchaften oder Familien, die in den vierziger und fünfziger Jahren mittels Ruderbooten von der Außen-Alſter her nach dem Andreasbrunnen oder nach Winterhude wollten, wurden von dem Fährknecht nur bis zum Beginn des Streeks gerudert. Dann ſtellte er in die mittlere Sitzbank einen etwa zwei Meter hohen Maſt, an dem ſich oben ein eiſerner Ring befand, in dem das eine Ende eines längeren Taues befeſtigt wurde; mit dem anderen Ende ſprang der Fährknecht auf das Ufer und zog, das Tau über die Schulter ſpannend, das Boot mit ſeinen Inſaſſen munteren Schrittes auf dem Leinpfad den Streek aufwärts; denn das war dem Fährknecht eine angenehme Abwechſlung für das mühſame Rudern in dem ſchwerfälligen Fahrzeug, insbeſondere, wenn im Streek Strom herrſchte. Brücken über die Alſter gab es bis zur Eppendorfer Kirche damals nicht, ebenſowenig Dampfſchiffe. Etwa entgegenkommende, ebenfalls vom Land aus gezogene Boote oder Kähne, die man auf der ſich durch die weitgedehnten flachen Wieſen ſchlängelnden Alſter meiſt ſchon von weither ſehen konnte, wurden ohne Schwierigkeiten paſſiert.

Die Umgebung des Streeks bzw. die ihn von der Außen-Alſter her beiderſeits ſäumende Flußmarſch war eintönig. 1828 wird berichtet[4], daß der Charakter des Alſterufers hier oben ſanfte Ruhe, bis an



Abb. 46. Blick von der Triſt alſteraufwärts auf die Hochbahnbrücke zwiſchen Fuhlsbüttel und Klein-Borſtel

Privatbeſitz
Phot. R. Henſchler, Mai 1915



Abb. 47. Blick von der Trift alsterabwärts nach dem Alsterpark in Fuhlsbüttel — Privatbesitz, Phot. R. Henschler, Mai 1915

das Wehmütige streifend, sei; nur an Sonntagen wäre die Zahl der auf dem Fluß dahingleitenden Fahrzeuge etwas größer.

Wenn die Alster zur Winterzeit hoch war, bildete sie zwischen Eppendorf und Winterhude in der Gegend des Langen Steges (das ist die ostseitige Umgebung der Winterhuder Brücke) eine weitgedehnte Wasserebene, die bei hell darüber strahlendem Sonnenschein noch in der Ferne weit stromauf glänzend zwischen den Baumgruppen und Gehöften hindurchblinkte[5] (s. Abb. 57 S. 87).

Die unterhalb der Mündung des Isebeck-Kanals jetzt vorhandene Streekbrücke ließ der Großgrundbesitzer Ad. Sierich zur besseren Verbindung seiner von ihm mittels Straßen- und Kanalanlagen aufgeschlossenen Winterhuder Ländereien mit der Stadt erbauen.

Zuerst hatte er hierfür die damals nördlich der Lombardsbrücke stehende vorläufige hölzerne Eisenbahnbrücke[6] in Aussicht genommen. Es kam aber nicht zu ihrer Wiederverwendung; sie wurde 1869 abgebrochen und die neue Streekbrücke seitens der Baudeputation mit steinernen Landfesten, hölzernem Brückendeckel und Klinkerfahrbahn 1869—1870 erbaut. Die sich auf 30000 Banko-Mark belaufenden Kosten trug Sierich, dessen Wunsch, das Äußere dieser Brücke der alten Lombardsbrücke ähnlich zu gestalten, Berücksichtigung fand. Beide Seiten der Alster bestanden dort damals noch aus Wiesenland. An der Ostseite führte unter der Brücke der obenerwähnte Leinpfad hindurch (s. Abschn. 38) für die noch bis über die sechziger Jahre des 19. Jahrhunderts hinaus aufwärts gezogenen Alsterkähne. Beim Neubau der Streekbrücke in Eisenbeton 1912—1913 fiel der seit Jahren überflüssig gewordene Leinpfad fort.

Ende der sechziger Jahre wurden auch die tiefliegenden Harvestehuder Alsterwiesen in Umgebung des Isebecks bis zu 2 m aufgehöht und die St. Benedikt- sowie die Oderfelder Straße angelegt. Gleich-

laufend mit der nunmehr geregelten Alster entstand die Heilwigstraße, die durch die St. Benedikt-Straße mit der eben erwähnten, nördlich liegenden Streekbrücke verbunden wurde. Die ganze Harvestehuder Gegend ist bald darauf mit vornehmen Gartenhäusern bebaut worden. Dann drang die städtebauliche Entwicklung über den Isebeck-Kanal hinweg nach Eppendorf vor, wo das sich längs des Alsterstreeks hinziehende niedrige Weiden- und Wiesengelände der Looge gegen die Jahrhundertwende aufgehöht, mit Straßen durchzogen und binnen wenigen Jahren ebenfalls meistens durch Einzelhäuser besetzt ward. Über die Mündung des Isebeck-Kanals hinwegführend, entstand in Verlängerung der Heilwigstraße eine zunächst hölzerne, 1926 in Eisenbeton ausgeführte Brücke, und die genannte Straße wurde darüber hin bis zur Eppendorfer Kirche fortgeführt.

Auch auf der Winterhuder Seite nahm die mächtig nach Norden drängende Großstadt in den neunziger Jahren die oberhalb der Maria-Louisen-Straße sich längs der Alster erstreckenden, nun auch aufgehöhten Ländereien bis zur Hudtwalckerstraße ein, während der Streek bis zur Winterhuder Brücke in eine 30 m breite Wasserstraße verändert ward, auf der sich mit der Zunahme der Bebauung seiner Umgebung der Dampfschiffahrtsbetrieb hob und über die auch der landfeste großstädtische Verkehr seine Gleise hinwegzog. Sowohl die Streekbrücke als auch die Winterhuder Brücke (s. Abschn. 66) wurden von Straßenbahnen befahren, und im 20. Jahrhundert überquerte die Hochbahn den Streek mit zwei weitgeschwungenen eisernen Bogenbrücken für ihren neuzeitlichen Schnellbetrieb.

Unterhalb davon war 1910 zwischen der Goerneſtraße im Westen und der Clärchenstraße im Osten eine vierte Straßenbrücke in Eisenbeton entstanden.

Oberhalb der Winterhuder Brücke blieben die alten Zustände noch teilweise bestehen; bis zum Alsterkrug besaß der Streek vor seiner Kanalisierung keine Brücke, sondern nur aus alter Zeit stammende Furten. Die nächste lag ehemals oberhalb der Eppendorfer Mühle[7] bzw. der Mündung des Tarpenbecks, die von Fuhrwerken benutzt wurde, die nach der Mühle oder nach Altona wollten bzw. daher kamen. Von der Winterhuder Seite war die Furt mittels des Lattenkamps zugänglich; sie kam nach dem Bau der Winterhuder Brücke in Vergessenheit; aber die Stelle dieser Furt, wo noch zu Beginn des 20. Jahrhunderts eine von der Eppendorfer Seite bei der Keksfabrik zu erreichende Kahnfähre bestand, bildete noch viele Jahre ein Hindernis für die stromaufwärts getreidelten Alsterkähne.



Abb. 48. Die Alster oberhalb des Fuhlsbütteler Mühlenteichs, beim Alsterpark Denkmalarchiv. Phot. A. Bruhn 1909

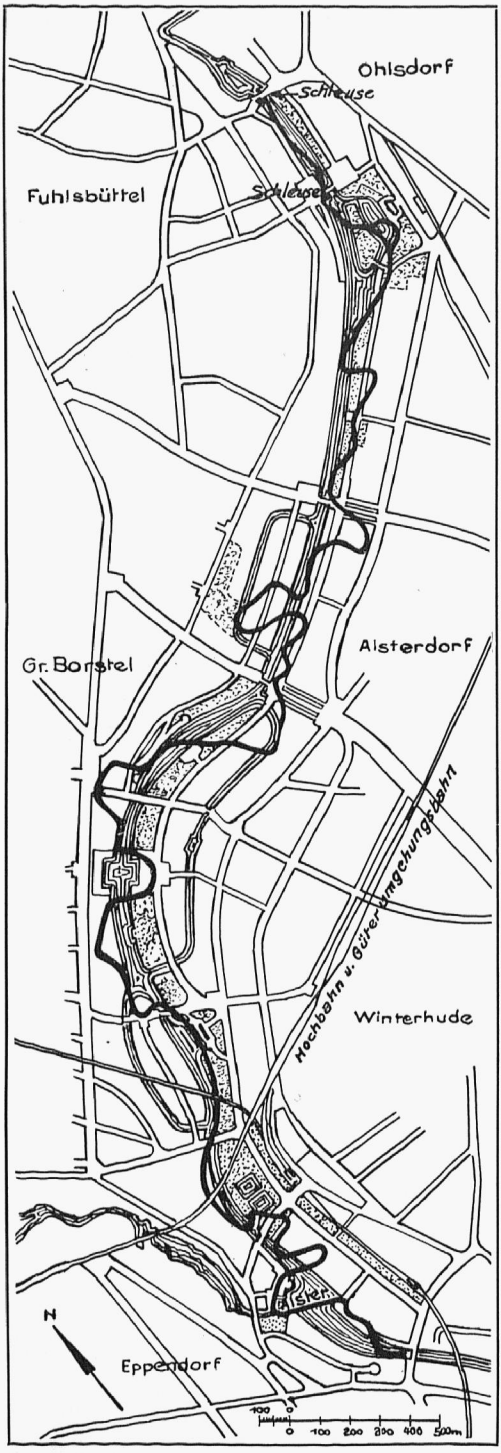


Abb. 49. Die Kanaliſierung des Alſterſtreeks von der Eppendorf-Winterhuder Brücke bis zur Fuhlsbütteler Schleuſe

In der Luftlinie gemeſſen, etwa 1 km weiter aufwärts, gab es noch eine, jedoch wenig benutzte Furt durch den Streek, die von der Winterhuder Seite mittels des bei der Herſtellung der Kanaliſierung verſchwundenen Feldweges Nr. 30 erreichbar war.

Noch weiter ſtromaufwärts, wo der Fluß ſich der Alſterkrugchauſſee näherte, verurſachten zwei Biegungen oberhalb und unterhalb der ehemaligen Gerberei bzw. bei der jetzigen Reichstagsbrücke und etwa 300 m nördlich davon ſtarke Wirbel; die dadurch dort erzeugten Vertiefungen hießen im Volksmunde „Drehkulen“ und wurden wegen ihrer Gefährlichkeit von Badenden ſorgfältig gemieden. Auch weiter ſtromaufwärts gab es ehemals noch mehrere ſolcher Wirbelſtellen, die aber nicht ſo ſtark und tief waren. Die nächſte, bei niedrigem Waſſerſtand von den Frachtwagen zwiſchen Bergedorf, Wandsbek und Kiel einſt viel benutzte Furt befand ſich gegenüber dem Alſterkrug. Bei hoher Alſter ging die Heerſtraße über Fuhlsbüttel. Der alte, vom Borſteler Bogen herkommende Weg[8] nach Alſterdorf zog ſich auf der Oſtſeite ein Stück längs der Alſter, nördlich des ſpäteren Alſterdorfer Dammes, und mündete dann in die alte Straße nach Ohlsdorf. 1834, als die Chauſſee nach Ochſenzoll gebaut werden ſollte, errichtete man gegenüber dem Alſterkrug eine hölzerne Fahrbrücke über die Alſter und ſchüttete einen geradlinigen Damm nach Alſterdorf mit zwei Flutbrücken zum Durchlaß des Winterhochwaſſers. 1865/1866 wurden alle drei Brücken erneuert. Die 1887 nochmals in Holz neugebaute Alſterkrugbrücke iſt 1915 durch die weiter öſtlich liegende große Eiſenbetonbrücke erſetzt worden. Das dem Alſterkrug benachbarte, erſt um 1803 an Hamburg gelangte Alſterdorf iſt, wie die nahen Urnenfelder auf Fuhlsbütteler und Ohlsdorfer Gebiet vermuten laſſen, wahrſcheinlich eine ſehr alte Siedlungsſtätte.

Außer der erwähnten Furt beim Alſterkrug befand ſich nördlich von Alſterdorf noch eine Durchfahrt durch den Fluß in der Gegend des nachmaligen St. Nicolai-Stiftes, wo die Alſter nahe an die Straße herantrat, ungefähr da, wo jetzt die Sengelmannſtraße einmündet. Infolge der ſtarken Biegung hatte der Fluß hier ebenfalls eine Drehkule gewühlt.

Nördlich von Alsterdorf grenzt Ohlsdorf an die Alster; es war einst stark bewaldet; jetzt finden sich dort nur wenige, meist aus der Mitte des 19. Jahrhunderts stammende Eichen nahe der Alster; sie stehen auf dem Gebiet des ehemaligen Staatspachtgutes II, wo bis zur Durchführung der Alsterkanalisierung ein 1882 gebauter hölzerner Steg in der Gegend der Alsterdorfer Anstalten über den Fluß und mittels Dammes durch die tiefliegenden Ländereien zur Korrektionsanstalt führte (s. Abb. 6 S. 17).

Wenn der Streek auf seinem vielgeschlängelten Lauf durch Wiesen und Weiden auch keine bedeutenden landschaftlichen Schönheiten aufzuweisen hatte, so war die Gegend doch voll eigentümlicher bescheidener Besonderheiten, die dem Naturfreund manchen Genuß boten.

Die sich nunmehr beiderseits der kanalisierten Alster bis Ohlsdorf hinauf erstreckenden abwechslungsreichen Grünanlagen werden aber im Zusammenhang mit den dort emporwachsenden Wohnvierteln, von reichem Grün umgebenen Einfamilienhäusern, an dieser neuen Wasserstraße ebenso reizvolle Landschaftsbilder hervorrufen, wie die Ufer der Außen-Alster sie seit Jahren Einheimischen und Fremden zu jeder Jahreszeit bieten.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Fritz Schumacher: Groß-Hamburg-Streitfragen, Heft 4/5, Hamburgs Wohnungspolitik von 1818 bis 1919, S. 42, Verlag Friederichsen & Co., Hbg. 1919. — [2] Alt. St.-Johannis-Kloster-Verwaltung, Kl. VII, Lit. Qe, Nr. 4, Vol. 2, Fasz. 21 (Hbg. St. Ar.). — [3] Nach handschr. mitgeteilten Jugenderinnerungen des Dr. med. R. Ferber (Aug. 1909). — [4] Pastor Hübbe: Ansichten der Freien und Hansestadt, Hbg. 1828, II, S. 371. — [5] Aus den handschriftl. Tagebüchern von Wilh. Peter Melhop, 1833, II, S. 28. — [6] Alt.: Kl. VII, Lit. Fd, Nr. 5, Vol. 19 (Hbg. St. Ar.). — [7] Wltm. Btrg. usw. S. 195 f. Eine Karte des Eppendorfer Mühlenteiches (Nr. 280, Hbg. St. Ar.) von Artillerieleutnant Olbers, gezeichnet den 24. September 1776, zeigt die Furt ungefähr der Mitte des Mühlenteiches gegenüber; sie war durch den Lattenkamp zu erreichen. Die Karte des Eppendorfer Moores oder der Freiheit hinter der Mühle (Nr. 374e, Hbg. St. Ar.), von P. G. Heinrich gezeichnet im Mai 1810, zeigt die „Durchfahrt" etwas nördlich der Notschleuse, bei der „Uberfall" steht. Die Kieler Landstraße führte durch den Abfluß der Notschleuse. — [8] Alsterkarte von 1723 des Mühlen- und Mattenins p. Samuel Gottlob Zimmermann (Hbg. St. Ar.).

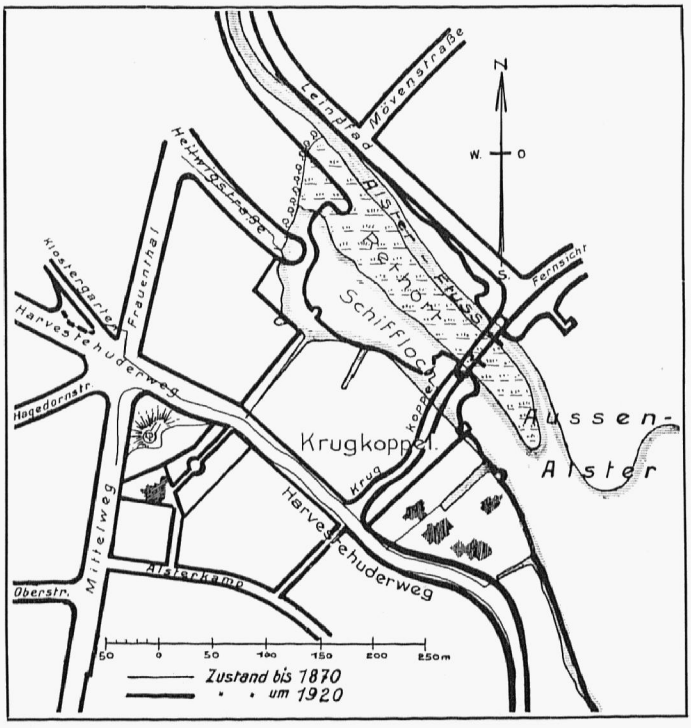


Abb. 50. Die Gegend der Alster bei der Krugkoppel von etwa 1790 bis 1870 und um 1920

10. Das Alſtertal bei Hamburg ſelbſt[1]

Hierzu die Abbildungen 61—62

Während faſt alles, was wir um uns ſehen, einmal klein und unbedeutend geweſen iſt und erſt mit der Zeit ſich zu ſeiner jetzigen Größe entwickelt hat, wie insbeſondere die Stadt Hamburg, iſt es bei der Alſter umgekehrt; ſie war in unſerer Gegend in grauen Vorzeiten ein mächtiger Strom, der nach und nach immer ſchwächer ward, bis nur noch das Rinnſal der Alſter übrigblieb. Hier ergoſſen ſich, hauptſächlich von Norden her, die Schmelzwäſſer der Eiszeiten, zu deren Mächtigkeit das ſpäter dort in der von erſteren gegrabenen flachen Talmulde dahinziehende Gewäſſer der Alſter im ſchärfſten Gegenſatz ſteht. Alle die vielen ſeitlichen Trockentäler des Haupttals ſind Überbleibſel verſiegter Nebenbäche der einſt in weit größerer Maſſe ſich dahinwälzenden Alſterfluten, die in der breiten Talmulde oberhalb des jetzigen Stadtkerns ſich ſtauten. Um zu dem Nordſeebuſen zu gelangen, in deſſen verſandetem Überbleibſel jetzt die Elbe fließt, mußte der Schmelzwaſſerſtrom den ſchmalen Geeſtrücken, der urſprünglich die flache Alſterniederung von der tieferen Elb- und Billniederung trennte, durchbrechen. Er ſpülte dort im jetzigen Stadtkern Hamburgs eine Rinne von 600 m Breite aus und bereitete durch dies Schmelzwaſſerausfalltor die landſchaftliche Geſtaltung der nachmaligen Alſterniederung vor. Der ſo entſtandene Alſterbuſen war nunmehr den Einwirkungen von Ebbe und Flut des Elbebuſens frei zugänglich und wurde einſchließlich ſeiner Seitentäler bis tief ins Land hinein in Zwiſchenräumen mit dem aus der Nordſee andrängenden Waſſer gefüllt.

Im Laufe der Zeit ward der große Buſen der Elbe wie auch der nach Norden davon abzweigende kleinere der Alſter allmählich mit Sinkſtoffen aufgehöht. Es entſtanden im Tal der uns hier allein angehenden Alſter Torfablagerungen und feuchte Wieſen, die durch die vom Waſſer fortgeſetzt abgeſchiedenen feſten Teilchen vergrößert und weiter aufgefüllt wurden. Dieſes nach und nach gebildete flache Wieſental durchſtrömte die Alſter in vielfach gewundenem Lauf, der ſich beſonders zur Ebbezeit in ähnlicher Weiſe kennzeichnete wie ihn der Fluß noch bis vor etwa zwei Jahrzehnten oberhalb Winterhude-Eppendorf innehatte.

Von der Bill- und Elbniederung iſt das Alſtertal im Oſten durch eine ſchmale Geeſtzunge getrennt, die im Norden von dem Tal des Eilbecks begrenzt wird. Im Weſten des Schmelzwaſſerſtromdurchbruches erſtreckt ſich die hohe Geeſt in zuſammenhängender breiter Fläche von der Elbe nordwärts bis zur Talſenkung des Iſebecks. Dieſes ſchneidet ſüdweſtlich tief in die Geeſtfläche ein, ſo daß ein beträchtlicher Teil Eimsbüttels und Eppendorfs noch in ſeiner weiter ſüdlich, in der Gegend des Stadtteils Rotherbaum ganz ſchmal werdenden Marſchfläche liegen.

Auf der anderen Seite der Alſter tritt die Geeſt weſentlich weiter zurück; am mittleren Teil der jetzigen Außen-Alſter iſt ſie nahezu $1\,^3/_4$ km vom weſtlichen Geeſtrand entfernt, und die Marſch ſchiebt ſich hier als breite, vom Eilbeck und Oſterbeck durchzogene Einbuchtung weit nach Oſten vor. Sie umfaßt die ganze ſpätere Uhlenhorſt, den nördlichen Teil Hohenfeldes (die Mundsburg) ſowie den weſtlichen Teil Barmbecks nebſt dem ſüdlichen Gebiet Winterhudes. Weiter ſtromaufwärts, zwiſchen Winterhude und Eppendorf, wurde der Alſterbuſen enger, erſtreckte ſich dann weſtlich ins Tarpenbecktal hinein und umſchloß öſtlich das Eppendorfer Moor nebſt Umgebung ſowie weiter nördlich die Gegend von Alſterdorf, um etwas weiter oberhalb bei Ohlsdorf zu enden[2] (ſ. Abb. 61 S. 91).

Das ganze hier betrachtete Gebiet war bewaldet und von unſeren Vorfahren bewohnt, wie die vielen Altertumsfunde im Entwäſſerungsbereich der Alſter beweiſen.

Übergänge fanden ſich an den ſchmalen Stellen dieſes Flußtals zwiſchen Eppendorf und Winterhude ſowie im jetzigen Stadtkern Hamburgs als bei Ebbe benutzbare Furten. An letzterer Stelle überſchreitet die von Oſten, aus dem Lauenburgiſchen, über die waſſerfreie Geeſthöhe von Bergedorf her



Abb. 51. Die Alster bei der Alsterkrugchaussee gegenüber dem Eppendorfer Moor

Privatbesitz
Phot. R. Heuschler, Mai 1912

kommende uralte Landstraße, zum Übergang die höchsten Stellen des Flußbettes benutzend, die Alster in gekrümmter Gestalt im Zuge der jetzigen Großen Johannisstraße, des Großen Burstahs sowie des Grases kellers und zieht am jenseitigen Geestrand aufwärts über Altona weiter nach Nordwesten (s. Abb. 22 S. 42).

Schon frühzeitig wird dieser wichtige Übergang durch ein an der Ostseite angelegtes Bollwerk oder einen Verhau militärisch geschützt worden sein. Die älteste Siedlung mag daselbst als Marktsiedlung längs der alten Heerstraße auf der Spitze der Geest erfolgt sein, nach Osten geschützt durch den von der Alsterniederung über die Höhe hinweg bis zur Elbmarsch aufgeworfenen Heidenwall. In einem Abstand von letzterem zweigte ein Nebenarm der Heerstraße in die südlich vorgelagerte Elbmarsch hinab; denn nicht der gesamte Verkehr benutzte die Straße auf der Geest, die wohl ziemlich steil zur Alsterfurt abfiel, sondern bevorzugte den bequemeren Weg abwärts längs des unteren Geestrandes, der in der heutigen Niedernstraße, dem Fischmarkt sowie weiter durch die Bäckerstraße verlief und vor der Übergangsstelle in die Große Johannisstraße einmündete; letztere hieß ehemals die Langebrückenstraße, weil der Weg des sumpfigen Bodens wegen mit Holz befestigt, das heißt gebrückt war (vielleicht als Knüppeldamm). Der Weg bildete, abgesehen von der eigentlichen Furt, eine Art Damm und ward von der gewöhnlichen Flut (jetzt + 5,10 m H. N.) noch nicht überschwemmt (s. Abb. 21 S. 40).

Etwa gegen das Ende des 12. Jahrhunderts wurde dieser Flußübergang wahrscheinlich bis zur Höhe der gewöhnlichen Sturmflut (jetzt + 7,10 m H. N.) aufgeschüttet und in ganzer Ausdehnung des Alstereinschnittes von der östlichen bis zur westlichen Geesthöhe als Staudamm durchgeführt, um das Wasser der Alster für die Anlage der Niedermühle dienstbar zu machen, die dort erbaut ward, wo jetzt das Gebäude der Sparcasse von 1827 steht (s. Abb. 23 S. 42).

An Stelle der Hauptfurt trat eine mit Stauschütten ausgerüstete Brücke über die Alster, die noch jetzt die Große Johannisstraße vom Großen Burstah scheidende Mühlenbrücke. Auch die anderen Durchflußstellen in dem Deich erhielten als Abschluß Schüttenwerke. Der Staudamm ermöglichte es

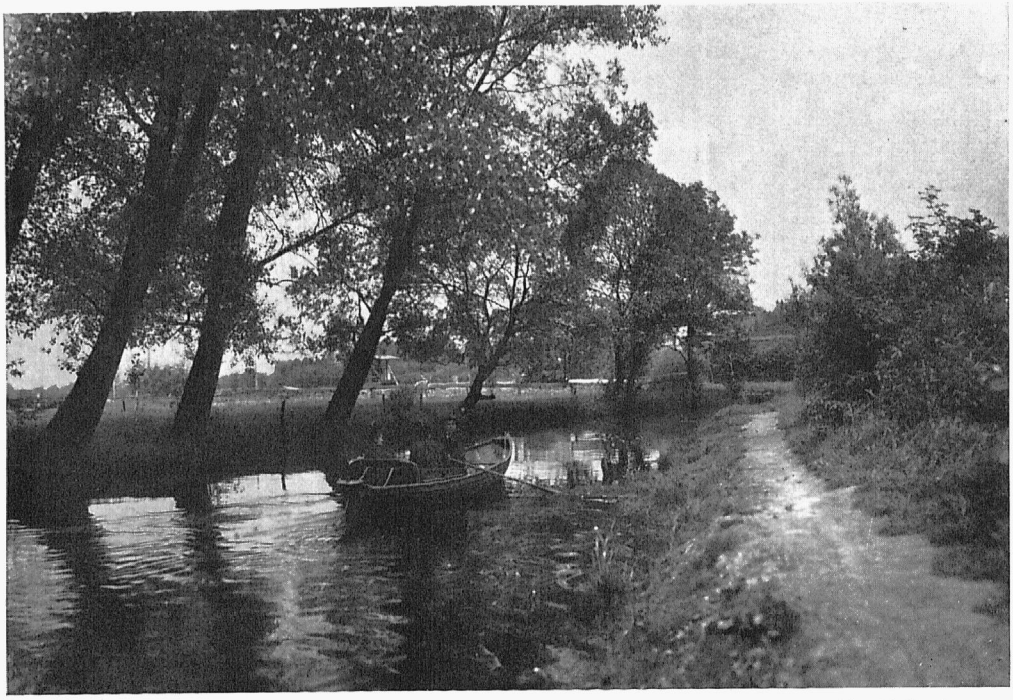


Abb. 52. Alsterpartie unterhalb Alsterkrug — Denkmalarchiv. Phot. A. Bruhn 1909

(s. Abb. 21), die Alster in Rücksicht auf die umliegenden Ackerflächen bis etwa + 6,5 m H.N. zu stauen. Der Stauspiegel reichte aber in der Regel nur bis + 6 m; bei gewöhnlichem Elbwasserstand konnte die Mühle dann stets mahlen. Durch die Abdeichung wurde ein großer Teil des Alstertals oberhalb der Stadt dauernd überschwemmt; Wiesen und Weiden wandelten sich in eine Wasserfläche, und die Eigenart des Tales änderte sich völlig. Das Wasserbecken reichte vom Staudamm beim Großen Burstah anfänglich wohl nur bis zu einer etwa von der Alten Rabenstraße hinüber nach dem Uhlenhorster Weg zu denkenden Linie, umfaßte im Süden aber auch die Gegend der Großen Bleichen, des Alten und Neuen Walles, des Rathausmarktes wie des Adolphsplatzes als zusammenhängende Wasserfläche. Im nördlichen Teil war sie jedoch schmäler als die jetzige Außen-Alster, weil der Wasserstand derzeit meistens niedriger gehalten wurde, als später der Fall war. Südwärts des Staudammes trennte der Hauptarm der Alster die Altstadt von der Neustadt, das heißt das auf der hohen Geestzunge liegende erzbischöfliche St. Petri-Kirchspiel und das in der Flußniederung auf dem Alsterwärder durch Wirad von Boizenburg erbaute gräfliche St. Nikolai-Kirchspiel. Von hier aus bildete sie in dem jetzigen Nikolaifleet[3], dem sogenannten Deep, den alleinigen Schiffahrtsweg der Alsterstadt zur Elbe.

Aber seit dieser ersten Stauung hat die Alster innerhalb wie außerhalb der Stadt noch viele Veränderungen erfahren.

Mutmaßlich um die zweite Hälfte des 13. Jahrhunderts folgte der ersten Stauung weiter oberhalb, in der Gegend des jetzigen Jungfernstiegs, die zweite, wo mittels Benutzung einer sich von Westen her vorstreckenden Halbinsel ein Damm für die Anlage der Obermühle geschüttet ward, die man zwischen Reesendammbrücke und Plan zu suchen hat. Dieser Oberdamm, der nach dem Obermühlenpächter Heine Reese auch Reesendamm hieß, wird bis auf + 7,10 m, das heißt 60 cm höher als die gewöhnliche Sturmflut der Elbe, angelegt worden sein und bildete damals die Nordgrenze des Stadtgebietes, in das die Alster nun bei der Obermühle strömte. Ihr Lauf war zu jener Zeit

innerhalb der Stadt aber ein anderer als jetzt, wie auch das Alsterbecken daselbst anders gestaltet war. Letzteres zerfiel durch den Reesendamm in die Kleine und Große Alster. Da man in letzterer den Wasserstand auf + 7, später bis + 7,5 m hielt, das ist etwa 1 m höher als der jetzige Stand, so wurde das Alstertal in erheblich größerer Ausdehnung überschwemmt als vordem; es kamen jetzt der größte Teil der Uhlenhorst, die niedrigen Wiesen von Hohenfelde, Barmbeck und Winterhude am Osterbeck sowie die Looge in Eppendorf nebst Umgebung unter Wasser (s. Abb. 24 S. 43). Durch die infolge Anlage der Obermühle nötig gewordene Herabsetzung der zulässigen Stauhöhe in der Kleinen Alster für die Niedermühle um etwa 60 cm wurde das Gelände vor der Stadtmauer zwischen Nieder- und Oberdamm wieder wasserfrei und gangbar für den Feind, mithin war eine bessere Befestigung notwendig. Dies begründete die gräfliche Schenkung des Wassers (Sumpfes) zwischen dem Marien-Magdalenenkloster und dem damals beim Rödingsmarkt liegenden Millerntor 1246 an die Stadt, worauf dann die Anlage eines Walles, des Mönkedammes, erfolgte. Außerdem rückten die Ufer der Kleinen Alster durch Zuwachsen des darin zeitweilig zum Stillstand kommenden Wassers allmählich zusammen. Auch hatten die Einwohner Hamburgs die Stadtseite dieses Wasserbeckens zur Beseitigung ihres Straßen- und Hausunrats benutzt, so daß hier im Osten eine Halbinsel entstanden war, auf der von Adolf IV. von Schauenburg bereits 1227 das Marien-Magdalenenkloster gegründet worden war. Nordöstlich davon, in der Gegend des jetzigen Rathauses, hat wahrscheinlich die 1139 zerstörte Alsterburg gelegen, an deren Stelle das erste Bollwerk zum Schutz der nahen Alsterfurt zu suchen sein wird. Dieser Platz diente dann teilweise zum Bau des St. Johannisklosters. Das benachbarte Marien-Magdalenenkloster erhielt gegen die Alster eine hohe Mauer (s. Abschn. 69), um auch bei starkem Frost gegen Überfälle von dorther geschützt zu sein. Der hinter bzw. außerhalb der Mauer liegende Raum an



Abb. 53. Blick alsterabwärts beim Alsterkrug Privatbesitz. Phot. C. Wurm-Reithmayer 1908



Abb. 54. Alſterkrugbrücke von unterhalb geſehen Denkmalarchiv. Phot. A. Bruhn 1909

der Kleinen Alſter wurde zur Aufhäufung des Kehrichts weiterbenutzt; darum hieß dieſe Gegend, die ſpätere Straße Alterwall, im Volksmunde „Dreckwall“.

Im Jahre 1475 begann man mit der Aufwerfung von Wällen an der Oſtſeite der Stadt und legte tiefe Gräben an, die, ſoweit tunlich, von der Alſter, im übrigen vom Hammerbrook her, mit Waſſer gefüllt wurden. Auch an der Weſtſeite ward gegen Ende des 15. Jahrhunderts vom Millerntor bis zum Schaartor jenſeits des alten Stadtgrabens ein Wall (der Baumwall) aufgeführt und ein tiefer, ſpäter verbreiterter Waſſergraben, der Herrengraben (jetzt Herrengrabenflet), angelegt; an der Elbe ſchloß ihn ein Wehr ab, damit er bei Ebbezeiten nicht leerlief (ſ. Abb. 25 S. 43).

Eine größere Veränderung der Alſter brachte das 16. Jahrhundert, als man der inzwiſchen mehr und mehr verbeſſerten Geſchütze wegen die Stadtmauern im Weſten bis zum Reeſendamm durch Erdwälle erſetzte. 1547 wurde der Voglerswall, jetzt die Straße Neuerwall, quer durch die Kleine Alſter geſchüttet und davor ein breiter Stadtgraben zwiſchen Reeſendamm und Millerntor, das jetzige Bleichenflet, geſchaffen, das unter der Ellerntorsbrücke durch ein Wehr geſtaut war, dem man 1786 eine kleine Schleuſe einfügte, um das Flet ſpülen zu können. Von dieſem Stadtgraben ab erſtreckte ſich hinter den Häuſern am Reeſendamm ein Nebenarm, wahrſcheinlich ein Reſt des alten Alſterlaufs, da, wo jetzt die Poſtſtraße liegt.

Zum Schutze der Stadt wurden ſtarke Tore errichtet, unter anderen auf dem Reeſendamm das Dammtor. Am Weſtende dieſer Straße hatte man ſchon 1490 einen großen Feſtungsturm, den Iſern Hinnerk oder Blauen Turm, erbaut (ſ. Abb. 62 S. 92).

Von dem gegenüber dem Neuen Wall ſtehenden Dammtor zog man durch die Große Alſter zum Schutze des St. Jacobi-Kirchſpiels eine doppelte Pfahlreihe, den Baum, bis an die Grenze von St. Georg.



Abb. 55. Partie bei der alten Brücke am Alſterkrug — Privatbeſitz. Phot. C. Wurm-Reithmayer 1908

Das Becken der Kleinen Alſter war durch Anlage des Neuen Walles ſehr eingeſchränkt; die weſtliche Hälfte füllte ſich bald durch Pflanzenwuchs und hineingeſchlämmten Boden an, da der Mühlſtrom dort nicht mehr hinreichte. Es entſtanden Inſeln, die ſpäter zuſammenwuchſen und dann eine größere, etwa dreieckige Anlandung bildeten, die durch den Feſtungsgraben vom Neuen Wall, einen Waſſerarm von den Hohen Bleichen und durch den erwähnten in der Gegend der Poſtſtraße vom Reeſendamm (Jungfernſtieg) getrennt war. Dieſe anfangs als Viehweide, ſpäter als Gemüſegarten und endlich als Bleiche benutzte Inſel diente im Anfang des 18. Jahrhunderts zur Anlage der Straße Große Bleichen.

Die nun als „Kleine Alſter“ bis zum Brande von 1842 verbliebene öſtliche Hälfte des vordem bis in die Nähe des Gänſemarktes reichenden breiten Waſſerbeckens, das bis zur Anlage des Neuen Walles auch als Feſtungsgraben gedient hatte und von der Stadtſeite her durch die Einſchüttung des Dreckwalles (Alten Walles) eingeengt worden war, hatte durch dieſe Einſchränkung eine ſtärkere Strömung des Waſſers erhalten, ſo daß man am Graskeller damit nicht nur eine zweite Mühle, ſondern auch eine Waſſerkunſt treiben konnte.

Im 17. Jahrhundert war die Vervollkommnung des Geſchützweſens und damit im Zuſammenhang des Feſtungsbaues in den Niederländiſchen Befreiungskriegen der Anlaß zu abermaligen großen Veränderungen der Alſter. Zur Wahrung ihrer Freiheit und Unabhängigkeit ſahen ſich die Hamburger genötigt, ihre Feſtungswerke völlig umzugeſtalten. Beſchleunigt durch den Ausbruch des Dreißigjährigen Krieges, wurden 1620 — 1626 die großen Werke ausgeführt, die faſt den doppelten Raum des bisherigen Stadtgebietes mit hohen, ausgedehnten Erdwällen ſowie tiefen und breiten Waſſergräben umgaben, deren Hauptrichtung in den heute noch erhaltenen Reſten der Wallanlagen zu erkennen iſt.

Das Waſſer für die Gräben an der Weſtſeite lieferten Quellen, die zunächſt den Teil zwiſchen Millerntorbrücke und Hektorſtauung auf $7\frac{1}{2}$ m höher als der Alſterſpiegel füllten. Von hier lief das Waſſer über den Wehrrücken bis zum Stau an der Elbe unterhalb des nachmaligen Seemannshauſes, nach der anderen Seite bis zur Karlsſtauung[4], über dieſe hinweg ward das Waſſer weiter zur Alſter geführt, die der Feſtungswall durchſchnitt und die bisherige Große Alſter in Binnen- und Außen-Alſter teilte, die ihre Verbindung an der Stelle des alten Stromſtrichs unter der Lombardsbrücke behielten. Den Stadtgraben an der Oſtſeite bis zum Steintor ſpeiſte die Alſter; von da bis zum Deichtor lieferten die Hammerbrookgräben den Waſſerinhalt (ſ. Abb. 4 S. 10 u. Abb. 26 S. 44).

Nach der Errichtung des neuen großen Hauptwalles um die Stadt im erſten Viertel des 17. Jahrhunderts erlitt noch das öſtliche Ufer der Alſter eine Veränderung, als 1679 die Anlage des Neuen Werkes zum Schutz der Vorſtadt St. Georg gegen feindliche Angriffe erfolgte. Damals wurde ein hoher Wall mit breitem Graben davor von der Lohmühle bis ſüdlich des Berliner Tors gezogen und bis zu einem Wehr unter dem ſpäteren Minentor aus der Alſter mit Waſſer verſorgt. Durch die Niederung des Hammerbrooks legte man öſtlich des ſpäteren Heidenkampsweges eine weniger hohe Verſchanzung mit Waſſergraben bis zum Billbrack (ſ. Abb. 27 S. 44).

Eine weitere ſtreckenweiſe Veränderung der beiden Alſterbecken brachte die 1820 mit der Abtragung der Wälle in Angriff genommene Entfeſtigung der Stadt. Der Wall vom Dammtor bis zur Alſter verſchwand völlig; an ſeiner Stelle ward die Straße Eſplanade angelegt. Mit der gewonnenen Erde ſchüttete man 1826 den Neuen Jungfernſtieg längs des Weſtufers der Binnen-Alſter. Auf dem dahinter liegenden Gelände entſtanden 1826—1832 die Große und Kleine Theaterſtraße, die Büſchſtraße und die Fehlandtſtraße. Der Lombardswall wurde in Gartenanlagen umgeſtaltet. — Beſonders tief einſchneidende Wandlungen erfuhr das Bild des Alſtertals bei und in der Stadt



Abb. 56. Alſterlandſchaft nordöſtlich vom Alſterdorfer Damm Privatbeſitz. Phot. C. Wurm-Reithmayer 1909



Abb. 57. Winterliche Überſchwemmung der Alſterwieſen oberhalb des Alſterdorfer Dammes

Privatbeſitz
Phot. H. Krebs, 29. Dezember 1913

durch den großen Brand von 1842. Infolge Herabſetzung des Waſſerſtandes in den beiden Alſterbecken um etwa 1 m wurden die zumal während der Winterzeit meiſtens überſchwemmten ſumpfigen Alſterwieſen bis nach Eppendorf und Winterhude hinauf, der geſamten Uhlenhorſt und der Mundsburg, trockengelegt und bebaubar gemacht. Die bis dahin je nach den Waſſerſtänden wechſelnde Uferlinie der Außen-Alſter nahm eine feſte, im Laufe der folgenden Jahrzehnte allmählich geregelte Geſtalt an.

Die Binnen-Alſter wandelte ihr Ausſehen völlig. Sie erhielt damals die im weſentlichen noch jetzt vorhandene Grundrißgeſtalt und ward auch am Oſtufer von einer Straße mit Baumreihen, dem Alſterdamm, eingefaßt. An ihm wie am Jungfernſtieg wuchſen ſehr bald hohe, wenn auch eintönige, dichtgereihte Gebäude empor. Die abgebrannten Waſſermühlen und die Waſſerkünſte beim Reeſendamm verſchwanden. An ihre Stelle trat die mittels unterirdiſchem Kanal von der Binnen-Alſter her betriebene Stadtwaſſermühle an der Poſtſtraße. Die Kleine Alſter wurde bedeutend eingeſchränkt; das Mühlenwehr legte man von der Reeſendammbrücke ſüdwärts nach der Schleuſenbrücke, wo eine Schiffahrtsſchleuſe zur Verbindung mit der Elbe gebaut wurde. Auf dem dort gewonnenen Gelände entſtanden die Straßen Reeſendamm und Plan.

Auch längs der Außen-Alſter in St. Georg begann bald der Bau dichtgereihter, vorwiegend mehrſtöckiger Einzelhäuſer, nachdem durch Abtragung des Walles beim ſpäteren Ferdinandstor eine neue Fahrverbindung nach dieſer Vorſtadt geſchaffen worden war. Der Wallgraben im Norden St. Georgs verſchwand ebenfalls.

In den ſiebenziger Jahren wurden die in die Außen-Alſter mündenden Nebenbäche einer nach dem anderen ſchiffbar gemacht. Zuerſt kanaliſierte man den bislang für den Betrieb der ſtädtiſchen



Abb. 58. Die Alſter unterhalb des Nikolaiſtifts nahe der Alſterdorfer Straße — Privatbeſitz Phot. C. Wurm-Reithmayer 1913

Kuhmühle geſtaut geweſenen Eilbeck. Längs der auf dem vormals ſumpfigen Grunde der Mundsburg entſtandenen Straßenzüge erwuchs in den folgenden Jahren eine Vorſtadt vielgeſchoſſiger Miethäuſer.

Etwa gleichzeitig erfolgte die Umwandlung des Oſterbecks in eine Schiffahrtſtraße, und den Iſebeck kanaliſierte das Kloſterland-Konſortium bis zum Eppendorfer Baum; auch dieſen Kanal umgaben bald auf großen Strecken ſtädtiſche Bauten.

In der Stadt ſelbſt gab um die Mitte der ſechziger Jahre die Herſtellung der Verbindungsbahn den Anſtoß zum Neubau der Lombardsbrücke und zu eingreifenden Veränderungen bzw. Einſchränkungen der dortigen Wallanlagen.

Das folgende Jahrzehnt brachte die Schaffung einer neuen Straße in ſchön geſchwungener Linie und mit anmutigen Grünanlagen neben der alten geradlinigen Straße An der Alſter. Im 20. Jahrhundert baute man an der gegenüberliegenden Seite die Straße Alſterufer derartig aus, daß nunmehr eine durchlaufende Ringſtraße um die ganze, im nördlichen Teil nur mit Gartenhäuſern, im Süden von teils hohen Miethäuſern eingefaßte Außen-Alſter herumführt.

Die vielen hier kurz angedeuteten, mit der Alſter im Laufe der Jahrhunderte bei Hamburg vorgenommenen Veränderungen ſind kaum überſehbar. Anfänglich aus reinen Nützlichkeitsgründen zu einem ausgedehnten Landſee vor den Toren Hamburgs aufgeſtaut, liegt dieſer, von einem quer durchgeſchütteten Feſtungswall in Binnen- und Außen-Alſter getrennt, jetzt mitten in der Stadt. Ein bis nach dem Brand von 1842 im Stadtkern liegendes drittes Alſterbecken, die Kleine Alſter, iſt zu einem Waſſerſpiegel von geringem Umfange zuſammengeſchrumpft; wo jetzt die Fläche des Rathausmarktes ſich dehnt, ankerten einſt Flußſchiffe; die aus dem Mittelalter ſtammenden beiden Klöſter ſind verſchwunden, und wo Senat und Bürgerſchaft tagen, zogen ſich ehemals ſchmale, von der Alſter



Abb. 59. Das Nikolaiſtift an der Alſterdorfer Straße von Süden geſehen

Privatbeſitz
Phot. R. Henſchler, April 1915

geſpeiſte Flete hin, wie ſie in der Stadt nach Bedarf von Menſchenhand gegraben und, wenn urſprünglich vorhanden, auch wohl geändert worden ſind. — Dauernd behalten aber hat ein ſchon frühzeitig vorhandener Straßenzug ſeinen alten Verlauf, die große Heerſtraße, die bereits in vorgeſchichtlicher Zeit beim nachmaligen Großen Burſtah mittels Furt durch die Alſter führte.

Beim Wiederaufbau nach dem großen Brande von 1842, der den alten Stadtkern ſamt allen Alſtermühlen vernichtete, wurde mit vielem Kunſtgefühl ein neuer Stadtmittelpunkt um die erhalten gebliebene Börſe herum gebildet mit Schiffahrtsſchleuſenanlage, Kaiſtraßen, einer ſchönen Waſſertreppe und den zierlichen Alſterarkaden längs der Kleinen Alſter[5].

Die hier geſchaffene Perle der Städtebaukunſt wurde in unſeren Tagen entſtellt durch den architektoniſchen Fehlgriff beim Umbau des Hauſes an der Ecke Alſterarkaden und Reeſendammsbrücke.

Hierdurch belehrt, möge es den maßgebenden Stellen in Zukunft bei kommenden Bauvorhaben oder Veränderungen beſſer gelingen, die von den Vorfahren ererbte Schönheit der Alſterbecken und ihrer Umrahmung zu würdigen, zu wahren und zu ſchützen.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Z. V. Hbg. G., IX, S. 202 f. Topographiſche Studien über die Gewäſſer in und bei Hbg. von C. F. Gaedechens. — [2] Die Karte iſt gezeichnet nach den Unterſuchungen von E. H. Wichmann (vgl. Z. V. Hbg. G., VII, S. 305—326, Das Alſtertal bei Hamburg) am Ende der ſiebziger Jahre des 19. Jahrh., wie weit aufgeſchwemmter Boden in den fraglichen Gebieten vorkommt. W.s Ausführungen ſind auch ſonſt hier benutzt. Vgl. ferner: Hamburg in naturhiſtoriſcher und mediziniſcher Beziehung, 1876, Tafel 2. Ein bei der Bdp. verwahrter Peilplan der Alſterbecken vom Jahre 1844, alſo vor der Zeit der gleichmäßigen Austiefung der Außen-Alſter, zeigt, daß die Alſter vor ihrer Aufſtauung im Mittelalter hier einen geſchlängelten, dem von Wichmann entworfenen ähnlichen Lauf hatte. — [3] Anm. 6 u. 8 zum Abſchnitt 1. — [4] Gd. Tp. S. 129. — [5] Zum Teil wörtlich nach Alfred Lichtwarks Aufſatz „Hamburg" im Band II des „Pan", 1896/97, S. 313 f.

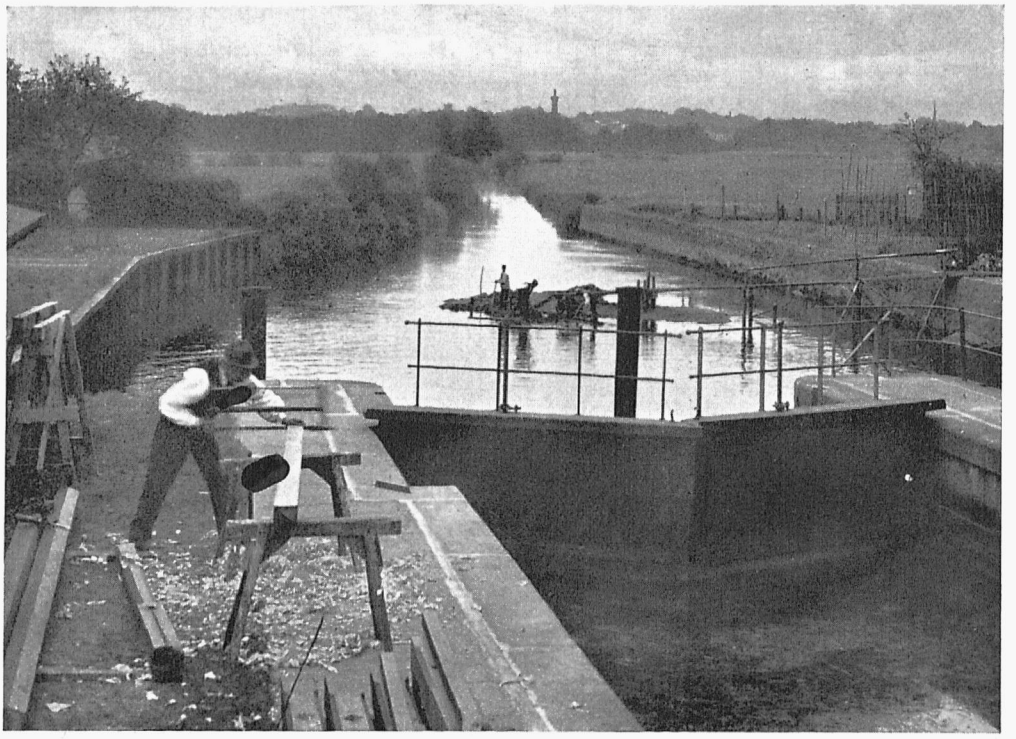


Abb. 60. Blick von der alten Fuhlsbütteler Schleuſe alſterabwärts — Denkmalarchiv. Phot. A. Bruhn 1909

11. Die Alſterquelle und Brücken der oberen Alſter

Hierzu die Abbildungen 63—68

Wie im Abſchnitt 1 berichtet, hat in früheren Jahrhunderten die vom Nienwohlder Moor kommende, beim Hof Stegen ſich mit der Alſter vereinigende Alte Alſter als ihr Quellfluß gegolten, bis dieſer infolge der ihm widerfahrenen Ableitung in den um 1530 vollendeten Alſter-Trave-Kanal, durch Entwäſſerung der dortigen großen Moore, Entwaldung und ſpätere weitere Austrocknung zufolge Kultivierung des Geländes ſeinen natürlichen Quellreichtum allmählich einbüßte und zum waſſerarmen Rinnſal wurde. Hierdurch erlangten die aus der Henſtedt-Wakendorf-Naher Gegend herabkommenden, ehemals weniger bedeutenden Alſterzuflüſſe nach und nach das Übergewicht. So bildete ſich die Anſicht heraus, daß dieſe die eigentlichen Quellflüſſe der Alſter ſeien, worauf ſpätere Topographen den Urſprung des Fluſſes nach Timhagen, ins Henſtedter Moor, auch Timhagener Brook geheißen, verlegten.

Dieſe vor etwa zwei Jahrhunderten aufgekommene Annahme, die in alle holſteiniſchen Topographien, Heimatkunden und Landkarten eingedrungen iſt, kann jetzt als unbeſtritten gelten.

Die oben berichtete Erſcheinung, daß die von Timhagen herkommenden Zuflüſſe zur Alſter früher waſſerärmer geweſen ſind, als im 18. Jahrhundert feſtgeſtellt wurde, gewinnt an Wahrſcheinlichkeit durch eine in Henſtedt überlieferte Sage, wonach die bei Henſtedt und in dem Timhagener Brook entſpringenden, jetzt oſtwärts nach Stegen zu abſtrömenden Wäſſer ehemals weſtwärts zur Pinnau gefloſſen (ſ. Abb. 63 S. 93) ſeien. Dieſer Sage[1] nach war der Waſſermüller in Kaden den Henſtedtern, aus deren Ländereien und Mooren er zu jener Zeit, als die obere Alſter dort noch nach Weſten zur

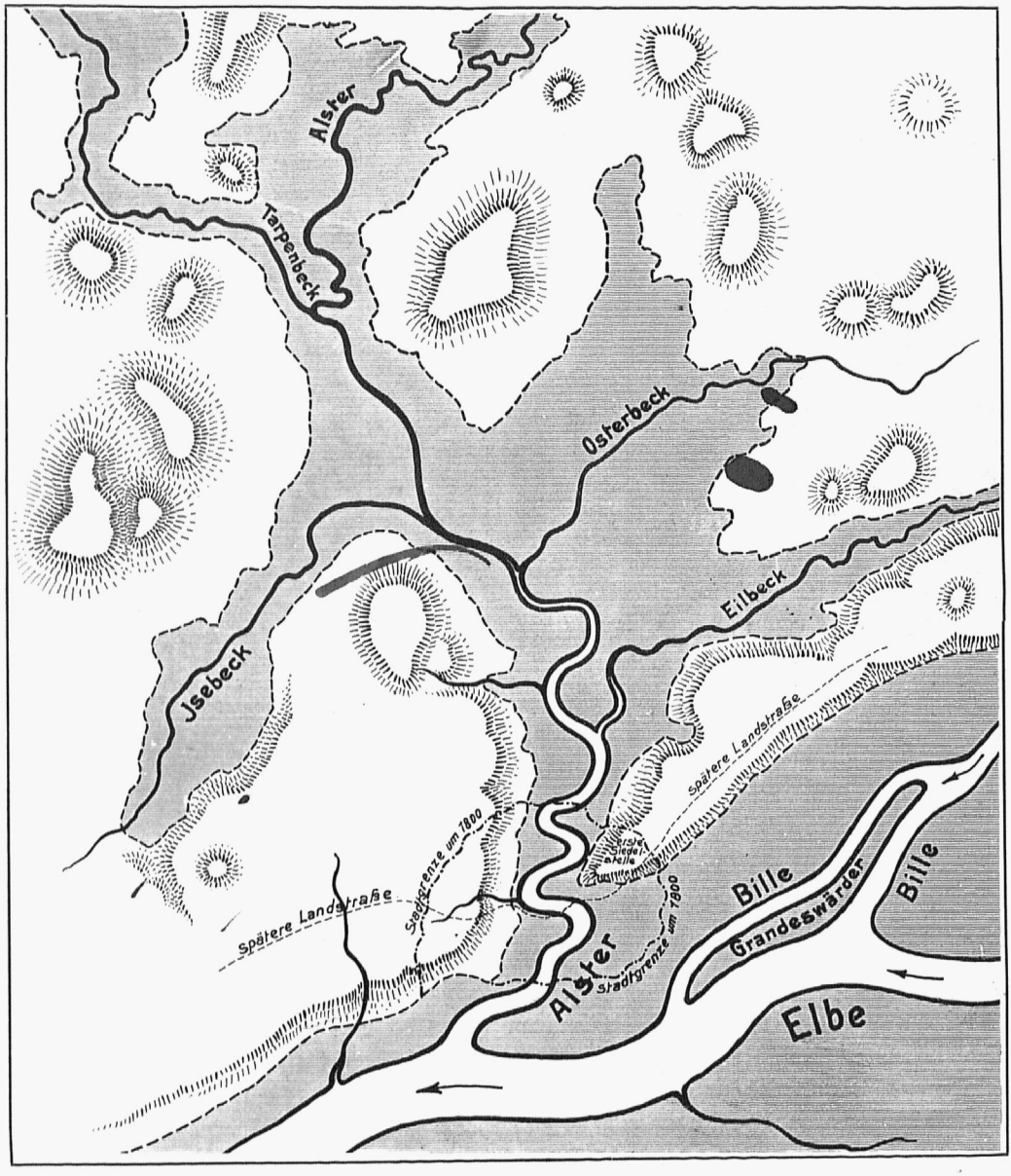


Abb. 61. Schematiſche Karte des ehemaligen Alſterbuſens vor Abdämmung der Alſter gegen die Elbe; in Schraffierung darſtellend die mutmaßliche Ausdehnung des Überſchwemmungsgebiets bei Hochflut von etwa + 9‴ H. N. vor Anlage des Niederdamms gegen Ende des 12. Jahrhunderts

Pinnau ſtrömte, viel Waſſer erhielt, abgabepflichtig. Als dann einſt ein neuer Müller nach Kaden kam, ſuchte er von der Abgabe an die Henſtedter loszukommen und ſchickte ihnen die jährlich zu liefernde Tonne Weizenmehl nicht mehr. Da Unterhandlungen nichts halfen, vielmehr der Kadener Müller behauptete, das Henſtedter Waſſer gar nicht zu brauchen, leiteten die dortigen Bauern die von ihren Ländereien herfließenden Wäſſer von der weſtwärts gerichteten Pinnau hinweg mittels eines bei Timhagen nach der Grotwiſch (ſ. Abb. 63) ausgeworfenen Grabens gen Oſten und verſtopften den

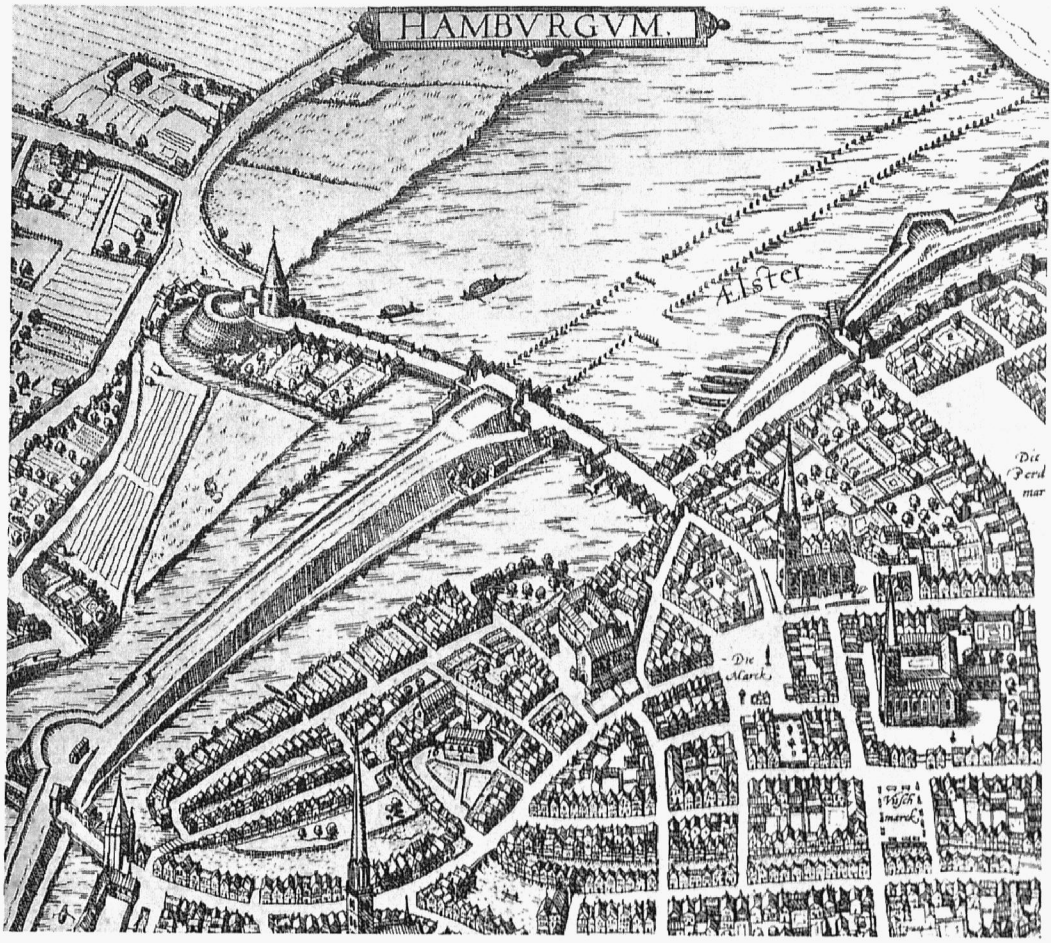


Abb. 62. Ausschnitt aus einem Vogelschaubild Hamburgs um 1589 Staatsarchiv. Verfasser unbekannt

bei der Boomwisch unter dem alten Viehtreiberweg nach dem Ochsenzoll hindurch zur Pinnau führenden Durchfluß. Diese künstliche Umleitung soll angeblich im 17. Jahrhundert erfolgt sein. Sie ward offenbar dadurch erleichtert, daß die ganze Gegend zwischen der jetzigen Pinnauquelle, nahe jenem Viehtreiberweg und Timhagen, annähernd waagerecht, völlig flach und ohne sichtbare Erhöhungen ist. Nach dieser Durchstechung floß das Wasser des aus dem Henstedter Dorfteich herkommenden Wöddelbeks sowie einiger anderer Gräben gemeinsam mit dem jetzigen Alsterquellbach nach Osten und verstärkte die dort die niedrigen Wiesen durchziehende, bis dahin spärlichere Wasserader, welche sich bei Stegen mit der dortigen Alster vereinigt. Die Kadener Mühle aber litt seitdem an Wassermangel und ging ein, nachdem man dort 1803[2] eine Windmühle erbaut hatte. Auf den alten Karten aus dem 17. Jahrhundert, wie Merians Holstein 1653 und einer in größerem Maßstab etwa um 1680 in Amsterdam herausgekommenen Karte von Stormarn[3], fließen aus der hier fraglichen Gegend des Henstedter Moores der ziemlich entfernt im Osten verlaufenden Alster noch keine Bäche zu, vielmehr sind alle Wasserläufe daselbst ausschließlich gen Westen, das heißt zur Pinnau, gerichtet. Auch die Dankwerthschen Karten des Herzogtums Holstein (1649) und des Fürstentums Stormarn (1650) zeigen an Stelle der nunmehrigen oberen Alster einen von Wakendorf her nach Westen gerichteten, bei Henstedt

vorbeifließenden Bach, der ſich ungefähr bei Ulzburg, in deſſen Nähe ja die jetzige Pinnauquelle liegt, in eine der nachmaligen Pinnau zuſtrömende Waſſerader ergießt. Der Alſterquellfluß beſteht auf dieſen Karten im weſentlichen aus der von Wilſtedt herkommenden, ſpäteren Tangſtedter Mühlenau, die aus dem Norden durch einen von Giesbek herfließenden kleinen Bach verſtärkt wird. Ebenſo unbedeutend erſcheint daſelbſt die von Bargfeld herkommende, bei Stegen in die Alſter mündende Alte Alſter. — Wennſchon dieſe Darſtellungen die Henſtedter Sage zu beſtätigen ſcheinen, ſo darf man ſolche

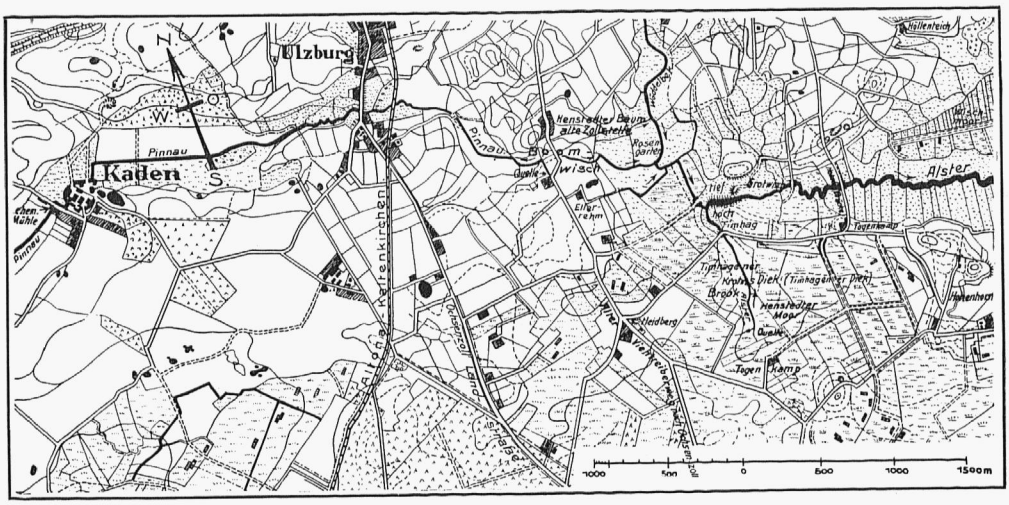


Abb. 63. Das Quellgebiet von Pinnau und Alſter

nicht auf Meſſungen, ſondern auf freier Handzeichnung beruhenden alten Karten doch nicht als zuverläſſig erachten.

An Ort und Stelle fällt es auf, daß die Alſter gleich hinter dem faſt rechtwinkligen Richtungswechſel von Norden nach Oſten eben unterhalb Timhagen einen flachen Hügel von ſandigem Lehm, das heißt alſo ſchwerem Boden, in einer 2 m tiefen Rinne durchſchneidet, während ſie etwas weiter nördlich ohne ſolche Widerſtände durch die tiefer liegenden moorigen Wieſen hätte fließen können.

Ob dieſes der künſtlich hergeſtellte Durchſtich iſt, der gemacht wurde, um dem Kadener Müller das Waſſer abzuſchneiden, ſcheint zweifelhaft, mag aber dahingeſtellt bleiben. Wahrſcheinlich handelt es ſich bei dieſem Durchſtich um das Mühlengerinne der einſt bei Timhagen vorhandenen Waſſermühle; denn etwas unterhalb ſtehen Pfahlſtümpfe im Alſterbett, die auf frühere bauliche Anlagen hindeuten.

Oberhalb des Durchſtiches, ſüdlich vom Wegübergang bei Timhagen, erſtreckt ſich ins Moor hinein eine weitgedehnte flache Vertiefung, der ehemalige Mühlenteich, von den Henſtedtern „de Diek“, auch „Krohnsdiek“ oder „Timhagener Teich“ genannt. Bei dem genannten Wegübergang ſollen ebenfalls Pfahlſtümpfe und geſpaltene Feldſteine gefunden worden ſein, vielleicht die Reſte eines Stauwerks. Im Krohnsdiek ſoll auch noch ein Mühlſtein liegen.

An die dortige Waſſermühle, die erbaut ſein mag, nachdem die Henſtedter dem Kadener Müller die Gewäſſer von ihren Ländereien abgeſchnitten hatten, und die, weil königlich, dem Zollverwalter in Ulzburg unterſtanden haben ſoll, aber um 1700 herum ſchon nicht mehr vorhanden war, knüpft ſich noch eine Sage, welche an den Ring des Polykrates erinnert. Da heißt es, in alten Zeiten ſei der Müller der Timhagener Waſſermühle der reichſte Mann in der ganzen Gegend geweſen. Nach ſeinem Tode legte ſeine verſchwenderiſche Frau einen herrlichen Luſtgarten an, nach dem die Koppel, wo er einſt lag, noch heute „Roſengarten“ heißt (ſ. obige Karte).



Abb. 64. An der Alſterquelle im Henſtedter Moor — Privatbeſitz
Zeichnung von B. Schwartze nach Phot. von 1901

Als die Frau einſt mit einer luſtigen Geſellſchaft auf dem Mühlenteich im Boot fuhr, ſchleuderte ſie übermütig einen koſtbaren Ring ins Waſſer und rief, ſo gewiß ſie den Ring nicht wiederbekäme, ſo ſicher könne ſie niemals verarmen! Aber bald danach, als ſie einen im Mühlteich gefangenen Hecht ausnahm, fand ſie ihren Ring in deſſen Magen. Es dauerte dann auch nicht lange, da war der Reichtum des Timhagener Müllers vertan, und die einſt ſo wohlhabende Müllerin ſoll elend auf der Landſtraße umgekommen ſein.

Die Alſterquelle bei Timhagen liegt dort 31,2 m über Hamburger Null etwa 1 km ſüdlich des Kirchdorfs Henſtedt in einer flachen, moorigen Heidegegend, richtiger in einem Moorloch, in dem das Waſſer von allen Seiten zuſammenrieſelt und durch einen ſchmalen, leicht zu überſchreitenden Graben abfließt; in der warmen Jahreszeit überwuchert Entenflott alles Waſſer (ſ. Abb. 64).

Aber auch weiter abwärts iſt die Alſter reich an allerlei ſchwimmenden, langhaarig wallenden, in der Strömung zitternden und ſich wunderlich regenden Pflanzengebilden.

Die während vieler Jahre von einem kleinen Ellern- und Birkenhain umgebene Quelle war ehemals durch einen auf einen Stufen-Unterbau geſtellten, 60 cm hohen marmornen Denkſtein gekennzeichnet. Er hatte zwei Bronzetafeln an der Vorderſeite, deren obere die vier F der Turner enthielt und beſagte, daß der Hamburger Turnerbund von 1862 den Stein am 20. September 1885 errichtet habe. Das untere, etwas größere Schild zeigte oben ein Hamburger Wappen mit Lorbeer und Eichen, darunter die Inſchrift: ALSTER QUELLE (ſ. Abb. 65).

Im Sommer 1904 lag der kleine Denkſtein, von Bubenhand zerſchlagen, am Boden: die ganze Anlage befand ſich in traurigem Zuſtand; eine vor dem Stein gepflanzte junge Eiche war etwa 1 m

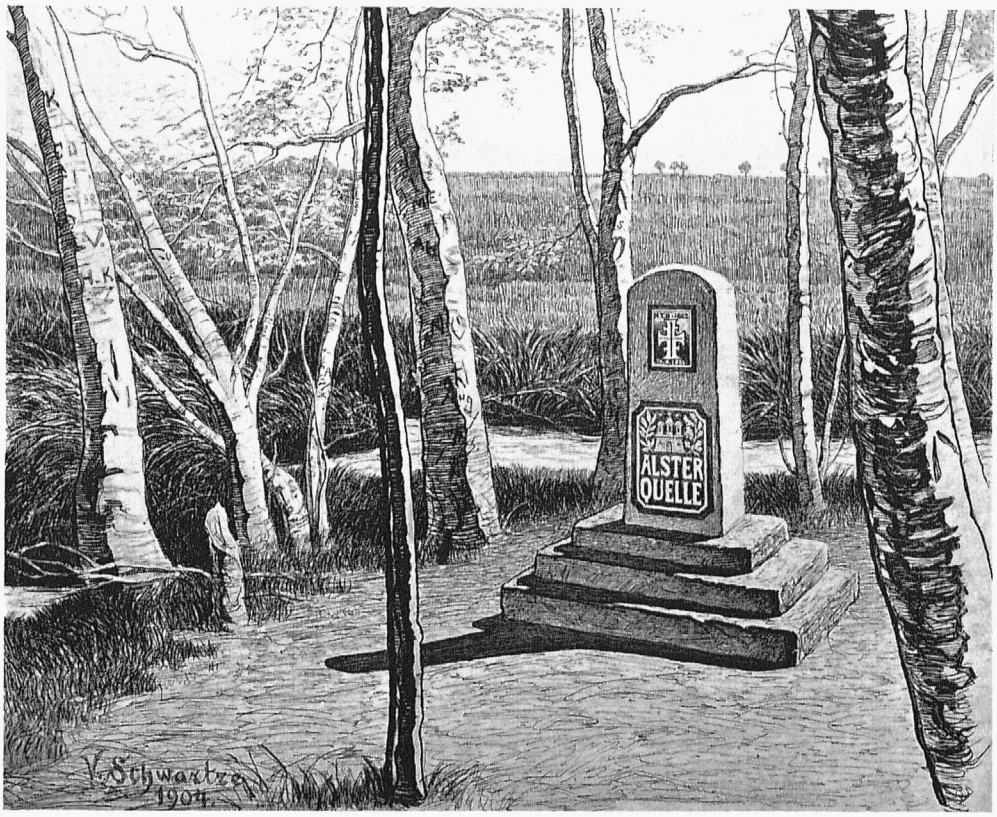


Abb. 65. Der 1885 von der Hamburger Turnerſchaft an der Alſterquelle errichtete Stein — Privatbeſitz. Zeichnung von V. Schwartze nach Phot. von 1901

über dem Erdboden abgebrochen, ein häßlicher Stumpf; den kleinen Hain hatten die Frevler faſt aller Zweige beraubt und die Quelle ſelbſt durch hineingeſtampfte Grasſoden verſchmutzt, ſo daß die kleine Anlage ein Bild roher Verwüſtung bot; umhergeſtreute Papierreſte, leere Bierflaſchen, Glasſplitter und Blechdoſen ergänzten das unerfreuliche Bild. Was mochte die Menſchen zu dieſer ſinnloſen Zerſtörung der einſamen Stätte veranlaßt haben?

Im Jahre 1905 wurde durch die hamburgiſche Baudeputation an derſelben Stelle auf einer Unterlage kleinerer Feldſteine ein größerer Findling mit Inſchrift errichtet, den der Turnerbund, deſſen Bronzetafeln auf dem Stein wieder befeſtigt waren, im September genannten Jahres einweihte (ſ. Abb. 66).

Der Alſterverein in Poppenbüttel, welcher inzwiſchen das Gelände in der Umgebung der Quelle käuflich erworben hatte, ſtellte 1907 eine runde Schutzhütte bei der Alſterquelle auf, in der gegen 50 Wanderer bei Regen Unterſchlupf finden oder bei heißem Wetter ausruhen konnten.

Im April 1912 wurde ſie niedergebrannt vorgefunden; der Verein ließ die traurigen Reſte fortnehmen, ſah aber unter dieſen entmutigenden Umſtänden von einem Wiederaufbau ab. Der auf den Abbildungen 65 und 66 erſichtliche beſcheidene Hain iſt allmählich auch verſchwunden. 1924 war er nicht mehr vorhanden; dagegen ſind einige der vom Alſterverein gepflanzten Wacholder angewachſen, und zahlreiche junge Birken haben ſich angeſiedelt. Die Umgebung iſt auch nicht mehr einſam; einen Hausbau hat man auf etwa 250 m an die Quelle herangerückt, in ihrer Nähe das Moor urbar gemacht und Ackerflächen angelegt. 1928 wurde die Quelle nach erfolgter Reinigung

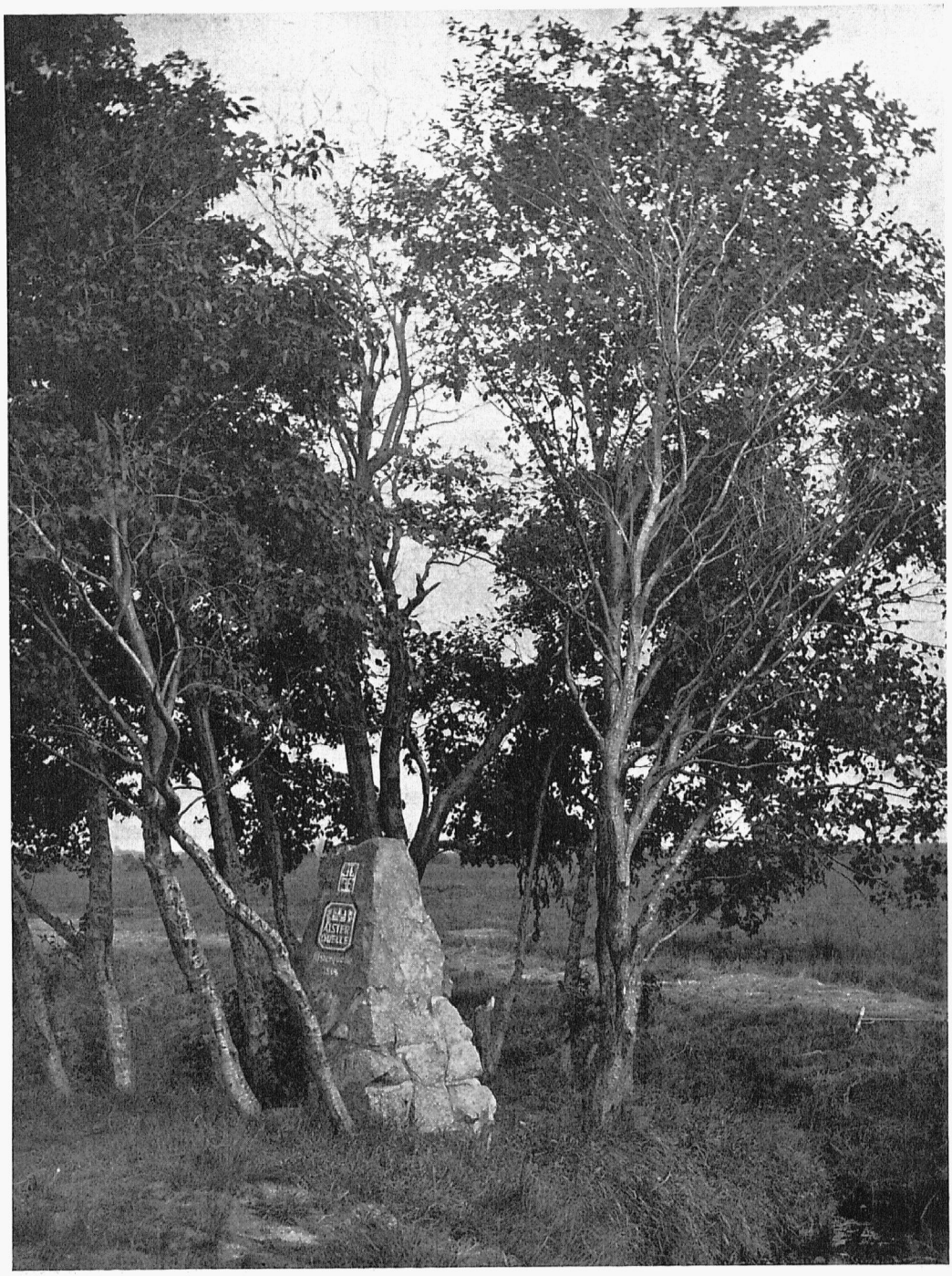


Abb. 66. Der 1905 ſeitens der Baudeputation bei der Alſterquelle geſetzte Denkſtein

Privatbeſitz
Phot. J. Strüſing, Auguſt 1905

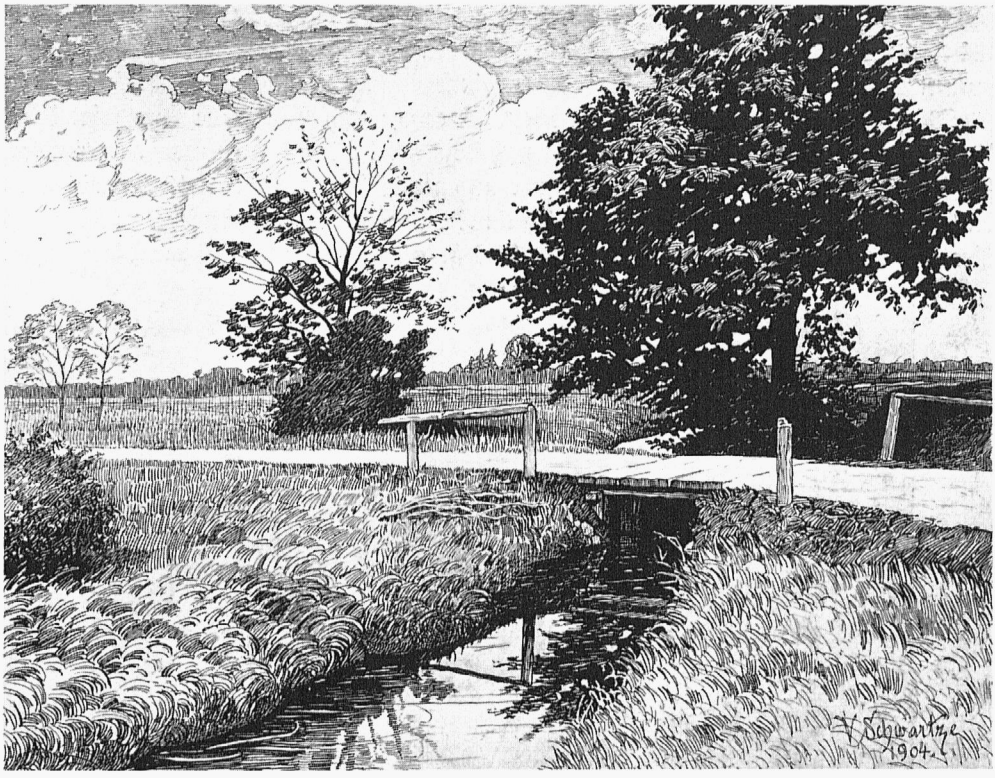


Abb. 67. Die oberſte Alſterbrücke (ehemalige Timhagener Brücke) — Privatbeſitz
Zeichnung von V. Schwartze nach Phot. von 1898

und Inſtandſetzung ſeitens der Hamburger Baubehörde mit einem Holzſtaket eingefriedigt, um ſie beſſer als bisher zu ſchützen.

In dieſer ehemals menſchenleeren Gegend der Alſterquelle ſpielt die etwas abenteuerliche Geſchichte der Wiebke Blunk, nachzuleſen in Detlev v. Liliencrons Roman „Leben und Lüge“. Der Dichter ſagt dort u. a. bezüglich der Alſterquelle: „Jeder in Hamburg Geborene müßte verpflichtet ſein, wenigſtens einmal in ſeinem Leben hinzugehen, um dort mit übereinandergeſchlagenen Armen ſeine tiefe Verbeugung zu machen vor der heiligen Quelle, der die Republik ihren ſchönſten Schmuck zu danken hat.“

Was die Brücken über die obere Alſter betrifft, ſo hat Hamburg 1768 (ſ. Abſchn. 17) die Schlappenmoorbrücke, die Sieverskruger Brücke und die Naherfurtbrücke übernommen. Daraufhin iſt auch bezüglich mehrerer anderer Alſterbrücken jener Gegend von den unterhaltungspflichtigen Gemeinden wiederholt verſucht worden — jedoch ohne Erfolg —, ebenfalls Anſprüche an die Stadt geltend zu machen, wie denn Brückenſtreitigkeiten nicht ſelten zu den feſſelndſten Abſchnitten der Ortsgeſchichte gehören und oft Menſchenalter dauerten, ehe die Brücke gebaut oder ausgebeſſert wurde.

Der oberſte Bachübergang bei Timhagen, jetzt aus einem geräumigen Betonrohr beſtehend, war ehemals eine Furt und bis etwa 1920 ein hölzerner Durchlaß (ſ. Abb. 67), da wo das junge Alſterbächlein aus dem Henſtedter Moor in die erwähnte Durchſtechung tritt. Bis hierhin hat ehemals auch der Krohnsdiek gereicht, deſſen Dämme noch erkennbar ſind.

Weiter abwärts folgt dann die hölzerne Brücke beim Hohner Damm, auch Hohner Brücke genannt, auf dem Wege von Henſtedt nach Wilſtedt. 1845 verlangte die Dorfſchaft Henſtedt[4], Hamburg ſolle die abgängig gewordenen Brücken bei Timhagen und beim Hohner Damm erneuern,

was aber abgelehnt wurde. — Die nächste Brücke führt von der Henstedter Seite zum südlich der Alster gelegenen Schlappenmoor; sie wurde 1768 von Hamburg gebaut, 1847 für 415 ℳ 2 ß erneuert und ist auch späterhin wiederholt hamburgischerseits in Holz neu gebaut worden.

Weiter abwärts liegt die Furt bei Speckel[5], die einzige noch vorhandene Durchfahrt durch die Alster auf dem alten Wege von Henstedt nach Wilstedt, die jedoch seit Erbauung der unterhalb gelegenen hölzernen Wilstedter Brücke nur noch wenig benutzt wird. 1849 bestand neben der Durchfahrt ein schmaler Steg; späterhin lag ein oben abgeflachter Baumstamm ohne Handleiste über den Bach, der dort rauschend über festen Kies strömt. Das hier nördlich der Alster einsam



Abb. 68. Die Alsterbrücke bei Naherfurt Privatbesitz. Phot. J. Strüfing, Sept. 1920

liegende Gehöft heißt ebenfalls Speckel; es war früher eine Zollstätte; bis in die siebenziger Jahre des 19. Jahrhunderts befand sich hier auch eine Ziegelei. Etwa 100 m unterhalb der Furt Speckel stehen kantige Pfahlstümpfe reihenweise im Flußbett, angeblich von einem alten Mühlenstauwerk herrührend.

Weiter abwärts folgt die Wilstedt-Wakendorfer Brücke, die 1843, als der neue Weg zwischen den genannten Dörfern angelegt wurde, von Wakendorf und dem Gute Tangstedt auf gemeinsame Kosten in Holz erbaut worden ist. 1846 verlangte das Gut Tangstedt von Hamburg die Übernahme dieser Brücke, aber ohne Erfolg.

Nach einer längeren Strecke treffen wir sodann die Sieverskruger Brücke, die nach dem Sieverskrog führt, einer zu Wakendorf gehörigen Wiesenfläche südlich der Alster. Sie ist 1768 von Hamburg erbaut, soll aber bereits 1786 weggetrieben sein. 1846 fehlte sie noch und wurde im folgenden Jahre nach wiederholtem Ersuchen der schleswig-holsteinischen Regierung hamburgischerseits mit einem Kostenaufwand von 967 ℳ 4 ß erneuert. Bei dem Neubau der Brücke 1890 wurde die Dicke des Moores auf der Wakendorfer Seite bis zu 18½ m festgestellt. Da die Oberfläche der Wiese daselbst auf + 28,70 m H. N. lag, so reichte das reine Moor dort abwärts bis + 10,50 m, dann folgt eine etwa 1 m dicke Schicht sandigen Moores, die in festen Sand übergeht.

Nicht weit entfernt unterhalb liegt die Wakendorfer Moorbrücke in dem durch das südlich der Alster gelegene Wakendorfer (Hoch-) Moor führenden Weg von Wakendorf nach Naherfurt. An der Südseite dieses Moores stehen längs des Weges einsam in einer Reihe die Moorkaten, eine zu Wakendorf gehörende Siedlung (s. Abb. 29 S. 49). Die Brücke wird von der genannten Dorfschaft unterhalten.

Allmählich hat sich die Alster, die, unterhalb der Wakendorfer Brücke durch die wasserreiche Rönne verstärkt, immer noch ein weites Wiesental durchfließt, zu einer größeren Breite entwickelt. An der Stelle, wo die alte Landstraße von Hamburg nach Segeberg den Fluß früher mittels Furt kreuzte, steht die Naherfurtbrücke, genannt nach dem etwa eine halbe Stunde nördlich gelegenen Dorf Nahe. Sie ist die bedeutendste Brücke über die obere Alster und wurde 1768 von Hamburg in Holz gebaut, mit gepflasterten Rampen versehen und unterhalten. Man hat sie noch mehrfach in Holz, 1839 aber in Mauerwerk mit einem Kostenaufwand von 12160 ℳ erneuert. Die Brücke besitzt drei Öffnungen, die mittlere von $16^1/_2$ Fuß = 4,7 m Weite, weil man damals die Möglichkeit einer von der Dorfschaft Nahe angestrebten Schiffbarmachung der Alster bis hierherauf offenhalten wollte (s. Abb. 68).

Als dänischerseits die Chaussee nach Segeberg gebaut wurde, die von Altona bzw. dem Ochsenzoll her größtenteils der alten Handelsstraße folgt, ging die Unterhaltung der Brücke nebst Rampen einschließlich ihres etwaigen Neubaues laut Vertrag vom 17. November 1843[6] an die schleswig-holsteinische Regierung über, so daß Hamburg von allen aus der Versicherungsakte von 1768 herzuleitenden Ansprüchen in bezug auf diese Brücke befreit wurde und deshalb auf Entschädigung verzichtete.

Die nächstfolgende Brücke gehört nicht mehr der oberen, sondern der mittleren Alster an; sie ist um 1845 dänischerseits in Ziegeln erbaut für die bei Haidkrug von der Segeberger Landstraße nach Oldesloe abzweigende Straßenverbindung und überspannt den Fluß mit einem hohen Rundbogengewölbe südlich der jetzigen obersten Alsterschleuse.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Aufsätze von W. G. (Waldemar Gülck) in der Kaltenkirchener Zeitung vom 20. u. 30. August 1924; ferner Jhrb. Av. 1928/29, S. 28. — [2] Topographie der Herzogtümer Holstein und Lauenburg usw. von v. Schröder und Biernatzky, Bd. I, S. 281/82, Caden; ferner Topographie des Herzogtums Holstein von H. Oldekopp, Bd. II, 1908, XI, S. 42, Caden; beide erwähnen nur die 1803 erbaute Windmühle. — [3] Die in der Universitäts-Bibliothek zu Kiel verwahrte Karte Tabula Geographica novissima Ducatus Stormariae in Meridionale parte Holsatiae. Amstelodami Prostant apud P. Schenk et G. Valck c. priv. Ohne Jahreszahl; nach Angabe von Dr. Müller, Staats- und Universitätsbibliothek Hamburg, um etwa 1680 erschienen, aber wohl nach 10 Jahre älteren Unterlagen angefertigt. — [4] Ak. Kl. IV, Lit. A, Nr. 2a, Vol. 18 u. 22 (Hbg. St. Ar.). — [5] Speke, ein aus Buschwerk, Erde und Grassoden durch sumpfiges Gelände aufgeworfener Weg, auch Faschinen zum Wegebau (siehe Mittelniederdeutsches Wörterbuch, Schiller u. Lübben, IV, 1878). — [6] Ak. Kl. IV, Lit. A, Nr. 2a, Vol. 16 (Hbg. St. Ar.).

12. Der Itzstedter See und die Rönne

Hierzu die Abbildungen 69—71

Der Itzstedter See, dessen Abfluß zur Alster „Rönne", auch Seebek oder Rönnekanal genannt wird, liegt etwa 1 km westlich vom Dorf Itzstedt, bzw. der dort vorbeiführenden Landstraße nach Segeberg. Der See ist umgeben von ziemlich baum- und buschlosem, schwach ansteigendem Acker- und Weidegelände (s. Abb. 70).

Die Längsachse seines auf + 30,90 m H. N. gehaltenen, etwa 16 ha großen Wasserspiegels ist nach Nordwesten gerichtet und mißt 700 m, seine größte Breite knapp 300 m. Den Hauptzufluß empfängt dieser bis zu $7^1/_2$ m tiefe See aus dem sich an seinem Ostzipfel bis zur obengenannten Landstraße erstreckenden Torfmoor. Am Nordwestende ist er abgedämmt und besitzt hier eine kleine Stauschleuse (s. Abb. 69).

Die erste Erwähnung dieser Stauschleuse findet sich 1769[1], als Ratsmitglieder und Kämmereibürger die vollführte Arbeit wegen Ableitung des Itzstedter Sees in Augenschein nahmen. Es wird sich damals um den auf Hamburgs Kosten erfolgten Bau der ersten (hölzernen) Stauschleuse gehandelt haben, die bezweckte, als die Alsterschiffahrt noch von einiger Bedeutung war, in wasserarmen Zeiten den Fluß mit Wasser zu versorgen, insbesondere wohl für die Bergfahrt. Der Staudamm war viel älter und soll angeblich nach Schiffbarmachung der Alster, also vielleicht im 16. Jahrhundert, angelegt worden sein.

Als 1771[2] einige Tremsbütteler Amtsuntertanen den Verschluß, durch den das willkürliche Öffnen der Schleuse verhütet werden sollte, gewalttätig abgebrochen und das Wasser hatten ablaufen lassen, wurde solches Unterfangen auf Beschwerde des Waldherrn seitens des Tremsbütteler Amtmannes, dem dies Vorkommen „äußerst mißfällig und verdrießlich" war, geahndet und durch Verfügung ähnlichen Vergehen für die Zukunft vorzubeugen gesucht. Im Jahre 1825 hat man die Stauschleuse in Holz und 1846 in Ziegeln mit eiserner Schütteneinrichtung erneuert[3].

Bei diesem letzteren Neubau, der 2500 ℔ kostete, wurde die Sohle der Schleuse um 18 Zoll (43 cm) tiefer gelegt. Zwei Jahre später, 1848, erfolgte eine Erhöhung des wahrscheinlich nach und nach eingesunkenen Staudammes, demzufolge der See um 2½ Fuß (0,71 m) höher gestaut werden konnte als vorher.



Abb. 69. Die Stauschleuse am Itzstedter See — Privatbesitz. Phot. Otto Bernhardt, Juni 1902

Damit waren jedoch die Itzstedter Bauern nicht einverstanden, obgleich an der bisherigen Stauhöhe selbst nichts geändert war. Sie verlangten 1856 eine Herabsetzung des Stauspiegels des Sees, ja sogar eine völlige Aufgabe der Schleuse. — Damals wurde berichtet[4], die Höhe des Schleusenbodens liege auf + 29,80 m H. N., der Staupaß des Sees auf + 31,24 m H. N. und die niedrigsten Ländereien der Itzstedter Feldmark auf + 31,52 m H. N. Wenn, wie verlangt, die Stauhöhe um 3 Fuß (0,86 m) herabgesetzt werde, so verringere sich der für die Schiffahrt verfügbare Wasserschatz des Sees von 188 300 cbm auf 70 600 cbm, so daß nur ⅜ übrigbliebe. Auch eine Beeinträchtigung der Fischerei durch Verringerung des Seespiegels um mehrere Hektar kam hinzu, weshalb der Eigentümer hätte abgefunden werden müssen.

An der Fischerei im See hatten früher das Gut Borstel sowie die Ämter Tremsbüttel und Trittau Anteil (Regal); als das Freigut Trittau verkauft wurde, kam die Fischerei 1837 an den Hof- und Ziegeleibesitzer Hüttmann in Nahe.

Die wiederholten Beschwerden hatten zur Folge, daß die Stauhöhe des Sees nach Abmachung zwischen der Landherrenschaft der Geestlande und dem Tremsbütteler Amtshaus im Dezember 1861 um rund einen Fuß gesenkt und auf 3½ Fuß (1 m) unter Oberkante der Schleuse durch Einmauerung einer Eisenmarke auf + 30,90 m über H. N. festgesetzt wurde. An der Oringer Seite, nördlich der kleinen Schleuse, stellte man in dieser Höhe einen gepflasterten 4,6 m breiten Überlauf auf Kosten der Anlieger her.



Abb. 70. Blick von der Schleuſe auf den Itzſtedter See — Denkmalarchiv. Phot. A. Bruhn 1909

Die Aufſicht und Bedienung der Stauſchleuſe am See ward dem Übernehmer der Räumungsarbeiten der oberen Alſter vertraglich mit auferlegt.

Nach weiteren zwei Jahrzehnten beantragten Anlieger der Rönne, um ihre Ländereien beſſer entwäſſern zu können, eine ſtreckenweiſe Tieferlegung des Flußlaufes, die dann nach voraufgegangenen Verhandlungen 1885 hamburgiſcherſeits im Zuſammenhange mit der Gefällsregulierung der oberen Alſter (ſ. Abſchn. 17) auch beſchafft worden iſt. Durchſtechungen von Krümmungen der Rönne wurden aber abgelehnt.

Außer der Seeſchleuſe unterhält Hamburg ſeit 1768 noch zwei Bauwerke über die Rönne:

1. die Herrenmühlenbrücke, die auf dem Wege von Nahe nach Öring und Sievershütten liegt; man findet für ſie auch die Bezeichnung „Brücke über die harte Mühlenfurt“; die bis dahin hölzerne Brücke wurde 1836 in Stein neu gebaut;
2. den Kohdiekſteg oder „Steg bei der Kohdiekfurt“, der in einem Richtſteig von Nahe nach Sievershütten liegt. Bei einer Beſichtigung im Jahre 1849 fehlte der Steg; er wurde 1865 ſeitens Hamburgs wieder hergeſtellt und iſt 1891 mit gemauerten Landfeſten neu gebaut worden.

Außerdem führen weiter unterhalb noch zwei, jedoch holſteiniſcherſeits unterhaltene Straßenbrücken über die Rönne: die Kisdorfer Brücke auf dem Wege von Nahe nach Kisdorf; ſie iſt um die Mitte des 19. Jahrhunderts ſeitens der königlich däniſchen Regierung auf einer in Felſen angelegten Sohle mit ebenſolchen Flügeln und Ziegelgewölbe in 5,16 m Weite erbaut[5]; ferner die Wakendorf-Naher Brücke, die letzte über den Bach oberhalb ſeiner Mündung; ſie wurde um 1830 auf gemeinſame Koſten beider Dörfer in Findlingen und Ziegeln erbaut.



Abb. 71. Die Rönne unterhalb der Seeſchleuſe — Denkmalarchiv. Phot. A. Bruhn 1909

Nördlich dieſer Brücke iſt um 1902 ein Durchlaß für die Überführung der Kleinbahn Oldesloe-Barmſtedt hinzugekommen.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Wld.prtk. 4. d. Wldhſch., 1770 — 1781, S. 2 (Hbg. St. Ar.). — [2] Ebendaſ., S. 41. — [3] Ak. des Ingenieurweſens d. Bdp.: Bericht des Oberingenieurs Heinrich vom 20. Dez. 1845, ferner: Kl. IV, Lit. A, Nr. 2a, Vol. 32 (Hbg. St. Ar.). — [4] Ak. des Ingenieurweſens d. Bdp.: Bericht des Ingenieurs Weſtphalen vom 29. April 1856. — [5] Ak. Kl. IV, Lit. A, Nr. 2a, Vol. 23 (Hbg. St. Ar.).

13. Der Alſter-Trave-Kanal von 1448 und die Schiffbarmachung der Alſter[1]

Hierzu die Abbildungen 72 und 73

Nachdem in dem Stecknitz-Kanal ein für jene Zeiten — trotz mancher Mängel — muſtergültiges Beiſpiel für die dadurch geſchaffene Verkehrserleichterung vollendet war, lag der Gedanke nahe, auch der lebhaften Handelsverkehrsverbindung zwiſchen Hamburg und Lübeck die gleichen Vorteile zu verſchaffen, um ſo mehr, als das vom Fuhrwerk zu durchquerende Gebiet Stormarns im Süden wegen ſeines ſandigen Bodens, im Norden wegen ſeiner welligen Geländebildung dem Wagenverkehr große Schwierigkeiten bereitete. Für Hamburg war der Stecknitz-Kanal zu entfernt, um aus dieſem Waſſerweg Nutzen ziehen zu können. Es lag deshalb nahe, die der Stadt Hamburg gehörige Alſter mittels eines bei Nienwohld vorbei bis Sülfeld zu führenden Grabens mit der Beſte zu verbinden, die bei Oldesloe in die Lübeck gehörende Trave fällt (ſ. Karte I zwiſchen S. 16 u. 17).

Die Beſte iſt ein kleiner, aus zwei Hauptbächen, der Norder- und Süderbeſte, gebildeter Fluß. Erſtere entſpringt bei Itzſtedt, fließt bei Borſtel und Sülfeld vorbei, bildet den Hohendammer Mühlenteich und iſt von Neritz an für flache Kähne ſchiffbar. Bei Blumendorf nimmt ſie die Süderbeſte auf, die vom Beimoor kommt, an Tremsbüttel und Borghorſt vorbeifließt und, mit der Norderbeſte vereinigt, durch ein tiefes Tal zur Trave bei Oldesloe ſtrömt.

Bereits 50 Jahre nach Eröffnung des Stecknitz-Kanals, 1448[2], schloß Hamburg mit dem Herzog Adolf XI. von Schleswig-Holstein, Stormarn und Schauenburg eine Vereinbarung zur Herstellung einer Wasserstraße zwischen Alster und Beste, die zwar begonnen, aber nicht vollendet ward; indessen gab diese Vereinbarung den Anlaß, daß die Alster bis Stegen hinauf schiffbar gemacht wurde, was sie bisher fast auf ihrem ganzen Lauf oberhalb der Stadt noch nicht gewesen war.

Aus diesem Grunde spielte beim Erwerb der Alster durch Hamburg zu Beginn des 14. Jahrhunderts die Schiffbarkeit noch keine Rolle; zu brauchen war der Fluß in jenen Zeiten nur für das Flößen von unverbundenem Holz, das heißt von einzelnen Stämmen und Scheiten (Fadenholz). Zwar wurden in den Jahren 1350—1355 bei Stegen und in der Alster Arbeiten vorgenommen[3], bei denen es sich vielleicht um die Beseitigung des von dem Ritter Hummelsbüttel (s. Abschn. 48) durch den Fluß geschütteten Dammes handelte. Auch sonst wandte Hamburg im 14. Jahrhundert für die gehörige Aufräumung der Alster nicht unbedeutende Kosten auf. Häufige Besichtigungen des Flußlaufes seitens einiger Ratsmitglieder bis nach Stegen hinauf finden sich in den Kämmereirechnungen verzeichnet[4].

Das Stammholz ließ man bis zur Stadt zum Reesendamm treiben, der, abgesehen von seinen Durchlässen für das Mühlenbetriebs- und Freiwasser, den Fluß völlig abschloß. Die Stämme wurden hier auf der von dem Müller Heine Reese vertragsmäßig im Jahre 1270 zur Schonung der Dammböschungen angelegten „Overtucht" aufs Trockne bzw. in die Kleine Alster gezogen (s. Abschn. 81).

Das herabgeschwemmte Scheitholz wurde bei Alsterdorf[5], wo der Strom nicht mehr so stark war, aufgefangen und gestapelt, um ebenso wie gesammelte Feldsteine zu Schiff nach Hamburg gebracht zu werden.

Diese Schiffahrt war jedoch nur gering und ist wohl erst in Betrieb gekommen, nachdem mittels des etwa um die Mitte des 13. Jahrhunderts geschaffenen Reesendammes der Stau der Großen Alster bis über Eppendorf aufwärts reichte und das Befahren mit flachbodigen Kähnen zuließ[6].

Aber erst elf Jahre nachdem Wohldorf erworben war, unternahm Hamburg es, die bisher nur flößbare obere Alster in einen schiffbaren Fluß umzuwandeln und diesen mit der Beste zu verbinden, um auf dem kürzesten Wege eine Schiffahrtstraße zwischen Alster und Trave herzustellen (siehe Karte I). In Anbetracht der unzureichenden technischen Hilfsmittel jener Zeit standen der Durchführung dieses Unternehmens kaum überwindbare Schwierigkeiten entgegen; denn von Stegen bis Hamburg hat die Alster ein Gefälle von rund 17 m, von Stegen bis Sülfeld steigt das Gelände noch um 8 m; die Beste aber liegt nach plötzlichem, steilem Abfall des Geländes dort 9 m tiefer und hat von da bis zur Einmündung in die Trave bei Oldesloe auf rund 15 km noch 14 m Gefälle.

Da es sich bei diesem Vorhaben nicht um die Alster allein handelte, über die Hamburg frei verfügte, sondern auch um die Beste, konnte das Werk ohne Mitwirkung der holsteinischen Landesherrschaft, der diese unterstand, nicht durchgeführt werden; denn abgesehen von notwendigen Begradigungen der stark gekrümmten Wasserläufe, zu denen angrenzendes Land nötig war, mußte auch der eigentliche Kanal völlig in holsteinischem Gebiet ausgehoben werden (Strecke A—B—C auf Abb. 72). Aus diesem Grunde traf Hamburg mit dem Herzog Adolf XI. am 14. März 1448 das obenerwähnte Übereinkommen zur gemeinsamen Ausführung des Unternehmens[7]. Danach wollten beide Teile auf gemeinsame Kosten die Beste und die Alster unter Benutzung anderer Auen und Gewässer durch einen Graben miteinander verbinden, der so tief und breit gemacht werden solle, daß man darauf Kaufmannsgüter mit Schiffen befördern könne von Oldesloe aus der Trave bis nach Hamburg an der Elbe und umgekehrt bis nach Lübeck. Der Herzog Adolf verpflichtete sich auch, die Flächen, die bei der Ausführung des Unternehmens überstaut werden würden, ferner die zur Herstellung und Geradelegung der Wasserstraße erforderlichen Ländereien, auch den Grund und Boden für die Anlage der Dämme, Schleusen und Wasserzuführungen sowie für die Treidelwege auf den beiden Ufern auf seine alleinigen Kosten von

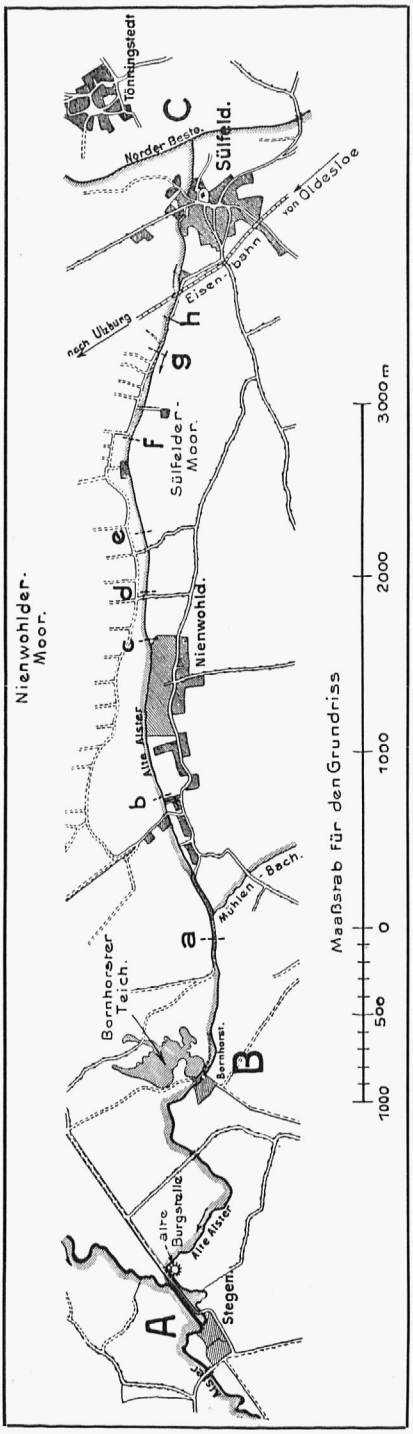


Abb. 72. Alster-Trave-Kanal Privatbesitz
Lageplan der eigentlichen Kanalstrecke A-B-C von der Alster oberhalb Stegens im S.W. bis zur Norder-Beste bei Sülfeld im N.O. Gezeichnet nach den Meßtischblättern der kgl. preuß. Landesaufnahme

den Eigentümern zu erwerben, während die Stadt Hamburg da, wo sie selbst oder ihre Bürger die in Betracht kommenden Ländereien in Besitz hätten, diese ihrerseits zur Verfügung zu stellen habe.

Weitere Bestimmungen bezogen sich auf die Belange des Kaufmanns für die Sicherheit von Schiff und Gut auf der Wasserstraße, zu denen insbesondere gehörte, daß beide Teile sich zusagten, daß das Grundruherecht für die gesunkenen Schiffe und die darin beförderten Güter ausgeschlossen sein solle.

Der von den in jeder Richtung bewegten Gütern zu erhebende Zoll, der sich als ein Schleusengeld darstellt, sollte zwischen dem Herzog und der Stadt Hamburg je zur Hälfte geteilt werden. Dem Herzoge jedoch sollten von denselben Gütern, gleich als ob sie zu Wagen befördert seien, der gräfliche Zoll in Hamburg sowie das gräfliche Geleitgeld und Pfundgeld in Oldesloe unverkürzt bleiben, so daß diese Abgaben also neben dem Zoll oder Schleusengelde zu entrichten waren. Der alte gräfliche Alsterzoll für geflößtes Holz, der beim Erwerb Wohldorfs durch Hamburg auf die Stadt übergegangen war, wurde aufgehoben; für die übrigen zur Beförderung gelangenden Güter blieb die Aufstellung eines Zolltarifs vorbehalten. Die Hinterziehung des neuen Zolles wurde ebenso wie die der alten gräflichen Zölle zu Hamburg und Oldesloe mit strenger Strafe bedroht; wer sich dessen schuldig machte, sollte den neunfachen Betrag des Zolles erlegen und obendrein eine Strafe von drei Pfund verwirkt haben.

Da zu befürchten stand, daß der Herzog von Sachsen-Lauenburg dem Werke Schwierigkeiten bereiten werde, weil der neue Schiffahrtsweg einen Teil des Verkehrs von dem sein Land durchschneidenden Stecknitzkanal ablenken und dadurch ihm einen Ausfall in seinen Zolleinnahmen verursachen würde, so verpflichteten sich Adolf XI. von Holstein und Hamburg gegenseitig für den Fall, daß sie beide oder einer von ihnen wegen der Herstellung der Wasserstraße oder der Erhebung des Zolles von jemandem in Anspruch genommen werden würden, sie das gemeinschaftlich zum Austrag bringen wollten.

Lübeck, dem die Trave durch den vom Kaiser Friedrich Barbarossa verliehenen Freibrief vom 19. September 1188 von Oldesloe abwärts gehörte und für das die neue Kanalverbindung gleichfalls von erheblichem Belang war, ist am Abschluß des Vertrages nicht beteiligt

gewesen, erklärte sich aber nachträglich zur Tragung eines Drittels der Baukosten bereit.

Die Ausführung des Baues, die Hamburg überlassen blieb, ward noch 1448 begonnen und in den nächsten Jahren fortgesetzt[8]. Oberhalb Stegens wurde im Anschluß an die Alte Alster auf der Scheitelstrecke der Kanal ausgehoben und bis an das Sülfelder Moor herangeführt[9]. Als der Bau 1452 so weit gediehen war, stockte die Arbeit, obgleich sich Hamburg im nämlichen Jahr, offenbar für den Bau des Kanals, noch für eine längere Frist die Ausnutzung mehrerer Waldungen an der oberen Alster von Hartwig Hummelsbüttel, dem derzeitigen Besitzer von Borstel und Stegen, gesichert hatte[10].

Wahrscheinlich ist neben Streitigkeiten mit den Anliegern, daß man bei den unzureichenden technischen Mitteln jener Zeit die Schwierigkeiten nicht zu bewältigen vermochte, welche die Ausgrabung des Kanals längs des Nienwohlder Moors und namentlich durch das Sülfelder Moor verursachten, und daß man sich daher gezwungen sah, auf die Vollendung des Werkes zu verzichten.

In Lübeck und Hamburg verfolgte man den Fortgang der Arbeiten mit großer Aufmerksamkeit; aus Lübeck ist sogar bekannt, daß Wetten abgeschlossen wurden, ob das Werk gelingen werde oder nicht. Da solche Wettverträge dort in öffentliche Bücher eingetragen bzw. durch Pfandverschreibungen gesichert wurden, so ist z. B. überliefert, daß 1453[11], als bereits eine Stockung in den eigentlichen Kanalarbeiten eingetreten war, Jurien Monnik mit Bernd Meyer um 40 Mark wettete, daß der letztere die Fertigstellung des Kanals zwischen Hamburg und Lübeck und seine Benutzung für beladene Schiffe nicht erleben werde. Monnik hat diese Wette tatsächlich gewonnen.

Nach dem Scheitern des Unternehmens beschränkte Hamburg sich darauf, wenigstens die Alster von Stegen abwärts schiffbar zu machen, um der Stadt den Bezug insbesondere von Holz und Segeberger Kalk zu erleichtern bzw. zu ermöglichen.

Im Jahre 1452 hatte Hamburg nach seinen Baurechnungen schon rund 12224 ℔[12], das ist etwa der volle Betrag einer Jahreseinnahme seines städtischen Haushalts, für den Kanalbau aufgewendet. Es mußte die ganze Summe allein tragen, weil Lübeck seinen Beitrag zu den Kosten nicht leistete und ihn auch 1525 noch nicht entrichtet hatte[13].

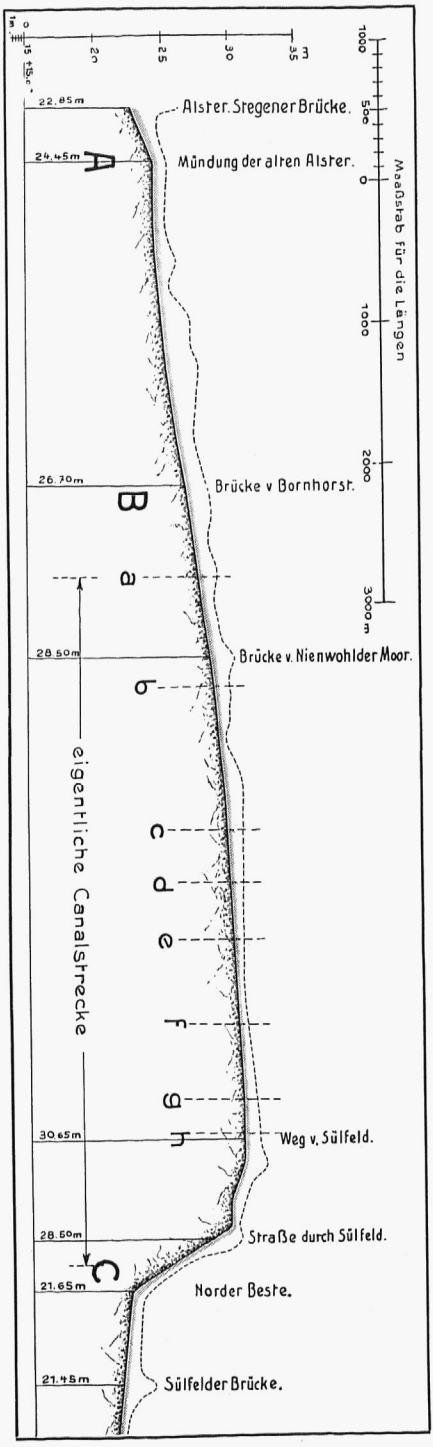


Abb. 73
Alster-Trave-Kanal
Längenprofil der eigentlichen Kanalstrecke A-B-C

Aus Lappenbergs Historischem Bericht über Hamburgs Rechte an der Alster 1859
Gezeichnet nach dem Nivellement des Ingenieurs T. L. Westphalen

Es läßt ſich auch nicht feſtſtellen, daß der 1459 verſtorbene Herzog Adolf XI. das auf ihn entfallende Drittel der Baukoſten an Hamburg erſtattet hat. Die Zahlung unterblieb von beiden Seiten, vermutlich, weil die Schaffung des Schiffahrtsweges von der Alſter zur Trave, für die dieſe Koſtenbeiträge zugeſichert geweſen, nicht zur Durchführung gelangt war.

Für die Schiffbarmachung der Alſter allein hatte Hamburg 1453 bereits 2200 Pfund verwendet[14], eine um ſo ſchwerer wiegende Ausgabe, als Geldmangel die Stadt in demſelben Jahre zum Verkauf ihrer oſtfrieſiſchen Beſitzungen Emden und Leerort für 10000 ℔ nötigte und ſie in den beiden vorangehenden Jahren bereits eine Anleihe von 20000 ℔ hatte aufnehmen müſſen.

Die Geſamtausgabe für die Schiffbarmachung der Alſter, an deren Beſchaffung die Kirchſpiele durch Umlagen[15] mit beiſteuern mußten, iſt nicht feſtzuſtellen, weil das von dem Ratsherrn Andreas Gronenberg über den Kanalbau geführte Rechnungsbuch verloren iſt und die Kämmereirechnungen der Jahre 1448 bis 1460 nur in dürftigen Auszügen auf uns gekommen ſind. — Die Koſten waren ohne Frage ſehr groß; denn die Bauarbeiten haben mehr als ein Jahrzehnt gedauert und waren 1462[16] bei Stegen noch nicht fertig. Damals handelte es ſich wahrſcheinlich um Errichtung eines Schleuſenmeiſterhauſes, in das der Rat dann einige Bewaffnete legte; das Haus iſt aber bereits 1467 niedergebrannt[17]. — Auch in Fuhlsbüttel waren 1463 und 1465 noch umfangreiche Bauten wegen der Anlage der Schiffahrtsſchleuſen im Mühlendamm zu beſchaffen, weshalb die dortige Waſſermühle unter Aufwendung von rund 1145 Pfund neu gebaut werden mußte[18]. — In Benutzung gelangte die neue Alſter-Schiffahrtſtraße von Stegen abwärts erſt 1465, von Wohldorf herunter bereits einige Jahre vorher.

Auf der Alſter hat neben der Kalkverſchiffung auch die Beförderung von Holz einen großen Umfang gehabt. Aber dem Nutzen, den die neue Schiffahrtſtraße der Stadt brachte, ſtanden auch erhebliche Unterhaltungskoſten gegenüber. Als eine Ausnahme erſcheint es hierbei, daß im Jahre 1470 das Domkapitel für den Schleuſenbau bei Kulewiſch[19] die Hälfte der Koſten trug, die Hamburg ſonſt immer allein auf ſich nehmen mußte. So erheiſchten u. a. die Schleuſen- und Dammanlagen allein in Fuhlsbüttel während der Jahre 1476, 1480, 1486, 1487 und 1500 ſtändig große Ausgaben[20].

Infolge der lückenhaften Erhaltung der Kämmereirechnungen fehlen in den beiden folgenden Jahrzehnten weitere Angaben über dieſe Angelegenheit.

Überblickt man die Geſchichte dieſer vor faſt einem halben Jahrtauſend verſuchten Kanalverbindung, ſo fällt es auf, warum die Schiffahrtſtraße, die bei Oldesloe durch die Trave mit der Oſtſee in unmittelbarer Verbindung ſtand, in Hamburg nicht durch die Stadt bis zur Elbe weitergeführt worden iſt. Von einer ſolchen Verbindung war aber, wie oben geſagt, weder 1448 noch 1525 die Rede, und durch den Kanal wurde im weſentlichen nur die Holz- und Kalkzufuhr gefördert.

Bei dieſer Beſcheidung werden Rückſichten auf den ungehinderten Betrieb der Ober- und Niedermühlen keine ſo große Rolle geſpielt haben, als vielmehr der Bedacht auf das Hamburger Stapelrecht. Zwar hatte der Rat 1477 einen Feſtungsgraben an der Oſtſeite der Stadt von der Alſter bis zur Oberelbe (Oberhafenkanal) ausgraben laſſen; dieſer hat aber dem Warenverkehr nicht gedient, weil kommerzielle und politiſche Erwägungen das nicht ratſam erſcheinen ließen.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Hgd. Dkſchr. uſw., S. 27 f. — [2] a) Klf. Hbg. Geſ. u. Vrf., X, S. 14; b) Lpbg. Hiſt. Ver. uſw., S. 21 f. — [3] Kpm. Km. Rch., I, S. 9. — [4] Ebendaſ. S. 233, 264, 265, 358, 359. 368, 403. — [5] Alt. Kl. VII, Lit. Cc, Nr. 4, Vol. 3a (Hbg. St. Ar.). — [6] ad 3 f. 1373 S. 184, f. 1384 S. 378, f. 1385 S. 401. — [7] ad 2a, S. 83. — [8] ad 3, Bd. II, S. 80, Exposuimus 8 ℳ 8 ß reddituarum de redditibus civitatis ad usum novi fossati. — [9] Lb. St. Ar.: Rchb. 1526 f. über den Graben, 64. Woche, Abrechnung mit dem Grabenmeiſter Hans Heſſe vom 19. Oktober 1527. — [10] ad 1, S. 30. — [11] Dr. Pauli, Lübeckiſche Zuſtände im Mittelalter, II, S. 71 u. 75. — [12] ad 2b, S. 23, Lt. Km. Rch., V, S. 282 u. 283, beträgt die genaue Summe 12224 ℔ 7 ß 6 ₰, davon 1/3 = 3259 ℔ 17 ß 2 ₰. — [13] ad 3, V, S. 282. — [14] Ebendaſ., II, S. 90. — [15] S. 93 (z. Jahre 1456). — [16] S. 170. — [17] S. 340 u. 380. — [18] S. 181 u. 247. — [19] S. 458. — [20] III, S. 252 u. 410; IV, S. 126, 154 u. 461.

14. Der Alſter-Trave-Kanal von 1525[1]

Hierzu die Abbildungen 74—77

Obgleich der Plan, Alſter und Trave mittels eines Schiffahrtsweges zu verbinden, zunächſt nicht gelungen war, verloren Hamburg und Lübeck ihn keineswegs aus den Augen. Als der däniſche König Chriſtian II. durch demokratiſche Anwandlungen ſeinen Adel unzufrieden machte und ſich den Hanſen gegenüber höchſt feindſelig erwies, unterſtützten insbeſondere Hamburg und Lübeck ſeinen holſteiniſchen Nebenbuhler, der mit ihrer Hilfe als Friedrich I. im Jahre 1524 gekrönt wurde und der dann, um ſich des ferneren Beiſtandes der beiden Städte zu verſichern, 1525 einen neuen Vertrag über den Bau des Alſter-Trave-Kanals mit Hamburg und Lübeck einging.

Dieſer Vertrag, über deſſen Inhalt man ſich in Segeberg verſtändigte, iſt, ebenſo wie derjenige von 1448, in reinem Plattdeutſch, ohne lateiniſche Redewendungen abgefaßt.

In dem Übereinkommen erklärte der König ſich einverſtanden, daß die bereits zu Zeiten ſeines Großoheims, des Herzogs Adolph, begonnene Verbindung der Alſter mit der Beſte wieder aufgenommen werde.

Im Gegenſatz zum Vertrage von 1448, der dieſer neuen Vereinbarung zugrunde gelegt und vollſtändig darin wiederholt ward, blieb nunmehr die Aufbringung der Koſten ſowie die Ausführung des Baues den beiden Städten allein überlaſſen, und es trat Lübeck an die Stelle, die in dem alten Abkommen der Herzog innehatte; wofür ſinngemäß die Zuſage der gegenſeitigen Unterſtützung, im Falle einer der Vertragſchließenden wegen der Anlage des Schiffahrtsweges oder der Erhebung des Schleuſengeldes von dritter Seite belangt werden ſollte, auf Lübeck ausgedehnt ward.

Der König verpflichtete ſich, wie vordem der Herzog Adolph, auf ſeinem Gebiete die für die Durchführung der Waſſerſtraße, die Herſtellung der Bauwerke und der Treidelwege jetzt oder künftig nötigen Landflächen zu erwerben und zur Verfügung zu ſtellen bzw. zu „entfreien“[2]; die gleiche Verpflichtung übernahmen Lübeck und Hamburg für diejenigen Geländeſtrecken, die ſie oder ihre Bürger beſaßen.

Der König ſagte auch zu, für den Bau der Schleuſen und Stauungen 1200 Stämme bis an die Verwendungsſtellen liefern zu laſſen — wobei die auf dem für den Kanal auserſehenen Gelände ſtehenden Bäume nicht mit angerechnet werden ſollten —, außerdem verſprach er, 500 Mann je acht Tage lang zur Hilfe bei den Erdarbeiten für den Kanalbau den Städten koſtenlos zur Verfügung zu ſtellen.

Wiederholt ward in dem Abkommen von 1525 die Beſtimmung des älteren Vertrages, daß die Errichtung von Befeſtigungen auf oder neben der Waſſerſtraße nur im Einvernehmen der vertragſchließenden Parteien zuläſſig ſein ſolle, jedoch hinzugefügt, daß jeder Teil befugt ſei, auf ſeinem Grund und Boden Häuſer für die Schleuſenmeiſter und anderen Leute, die den Schiffern behilflich ſein könnten, zu errichten.

Die nach Eröffnung der Waſſerſtraße von allen auf ihr beförderten Gütern nach der Anzahl der benutzten Schleuſen zu erhebende Abgabe wurde nicht wie im Vertrage von 1448 als Zoll, ſondern als „Schleuſengeld“ bezeichnet. Ihr Ertrag ſollte für die künftige bauliche Inſtandhaltung der Schiffahrtſtraße, ihrer Schleuſen und Stauungen (Kiſten, Sluſen, Stouwinge) verwendet und der nach Abzug dieſer Koſten verbleibende Überſchuß alljährlich je zur Hälfte dem König ſowie den beiden Städten ausgekehrt werden.

Die Zahl der Schiffe, deren ſich die Untertanen des Königs auf dem Kanal bedienen durften, blieb einer Vereinbarung vorbehalten; den Lübeckern und Hamburgern ſollte es freiſtehen, jeder für ſich allein, die gleiche Anzahl Schiffe dort verkehren zu laſſen.

Der alte gräfliche Zoll zu Hamburg sowie das Geleitsgeld und das Pfundgeld zu Oldesloe waren neben dem Schleusengelde auch künftig zu bezahlen; die Zölle zu Segeberg und Trittau wurden hierin gleichzeitig mit eingeschlossen.

Auf der eigentlichen, in seinem Gebiet erst anzulegenden Kanalstrecke behielt sich der König, wenn=schon er den Grund und Boden für die Bauarbeiten bereitstellte, alle landesherrlichen Rechte vor; denn dieser neue Schiffahrtsweg gehörte nicht mehr zur Alster, viel weniger noch zur Trave; wohin=gegen der König in dem folgenden Satz des Vertrages ausdrücklich erklärte, weder er noch seine Erben und Nachfolger an der Krone wollten wegen der Herstellung der Wasserstraße die Städte Lübeck und Hamburg jetzt oder in zukünftigen Zeiten an ihrem Eigentum, ihren Freiheiten und Gerechtsamen, die sie bisher gemeinsam oder einzeln an der Trave und der Alster gehabt hätten, in irgendeiner Weise verkürzen oder verkürzen lassen.

Der eigentliche Förderer des Unternehmens war Hamburg, dessen besonders tüchtiger Bürger=meister Hinrich Salsborch Holland bereist und dort die Wichtigkeit der Wasserstraßen erkannt hatte. Er leitete nicht nur die diplomatischen Vorarbeiten zum Vertrage, sondern erwirkte beim Könige dessen Besiegelung, wofür die königliche Kanzlei ein Geschenk von 74 Pfund 17 Schillinge[3] erhielt (siehe die Maß= und Münztabelle Seite 129).

Gleichzeitig verhandelte der hamburgische Rat in Wohldorf mit Marquard von Buchwald, durch dessen Güter Jersbek=Stegen und Borstel der Kanal geführt werden sollte. Die Vereinbarung darüber kam im Jahre 1526 zustande. Danach sollten nach Vollendung und Inbetriebnahme des Kanals je vier vom Könige und von Buchwald ernannte Schiedsrichter die Höhe des dem letzteren durch den Kanalbau erwachsenen Schadens festsetzen. Die so erkannte Summe sollte Hamburg bezahlen und sich dafür an dem dem Könige zustehenden Anteil am Schleusengeld auf dem Kanal schadlos halten. Die Städte verpflichteten sich auch, für Buchwald, dessen Ländereien von der neuen Schiffahrtstraße zer=schnitten wurden, bei Sülfeld eine Brücke zu bauen, zu der er den Schlüssel haben sollte. Auch wurde ihm zugestanden, ein Schiff auf dem Kanal zu halten, wofür er aber den üblichen Zoll zu entrichten habe.

Zu der Leistung der an von Buchwald zuzubilligenden Entschädigung mußte sich Hamburg ihm gegenüber noch besonders verpflichten.

Der Schiedsspruch erging auf dem Kieler Umschlag 1531; durch ihn wurden M. v. Buchwald 1700 ℔ Lübisch als einmalige dauernde Abfindung für allen ihm durch den Kanalbau entstandenen Schaden zugesprochen[4].

Aber die Schwierigkeiten waren damit noch keineswegs bewältigt. Bevor noch die Kanalbau=arbeiten begonnen waren, wurde dem Unternehmen — was man sowohl 1448 als auch bei Abschluß des neuen Vertrages vom Jahre 1525 befürchtet hatte — vom Herzog von Lauenburg widersprochen, weil er in dem Alster=Trave=Kanal eine Schädigung seiner Zolleinnahmen auf dem Stecknitz=Kanal sah. Der tatkräftige Herzog Magnus II. erwirkte beim Reichskammergericht ein Inhibitorium, das die Ausführung der Kanalhauarbeiten untersagte. Zwar ward mit ihm seitens des Hamburger Rats, teils unter persönlicher Leitung des Bürgermeisters Salsborch, wiederholt verhandelt, aber keine Verständigung erreicht.

Hamburg, das dem Mandat durch Fortführung des begonnenen Kanalbaues nicht offen zuwider=handeln wollte, wandte sich in dieser Verlegenheit an den König Friedrich von Dänemark, dem im August 1526 in Oldesloe in Gegenwart eines Boten des Reichskammergerichtes die Zimmerleute und Erdarbeiter übergeben wurden und der dann durch seinen Vertreter Iven Reventlow[5] die Arbeiten fortsetzen ließ. Somit änderte das Mandat an der Sachlage der Weiterführung des Kanalbaues nichts, den auch der noch bis 1530 währende Rechtsstreit nicht aufhalten konnte; der Einspruch des Herzogs Magnus blieb wirkungslos.

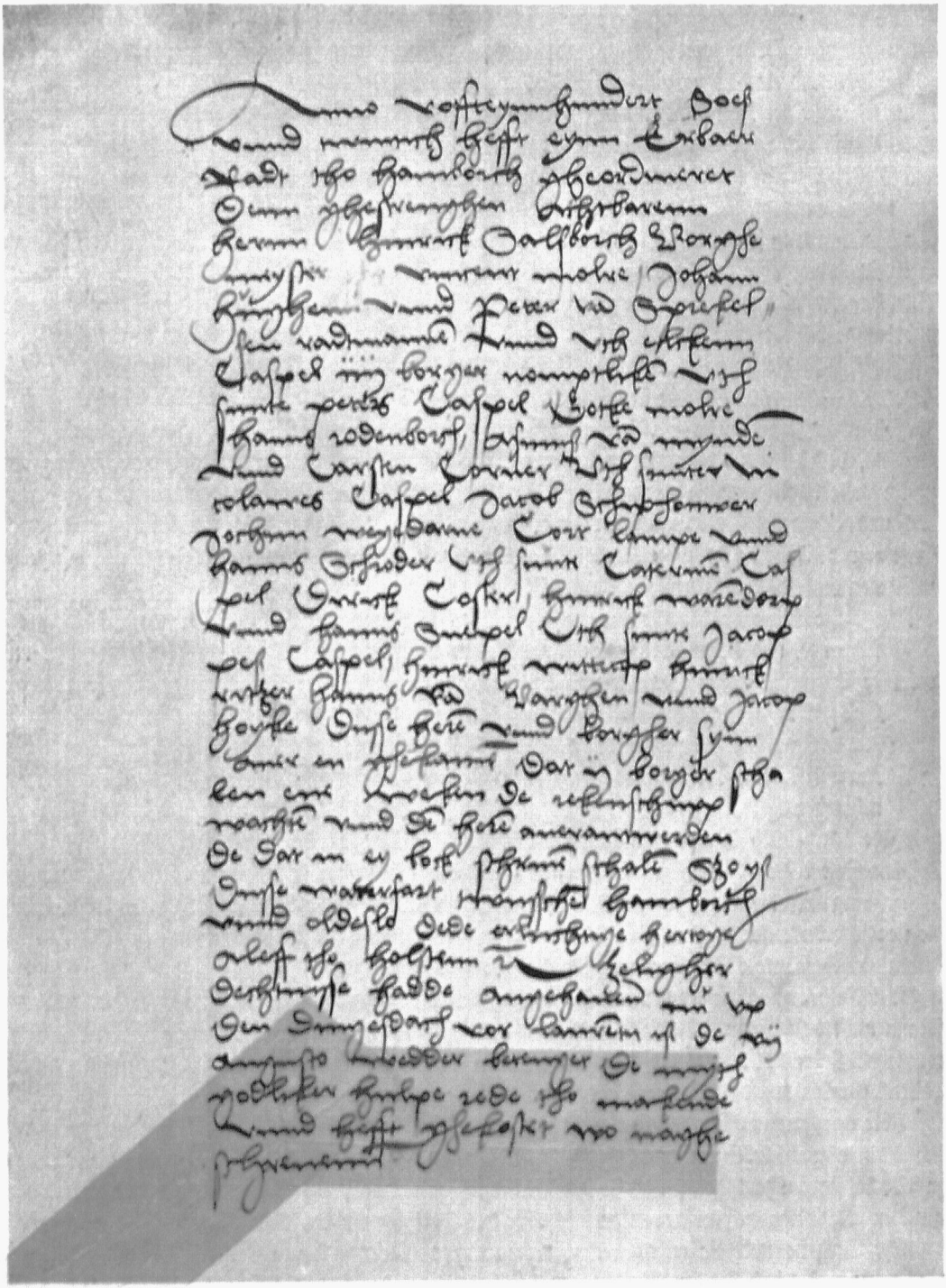


Abb. 74. Die erste Seite des 1526 begonnenen Rechenschaftsbuches über den Bau des Alster-Trave-Kanals (s. Anmerkung S. 128)

Lübecker Staatsarchiv
Phot. Verkleinerung des Originals auf etwa 2/3 der natürlichen Größe

Da Lübeck, geschwächt durch seine großen Kriegsausgaben, die für den Bau der Schiffahrtstraße nötigen Gelder nicht aufzubringen imstande war, so griff Hamburg hier behufs Förderung des Unternehmens helfend ein. Es verzichtete 1525 u. a. auf die Rückzahlung des von Lübeck zu erstattenden Drittels der für den Kanalbau in den Jahren 1448 bis 1452 aufgewendeten Kosten im Betrage von 3260 Pfund und willigte außerdem ein, eine Summe von 800 Pfund, die auf seinen Anteil an den Kriegskosten verrechnet werden sollte, für Rechnung Lübecks auf die Ausgaben für die neue Schiffahrtstraße zu verwenden[6].

Hamburg trug somit, wie im Jahre 1448, die gesamte Last und Sorge der Kanalbauausführung allein. Noch im Jahre 1525 wurde eine Karte[7] von der Geländestrecke, wo der Kanal angelegt werden sollte, angefertigt und das Gebiet von einer aus Ratsmitgliedern und Bürgern zusammengesetzten Abordnung nebst einem Bausachverständigen, dem nachmaligen Ratszimmermeister Heyne Karstens, besichtigt[8]. — Zugleich versicherte sich der Rat der Mitwirkung des lübeckischen Stadtbaumeisters Hinrich Reventher — der 1525 als eine freundliche Anerkennung 13 Pfund erhielt — sowie des Wallmeisters[9]. Im folgenden Jahre wurde eine Baukommission „zur Aufmachung der Rechnungen und Oberaufsicht" eingesetzt, bestehend aus vier Herren ordinis Senatorii mit dem Bürgermeister Salsborch an der Spitze sowie 16 Bürgern, je vier aus jedem Kirchspiel, weil die vier städtischen Pfarrkirchen nach einem Rat- und Bürgerschluß die Baukosten mit aufbringen sollten. Das zugehörige Protokoll der Bürgerschaft vom 7. August 1526 zeigt, daß diese Körperschaft mit dem Unternehmen des Rats sehr einverstanden war; es hat folgenden Wortlaut[10]:

> „Von wegen des Graven twischen Lübeck und Hamborg syn de Börgere sick gantz erfröwende, und bedancken Eenem Erh. Rade gantz höchlicken vor ere guede Thonegunge um de Wolfahrt düsser Stadt Hamborg. Dewile deme sodahne thokumpftige Wolfahrt ohne Geldspildunge nicht tho vullenbringen, kan man lieden, dat man von den veer Karspel-Karcken ene Sösdusend Marck, edder wes de Karcken entberen künnen, dorch Beschickunge der Karspel-Herren, vok vermiddelst thovögingste der Börger, tho Behoeff dieses Nien Graven nehmen möge."

Jede Kirche lieh dann 1526 zunächst 1500 ℔, für die sie eine Anweisung auf die städtische Zolleinnahme erhielt, hierauf in den Jahren 1527 und 1528 noch je 2000 und 1000 ℔. Bis zur Rückzahlung dieser letzteren zusammen 3000 ℔ wurde den vier Kirchen die Braugerechtigkeit zugestanden[11], die sie wiederverkaufen durften. Eine Summe von 9440 Pfund (12425 ℔) entnahmen die Kämmereiherren von Hamburger Bürgern durchschnittlich zu 4 v. H. Zinsen[12].

Bei Aufbringung der Kanalbaukosten wurde, wie die Hamburger Chronik berichtet, der gemeine Mann nicht beschwert[13]. Als die Vorarbeiten beendigt und noch weitere Karten beschafft waren[14], konnte im Jahre 1526 mit dem Bau des „Neuen Grabens", wie der Kanal im Gegensatz zu dem „alten" Graben von 1448 damals genannt wurde, begonnen werden.

Über den Fortgang der Arbeiten gibt die im Lübecker Staatsarchiv erhaltene[15], von zwei wöchentlich darin abwechselnden Kirchspielsbürgern der Baukommission geführte Baurechnung von Woche zu Woche ein anschauliches Bild; sie gewährt auch sonst viele erwünschte Einblicke und neben den genauen Preisangaben eine klare Übersicht über das Fortschreiten des Kanalbaues.

Die Titelseite und die ersten beiden wöchentlichen Eintragungen dieses plattdeutsch geführten Rechnungsbuches sind aus den Abbildungen 74 S. 109 und 75 S. 111 ersichtlich. Das Buch ist etwa 20 cm breit und 28 cm hoch, hat also annähernd die Größe des jetzt üblichen Aktenformats. Das starke Schreibpapier ist trotz seines Alters von 400 Jahren kaum vergilbt, die Tinte noch tiefschwarz. Kühn stehen die großen, steilen Buchstaben und Zahlen durch das ganze Buch in unveränderter Eigenart, Deutlichkeit und Gleichmäßigkeit da.

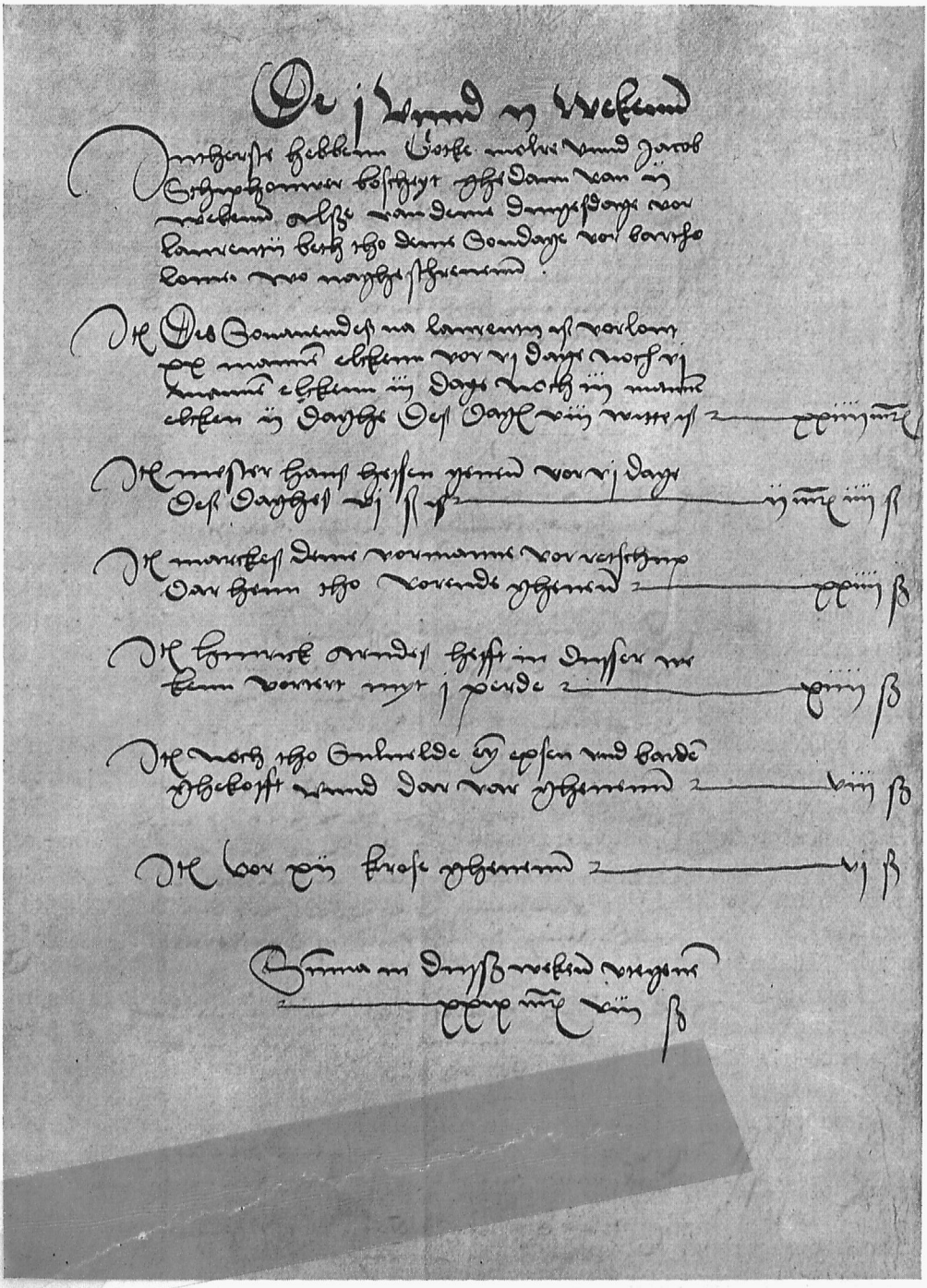


Abb. 75. Die zweite Seite des Rechenschaftsbuches, umfassend die Rechnung über die erste und zweite Bauwoche (s. Anmerkung S. 128)

Lübecker Staatsarchiv
Phot. Verkleinerung des Originals auf etwa 2/3 der natürlichen Größe

Aus dieſer Baurechnung geht auch klar hervor, daß die Anlegung des Neuen Grabens, obgleich die holſteiniſche Landesregierung dabei mitwirkte und Lübeck an den Koſten ſich beteiligte, ſchließlich ein rein hamburgiſches Unternehmen war.

Die Verbindung zwiſchen Alſter und Trave bzw. von Stegen bis Oldesloe iſt auf der zwiſchen S. 16 und 17 eingefügten Karte erſichtlich. Den Lageplan der eigentlichen Kanalſtrecke A—B—C von Stegen bis Sülfeld bringt Abb. 72 S. 104, das zugehörige Längenprofil Abb. 73 S. 105.

Wie im Jahre 1448 beſtand auch jetzt die Hauptarbeit in der Herſtellung des Durchſtiches der Scheitelſtrecke von Nienwohld bis Sülfeld (B—C auf der Karte).

Die Baurechnung beginnt am 7. Auguſt 1526, alſo faſt 1½ Jahr nachdem am 15. März 1525 der Vertrag über den Alſter-Trave-Kanal geſchloſſen war, und reicht, größtenteils wochenweiſe eingetragen, bis zum 22. Auguſt 1530; der Bau hat ſomit alſo vier Jahre gedauert.

Die Geſamtlänge der Kanalverbindung ſetzt ſich zuſammen aus rund 40 km auf der Alſter von Hamburg bis Stegen, rund 8 km von da bis Sülfeld, weiter auf der Beſte bis Oldesloe rund 15 km und von hier auf der Trave bis Lübeck rund 28 km, insgeſamt etwa 91 km, während der heutige Elb-Trave-Kanal rund 117 km lang iſt.

Der techniſche Leiter der von Hamburg übernommenen Ausführung war der Grabenmeiſter Hans Heſſe, dem auch im Auguſt 1526 die Erdarbeiten verdungen wurden.

Die Scheitelſtrecke bereitete wegen ihrer moorigen Beſchaffenheit, insbeſondere durch das Hochmoor weſtlich von Sülfeld, dem Kanalbau große Schwierigkeiten. Hier mußte der Neue Graben für den Anſchluß an die bereits um die Mitte des 15. Jahrhunderts zum Teil kanaliſierte Alte Alſter (den Alten Graben) auf einer Strecke von 382 Ruten (1,75 km) ausgehoben werden; ferner waren die mit bedeutenden Erdbewegungen und mühſamen Rammarbeiten verknüpften, große Mengen Bauholz beanſpruchenden Schleuſen bei Sülfeld zu erbauen.

Im Sülfelder Moor wurde der Graben anfänglich 3 Ruten breit und 3 Ellen tief (13,75 m zu 1,72 m) ausgehoben. Dieſe Maße genügten jedoch nicht; wegen des weichen Baugrundes ſanken die Ufer ein, und das ausgehobene Grabenprofil trieb zu. Die Strecke mußte deshalb mehrere Male wieder geräumt, vertieft und verbreitert werden; die Böſchungen ließen ſich nur durch Zäune aus geflochtenem Buſchwerk, mit Erde hinterfüllt, halten[16]. In dem Moor wurden Gräben gezogen, um das Waſſer nach dem Kanal hin abzuleiten. Dieſe bei dem Bau hervorgetretenen Schwierigkeiten waren Anlaß, daß die Baukommiſſion die Arbeit beſichtigte, wozu man den Lübecker Stadtbaumeiſter hinzuzog. Mit ihm begab man ſich dann nach Mölln, um dort, wie es ſpäter noch mehrfach geſchehen, die Anlagen des Stecknitz-Kanals in Augenſchein zu nehmen[17]. Bei dieſer Gelegenheit wurden, wie das Rechnungsbuch ausweiſt, für 12 ß Ochſenfleiſch gekauft und außerdem für Zehrung 18 ß und 6 Pfg. verausgabt. Meiſtens erfährt man nur deshalb etwas von ſolchen Beſichtigungen, Beratungen und Erkundigungen, weil dabei Zehrgelder erwuchſen, die im Rechnungsbuch dann ausreichend begründet werden mußten.

So ſind z. B. eine Woche nach der obigen Inaugenſcheinnahme durch die Baukommiſſion wieder 12 ß gebucht für einen nach Mölln geſchickten Zimmerer, der die Schleuſe dort beſehen und die Maße der daſelbſt benutzten Balken vergleichen ſollte. Wahrſcheinlich hat dieſer Zimmergeſelle ſich aber auch nicht ausreichend zu unterrichten vermocht; denn nach weiteren zwei Wochen finden wir abermals 12 ß Auslagen für den Zimmermeiſter Frederik, der ebenfalls zur Möllner Schleuſe gereiſt war[18]. Außerdem hatte man für den Graben und die Schleuſen Zeichnungen und Riſſe (ſchaplunen up papier[19]) angefertigt.

Weiterhin wurde ein Sachverſtändiger aus Holland, der Meiſter Hermann aus Kampen, kurz der Kampermann genannt, berufen, um zu raten[20]. Was er in Hamburg verzehrte und ſein Zehrgeld

nach Kampen ſowie ein „Drangkpennig“ zur guten Unterrichtung für des Graben Beſtes machte zuſammen 85 ℔ 14 ß aus.

Vom nahen Stecknitz-Kanal zog man als weiteren Sachverſtändigen den Schleuſenmeiſter von Mölln hinzu, um mit ihm zu überlegen, wie es zu machen ſei.

Während dieſe Gutachten und Beratungen vor ſich gingen, brachte man den Alten Graben mit dem Neuen Graben auf gleiche Tiefe und Breite. Auch ſeine Uferböſchungen mußten auf der Strecke, wo er das Nienwohlder Moor berührte, mit Buſchflechtwerk eingefaßt werden. Trotzdem waren die

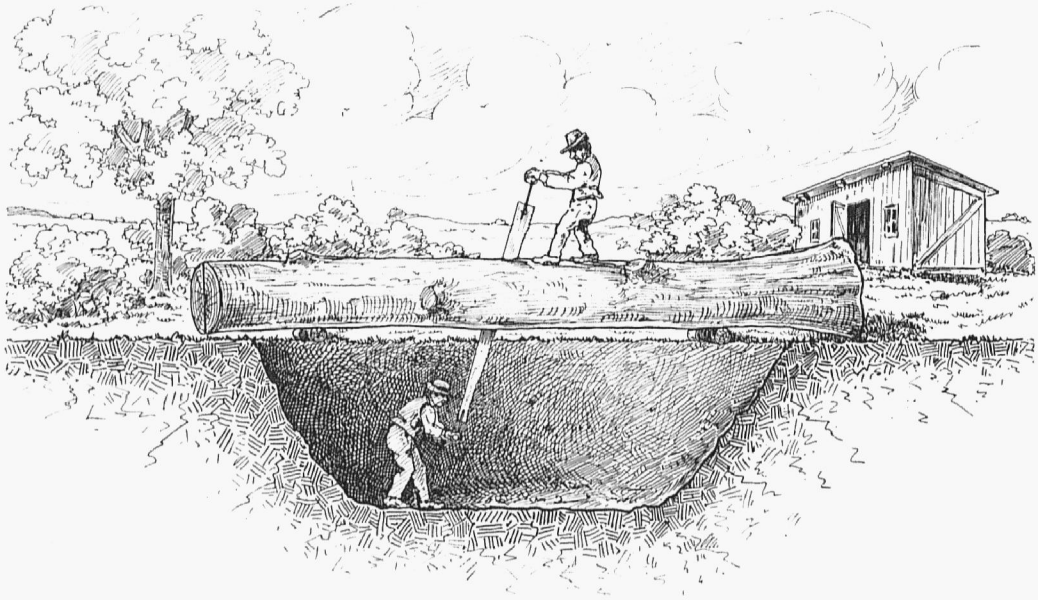


Abb. 76. Schnitt durch eine Sägerkule (1526) Privatbeſitz. Zeichnung von M. Klaucke 1920

Koſten dieſes Ausbaues des vom Sülfelder Moor bis zur Schleuſengrube bei Stegen 1276½ Ruten (5,85 km) langen Alten Grabens nicht erheblich höher als die Ausgabe für die Herſtellung des Neuen Grabens, obgleich er kaum ⅓ der Länge des Alten Grabens hatte.

Bis zum Schluſſe des Jahres 1526 waren an Baukoſten rund 770 ℔ verbraucht.

Die Ausgaben des erſten vollen Baujahres 1527 ſind beträchtlich höher, ſie belaufen ſich auf rund 15970 ℔.

Der Winter von 1526 auf 1527 ſcheint milde geweſen zu ſein; denn die ſich nunmehr auch auf die Alſter erſtreckenden Arbeiten wurden kaum unterbrochen. Zunächſt wurde der Flußlauf von Stegen bis Wulksfelde verbreitert, vertieft und aufgeräumt, desgleichen auch weiter abwärts bis 100 Ruten (0,40 km) unterhalb der Neuhäuſer (Wohldorfer) Schleuſe. Dieſe Strecke hatte eine Länge von 2033 Ruten (9,32 km), worin jedoch eine zu Tangſtedt gehörige Uferlänge von 236 Ruten (1,08 km) nicht einbegriffen war, auf welcher der Herzog von Lauenburg, der gegen den Kanalbau Einſpruch erhoben hatte (ſ. S. 108), Landesherr war. Während des Jahres 1527 wurde übrigens auf Grund der durch den Sekretär des Königs Friedrich zu Tremsbüttel dem Herzog Magnus — auf Koſten Hamburgs[21] — angeſagten „Loskündigung“ auch dieſes Ufergelände, ſoweit es zur Vornahme der Verbreiterung des Flußlaufes erforderlich war, frei gemacht.

Inzwiſchen hatte man auf der Scheitelſtrecke die Alte Alſter ſowie den Graben von 1448 abgedämmt und den Bau von Stauwerken (Stauſchleuſen?) begonnen. Im Oktober 1527 waren die

Arbeiten auf der Sülfelder Strecke ſo weit gediehen, daß mit dem Grabenmeiſter Hans Heſſe darüber abgerechnet werden konnte. Von der ihm zuſtehenden Zahlung von 10254 ℔ wurden 309 ℔ einbehalten, weil die Ufer des Grabens hinter Nienwohld wieder eingeſunken waren, ſo daß die Kanalſtrecke vom hineingetriebenen Moor geräumt und die Ufer neu befeſtigt werden mußten.

Hier, bei den Bemühungen, das Moor von Sülfeld zu entwäſſern, ſtießen die Grabenbauer auf kaum zu bewältigende Schwierigkeiten. Mehrfach ſind wieder Durchbrüche der wegen ihres Waſſerreichtums leicht beweglichen Moormaſſe erfolgt, und es gelang in dieſem Jahr nicht, ſie ſämtlich endgültig abzudämmen.

Im Herbſt 1527 wurden auch die Arbeiten in der Beſte[22] in Angriff genommen, nachdem man den ganzen Flußlauf beſichtigt und aufgemeſſen hatte. Die Schleuſengruben bei Sülfeld und Hoherdamm[23] wurden hergeſtellt, auch die Erdarbeiten bei Neritz begonnen und bei der Kupfermühle[24] vor Oldesloe zum Zweck der dort oberhalb und unterhalb dieſes Bauwerks anzulegenden Schleuſen Umläufe ausgehoben. Wegen des milden Winters erfuhren die Arbeiten keine Unterbrechung und wurden auch auf der Alſter eifrig gefördert. Die dort ſchon von früher beſtehenden alten Schleuſen erſetzte man durch Neubauten, wahrſcheinlich in größeren Abmeſſungen. Mit dem Bau der Fuhlsbütteler Kaſtenſchleuſe begann man im Sommer 1527. Hierfür mußte ein Damm durch den Fluß gelegt werden, über den die Alſterſchuten, um die Schiffahrt nicht ganz zu unterbrechen, hinübergezogen wurden, während man ſie bei den anderen Schleuſenbauten mittels Umlaufes um die Bauſtelle herum beförderte. Ende September 1527 war die Fuhlsbütteler Schleuſe im weſentlichen fertig; von den ebenfalls im Juli in Angriff genommenen Schleuſenbauten bei Stegen und Neuhaus (Wohldorf) ward letztere im Oktober 1527 vollendet. Mit dem Neubau der Poppenbütteler Schleuſe begann man im Mai 1528, und bald nachher erfolgte die Geradelegung und Räumung des Alſterlaufes bei und unterhalb Duvenſtedt (Wohldorf).

Mitte Oktober finden wir in der Baurechnung einen Poſten[25] für Bewirtung eingetragen: „do dat erſte ſchip dor de overſten Kiſten laten wart“; das war freilich noch nicht die Eröffnung der Schiffahrt, aber doch der Anfang des Gelingens und ein ſchöner Erfolg. Bis zur Vollendung des Geſamtwerkes mußten aber noch große Schwierigkeiten überwunden werden, nicht nur bis zur Fertigſtellung der zahlreichen Schleuſenbauten, deren Beaufſichtigung im November 1527 dem obenerwähnten Zimmermeiſter Heyne Karſtens[26] übertragen worden war, ſondern auch bei den Begradigungen und Aufräumungen der Alſter wie der Beſte.

Heyne Karſtens wurde damals, das heißt am Sonntag nach Allerheiligen (3. November), 200 ℔ ſowie ein Kleid zugeſagt, damit er fleißig Aufſicht habe bei allen Schleuſen und auf alle Zimmerleute, daß denen je nach ihrer Arbeit bezahlt werde. Auch dem Zimmermeiſter in Sülfeld mit ſeinen elf Geſellen ſowie der Köchin, die für die Zimmerleute kochte, damit ſie nicht im Krug blieben und die Arbeit verſäumten, wurden Belohnungen für fleißige Arbeit in Ausſicht geſtellt, um die Fertigſtellung des immer koſtſpieliger werdenden Kanalbaues nach Tunlichkeit zu fördern. Die Summe der Ausgaben belief ſich 1528 auf etwa 3000 ℔ weniger als diejenige des Vorjahres und machte nach der Baurechnung 13000 ℔ aus.

Der Winter 1528 bis 1529 war wieder milde; nur während zwei Wochen, zu Anfang des Monats Februar 1529, ruhten die Arbeiten. Es fehlte nicht an unangenehmen Überraſchungen; denn im Januar 1529 zerſtörte das hohe Waſſer der Alſter den Schleuſendamm zu Neuhaus, der erhöht und verſtärkt wiederhergeſtellt werden mußte.

Im gleichen Monat wurde die Kiſte zu Sülfeld in Gegenwart des Ratsherrn Vincent Moller das erſtemal gezapft, das heißt gefüllt und geprobt, wobei er mit den Dienern 8 ℔ Zehrkoſten[27] hatte.

Weiterhin erforderte die Erhaltung der durchs Moor gelegten Scheitelſtrecke zwiſchen Sülfeld und Nienwohld dauernde Aufmerkſamkeit und bildete eine Quelle ſteter Sorgen; dort mußte ſowohl an

den Uferböſchungen als auch an den Schleuſen beſtändig nachgebeſſert werden; denn immer neue Durchbrüche des Moors, Rutſchungen und Verſchiebungen[28] zerſtörten das Fertiggewordene. An einigen der hier ſchon faſt vollendeten Schleuſen, die zum Teil ſo weit fertiggeſtellt waren, daß man die Tore einhängen wollte, erwieſen ſich die Wände zu ſchwach und drohten einzuſtürzen; auch das Grundwaſſer drang von unten durch, ſo daß man zu tieferen Gründungen ſchreiten mußte und die Schleuſenwände ſtärker zu machen genötigt war.

An der unteren der beiden 1528 bei der Oldesloer Kupfermühle gebauten Schleuſen mußte 1529, als das Waſſer dort überzulaufen drohte, der Damm ſchleunigſt verbreitert und erhöht werden[29].

So hat es an allerlei unvorhergeſehenen Vorkommniſſen und unliebſamen, die Vollendung des Werkes immer wieder verzögernden Zwiſchenfällen gerade im letzten Baujahr nicht gefehlt.

In Rückſtand waren 1529 noch in der Beſte die Anlage bei Neritz und in der Alſter die Schleuſenbauten bei Mellenburg, für die eine andere Stelle gewählt werden mußte. — Als Herr Johan Rodenborch und Hans van Bargen bei der Mellenburg waren und ſahen, wie die Gräber viel Geld die Woche über verdienten und die geleiſtete Arbeit geringe war, wurde der Grabenmeiſter dahin gerufen und alles, was bei den beiden Schleuſen noch zu graben und zu räumen war, einſchließlich des Zufahrens des Umlaufs um 58 ℔ verdungen[30]. — In Neritz hatte man die Erdarbeiten für den Einbau der Kaſtenſchleuſen und die Anlage des Schleuſendammes nebſt den Rammarbeiten bereits Ende März 1529 verdungen.

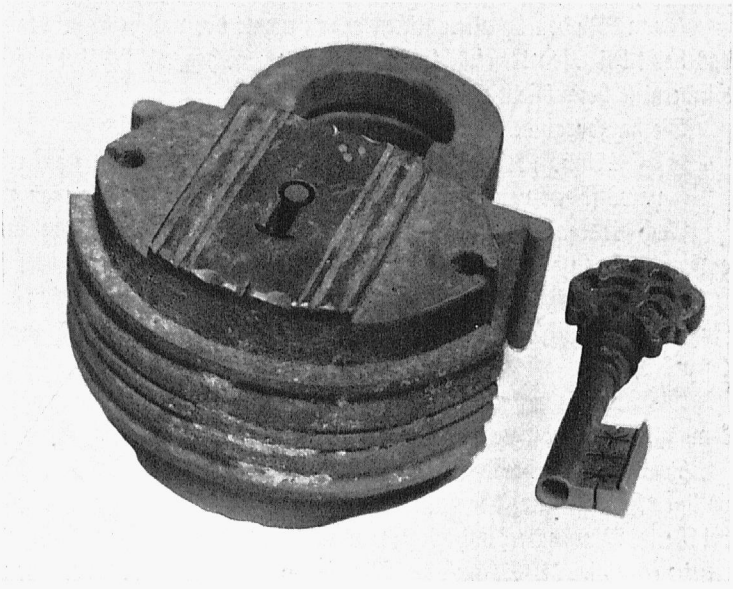


Abb. 77. Altes Schloß nebſt Schlüſſel (etwa 1/3 der wirklichen Größe) zum Verſperren der Schleuſentore beim Alſter-Trave-Kanal, aufgefunden in Mellenburg 1926. Privatbeſitz. Phot. W. Fromberg 1928

Auch zeigte ſich die Notwendigkeit, weitere Begradigungen des Flußlaufes vorzunehmen und dem Kanalbett eine größere Tiefe, als anfänglich berechnet, zu geben. Hierfür wurden die auszutiefenden Kanalſtrecken in Loſen an verſchiedene Unternehmer verdungen, welche die noch erforderlichen Vertiefungen, Eindämmungen und Uferbefeſtigungen für beſtimmten Preis vollendeten. Einzelne der Unternehmer hatten zu Zeiten mehr als 30 und 40 Arbeiter in Lohn, für deren Verpflegung Kantinenhütten eingerichtet und Wirtſchafterinnen angeſtellt waren. Im Frühjahr 1529 konnte nun auch mit dem Bau von Wohnhäuſern für die Schleuſenmeiſter vorgegangen werden. An der Beſte nennt die Baurechnung Schleuſenhäuſer bei Hoherdamm, Neritz und Blumendorf; an der Kanalſtrecke bei Nienwohld und an der Alſter galt es, den Bau von Häuſern bei den Schleuſen zu Sandfelde, Neuhaus, Mellenburg und Poppenbüttel zu beſchaffen.

Die Einſtellung der Schleuſenmeiſter geſchah im November in Wandsbek, damals Eigentum des bereits mehrfach erwähnten hamburgiſchen Bürgermeiſters Hinrich Salsborch, der alſo als Vorſitzender

der Baukommiſſion dieſe wichtigen Vermittler des Schiffahrtsbetriebes auf dem Kanal ſelbſt in Eid und Pflicht nahm.

Inzwiſchen waren auch die Treidelwege eingeebnet und mehrere Brücken über den Kanal wie auch über die Alſter und Beſte fertiggeſtellt, ſo daß ſich um die Mitte des Jahres 1529 der Kanalbau nach unendlichen Mühen und großen Geldopfern der Vollendung näherte.

In der 159. Bauwoche[31], alſo drei Jahre nach dem Beginn der Arbeiten, wurden dem Heyne Karſtens die zugeſagten 200 ℔ ausbezahlt; denn in der darauffolgenden Woche zwiſchen dem 15. und 22. Auguſt 1529 konnte gebucht werden:

„do de 4 ſchepe van Lubeke myt dem erſten gude qwemen, wart Cordt Lampen unde Asmus van Minden by allen Kiſten geſant umme dor upſicht to hebbende der gebreke“,

das heißt bei allen Kaſtenſchleuſen darüber zu wachen, ob ſich bei dieſer erſten Fahrt Mängel oder Hinderniſſe herausſtellten.

Die hamburgiſche Chronik[32] berichtet über dieſes Ereignis:

„Anno 1529 ys de nyge Graue langeſt de Alſter na Lübeck rede geworden, ſo dat deſſuluen pares ſchepe van Lübeck na Hamborch quemen langeſt den nien grauen.“

Auch die wendiſche Chronik berichtet ähnlich, ſetzt das Ereignis aber unrichtig „umme traut Martini epiſcopi“, das iſt auf den 11. November.

Die hamburgiſche Chronik erwähnt noch, daß bei der erſten Durchfahrt der Schiffe die Fuhlsbütteler Schleuſe weggetrieben ſei. Wann ſich dieſer Unfall zugetragen hat, war nicht ſicher feſtzuſtellen.

Die Inbetriebnahme der Kanalanlagen blieb, wie zu erwarten, nicht ohne unvorhergeſehene Vorkommniſſe und bedingte allerhand Nacharbeiten.

Zwar erwarb Hamburg in Oldesloe zwei Schiffe, um die Kanalfahrt[33] zu betreiben, aber zur völligen Fertigſtellung der neuen Waſſerſtraße gab es noch viel zu tun: es mußten die Schleuſendämme bei Neritz, Blumendorf und Poppenbüttel ſowie die Ufer auf der Scheitelſtrecke erhöht werden; ferner wurde es nötig, die Schleuſe bei Nienwohld höher zu legen. Auch war noch der Treidelweg zwiſchen Nienwohld und Stegen herzuſtellen. Bei der Kupfermühle vor Oldesloe trat, als die Schiffe durchgekommen waren, ein Dammbruch ein, und das dadurch geriſſene Brack mußte wieder ausgefüllt werden[34]. Außerdem erwies ſich noch die Schaffung einer zweiten Schleuſe in Poppenbüttel als nötig; den Platz dafür wies die Baukommiſſion im September 1529 ſelbſt an. Gleichzeitig ſtellte man in Poppenbüttel und in Neritz noch Brückenbauten fertig. Die Sülfelder Anlage, wo des zu überwindenden großen Gefälles wegen wahrſcheinlich mehrere Kammerſchleuſen (Kiſten) hintereinander angeordnet worden waren, bildete immer noch eine Quelle ſteter Sorge; dort mußten noch im Mai 1530 die Kiſte vertieft und die Dämme erhöht werden, weil beim Durchſchleuſen das Stauwaſſer immer noch drüberweg lief. Aufgewendet wurde 1529 ungefähr der gleiche Koſtenbetrag wie im vorhergehenden Jahre, im ganzen über 11000 ℔.

Erſt am 21. Auguſt 1530 (Himmelfahrt Mariä) iſt die Baurechnung abgeſchloſſen. In dieſem Jahre belief ſich die Ausgabe noch auf 2583 ℔. Die Geſamtausgabe für den Kanalbau ergab ſich auf 43497 ℔ 4 ß 9 Pfennig. Hiervon war außer dem Erlös für einige verkaufte Pferde eine Summe von 389 ℔ 9 ß abzuſetzen, die von den Amtmännern in Segeberg und Trittau für die Ablöſung der vertraglich zugeſicherten Handdienſte der Eingeſeſſenen beider Ämter bezahlt wurde, weil dieſe Gemeinden Schwierigkeiten machten, die verlangten Handdienſte zu leiſten. Danach verblieb alſo eine Ausgabe von 43107 ℔ 11 ß 2 Pfennig. Hinzuzurechnen zu dieſen Koſten des Kanals und nicht niedrig zu veranſchlagen aber wäre außerdem eine Reihe von Naturallieferungen, wie die von 1200 Bäumen, zu der König Friedrich vertragsgemäß verpflichtet war und die er auch geliefert hat, dann das auf dem

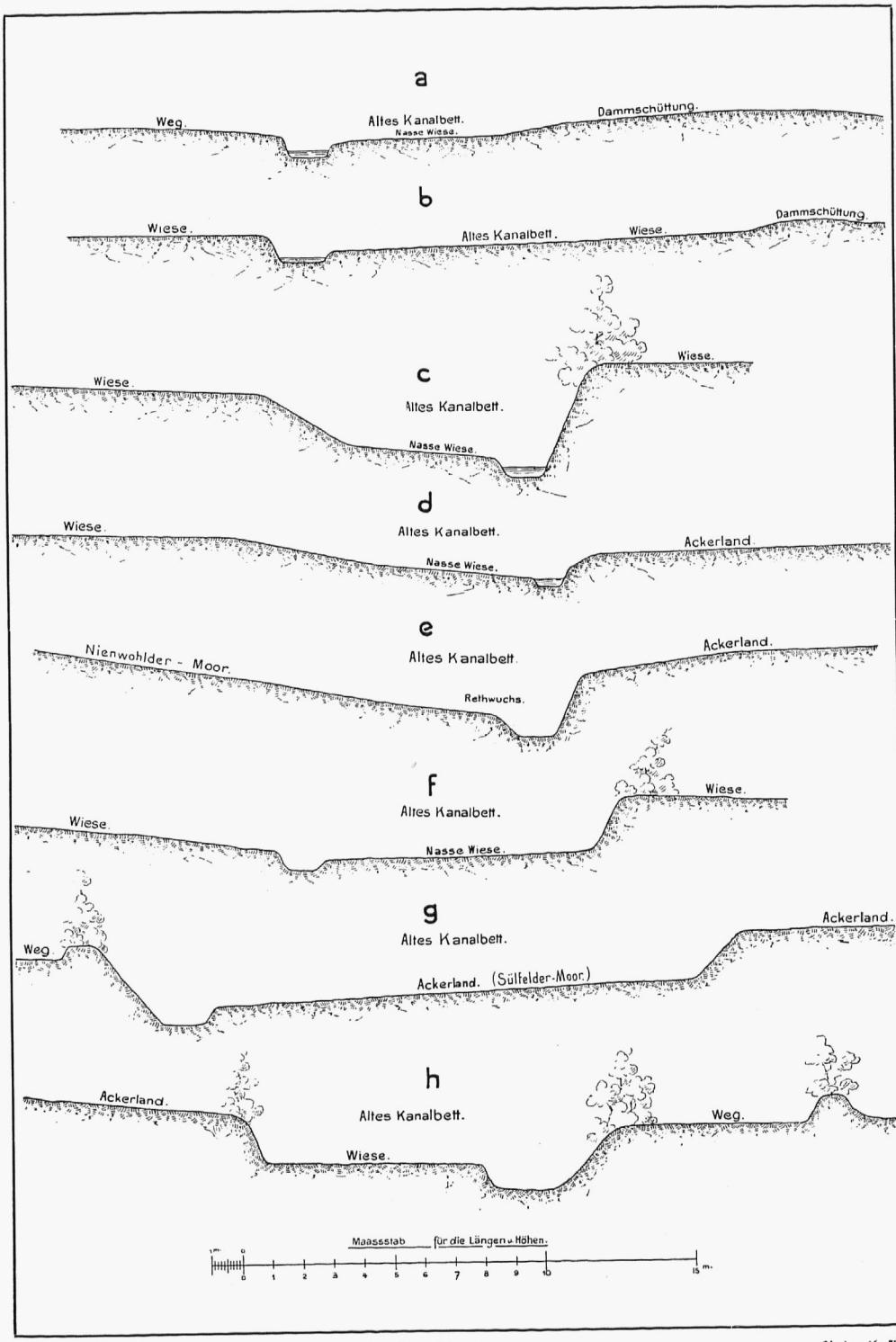


Abb. 78. Querprofile auf dem Teil B—C der alten Kanalstrecke
(vgl. Abb. 72 S. 104)

Privatbesitz
Aufgenommen 1901

Grund und Boden des Kanals selbst stehende und bei dem Bau verwendete Holz, ferner Hand- und Spanndienste und anderes.

Eine rechte Vorstellung von der Höhe der obigen Aufwendung erhält man erst, wenn man in Betracht zieht, daß sich die Gesamteinnahme der Stadt Hamburg im Durchschnitt der Jahre 1526 bis 1530 auf 28960 ℔ und die Ausgabe auf 27600 ℔ belief[35]. Es ist daher wohl verständlich, daß es in der obenerwähnten Hamburger Chronik von dem Kanalbau heißt: „Desulve heft untellik grot gelt gekostet[32]."

Ein annäherndes Bild von dem großen Umfange jener Bausumme läßt sich auch aus einem Vergleich der damaligen uud jetzigen Höhe der Arbeitslöhne folgern[36]. 1526 bis 1530 betrug der Taglohn eines Gräbers oder Erdarbeiters im Sommer acht Witte oder Weißpfennige, von denen auf jeden vier Pfennige gingen. Das gibt für die Woche von sechs Arbeitstagen einen Verdienst von gerade 1 ℔ oder 1.20 Reichsmark. Stellt man diesem Betrage den Verdienst eines Erdarbeiters aus dem Jahre 1926 von 7.12 Reichsmark täglich[37], bzw. 42.72 Reichsmark wöchentlich gegenüber, so würde sich ein Wertverhältnis der ehemaligen zur Münze von 1926 ergeben wie 1:35,6, und die vor 400 Jahren für den Alster-Trave-Kanal verausgabte Summe von rund 43000 ℔ würde in Silberwert und Kaufkraft des Geldes nach der Währung von 1926 zu mindestens $1^1/_2$ Millionen Reichsmark zu veranschlagen sein. Nun trat aber um die Zeit des Kanalbaues eine allgemeine Preissteigerung ein, mit der eine ebenso starke Geldverbilligung Hand in Hand ging. Man könnte also nach dieser Sachlage die damalige ℔ Lübsch statt mit 35,6 mit 40 oder gar 45 multiplizieren; dann würde sich für jene 43000 ℔ Lübsch eine Summe von $1^3/_4$ bis 2 Millionen Mark des Geldwertes von 1926 ergeben, wobei die Naturallieferungen ganz außer Betracht geblieben sind. Ebensowenig ist berücksichtigt, daß die Arbeitszeit vor 400 Jahren durchschnittlich zwölf Stunden täglich währte, also um die Hälfte länger war als jetzt. Die Zuverlässigkeit des Preisvergleichs wird daher Zweifeln begegnen.

Hier kam es aber nur darauf an, dem Leser zu veranschaulichen, welche ungeheuren Anstrengungen Hamburg in jener fernen Zeit machen mußte, um diese für damals ganz gewaltige Summe allein aufzubringen; denn Lübeck war, wie bereits angedeutet, in jener Zeit durch Kriegsausgaben so schwer belastet, daß es bis 1529 zu den Kanalbaukosten insgesamt nur 7000 ℔ in bar leisten konnte, davon 1000 ℔, wie schon erwähnt, durch Tilgung von der Kriegsschuld Hamburgs. Den Rest seines Kostenanteils entrichtete Lübeck erst bis 1553 mit 12000 ℔[35].

Hamburg hat somit während der ganzen Bauzeit die Geldmittel für die Anlegung der Schiffahrtstraße allein aufgebracht. Hierzu wurden von den vier städtischen Pfarrkirchen je 4500 ℔ beigesteuert, das übrige durch Anleihen bei angesehenen Bürgern, geistlichen Stiftungen u. a. aufgebracht, die mit 4—5 v. H. verzinst werden mußten und den städtischen Haushalt auf lange Jahre hinaus belasteten.

Wenden wir uns zum Kanalbau zurück, so sind noch eine Reihe von Einzelheiten aus der Baurechnung zu erörtern.

Über die Maße des Kanals, seine Breite und Tiefe, sind wir nicht unterrichtet. Wenn an einzelnen Stellen gut zwei Ellen tief gegraben worden ist, so an anderen tiefer, und es bleibt zweifelhaft, ob Dammhöhe oder Wassertiefe gemeint und ob letztere überall die gleiche gewesen ist. Es gibt aber einen Maßstab, daß im Stecknitz-Kanal erst 1820 bis 1824 fünf Fuß = $2^1/_2$ Ellen Wassertiefe hergestellt sind.

Das Nivellement des Grabens besorgte der lübische Baumeister, der dafür zum „Drankpennig" 2 rheinische Gulden erhielt, das Stück zu 27 ß[38]. Gleichzeitig bestimmten 7 Ratmannen gemeinsam mit dem schon erwähnten holländischen Meister Hermann van Kampen, wo die Schleusen in Sülfeld liegen sollten.



Abb. 79. Bett des Alſter-Trave-Kanals nordweſtlich von Nienwohld, Profil c

Privatbeſitz
Phot. G. Koppmann & Co., Juli 1901

Auch der Schleuſenmeiſter Peter aus Mölln war hinzugezogen und erhielt für 12 Tage je 4 ß, ſein Knecht 2 ß. Der holländiſche Schleuſenmeiſter war acht Wochen bei dem Kanalbau tätig und empfing an Koſt und Bier die Woche 12 ß[39].

Für die Erdarbeiten wurden ſeitens des Baumeiſters nach und nach über 200 Schubkarren[40] beſchafft, die häufig ausgebeſſert werden mußten, ebenſo wie die Holzſchaufeln, Molden, Spaten, Bicken, Äxte, Hacken, Kalbarden oder Barden (breite Beile) uſw.[41]

Daß die Erdarbeiten verdungen waren, iſt bereits geſagt; über den Preis hierfür gibt die Baurechnung eine allerdings nicht ganz klare Auskunft. — 1526 wurden bei Nienwohld zwei Ruten weit und eine Elle tief, die Rute in der Länge zu 2 Gulden, das iſt 3 ℳ, verdungen[42]. Nach Metermaß umgerechnet, ergibt ſich hierfür ein Preis von 2 ß für das Kubikmeter feſten Bodens.

Das beim Kanalbau namentlich zu den Schleuſen verwendete viele Eiſenzeug (Bolzen, Anker, Zugbänder uſw.) wurde aus Hamburg, Fuhlsbüttel, Sülfeld, Oldesloe und Segeberg bezogen.

Nach Sachlage ſind beſonders häufig die Ausgaben für Nägel, die zu vielen Tauſenden vom Schmied immer neu angefertigt werden mußten[43].

Weit wichtiger noch als das Eiſen war als hauptſächlichſter Bauſtoff das Holz. Während des Baues ſtieß die Beſchaffung der erforderlichen großen Mengen Holzes öfter auf Schwierigkeiten. Hamburg ſparte nicht mit Geſchenken an die Räte des Königs, damit ſeine Zuſage, 1200 Baumſtämme liefern zu wollen, deſto eher erfüllt werde.

So wurde dem Kanzler von Holstein, Minister Wolfgang v. Utenhofen, ein großer silberner Becher mit Deckelaufsatz geschenkt, der über 50 ℔ kostete und in den man 20 Joachimstaler[44] im Werte von etwa 34 ℔ gelegt hatte. — Ähnlich bedacht wurden die Amtmänner zu Segeberg und Trittau; sowohl Iven Reventlow als auch Kay Rantzau bekamen „in Betreff des Grabens“ je einen vergoldeten Becher[45], die zusammen 133 ℔ kosteten.

Iven Reventlow machte man außerdem ein Pferd für 84 ℔ 6 ß[46] zum Geschenk „up dat wie tho dem Holte muchten kamen, dat uns von Königlicher Werde gheven was“; und Heinrich Rantzau, der auch Holz lieferte, verehrte man einen silbernen Stoep, d. h. einen Becher in Eimerform ohne Fuß zum Preise von 52 ℔ 10 ß 9 Pfg.; damit er späterhin noch 200 Bäume hergab, erhielt er 30 ℔[47] zum Geschenk.

Der Bedarf an Holz war aber weit größer, als anfänglich angenommen. Die Wohldorfer Forsten vermochten ihn nicht zu decken, obgleich einmal allein im damals dazugehörigen Hoisbütteler Walde 200 Bäume gefällt wurden[48].

So mußten denn für den weiteren Ankauf von Holz bedeutende Ausgaben gemacht werden.

200 Stämme wurden von den Gütern des Domkapitels bezogen. In dieser Angelegenheit erhielt der dortige Jäger zwei Tonnen Bier, außerdem wurden der Holzvogt und die Bauernschaft mit Bier versorgt.

Größere Mengen Holz kamen aus den Waldungen des Klosters Reinbek. Der Ratsherr Johann Huge mußte 1528 dreimal zum Propst daselbst um 200 Bäume; auch dort wurde dem Vogt, damit er gutes Holz zum Fällen anweisen möchte, ein Geldgeschenk gegeben[49].

Ebenso lieferten die Besitzer der benachbarten Güter, Marquard v. Buchwald auf Jersbek und Borstel sowie Vollert Swyn auf Swynshave (Holtenklinken), viel Holz zum Schleusenbau. Ersterem wurden in den Jahren 1526 bis 1530 laut Baurechnung für 1690 ℔ Holz abgekauft.

Hamburg sah sich überhaupt vielfach auf das Entgegenkommen der Gutsherren wegen der Benutzung ihrer Ländereien bei dem Bau der Wasserstraße angewiesen, namentlich auch für die Entnahme von Erde, Lehm oder Klei von ihren Gütern zur Herstellung der Schleusendämme. Der Rat stand daher mit ihnen dauernd in Verbindung und war bemüht, sich durch Geschenke an sie erkenntlich zu erweisen.

So wurden Marquard v. Buchwald im November 1526 zwei Tonnen Bier, ein geräucherter Lachs, ein Hut Zucker, $9^1/_2$ Pfund schwer, sowie ein silberner vergoldeter Becher, den Heinrich Luchtemaker für 63 ℔ 4 ß lieferte, geschenkt[50]. Hernach wurden ihm noch je ein Korb Feigen und Rosinen gesandt und bald darauf 600 Schollen[51].

Von dem andern Gutsbesitzer Vollert Swyn kamen im Frühjahr 1529 auf einmal 300 Bäume, die 273 ℔ kosteten[52]; später nochmal 250 Bäume und 1530 weitere 52 Stämme. Um all diese Hölzer abfahren zu können, mußte in Swyns Walde ein Damm hergestellt werden[53].

Zuletzt hatte man noch 200 Bäume in Sievershütten und in Naherfurt erworben[54]. Um sie nach Sülfeld auf die Zimmerstelle fahren zu dürfen, mußte mit Marquard v. Buchwald zu Stegen verhandelt werden, damit er zuließ, daß sein Gebiet mit dem nicht von ihm gekauften Holz durchquert wurde.

So gab es bis zuletzt immer aufs neue Schwierigkeiten zu überwinden.

Heyne Karstens, der 1527 insgesamt 400 Bäume fällen ließ, mußte auch, um die obenerwähnten 1200 Bäume vom Könige zu erhalten, mehrfach mit den dänischen Amtmännern zu Trittau und Segeberg verhandeln und war genötigt, die Vögte, welche die Stämme aussuchten, durch Geschenke günstig zu stimmen[55]. Das Fällen der Bäume kostete das Stück 2 ß. Die Stämme mußten nach den Sägerkulen geschafft und dort zu Balken und Bohlen zerschnitten werden. Die Säger wurden nach Schnitten entlohnt; für den Schnitt, den zwei Leute beschafften, gab es je nach Länge

des Stammes 9—10 Witte = $22^1/_2$—$27^3/_4$ Pfennig. Das Stellgeld für einen Baum koſtete 1—2 ß und die Sägerkule zu graben 6 ß (ſ. Abb. 76 S. 113).

Aus der Baurechnung erfährt man auch, daß bereits damals die Schleuſentore ſich auf kupfernen oder bronzenen (von Glockenſpeiſe hergeſtellten) Pfannen drehten. Der Grapengießer erhielt 1527 für die Pfannen der Schleuſentore zu Wohldorf, die 23 Pfund wogen, das Pfund mit 4 ß bezahlt[56].

Dicht gemacht wurden die Tore mit geteertem Werg, das man in die Fugen hineintrieb, d. h. kalfaterte. Die Stoßfugen der Vorſetzen und Schleuſenwände dichtete man, wie es auch jetzt wohl noch geſchieht, mit geteertem Moos, darüber wurden ſchmale Leiſten (Rebel) genagelt. Die Lieferung des Mooſes erfolgte 1528 laſtweiſe, 1529 bundweiſe[57]. Auch Pech brauchte man bei den Schleuſen zum Dichtmachen und zum Überziehen des Eiſenzeuges, ebenſo Leinen und Taue, die ſowohl nach Gewicht als auch nach Länge bezahlt wurden.

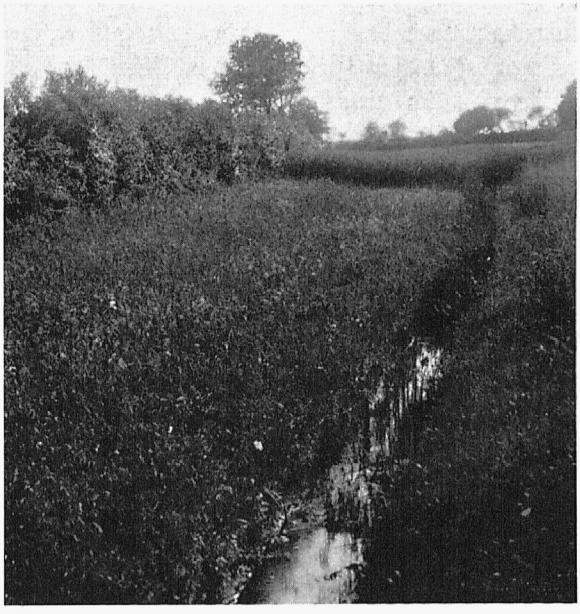


Abb. 80. Das Kanalbett oberhalb Nienwohld bei Profil d — Privatbeſitz — Phot. G. Koppmann & Co., Juli 1901

Ganz außerordentliche Mühe verurſachte die Waſſerhaltung in den Baugruben. Pumpen ſcheint man nicht verwendet zu haben, obgleich ſolche ſchon zur Zeit des römiſchen Kaiſers Auguſtus allgemein in Gebrauch waren; ſie werden in der Baurechnung nirgends erwähnt. Das ununterbrochen eindringende Waſſer wurde mittels Schaufeln (Öſfat) herausgeſchöpft, was viel Geld koſtete; ſo mußte z. B. bei Mellenburg[58] drei Wochen lang Tag und Nacht, auch an den Hilgen-Tagen, dauernd geſchöpft werden.

Die fertigen Schleuſen wurden, um ſie vor unbefugtem Öffnen zu ſchützen, mit großen Kettenſchlöſſern verrammelt. Beſonders kunſtreiche Schlöſſer fertigte der Seygermacher (Uhrmacher); ſie koſteten das Stück 14 ß. Nachher lieferten aber ſowohl er als auch der Grobſchmied die Schlöſſer für 12 ß das Stück[59].

In dem auf Abb. 77 S. 115 erſichtlichen Vorhängeſchloß, welches nebſt Schlüſſel 1926 in der alten Scheune des Schleuſenwärters auf Mellenburg gefunden wurde, dürfte eins jener kunſtreichen Schlöſſer erhalten ſein. Es iſt etwa 12 cm dick, 16 cm hoch und hat oben eine Breite von 20 cm, iſt mit zwei Bügeln ausgeſtattet und von beiden Seiten mit dem am Griff reich verzierten 14 cm langen Schlüſſel ſchließbar. Das 11 Pfund ſchwere Vorhängeſchloß konnte von einem Manne allein kaum gehandhabt werden und hat zweifellos zum Zuketten der Schleuſentore gedient; für bäuerliche Zwecke, zumal in jener Zeit, iſt ein ſolches ſchwerfälliges Kunſtwerk undenkbar.

Während der Winterszeit, wo die Schleuſen des Eisgangs wegen aufbleiben mußten, wurden ſie bewacht.

Die Arbeitslöhne waren nach unſeren Begriffen ſehr gering, aber doch gut ausreichend. Die Gräber erhielten in der Regel im Sommer 8 Witte zu 4 Pfg., alſo 32 Pfg. = $2^1/_2$ ß = 18.75 Reichspfennig jetzigen Geldes, Tagelohn bei zwölfſtündiger Arbeitszeit, im Winter 7 Witte = $17^1/_2$ Reichspfennige.

Die Plaggenhauer ſowie die Arbeiter, die bei Tage und in der Nacht Waſſer ſchöpften und welche die Rammen zogen, verdienten 1528 den Tag 3 ß = 22½ Pfg. Reichsmünze.

Der Gräbervorarbeiter empfing täglich 3 ß, der Grabenmeiſter Hans Heſſe für den Tag 6 ß.

Die Handwerker verdienten etwas mehr als die Erdarbeiter. Der Taglohn der Zimmerleute ſchwankte zwiſchen 3 und 4 ß.

Noch ſind zu erwähnen: der Schreiber Bernd Staties, der 1527 wöchentlich 1 ℔ 1 ß, ſpäterhin 2 ℔ empfing, ſowie die Vertrauensperſon, die den Verkehr zwiſchen den leitenden Ratsmitgliedern und den Baubefliſſenen am Graben aufrechterhielt, Hinrik Arndes. Er wurde vierteljährlich mit 20 ℔ entlohnt, beſorgte die Lohnzahlung, beförderte wichtige Nachrichten und erſcheint in der Baurechnung von vornherein mit mancherlei Zehrgeldern, die auf ſeine weitverzweigte, vielſeitige Tätigkeit ſchließen laſſen. Für ihn war auch in Sülfeld eine Kammer halbjährlich zu 8 ß gemietet. Er war beritten; die Stallmiete für ſein Pferd und die Pferde der Baukommiſſion ſowie für den Stallknecht belief ſich auf 7 ℔ jährlich; dieſer letztere bezog 10 ℔ jährlich, wofür er die Pferde betreuen und mit den Bürgern zum Graben und zu den Schleuſen reiten mußte.

Die für den Dienſt beim Graben beſchafften Pferde waren ſehr verſchieden im Preis, zwiſchen 15 bis 39 ℔ das Stück, je nach der Güte. Weiter finden wir gewiſſenhaft gebucht die Mengen und Preiſe für das Pferdefutter, als Hafer, Häckſel, Heu und Stroh, ebenſo die Ausgaben für das Pferdegeſchirr: Sättel, hölzerne Kopfgeſtelle (Kummete?), Gurte, Riemen, Steigbügel, Bißzäume, Eimer und Molden.

Für erkrankte Pferde war ein Tierarzt, Meiſter Wolter, tätig, der nach Bedarf an den Graben reiſte und die kranken Pferde behandelte. Ein Pferd zu heilen koſtete z. B. 1 ℔ 8 ß[60].

Die Angaben über Fuhrlöhne ſchwanken je nach der Schwere der Laſt und der zurückgelegten Entfernung. Es koſteten u. a. 96 pommerſche Dielen von Oldesloe nach Sülfeld zu fahren (11 km) 1 ℔, zwei Fuder Schiebkarren von Wohldorf nach Nienwohld 2 ℔, nach Stegen 1 ℔[61]. Die Rückfahrten nach Hamburg waren ſehr billig; z. B. wurden leere Biertonnen von Wohldorf nach Hamburg die Fuhre mit 2 ß, drei Tonnen altes Eiſen von Sülfeld nach Hamburg zu bringen mit 6 ß[62] berechnet.

Eine ganze Reihe vermerkter Ausgaben betrifft Kleidung. Der mehrgenannte Zimmermeiſter Heyne Karſtens erhielt zu einem Reitrock ſechs Ellen graues engliſches Tuch, das die Elle 18 ß koſtete, und den Stoff zu einem grauen Mantel für 1 ℔ 14 ß. Der Stallknecht Berndt bekam 1527 Wams, Hoſe, Rock und Schuhe für 11 ℔ 5 ß 4 Pfg.[63], ſpäter noch etliche Male ein Paar Stiefel, die 1 ℔ 2 ß koſteten. Ein Paar Schuhe für den Schreiber wird mit 10 ß gebucht; ein neuer Hut iſt mit 5 ß, ein Hoſenlaken für den Grabenmeiſter mit 3 ℔ 10 ß 6 Pfg. angeſetzt[64].

Noch findet ſich im Rechnungsbuch eine ganze Reihe von Gebrauchsgegenſtänden, die für den Bau der Waſſerſtraße nötig waren; alle ſind einzeln mit den Preiſen verzeichnet, ſo z. B. Piepkannen, aus denen die Bauern tranken, Schleifſteine, eine Leuchte nebſt Lichten für den Stallknecht, ein Spundhobel, Kreide für die Zimmerleute, Pekelkannen zum Tragen des Teers an die Verwendungsſtellen ſowie Teerkeſſel, Kaepſtangen (d. h. Baken, Signalſtangen), Such- oder Sondiereiſen, Schrap- oder Kratzeiſen.

1530 finden ſich noch zwei Anſätze von Wichtigkeit; am 24. April heißt es: die Bücher zu binden, darin die Rechenſchaft geſchrieben wurde, 5 ß, und am 5. Juni: dem Schreiber, der die Rechnung dreimal ausgeſchrieben hat, gegeben für Tinte, Papier und ſeine Arbeit 20 ℔.

Eine Schute zum Beſehen der fertiggeſtellten Kanalſtrecken ward 1527 für 7 ℔ erſtanden; ſie zu teeren, zu kalfatern und mit Bänken auszurüſten, koſtete 1 ℔ 12 ß 6 Pfg. und ihre Beförderung über Land vom Kran (wahrſcheinlich derjenige bei der Alten Börſe) nach der Binnen-Alſter 8 ß; ebenſoviel koſtete ihr Innenanſtrich; ferner wurden dazu Tau und Leinen, zwei Schaufeln und ein



Abb. 81. Bett des Alſter-Trave-Kanals bei Sülfeld, Profil h, oben rechts der nebenher verlaufende Weg

Privatbeſitz
Phot. G. Koppmann & Co., Juli 1901

Riemen beſchafft. Dann brachte man die Schute bis Fuhlsbüttel, wo ſie wieder für 8 ß über den Damm gezogen wurde. Nunmehr fuhren einige Ratsherren und andere Perſonen darin bis Wohldorf, wo an Zehrgeldern 4 ℔ 1 ß 2 Pfg. erwuchſen[65].

Für Zehrgelder und Nahrungsmittel wurden aber auch anderweitig recht namhafte Aufwendungen gemacht. Die Hamburger ließen bei den Verhandlungen etwas draufgehen und waren freigebig, wo es die Förderung des Neuen Grabens galt.

Bereits im September 1526 finden wir für Verzehr eine Ausgabe von 19 ℔ 8 ß 10 Pfg. gebucht, als der achtbare, geſtrenge Herr Bürgermeiſter Hinrich Salsborch ſowie die Ratsherren Vincent Moller und Peter van Sprekelſen ſamt etlichen Bürgern den „duchtigen“ Marquardt v. Buchwald zum Verhandeln wegen des Grabens geladen hatten. Da wurde gut geſpeiſt und wacker gezecht.

Waren die Herren aber unter ſich, ſo ging es beſcheidener her; als am Marientag ihrer vier in Wohldorf zur Alſterbeſichtigung und abends in Hamburg zuſammen waren, verbrauchten ſie den Tag über mit vier Pferden, einſchließlich Bier, Hafer und Heu nur 10 ß[66].

Weitere größere Zehrgelder verurſachten folgende Zuſammenkünfte: Im Mai 1528 war der Bürgermeiſter Salsborch mit einigen Ratsherren und etlichen Bürgern zur Verhandlung wegen des Holzes zum Schleuſenbau bei dem geſtrengen Herrn Iven Reventlow, desgleichen mit dem duchtigen Marquardt v. Buchwald wegen Buſches und Pfählen für den Graben- und Schleuſenbau. Daneben wurde auch verhandelt mit dem duchtigen Hans Pogwiſch und ſeinen Brüdern Volmer und Siwert wegen der Wiſche zwiſchen Oldesloe und Neritz, über die man zu einem günſtigen Abſchluß kam, ſo daß ſie durchgraben werden konnte; dabei wurden insgeſamt verzehrt 40 ℔ 9 ß 6 Pfg.[67].

Als, wie oben bereits erwähnt (ſ. S. 108), im Auguſt 1528 infolge des Einſpruchs des Herzogs Magnus II. von Sachſen-Lauenburg gegen den Kanalbau der Bürgermeiſter Salsborch mit einem Ratsherrn und einigen Bürgern in Oldesloe die an dem Neuen Graben arbeitenden Zimmerleute und Gräber dem Befehl des durch ſeinen Amtmann Iven Reventlow vertretenen Königs von Dänemark unterſtellte, wurden dort für Verzehr, Heu und Hafer ſowie für Biergeld an die Zimmerer und Gräber zuſammen 55 ℔ 12 ß 2 Pfg. verausgabt[68].

Neben diesen eigentlichen Zehrgeldern finden sich auch noch manche Angaben über verschiedene Nahrungsmittel, die den Arbeitern, Handwerkern und sonst am Grabenbau beschäftigten Leuten gewährt wurden, in der Hauptsache Bier.

Des Amtsmannes Key Rantzaus Knecht, der mit fünf Pferden bei den Bauern war, die Handdienste leisten mußten, bekam Kost, Bier, Salzheringe und grüne Fische für 2 ß[69], der Wirt in Stegen für Kost die Woche über 1 ℔ 8 ß und für Bier (das wohl von den Bauern mit ausgetrunken sein wird) außerdem 3 ℔. In abgelegenen Gegenden hielt man für die Leute auch eine Köchin; es ist aber nicht zu ersehen, wieviel Lohn sie bekam, da sie mit den Zimmerleuten zusammen wöchentlich abgelohnt wurde.

Wie die Bauleitung für die Ernährung der Arbeiterschaft sorgte, so auch für ihre Wohlfahrt. Als 1526 ein Pferd den Knecht des Meisters Peter van Mollen geschlagen hatte, erhielt er 4 ß für Arztlohn; desgleichen bekam Hinrik Arndes, sein Bein zu heilen, an Arztlohn 1 ℔ 4 ß vergütet[70].

Mit Trinkgeldern wurde, wie oben berichtet, nicht geknausert; auch hat man den Handwerkern und Arbeitern, um sie für gute Leistungen zu belohnen und anzufeuern, öfters Bier geliefert.

1526 erhielten die Bauern aus Bramstedt, die zur Leistung von Hand- und Spanndiensten seitens des Königs gestellt waren, zwei Tonnen Bier, deren jede 15 ß kostete; ihr Vogt verzehrte allein 1 ℔ 15 ß. Und 1528 wurde der erhebliche Betrag von 5 ℔ 4 ß[71] gebucht für Bier, das man den Verdingern (Pottmeistern oder Vorarbeitern) mit ihrem Volke zu geben genötigt war, um sie zu bewegen, in der Wische (die naß und sumpfig gewesen sein mag) zu arbeiten. 1529 finden wir abermals eine Eintragung von 2 ℔ 4 ß für zwei Tonnen Lübecker Bier, womit man das Volk (d. h. die von einem Übernehmer gestellten Grabenarbeiter) „willig zur Arbeit machte“[72].

Daß der hamburgische Rat außerdem für reiche Geschenke an die Staatsmänner des Königs stets besorgt war, ist oben schon erwähnt.

Nachdem der Graben nun in Betrieb gekommen, wäre es wertvoll, die Frage beantworten zu können, wie sich der Schiffsverkehr auf der neuen Wasserfahrt entwickelt und gestaltet hat, insbesondere, ob durch ihn die Unterhaltungskosten aufgebracht sind und ob die Bausumme von über 43000 ℔ irgendwie verzinst werden konnte. Dazu fehlt es aber gänzlich an Unterlagen. Zwar waren die Rechnungen und Zollbücher über das auf dem Neuen Graben vereinnahmte Schleusengeld in Hamburg bis zum großen Brande von 1842 vorhanden; darunter befand sich die Rechnung des Alstervogtes Markus Holste[73] und seines Nachfolgers über das Schleusengeld der den Graben auf- und abwärts befahrenden Schiffe von den Jahren 1530 bis 1579.

Vom Alstervogt Bartholomäus Gödeke war noch eine besondere Rechnung vorhanden über empfangene „Zollen“ oder Schleusengeld von 1562/1563 und vom Waldherrn eine Rechnung der Einnahmen des Zolles und der Ausgaben bei der Schleuse und dem Neuen Graben von 1580—1599. Alle diese Rechnungen und Register hat der große Brand von 1842 vernichtet. Die im Schleswiger Archiv bewahrten Aufzeichnungen über den zu Oldesloe erhobenen Zoll reichen leider nicht bis in die erste Hälfte des 16. Jahrhunderts zurück, wo noch ein durchgehender Verkehr auf dem Neuen Graben stattfand. — Bereits nach 20 Jahren aber diente der Alster-Trave-Kanal nicht mehr dem durchgehenden Schiffsverkehr. Aus einer in dem um 1640 vom Ratsherrn Wolder Schele angelegten Waldbuche enthaltenen Aufzeichnung, die auf Grund der Zollbücher gemacht ist, geht hervor, daß 1550 keine Schiffe mehr durch die Schleuse von Neritz gegangen sind und daß ebenfalls die Durchfahrt nach Lübeck in jenem Jahre aufgehört hat[74].

Die Schiffahrt war auch keineswegs frei von Störungen seitens der benachbarten Gutsherren gewesen; zu den erheblichsten gehört die Anhaltung einiger Schiffe auf dem Neuen Graben durch Siwert Swyn auf Swynhave, ein Vorkommnis, welches 1543[75] den Anlaß gab zu Vorstellungen des Rats beim Könige von Dänemark, der auch 1544 eine Zusammenkunft seines Abgesandten mit



Abb. 82. Der ſogenannte Feuerteich in Sülfeld, Privatbeſitz
der letzte noch mit Waſſer gefüllte Reſt des Alſter-Trave-Kanals; Phot. G. Koppmann & Co., Juli 1901
Blick von der ihn in Sülfeld abſchließenden Straße nach Borſtel in der Richtung auf Nienwohld zu

den Deputierten der Städte zu Neritz anordnete. Aber ſchon 1545 ließ Swyn wieder Hamburger Schiffe im Neuen Graben feſthalten, was abermals zu Beſchwerden und Verhandlungen führte.

Die frevelhafte Zügelloſigkeit griff ſo weit um ſich, daß im genannten Jahre der beiderſtädtiſche Schleuſenmeiſter Carſten Schröder zu Neritz von einem Hörigen des Jaſper v. Buchwald auf Borſtel erſchlagen wurde. Freilich ließ der Gutsherr ſogleich in Sülfeld nach Holſtenrecht Gericht halten, aber ſolche Vorkommniſſe ſtellten die Aufrechterhaltung geordneter Zuſtände immer mehr in Frage. Zu dieſen privatſeitigen gewaltſamen Störungen der Schiffahrt kamen Maßregeln des Amtes Trittau, für welches Tonnies von Holle 1547 im Widerſpruch mit den Verträgen ein neues Stättegeld von den Schiffen auf dem Neuen Graben zu erheben begann, wodurch abermals Beſchwerden beim Herzog Adolf, dem Bruder des Herzogs Johann, veranlaßt wurden.

Berichtet wird, daß noch 1546 viel Fadenholz von Lübeck nach Hamburg geführt worden ſei, wofür jedes Schiff auf dem Neuen Graben 1 ℳ 8 ß Zoll entrichten mußte.

Ob in den erwähnten Gewalttätigkeiten gegen die Schiffer und den Plackereien mit den holſteiniſchen Edelleuten ſowie den daraus entſtandenen fortgeſetzten Streitigkeiten der Hauptgrund für die Einſtellung der Schiffahrt auf dem Kanal zu ſuchen iſt, wie behauptet wurde[76], muß bei der Lückenhaftigkeit der Nachrichten aus jenen Zeiten dahingeſtellt bleiben.

U. a. ſoll nach einer um 1590 ſeitens eines damals 75 Jahre alten Kanalſchiffers gemachten Ausſage[77] Jaſper v. Buchwald einmal auf dem Kanal neun Schiffe mit Kaufmannsgütern feſtgehalten haben zur Zeit, als der Hafer geſäet wurde, und ſie hätten allda in Arreſt gelegen, bis man den Hafer gemäht habe, zum großen Schaden des Eigentümers, eines Lübecker Ratsherrn.

Nach einem Bericht von 1676[78] haben die Buchwaldiſchen den Untergang der Schiffahrt auf dem Waſſergraben verurſacht, ſowohl durch Legung von Dämmen — deren zu jener Zeit noch einer

bei Nienwohld und ein anderer bei Sülfeld erhalten waren — als auch mittels Niederhauens großer, über die Wassergraft hangender Bäume, wobei sie dann Schildwachen stellten, um zu verhindern, daß die Schiffer das Hindernis wieder wegräumten. Infolgedessen konnten die Schiffe den Neuen Graben nicht mehr durchfahren, und die Schleusen verfielen. Die Richtigkeit dieser Nachricht ließ sich nicht nachprüfen.

Mehr Wahrscheinlichkeit hat die Annahme, daß die technischen Einrichtungen der Schiffahrtstraße auf ihrer Scheitelstrecke zu unvollkommen waren, um auf die Dauer ihren Zweck erfüllen zu können.

Hier ist vornehmlich zu nennen die Bauart der ersten Schleusen, von denen nur wenige sogenannte Kastenschleusen, die meisten aber einfache Stauschleusen waren, wie sie noch jetzt auf der oberen Alster bestehen, bei deren Betrieb nicht nur eine große Wasserverschwendung stattfand, sondern das Wasser auch den angrenzenden Ländereien der meist adeligen Anlieger durch Überschwemmung leicht Schaden zufügte und so ständig Ursache zu Streitigkeiten gab. Dazu kommt der Wassermangel in der obersten Haltung des Kanals, für deren Speisung irgendwelche natürlichen Behälter, wie beim Stecknitz-Kanal, nicht vorhanden waren; denn die nach Elmenhorst zu gelegenen Teiche hinter Gräberkathen versorgten zwar die Alte Alster, nicht aber die höher gelegene, ständig der Wasserzuführung bedürfende Scheitelstrecke auf der Sülfelder Gegend, wo sich das Gelände bei Nienwohld bis zur Höhe von + 30,7 m über Hamburger Null erhebt, obgleich der Bedarf an Wasser für die Speisung des nach jetziger Anschauung ganz seichten Kanals sehr bescheiden war.

Bei dieser Sachlage läßt es sich wohl erklären, daß im obenerwähnten Waldbuche weiter berichtet wird, die von Hamburg nach Lübeck bestimmten Kaufmannsgüter wären in den Jahren 1550 bis 1557 zu Wasser bis nach Stegen und darauf bis 1584 nur noch bis Fuhlsbüttel befördert worden[79]. Der eigentliche Neue Graben und die kanalisierte Norderbeste sind nach dem Bericht jenes Waldbuches einschließlich ihrer Schleusenanlagen bereits um die Mitte des 16. Jahrhunderts für die durchgehende Schiffahrt nicht mehr benutzbar gewesen.

Aus vorstehenden Schilderungen ergibt sich, daß es mit den geringen Mitteln der damaligen Wasserbaukunst nicht möglich gewesen ist, dem Kanal die nötige Tiefe und den vermittelnden Schleusen die erforderlichen Abmessungen, die nötige Widerstandskraft gegen die Bodenschiebungen und ausreichende Dichtigkeit zu geben.

Ausschlaggebend für das Mißlingen war aber außer der urwüchsigen Unzulänglichkeit der ganzen Anlage das Umständliche der Schiffahrt — bei den flußaufwärts fahrenden Kähnen mußte, soweit Stauschleusen in Frage kamen, und das waren die meisten, das Wasser entgegengesandt, den abwärts fahrenden nachgeschickt werden —, das es erklärlich erscheinen läßt, daß der Kanal nur verhältnismäßig so kurze Zeit betriebsfähig war und dann preisgegeben werden mußte. Die Schwachheit der Kanalbautechnik jener vierhundert Jahre zurückliegenden Zeit vermochte der sich dieser Anlage entgegenstellenden Schwierigkeiten nicht Herr zu werden. Insbesondere das Gelände stellte dem damaligen Techniker zu schwierige Aufgaben zur Lösung; dazu kam die bereits erwähnte Unmöglichkeit einer auch nur notdürftigen Speisung der Scheitelhaltung. Man hatte die Moorwässer für Quellen gehalten und nicht gewußt, daß das Moor das Regenwasser schwammartig aufsaugt und festhält, solange es nicht durch tiefe Gräben abgeleitet wird; ist das aber geschehen, wie es hier durch Grabung des Kanals der Fall war, so hört nach der Entwässerung des Moores der Wasserzufluß auf.

Abgesehen jedoch von der technischen Unzulänglichkeit der Bauwerke und von den Störungen durch die holsteinischen Adeligen, die den Erfolg des Unternehmens beeinträchtigt und schließlich vernichtet haben, war das viele Jahre vorher beratene Kanalprojekt zwischen Alster und Trave gleich bei der Ausführung ein unvollkommenes Werk; denn man hatte sich, woran die politischen Verhältnisse

die Hauptſchuld trugen, mit dieſer Waſſerſtraße erheblich verſpätet, bzw. die Bedeutung der durch die großen überſeeiſchen Entdeckungen hervorgerufenen neuen Verkehrswege und Handelszentren nicht rechtzeitig erkannt[80].

Was 100 Jahre früher reichen Nutzen gebracht und Hamburgs wie Lübecks wirtſchaftliche Entwicklung erheblich gefördert haben würde, das hatte nun einen nur begrenzten Wert und wurde zu einem recht koſtſpieligen Unternehmen; denn den großen Opfern ſtanden nur geringe Vorteile und Nutzwirkungen gegenüber.

Der Welthandel ging von der Oſtſee zur Nordſee über. Damit verlor die auf den alten Grundlagen des Handels erwachſene Hanſe, verlor der Weg zwiſchen Lübeck und Hamburg ſeine alte Bedeutung.

So hat denn der Alſter-Trave-Kanal die Rolle, die ihm im Verkehr zwiſchen Nord- und Oſtſee anfänglich zugedacht war, nie zu ſpielen vermocht[81]; er war zu ſpät begonnen und vollendet worden.

Hamburg mußte ſich daran genügen laſſen, daß dem großen Werke, das es unternommen und mit vieler Mühe durchgeführt hatte, nur ein kurzer Erfolg beſchieden war. Die Opfer für die Verbindung mit der Trave waren vergeblich gebracht; Hamburg ſah ſich hinfort wieder auf die durch den Kanalbau allerdings verbeſſerte Alſterſchiffahrt beſchränkt.

Aber wenn auch dem Anfangsgedanken: eine Waſſerſtraße auf dem kürzeſten Wege von Meer zu Meer, von Seehafen zu Seehafen zu ſchaffen, eine dauernde Verwirklichung nicht beſchieden geweſen iſt, ſo bleiben trotzdem die Spuren dieſes Werkes auch ſo ein Merkmal hanſeatiſchen Unternehmungsgeiſtes und ein Zeugnis, mit welch raſtloſer, zielſtrebiger Tatkraft — wenn auch mit unzureichenden Mitteln — unſere Vorfahren einen ſolchen großartigen, ſtaatswirtſchaftlichen Gedanken zur Ausführung brachten.

Wir Nachkommen aber haben keine Urſache, das Eingehen dieſer mit ſo großen Hoffnungen geſchaffenen Waſſerſtraße zu beklagen; denn die abwechſlungsreichen Erholungsſtätten und der reichhaltige Naturgenuß, die bzw. den die obere Alſter uns bietet, wären durch die Erhaltung und den damit bedingten weiteren Ausbau jener Kanalverbindung wahrſcheinlich großenteils unrettbar verloren geweſen.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Hgd. Dkſchr. uſw., S. 34 f. — [2] Vgl. Grimms Deutſches Wörterbuch, III, S. 521/22. Hiernach bedeutet Entfreien (jetzt abgekommen) = entledigen, einen ſeines Gelübdes entbinden, im Rechtsgebrauch = ſich frei machen, aber auch berauben. In den Artikeln der Brüderſchaft der Holzhändler auf dem Obern Demm vom 16. Mai 1631 heißt es im Punkt 36: die beiden verordneten Alterleute ſollen für ihre Mühewaltung und Verſäumnis als Recompens ein jeder mit 2 Schiffen entfreit ſein. Das Wort findet ſich in der obigen Bedeutung noch 1837 in dem von der Bürgerſchaft genehmigten Senatsantrag (vgl. Lohmann, Hamb. Raths- u. Bürgerſchlüſſe von 1836—1840, Bd. V, S. 81; ferner Lappenbergs Sammlung Hbg. Verordg., Bd. XV, S. 135): in Zukunft alle Einwohner, welche 200 Courant M. Miete, und darunter zahlen, von der Wein- und Brantwein-Conſumtives-Acciſe zu entfreien. Eingehend beſpricht die juriſtiſche Bedeutung dieſes nicht mehr gebräuchlichen Wortes Dr. W. Oelbrich in den Hbg. Geſchichts- und Heimatblättern, Jahrg. 4. Februar 1929, Nr. 1, S. 10—15. Danach bedeutet „Entfreien" einen Eingriff in die Rechte des Privateigentums durch Auferlegung einer öffentlichen Laſt, hier das Betreten der Ufer zu Zwecken der Schiffahrt zu dulden. — [3] Kpm. Km. Rch., Bd. V, S. 267 u. 276 z. Jahre 1525. — [4] ad 1, Urkundenanhang, Nr. X, XI u. XIII. — [5] Ebendaſ. S. 38, Sonderrechnung zwiſchen Lübeck und Hamburg zu den Jahren 1526 u. 1527, ſowie Baurechnung über den Kanal, 6., 106. und 107. Woche (Lb. St. Ar.). — [6] ad 3, S. 282 u. 283. — [7] Ebendaſ. S. 277. — [8] Sonderrechnung zwiſchen Lübeck und Hamburg für das Jahr 1525. — [9] Ebendaſ. für 1525 bzw. 1526, desgl. Hgd. Dkſchr. uſw. S. 39, ad 5. — [10] a) Klf. Hbg. Geſ. u. Vrf., X, S. 17 f.; b) ferner Staphorſt: Hbg. Kirchengeſch., II, 1., S. 94. — [11] Der dafür dem St. Nikolai-Kirchſpiel erteilte Brief iſt abgedruckt in Schlüter: Tractat v. d. Erben. Hbg. 1709, S. 227; ferner ad 10a. — [12] Lpbg. Hiſt. Ber. uſw., S. 25. — [13] Lpbg. Hbg. Chroniken in niederſächſiſcher Sprache, Hbg. 1861, S. 286. — [14] Sonderrechnung 1526: Item vor etliche gemelte, darinne de ſituation des Gravens und der Fürſtendhome etc. gemaket 8 ß 4 β. — [15] a) Lb. St. Ar.: Acta Holsatia, Vol. IV, Faſz. 7 enthält zwei 1530 dorthin gegebene nahezu gleichlautende Abſchriften des Rechnungsbuches „Die Baurechnung"; b) zuerſt benutzt von Archivar P. Haſſe für ſeinen Vortrag: „Der frühere Alſter-Trave-Kanal", abgedruckt in den M. d. V. f. Lüb. Geſch. und Altertumskunde, IX, 1899, 1900, S. 99 f. Eine Abſchrift

der Baurechnung befindet ſich in der Hbg. St. u. Univ. Bibl. — [16] Baurechnung ad 15a, 73., 75., 76. u. 77. Woche. — [17] Desgl. 49. u. 50. Woche. — [18] Desgl. 51. u. 53. Woche. — [19] Desgl. 37. u. 41. Woche. — [20] Desgl. 54. Woche. — [21] Sonderrechnung zwiſchen Lübeck und Hamburg f. 1527. — [22] Wiederholt iſt in der Baurechnung von der Steinbeſte die Rede, die abgeſtaut wurde; dies iſt die Norderbeſte; die Süderbeſte, die gegenüber Blumendorf ſich mit der Norderbeſte vereinigt, hieß im Mittelalter Hore- oder Horbiſtina, d. h. Schmutz-, unreine Beſte, und wurde ſpäterhin noch gelegentlich Ferle- oder Faule Beſte genannt (nach Mitteilung von Dr. Chr. Walther). — [23] Über die Hohendammer Kupfermühle vgl. M. V. Hbg. G., Bd. I, S. 39/40. Der Mühlenteich iſt 35 ha groß, hat alſo faſt die doppelte Fläche der Binnen-Alſter. — [24] Im Jahre 1515 gab der König Chriſtian II. dem Lübecker Bürger Mathias Mühling die Oldesloer Kupfermühle zu Lehen; ſpäter wurde eine Papiermühle daraus; vgl. Z. f. Lüb. Geſch. u. Alterskl., Bd. II, S. 296 f. — [25] Vgl. Baurechnung 116. Woche, 11.—15. Oktober 1528. — [26] Ebendaſ. 67. Woche. — [27] Ebendaſ. 128. Woche. — [28] Ebendaſ. 104. Woche. — [29] Ebendaſ. 128. Woche. — [30] Ebendaſ. 155. Woche. — [31] Ebendaſ. 159. Woche, 8.—15. Auguſt 1529. — [32] ad 13, S. 286 u. 426. — [33] ad 3, S. 373. — [34] Baurechnung 171. Woche. — [35] ad 1, S. 43 u. 44. — [36] ad 15b. S. 113 f. — [37] Nach Aufgabe der Hamb. Baugewerks-Berufsgenoſſenſchaft war der Stundenlohn eines Erdarbeiters 1926 = 89 Pfennig, der Taglohn alſo bei achtſtündiger Arbeitszeit = 7.12 Rm. — [38] Baurechnung 6. Woche. Das Nivellieren war damals eine beſondere Kunſt. Die Bezeichnung dafür in der Baurechnung iſt „Affchrotwagen". Dies Wort erinnert an das lateiniſche Chorobat, das ein aus Waſſer- und Bleiwaage zuſammengeſetztes Inſtrument bedeutete (vgl. Die Ingenieurkunſt im Altertum, von Curt Merckel, Berlin 1899, S. 41), mit dem ſich die Römer, um zu nivellieren, behelfen mußten. — [39] Baurechnung 18. Woche. — [40] Ebendaſ. 4., 15., 34., 45. u. 89. Woche. — [41] Ebendaſ. 3., 38. u. 64. Woche. — [42] Ebendaſ. 3. Woche. — [43] Ebendaſ. z. B. 106. Woche. Es gab: Schillingsnägel, Dreilingsnägel, Pfennigsnägel, Scharfnägel, das Stück zu 1/2 Pfennig, und Blaffertnägel. — [44] Baurechnung 64. Woche. — [45] Ebendaſ. 23. u. 73. Woche. — [46] Ebendaſ. 96. Woche. — [47] Ebendaſ. 101. Woche und 1530, den 27. März. — [48] Baurechnung 69. Woche. — [49] Ebendaſ. 75. Woche. — [50] Ebendaſ. 15., 16. u. 34. Woche. — [51] Ebendaſ. 45. Woche. — [52] Ebendaſ. 138. u. 140. Woche. — [53] Ebendaſ. 1530, den 24. April. — [54] Ebendaſ. 1530, den 31. Juli. — [55] Ebendaſ. 29. u. 66. Woche. — [56] Ebendaſ. 56., 62., 94. u. 104. Woche. — [57] Ebendaſ. 82. u. 166. Woche. — [58] Ebendaſ. 149. Woche. — [59] Ebendaſ. 159., 160. u. 168. Woche. — [60] Ebendaſ. 47., 71. u. 121. Woche. — [61] Ebendaſ. 4. u. 47. Woche. — [62] Ebendaſ. 64. Woche u. 1530 den 24. April. — [63] Ebendaſ. 20., 37. u. 70. Woche. — [64] Ebendaſ. 76. u. 163. Woche. — [65] Ebendaſ. 46. u. 48. Woche. — [66] Ebendaſ. 5. u. 44. Woche. — [67] Ebendaſ. 93. Woche. — [68] Ebendaſ. 106. Woche. — [69] Ebendaſ. 6. Woche. — [70] Ebendaſ. 19. u. 35. Woche. — [71] Ebendaſ. 14. u. 105. Woche. — [72] Ebendaſ. 163. Woche. — [73] ad 12, S. 29. — [74] ad 1, S. 44, ad 7. — [75] ad 12, S. 29 f. — [76] ad 10a, S. 19. — [77] Ak. Kl. IV, Lit. A, Nr. 2a, Vol. 1a, 3 (Hbg. St. Ar.). — [78] Irsb. Alſt. Ak., Nr. 25. — [79] ad 1, S. 44., Anm. 7. — [80] Lauffer, Hamburg, S. 77/78 (Bd. 29 der Stätten der Kultur 1912). — [81] ad 15b, S. 117.

Zu Abbildung 74:

Der Schriftſatz lautet (mit geringen Abänderungen in der altertümlichen Schreibweiſe) wie folgt:

Anno voffteinhundert ſoß / undtwintich hefft eyn Erbar / Radt tho Hamborch gheordineret / den gheſtrenghen achtbaren / Herrn Hinrick Salsborch Burghe / meyſter Vincent Molre, Johann / Hughen und Peter van Sprekel / ſen radtmannen und uth elcken / Caſpel 4 borger, nomptliken uth / ſunte Petris Caſpel Gotke Molre / Hanns Rodenborch, Aſmuß van Mynden / und Carſten Corner, uth ſunthe Ni / kolaus Caſpel Jacop Schiphouwer / Jochim Wegedorne, Cort Lampe und / Hanns Schroder, uth ſunte Caterinen Caſ / pel Dirick Coſter, Hinrick Warendorp / und Hanns Snepel, uth ſunte Jacob / beß Caſpel Hinrick Wittecop, Hinrick / Ritzer, Hanns van Barghen und Jacob / Hoyke. Duſſe Heren und Borgher ſyen aver en ghekamen, dat 2 Borgher ſcho / len ene Weken de rekenſchupp / wachten und den Heren averantworden / de dat in eyn bock ſchriwen ſchalen. Szo iß / duſſe waterfart twuſchen Hamborch / und Oldeſlo, de de erluchtige Hertoge / Aleff tho Holſtenn etc. ſeligher / dechtnyſe hadde angehavenn, nu up / den Dingesdach vor Laurentii, iß de 7. / Auguſto, wedder betenget, de myth / gotliker Hulpe rede tho makende / und hefft ghekoſtet wo naghe / ſchrewenn

Zu Abbildung 75:

De erſte und twete Wekenn.

Inth erſte hebben Gotke Molre und Jacob / Schiphouwer Beſcheyt ghedan van 2 / Wekenn, alßo van denen Dingesdage vor / Laurentii beth tho deme Sondage vor Bartho / lomei (7. Auguſt bis 19. Auguſt 1526) wo nagheſchrewenn:

Item des Sonnawendes na Laurentii iß vorlont / 20 Mannen elcken vor 6 Dage, noch 6 / Mannen elcken 3 Dage, noch 3 mannen / elcken 2 Daghe, deß Dages 8 Witte iß	24	ß.	— ₰
Item Meſter Hans Heſſen gewen vor 6 dage / deß Dagheß 6 ß iß	2	„	4 „
Item Marckeß, deme Vormanne vor rethſchup (Gerätſchaften) darhinn tho vorende (nach dem Graben) ghewenn	—	„	24 „
Item Hinrick Arndeß hefft in diſſer We / ken vertert myt i Pirde	—	„	14 „
Item noch tho Sulvelde ene Exſen und Barden / (eine Axt und ein breites Beil) ghekofft und dar vor ghewenn	—	„	8 „
Item vor 12 Kroſe (Krüge, Becher) ghewenn	—	„	6 „
Summa in dußer Wekenn uthgewen	29	ß	8 ₰

Münzen, Maße und Gewichte[1]

früherer Zeit, die in der Alsterbeschreibung vorkommen

I. Münzen

In dem Gebiet der wendischen Städte war gegen das 15. Jahrhundert als Grundlage des Rechnungssystems durch die verschiedenen Münzverträge die Mark, gewöhnlich „Mark lübisch" genannt und zu 16 ß (solidi) zu 12 Pfennigen (denarii) berechnet, anerkannt.

Die Mark Silber (mark argenti) war nach dem Gewicht bestimmt: sie hatte ursprünglich 16 Lot (ebenfalls solidi, die wieder in 12 denarii geteilt waren).

Mark Pfennige (marca denariorum) oder einfach „Mark Geldes" hieß zum Unterschied von der Mark Silber die gewöhnliche lübische Rechnungsmark, die anfänglich nur in Pfennigen ausgeprägt wurde.

Die Pfennige (denarii) waren noch in halbe Pfennige = Heller oder Scherfe (oboli) geteilt,

1 ₰ lübsch ist zu rechnen gleich 0,625 Reichspfennige
1 ß „ „ „ „ „ 7,5 „

Witten (albi) hießen die Vierpfennigstücke; diese Silberstücke waren ein sehr beliebtes Zahlungsmittel.

Blaffert (Münze mit schlechter Oberfläche, ohne Prägung) = halbe Vierlinge = 2 Pfg.

Das Pfund (libra, talentum) stammte noch aus der altsächsischen Zeit, es hatte 20 ß oder 240 ₰ lübisch. Das ℔ verschwindet als Geldberechnung im 15. Jahrhundert.

Gulden = 1 ℳ 8 ß = 24 ß, aber auch = 1 ℳ 4 ß = 20 ß[2].

Rosenobel eine alte englische Goldmünze (geprägt 1328 bis 1649) im Werte von 2,695 Dukaten = 21,07 ℛℳ.

Engelotte desgl. im Werte von 1,45 Dukaten = 13,92 ℛℳ. Hierbei ist der Dukaten zu dem späteren Nominalwert von 8 ℳ Crt. gerechnet.

1000 ℳ Spezies (Species) Banco = 1001⅝ ℳ Bco.

1 ℳ Bco. (Bankgeld, zur Berechnung festgesetzter Münzfuß) = 1 ℳ 4 ß Crt. = 20 ß = 1,50 ℛℳ.

1 ℳ Crt. (geprägte Münze) = 1,20 ℛℳ.

1 ß = 7½ Reichspfennig.

II. Maße

Längenmaße

Ein Fuß = 0.287 m; eine Elle = 2 Fuß zu 12 Zoll = 24 Zoll = 0.57 m; ein Rep = 10 Ellen.

1 Ruthe = 16 Fuß = 4,58 m.

Längen- und Raummaße

1 Wispel (Wikschepel, chorus) ein Getreidemaß = 10 Scheffel = 20 Faß = 40 Himten = 160 Spint zu 6,87 Liter = 1099,2 Liter, also rund 1,1 Raummeter.

1 Spint hatte noch 4 große oder 3 kleine Maße[3].

Für Weizen, Roggen, Erbsen hatte 1 Last = 3 Wispel, für Gerste, Hafer, Hopfen aber dagegen 1 Last = 2 Wispel.

1 Tonne (Kalk) hatte 3 Faß = 6 Himten[4].

1 Klafter = 3 Ellen = 6 Fuß.

1 □ Klafter = 9 □ Ellen = 36 □ Fuß = 2,96 □ m.

1 Faden Holz (vadem, vatmen) war 6 Fuß 8 Zoll lang und ebenso hoch; breit etwa 2 Fuß = 1 Elle[5].

1 Meßberger Faden war 6 Fuß 8 Zoll lang und 8 Fuß hoch, breit 1 Elle = 3,77 cbm.

1 Walddörferfadenmaß je nach Breite 2,63 bis 2,85 cbm.

III. Gewichte

1 Pfund (punt, librum) oder Marktpfund (℔) = 0,48461 kg (hatte Gültigkeit bis 1873) = 32 Loth.

1 Liespfund (= lives-punt = talentum livonicum) d. h. liefländisches Pfund = 14 ℔ (vgl. Lübben—Walther Mittelniederd. Handwörterbuch S. 207).

1 Zentner = 8 Liespfund = 112 ℔.

1 Schiffpfund = 20 Liespfund = 280 ℔ (auch für die Beförderung zu Land auf Fuhren gültig).

1 Last = 8 oder 12 Schiffpfund.

---

[1] Vgl. Dr. H. Nirrnheim: Das Handelsbuch Vikos von Geldersen, S. LXX u. f.; Z. Hb. G. XVI S. 1 H. Potthof, der öffentliche Haushalt in Hamburg im 15. und 16. Jahrhundert; ferner: Das Hamburgische Münz- und Geldwesen im Mittelalter von Dr. W. Jesse. Hbg. Gesch. u. Hmbl. I, S. 8 f. — [2] Vgl. O. C. Gaedechens Hamb. Münzen und Medaillen. 2. Aufl. S. 175—177 sowie Dr. Ad. Soetbeer, Denkschrift über Hamb. Münzverhältnisse. Tabelle über das Senken des Münzfußes. — [3] a) Jürgen Ebert Kruse, Allgem. und bes. hamburgischer Contorist (IV. Aufl. 1782) I S. 195; b) ferner siehe auch unter den Anmerkungen f. d. Abschn. 72 „Verwaltung der städt. Alstermühlen" ad 8. — [4] ad 3a S. 200. — [5] Ebendas. S. 198.

15. Nach Verfall des Alſter-Trave-Kanals[1]

Hierzu die Abbildungen 78—85

Als der Verkehr im Kanal aufgehört hatte, verfielen ſeine Bauwerke ſehr ſchnell. Die Überlieferungen aus jener Zeit ſind nur mangelhaft. Vielleicht enthielt Günther von Eitzens „Bericht von der Alſter oder Waſſergraben zwiſchen Oldesloe und Hamburg und deren desfalls geführte Streitigkeiten nebſt einer großen illuminierten Karte des Alſterſtroms“[2], der ſeit dem großen Brande von 1842 verloren iſt, dasjenige, was uns fehlt. Somit müſſen wir uns aus einzelnen dürftigen Nachrichten ein Bild von dem weiteren Schickſal der ehemaligen Verbindung zwiſchen Alſter und Trave zu machen ſuchen.

Die erſte Folge des Aufhörens der durchgehenden Kanalfahrt um 1550 war eine Einſchränkung der Alſterſchiffahrt, die erſt 1583 nach gründlicher Aufräumung des Fluſſes wieder ein beſſeres Fahrwaſſer erhielt, indeſſen nur bis Stegen hinauf; weiter oberhalb waren die Schleuſen um 1590 bereits völlig verfallen und 1612 einzelne nicht einmal mehr ihrer Lage nach bekannt[3].

Die Hamburg von der geſamten Waſſerſtraße des Neuen Grabens verbliebene Schiffahrt auf der Alſter brachte auch in ſpäterer Zeit noch Vorteile, jedoch nur für den Ortsverkehr, für den auch ohne den koſtſpieligen Kanalbau hätte geſorgt werden können.

Der aus den fernerhin hamburgiſcherſeits unterhaltenen Schleuſenbauten geſchöpfte geringe Nutzen ſtand zu den vormals geleiſteten Opfern in keinem Verhältnis, wennſchon die Offenhaltung der Alſter für die Mühlen der Stadt ſehr wichtig war. Nebenbei erwies ſich die Schiffahrt auf der Alſter weiterhin allmählich auch als wertvoll für die Beſitzer angrenzender Güter, die ihre Erzeugniſſe, namentlich Holz und Torf, darauf zur Stadt ſchafften, bis die planlos betriebene Entwaldung dem Holzverkauf und das Überhandnehmen des Steinkohlenverbrauchs der Torferzeugung Grenzen zog.

Obgleich ein eigentliches Bedürfnis für den alten Schiffahrtsweg nicht mehr vorlag, blieb ſeine ehemalige Bedeutung in der Bevölkerung doch lebendig, ſo daß der Wunſch nach Wiederherſtellung der aufgegebenen Kanalverbindung zwiſchen Alſter und Trave während des 17. Jahrhunderts mehrfach wieder auftauchte.

Am 27. Juli 1609 erſuchte die Bürgerſchaft[4] den Rat unter Hinweis auf den vielfachen Nutzen, den die Alſterſchiffahrt für die Stadt habe, das Unternehmen ſich angelegen ſein zu laſſen und, falls Lübeck wider Erwarten nicht beitreten wolle, ſich mit den Kämmereibürgern zu verſtändigen, daß Hamburg es allein zur Ausführung bringe. Als der Rat auf dieſe Anregung nicht gleich einging, wiederholte die erbgeſeſſene Bürgerſchaft ihr Erſuchen am 16. Auguſt 1610, worauf der Rat in Rückſicht auf die notwendige Berührung des holſteiniſchen Gebiets oberhalb Stegens erklärte, daß die Waſſerverbindung ohne Zuſtimmung des Königs von Dänemark und der übrigen Beteiligten nicht wiederhergeſtellt werden könne; er ſagte aber zu, die Angelegenheit im Auge behalten zu wollen.

Die in jener bewegten Zeit vor Ausbruch des 30jährigen Krieges zur Ausführung gelangende großartige Neubefeſtigung Hamburgs drängte dann alle anderen Vorhaben zur Seite; die Kanalfahrt zur Trave geriet in Vergeſſenheit. Die Alſter aber wurde hamburgiſcherſeits für die Beförderung von Kalk, Holz, Torf und Findlingsſteinen zur Stadt auch weiterhin ſchiffbar erhalten.

Abgeſehen von jener Anregung in Hamburg berichtete auch der lübiſche Bürgermeiſter Heinrich Brockes nach einem 1618[5] unternommenen Beſichtigungsritt die Beſte aufwärts und weiter bis zum Stegener Hof, daß die Schiffahrt nach Hamburg wohl wieder eingerichtet werden könne, worauf Lübeck ein Gutachten veranlaßte[6], aus dem ſich ergab, daß es dem etwaigen Unternehmen günſtig geſinnt ſchien.

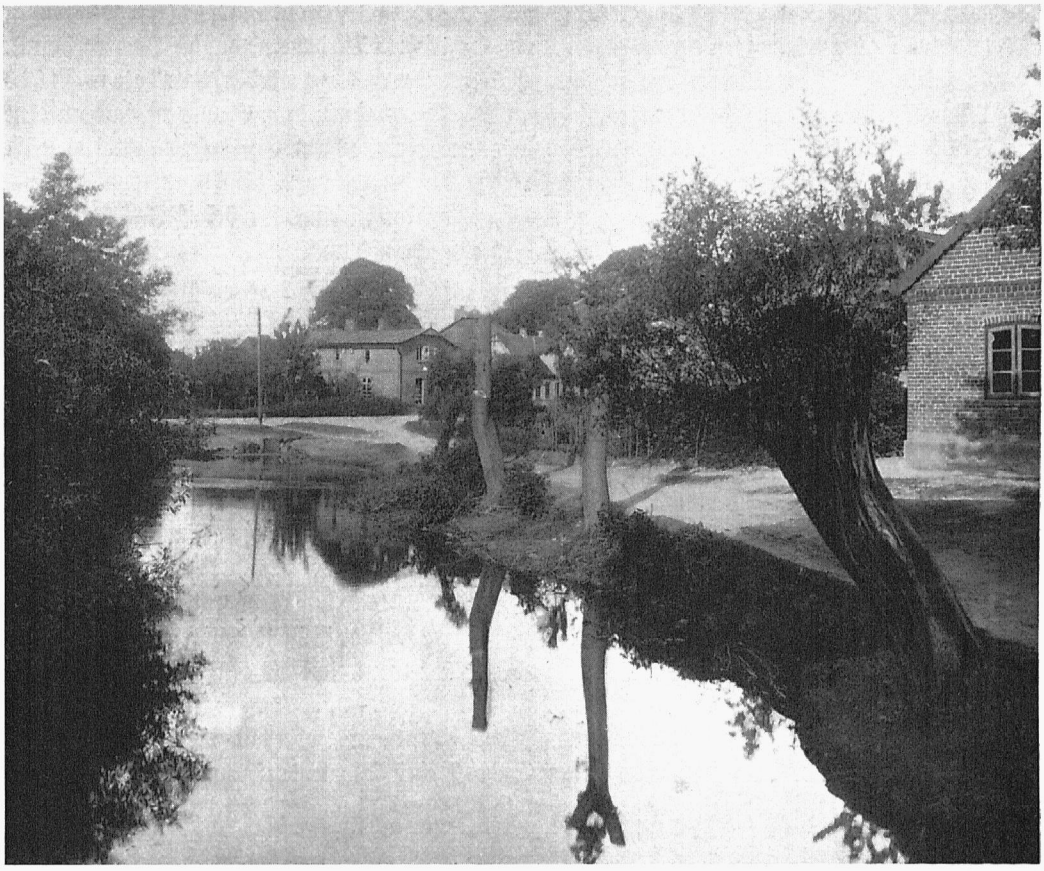


Abb. 83. Der ſogenannte Feuerteich in Sülfeld, von Südweſten gegen die ihn abſchließende Straße nach Vorſtel geſehen

Privatbeſitz
Phot. G. Koppmann & Co., Juli 1901

Nach weiteren 60 Jahren bekundete König Chriſtian V. von Dänemark in einer im Auguſt 1679 ſtattgehabten Beſprechung mit dem lübiſchen Mühlenmeiſter Hinrich Stahlbuch[7] lebhafte Anteilnahme für den Kanalplan, von dem er ſich große Vorteile für die holſteiniſchen Lande verſprach und die Art ſeiner Herſtellung an Hand der Landesbeſchreibung von Dankwerth eingehend mit Stahlbuch erörterte, der auch die Angelegenheit für wichtig erachtete. Da der Hamburger Rat aber die großen Schwierigkeiten beſſer kannte, die der Neuſchaffung des Unternehmens ſowohl in techniſcher Hinſicht als auch durch die neuerlich beſonders läſtige Streitſucht der Buchwalds auf Vorſtel und Jersbek entgegenſtanden, ſo iſt es bei dieſer Anregung für die Wiederaufnahme des Kanalbaues geblieben.

Die Frage der Wiederſchiffbarmachung der Kanalfahrt zwiſchen Alſter und Trave wurde aber auch ſpäter wieder aufgeworfen. Im Jahre 1770[8] tauchte der Gedanke einer Verbindung der Trave mit der Alſter und der Schwentine auf, um den drei Städten Lübeck, Hamburg und Kiel in gleicher Weiſe zu nutzen, geriet aber bald wieder in Vergeſſenheit. 50 Jahre ſpäter machte die Patriotiſche Geſellſchaft in Hamburg die Anlage eines Alſter-Trave-Kanals zum Gegenſtand einer Preisaufgabe, nachdem der Bau eines ſolchen zeitweilig auch als ein Glied des von Napoleon I. geplanten großen Kanalſyſtems in Betracht gezogen worden war[9]. Die Aufgabe wurde gelöſt von dem Salinen-Oberinſpektor Dr. Lorentzen und dem Kapitän Juſti, welche die Koſten des Kanalbaues auf etwa eine Million ℳ und die Bauzeit auf drei Jahre veranſchlagten. Obſchon ihre Schrift zufolge Gutachtens des

Waſſerbaudirektors Woltman und des Grenzinſpektors Reinke preisgekrönt ward, iſt die Angelegenheit auch 1820 nicht über Planungen hinaus gediehen; die Schiffahrt blieb dauernd auf die Alſter beſchränkt.

Nachmals iſt die Frage dieſer Kanalverbindung nicht wieder angeregt worden; denn bald nach 1820 begann die Herſtellung gut fahrbarer Landſtraßen (Steinſchlagbahnen bzw. Chauſſeen), und an dieſe ſchloß ſich ſchon in den Dreißigern des 19. Jahrhunderts der Bau der Eiſenbahnen. Als dieſe ihr Netz der Alſter näher rückten, hörte auf dem Flüßchen der bereits durch die Chauſſeebauten beeinträchtigte Laſtſchiffverkehr allmählich ganz auf, und bei dem Mangel eines Bedürfniſſes — ſeitdem der Stecknitz-Kanal durch ſeinen neuzeitlichen Ausbau in eine brauchbare Verbindung zwiſchen Elbe und Trave umgewandelt wurde — iſt damit auch der Plan einer Verbindung zwiſchen Alſter und Trave völlig abgetan.

Vielfach erörtert worden iſt die Frage nach der Zahl der Schleuſen, die der Alſter-Trave-Kanal hatte. Zuverläſſiges läßt ſich darüber nicht ſagen; die in Lübeck bewahrte oben erwähnte Baurechnung gibt keine deutliche Auskunft darüber.

Um 1860 ſchätzte Ingenieur Weſtphalen von Stegen bis Oldesloe 11 Schleuſen[10].

Neuerliche Feſtſtellungen führten zu einem anderen Ergebnis:

In der Alſter liegen einſchließlich Stegen, wobei die Nettelnburger als mit der dortigen übereinſtimmend gerechnet iſt	9 Schleuſen
in der Alten Alſter (bis zum Mühlenbach) Bei der Burg und bei Bornhorſt	2 „
im eigentlichen Kanal: Nienwohld, Sülfelder Moor, vor Sülfeld, Sülfeld-Beſte, wobei die dortige, unbedingt notwendige Schleuſentreppe als ein Bauwerk gezählt iſt	4 „
in der Beſte: oberhalb Hoherdamm, bei Hoherdamm, oberhalb Neritz, unterhalb Neritz, vor Einmündung der Südbeſte bei Blumendorf, zwiſchen Blumendorf und Rümpel, oberhalb und unterhalb der Oldesloer Kupfermühle zuſammen	8 „
ergibt ſchätzungsweiſe insgeſamt	23 Schleuſen,

von denen zur Zeit noch 8 Alſterſchleuſen bis Heidkrug aufwärts beſtehen; die übrigen 15 ſind völlig verſchwunden, meiſt ihrer Lage nach nicht mehr zu beſtimmen, zumal in der Baurechnung die Benennungen wechſeln und einzelne Namen nicht mehr feſtzuſtellen ſind; hierher gehören die Bezeichnungen: Zwiſchen den Bergen, Beim Kreutesberge, Bei der Boke; auch der Schleuſenbau bei Rolfshagen wäre dahin zu rechnen. Eine ebenfalls nicht mehr nachweisbare Stelle an der Beſte zwiſchen Blumendorf und der Oldesloer Kupfermühle heißt in der Baurechnung Hohenſtegen[11]. Hierzu mag erwähnt werden, daß auf der im Jersbeker Gutsarchiv erhaltenen Karte der adeligen Güter Jersbek und Stegen von Nicolai aus dem Jahre 1741 die Stelle der alten Burg auch als „Hohenſtegen“ bezeichnet iſt, in der Baurechnung von 1525/1530 aber „Bei der Burg“ heißt.

Da mutmaßlich mehrfach zwei oder auch wohl drei Schleuſen hintereinander gelegen haben, ſo iſt ihre Zahl wahrſcheinlich größer geweſen als hier angenommen.

Noch ſchwerer als die Schätzung der mutmaßlichen Anzahl der Schleuſen, ja ganz unſicher wäre die Feſtſtellung, wo Stau- und wo Kaſtenſchleuſen gelegen haben; erſtere verwendete man bis etwa 2 m Gefälle, darüber hinaus und auch wohl da, wo nicht reichlich Waſſer zu Schiffahrtszwecken zur Verfügung ſtand, baute man Kaſtenſchleuſen.

In einem Schreiben von 1619[12] wird geſagt, daß von der Oldesloer Kupfermühle bis Stegen auf zwei Meilen Länge 13 kleine Stauſchleuſen und fünf große Kiſten (Kaſtenſchleuſen) gelegen hätten. Hiernach meint Haſſe[13], unter Hinzurechnung der noch beſtehenden acht Alſterſchleuſen die

Gesamtzahl der Schleusen auf etwa 26 annehmen zu sollen, das wären doppelt so viel, als der alte Stecknitz-Kanal besaß.

Es waren demnach beim Alster-Trave-Kanal bedeutend mehr Bauwerke zu erhalten als beim Stecknitz-Kanal, weil entsprechend größere Gefälle in Betracht kamen. Auch dies ist wohl ein weiterer Grund, daß der verhängnisvolle Nachteil des technischen Unvermögens jenes Zeitalters beim Alster-Trave-Kanal mehr ins Gewicht fiel als beim Stecknitz-Kanal und das Werk, ungeachtet ungeheurer Kosten, schließlich scheitern mußte.

Abgesehen von den völlig verschwundenen Schleusenbauten sind von dem eigentlichen Kanal, wenn er auch durch die Länge der Zeit vielfach unkenntlich geworden ist, noch zwischen Bornhorst und Sülfeld manche Spuren zu finden. — Die zu Anfang des 20. Jahrhunderts auf dieser Strecke gemessenen Querprofile wechseln in der Breite zwischen 7 und 9 m (s. Abb. 78 S. 117, dazu Abb. 72 S. 104 u. Abb. 73 S. 105), die jedoch für den ehemaligen Zustand nicht maßgeblich sein können, da im Laufe der seit Bau des Kanals verflossenen vier Jahrhunderte die Bodenoberfläche infolge Bearbeitung und Entwässerung je nach der Beschaffenheit des Untergrundes mehr oder weniger umgestaltet ist. Eine 1901 unternommene Besichtigung der Reste des Alster-Trave-Kanals begann bei der im Norden des Stegener Hofes gelegenen Burgstelle (s. Abschn. 48), die von dem sogenannten Neuen Graben bzw. der Alten Alster umflossen wird; letztere mündete hier in die Alster, bis gegen Ende des 18. Jahrhunderts durch die Anlage des schnurgeraden

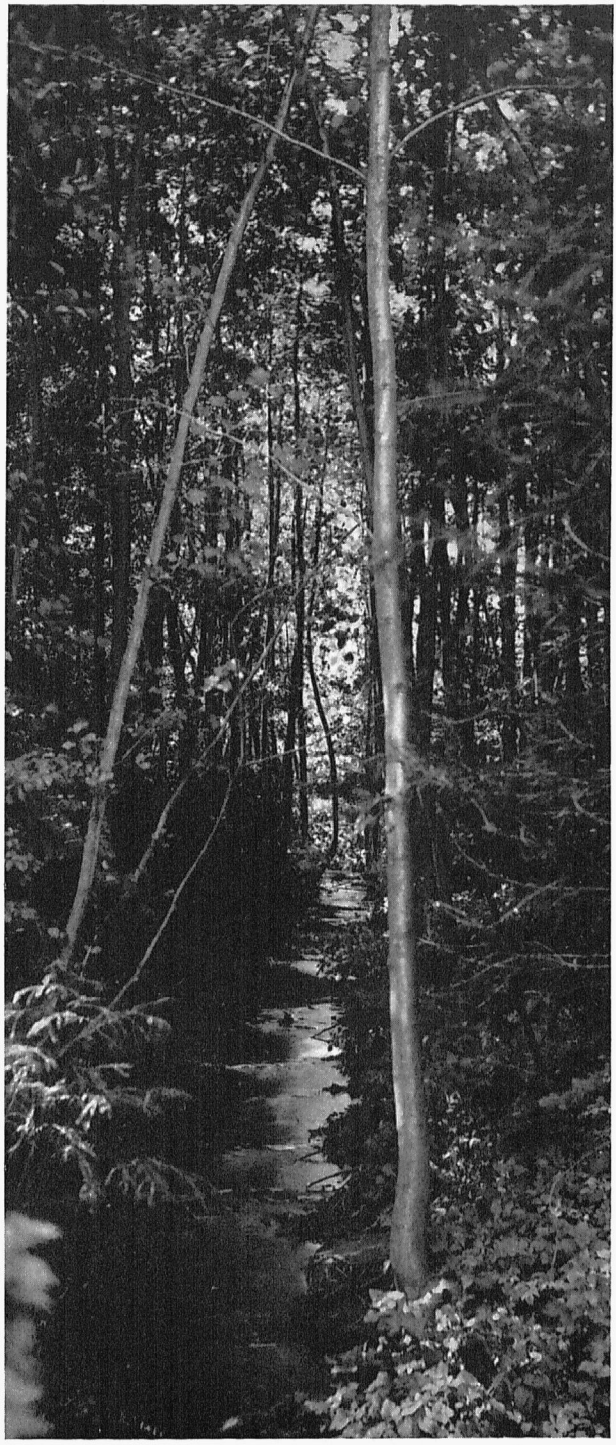


Abb. 84
Reste des Alster-Trave-Kanals
im Garten des Pastorats zu Sülfeld

Privatbesitz
Aufnahme von J. Strüfing
September 1903

nordwärts gerichteten Feldweges das an ſeiner Oſtſeite gelegene Stück der Alſter abgeſchnitten und der Alten Alſter hinzugefügt wurde, ſo daß letztere ſeitdem ſich unmittelbar hinterm Stegener Hof in die begradigte Alſter ergießt, während die eigentliche Kanalmündung weiter nördlich gelegen hat (ſ. A auf Abb. 72).

Nahe bei der Burgſtelle, nördlich von der Alten Alſter, findet ſich etwa 1 m unter der jetzigen moorigen Wieſenfläche ein Bohlenbelag, vielleicht der Reſt eines Schleuſenbodens.

In dieſer Gegend hat man auch 1873[14] beim Abgraben des Moores eine ſegmentförmige Pfahlſtellung von etwa 1¼ m langen, unten zugeſpitzten, 14 cm dicken, oben abgefaulten Pfählen, 19 bis 25 cm voneinander entfernt ſtehend, freigelegt. Was dieſe offenbar ſehr alte Anlage bedeutete und ob ſie zum Kanal in Bezug geſtanden hat, iſt nicht bekannt.

Die Alte Alſter weiter aufwärts gelangt man an den einſam gelegenen Hof Bornhorſt (ehemals Bärenhorſt). Hier wurde in den Vierzigern des 19. Jahrhunderts[15] bei dem Meiereigebäude, als man den Bach räumte und austiefte, ein Schleuſenboden von Eichenholz freigelegt und herausgeholt. Es war noch ſo viel geſundes Holz darunter, daß aus den Bohlen und den etwa 7 m langen Schwellen eine vollſtändige Fahrbrücke über den Bach gebaut werden konnte, die nach etwa 20 Jahren durch das dort noch vorhandene Ziegelgewölbe erſetzt worden iſt.

Die etwa 4 m breite Alte Alſter führt bis zur Einmündung des Gräberkathener Mühlbaches reichlich Waſſer, nimmt aber weiter aufwärts die Geſtalt eines ſeichten, immer ſchmäler werdenden Grabens an, deſſen Umgebung nichts Bemerkenswertes im Ausſehen bietet, bis etwa 800 m nordöſtlich vom Bornhorſter Hof die erſten deutlichen Spuren des alten Kanals beginnen (vgl. a auf Abb. 72, 73 u. 78).

Der Grund und Boden des Schiffahrtweges war, nachdem der Kanal außer Betrieb gekommen war, zunächſt wieder gutsherrlich geworden, kam dann aber nach und nach in Erbpacht und iſt, ſeit dieſe zu Beginn der Siebenziger des 19. Jahrhunderts aufgehoben wurde, freies Eigentum der Bauern, die das Gelände bereits während einiger Jahrhunderte bebaut hatten.

Flache Erhebungen zu beiden Seiten einer ſich lang hinziehenden, 7—10 m weiten, muldenartigen Vertiefung deuteten die Dämme des alten, hier völlig trockenen Kanalbettes an, deſſen eine Seite ein etwa 1 m breiter Graben ſäumt.

Vor Nienwohld (Profil b) hatte man den Eindruck, daß der Kanalwaſſerſpiegel hier höher als das umgebende Gelände gehalten wurde; brach da einer der ſeitlichen Abſchlußdämme oder wurde er nur undicht, ſo entſtanden weithin in der flachen Gegend Überſchwemmungen, und es war bei der mangelhaften Waſſerzuführung der oberen Kanalhaltungen zeitraubend, die wieder dicht gemachte Schiffahrtsrinne von neuem ausreichend mit Waſſer zu füllen und gefüllt zu halten. Noch 1901 wurde dort erzählt, daß das Waſſer über den ſich neben der Alten Alſter bzw. dem Kanal hinziehenden Weg hinweggefloſſen ſei und ihn unbefahrbar gemacht habe, ja es ſoll zeitweilig bis an die Katen des Dorfes geſtanden haben, das übrigens größtenteils höher als der Kanal liegt, deſſen Reſte ſich nordweſtlich davon am Fuße des Abhanges hinziehen.

Die weiterhin allmählich mehr hervortretende, höher werdende Dammſchüttung neben dem Kanalbett läßt ſich ſüdweſtlich vom Dorfe gut verfolgen. Zwiſchen den Profilen b und c trifft man, verdeckt von einem Knick, ein geräumiges Oval von etwa 30 m Breite und mehr als der doppelten Länge, vielleicht eine Ausweichſtelle oder ein altes Schleuſenbecken, bei dem viele geſpaltene Findlinge lagen. Hinter einer anſchließenden kleinen Talmulde tritt dann das alte Kanalbett in etwas tieferem Einſchnitt deutlich hervor (Profil c ſ. Abb. 79 S. 119); hierauf verflacht ſich das Gelände wieder. Bei Profil d (ſ. Abb. 80 S. 121) erſcheint das alte Kanalbett von neuem; der Aushub liegt als breit auseinandergepflügte, ſtellenweiſe kaum noch ſichtbare Erhebung an der Nordweſtſeite. Weiterhin bis kurz vor Profil e erhebt ſich beiderſeits des Kanals ein bis zu 2 m hoher Erdwall. Das Grabenwaſſer fließt

nun nicht mehr ſichtbar zur Alten Alſter, ſondern ſcheint zu ſtehen. Auf dieſer Strecke durchſchnitt die Kanaltraſſe das Nienwohlder Moor; hier, etwa bis zum Profil g, wo andererſeits das Sülfelder Moor lag, hat man ſich die häufigen Zutreibungen und Moordurchbrüche zu denken, von denen die Baurechnung berichtet und welche die Fertigſtellung der neuen Waſſerfahrt immer wieder verzögerten.

Von c bis f beſteht das alte Kanalbett aus naſſer Wieſe und iſt zwiſchen e und f üppig mit Ret bewachſen. Hier tritt das Grabenprofil deutlich hervor, verſchwindet aber wieder mehr nach Sülfeld zu, wo die Dämme abermals faſt völlig verflachen, um dann bei g wieder beſſer hervorzutreten; von hier bis h liegt der vom Nienwohlder Moor kommende Weg auf dem nordweſtlichen Kanaldamm.

Von g ab, wo die trockene Kanalſohle 2—$2^1/_2$ m unterhalb der Dammkrone liegt, hat das Waſſer im ſchmalen Graben deutlich die Richtung zur Beſte. Hier treffen wir nochmals auf eine 19—20 m breite, grasbewachſene, trockene Kanalerweiterung; dahinter ſchrumpft das Bett wieder auf 8—10 m Breite zuſammen. Bei h überquert der Moorweg das nun durch feſten Boden geführte, 11 m breite Kanalbett und zieht ſich jetzt an deſſen Südoſtſeite entlang (ſ. Abb. 81 S. 123). An dieſer Stelle tritt das Überbleibſel der alten Waſſerfahrt beſonders deutlich hervor und läßt ſich gut überblicken. Etwa 200 m weiter, wo der Weg ſcharf nach Oſten auf Sülfeld zu abſchwenkt, durchſchneidet die Ende Juni 1907 in Betrieb gekommene Kleinbahn Oldesloe-Barmſtedt-Elmshorn das alte Kanalbett. — Nun wird der Einſchnitt tiefer; auf der hier etwa 4 m unter dem umliegenden Gelände geſenkten Kanalſohle iſt ein Gemüſegarten angelegt, der bereits zur Dorflage von Sülfeld gehört. Weiter abwärts iſt das ſich immer mehr ſenkende Kanalbett bis vor dem zu Beginn des 19. Jahrhunderts geſchaffenen Weg nach Vierkaten und Borſtel mit Waſſer gefüllt und bildet den ſogenannten Feuerteich (ſ. Abb. 82 S. 125 u. Abb. 83 S. 131), deſſen Spiegel hier etwa 11 m breit iſt; davor an der Oſtſeite liegt ein Platz, vielleicht eine ehemalige Landeſtelle.

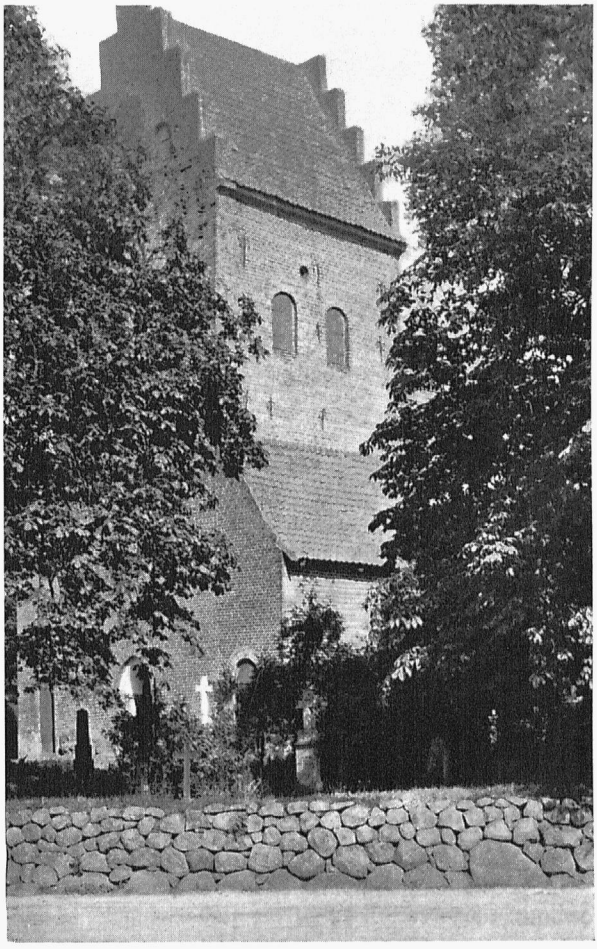


Abb. 85. Der Turm der Kirche in Sülfeld — Privatbeſitz. Aufnahme von J. Strüfing, Septbr. 1903

In dem Feuerteich haben wir den letzten augenfälligen Reſt des ehemaligen Schiffahrtgrabens von der Alſter zur Trave vor uns.

Gleich hinter dem eben erwähnten Wege fällt das Gelände mit dem Waſſergraben ſteil ab zum etwa 7 m tiefer gelegenen Beſtetal. Nahe der Sülfelder Kirche zieht ſich im Abhang ein tiefer Einſchnitt

hinab, wohl die ehemalige Durchgrabung des Kanals bzw. ſeine Schleuſentreppe (ſ. Abb. 84 S. 133). Dieſe ganz mit Buſch und Bäumen bewachſene Schlucht gehört zum Paſtorengarten, durch den der Abfluß des Feuerteiches zum Beſtetal ſtrömt.

Sülfeld iſt ein anſehnliches, lebhaftes Kirchdorf mit etwa 700 Einwohnern. Die alte Kirche[16] (ſ. Abb. 85 S. 135), an die ſich auch hamburgiſche Erinnerungen knüpfen, wird um 1207 zuerſt erwähnt. Im Innern zeigt das reich gearbeitete Geſtühl vom Jahre 1580 Namen aus der ſchon wiederholt erwähnten Familie von Buchwald, deren Wappen ſich außerdem an der ſüdlichen, um 1600 gebauten Eingangshalle befindet. Die von 1683 ſtammende hölzerne Taufe[17] iſt ein Geſchenk der drei Töchter des 1662 verſtorbenen Oberalten Heinrich Sillem, die mit dem 1695 an die Nikolaikirche in Hamburg verſetzten Sülfelder Prediger Juſtus Corthum verwandt waren.

Mit Sülfeld, wo die Reſte des alten Alſter-Kanals noch am deutlichſten hervortreten, hören ſeine Spuren völlig auf; denn im hier anſchließenden Beſtetal iſt von einer ehemaligen Kanaliſierung des Flußlaufes nichts mehr zu finden.

Anmerkungen:

[1] Vgl. a) Hgd. Okſchr. uſw., S. 56 f.; b) Lpbg. Hiſt. Ber. uſw., S. 30 f. — [2] Dieſer in ältern Hamburgenſien wiederholt erwähnte handſchriftliche Bericht gehörte zu der Fogelſchen Privatbibliothek (Pars II, S. 160, Nr. 37) und wurde bei deren Verkauf 1739 für das Hamburgiſche Staatsarchiv erworben, iſt jedoch ſeit 1842 nicht mehr vorhanden. Die Staats- und Univerſitätsbibliothek wie auch die Commerzbibliothek beſitzen keine Abſchriften davon. — [3] Vgl. Roſe, Landſcheidung, Fol. 5 u. 165 b (Hbg. St. Ar.). — [4] Vgl. Wiegands Kernauszug aller von 1410 bis 1704 in Hamburg ergangenen Rezeſſe; ferner: Ak. Hbg. St. Ar. Kl. IV, Lit. A, Nr. 2 a, Vol. 1 a, 3. — [5] Zeitſchr. d. V. f. Lüb. Geſch. u. Altert.kd. II, S. 439 u. 459. Tagebuch des Lübecker Bürgermeiſters Hinrich Brockes. — [6] Ak. d. Lb. St. Ar.: Acta Holsatica, Vol. IV, Nr. 16. — [7] Ebendaſ. Nr. 18. — [8] Lpbg. Hiſt. Ber. uſw., S. 33. — [9] Joh. Kretzſchmar: Napoleons Kanalprojekte zur Verbindung des Rheines mit der Elbe und Oſtſee, Zeitſchr. d. Hiſt. Vereins für Niederſachſen, 1906, S. 146 f. — [10] Ak. d. Bdp. Hbg.: Gutachten von T. L. Weſtphalen vom 18. April 1860 mit Karte. — [11] Baurechnung 1526 f.: 82., 84., 89. bis 94., 135., 136. und 141. Woche. — [12] ad 6. — [13] Haſſe, M. d. V. f. Lüb. Geſch. u. Altert.kd., Heft 9. Der frühere Alſter-Trave-Kanal, S. 114. — [14] M. V. Hbg. G., I, S. 121. — [15] Nach mündlicher Mitteilung des Beſitzers Möller im Oktober 1892. — [16] Dr. R. Haupt: Bau- und Kunſtdenkmäler der Provinz Schleswig-Holſtein, 1888, II, S. 385. — [17] M. V. Hbg. G., V, 1883, S. 97.

16. Die hamburgiſche Verwaltung der Alſter[1]

Als die Alſter in Hamburgs Beſitz übergegangen war, wurde ſie wegen ihrer Wichtigkeit für den ſtädtiſchen Mühlenbetrieb zunächſt von den Mühlenherren verwaltet; dieſe ſorgten auch nach Schiffbarmachung der Alſter für ihre Aufräumung und die Inſtandhaltung der Schleuſenbauten. Die Obliegenheiten der Mühlenherren ſind nachmals, vielleicht nach Fertigſtellung des Alſter-Trave-Kanals, an die Waldherren übergegangen; denn die letzteren wurden auch als „Grabenherren“ bezeichnet.

Nach Aufhören des Verkehrs auf dem Alſter-Trave-Kanal um die Mitte des 16. Jahrhunderts reichte die Ausübung der Staatsgewalt durch Hamburg alſteraufwärts nur noch bis Stegen. Die weiter oberhalb gelegenen Schleuſen ließ man verfallen und machte an der Alten Alſter Rechte nicht mehr geltend.

Für die eigentliche Aufſichtsführung über den Flußlauf, auch in ſeinen oberen Teilen, war der ſchon 1309 vorkommende Alſtervogt beſtellt; der erſte bekannt gewordene Inhaber dieſes Amtes war der in den Stadterbebüchern mehrfach erwähnte Heyne, Heinrichs Sohn. Gegen Ende des 16. Jahrhunders ſcheint das Amt dann von dem Waldvogt übernommen worden zu ſein. Über die Dienſtobliegenheiten des Alſtervogts iſt nur wenig bekannt; ſie dürften im weſentlichen polizeilicher Art geweſen ſein, d. h. in der Beaufſichtigung des Fluſſes und Aufrechterhaltung der Ordnung daſelbſt

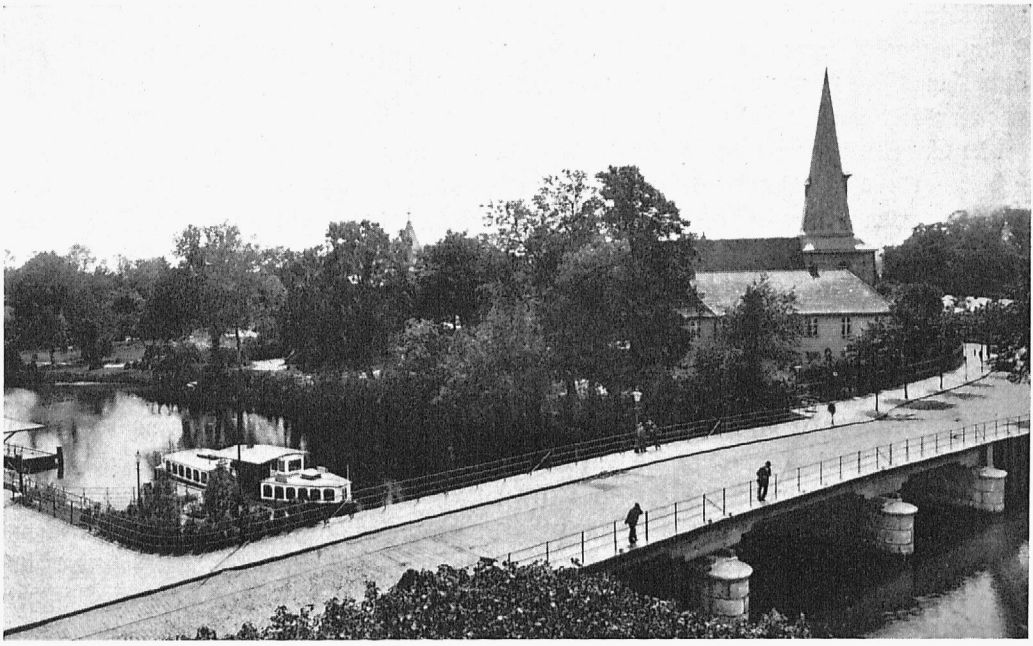


Abb. 86 (zu Abſchn. 68). Die Eppendorf-Winterhuder Brücke von der Nordſeite und von oben geſehen im Jahre 1894

Verein für Hamb. Geſchichte
Nach Phot. von W. Dreeſen, Flensburg

beſtanden haben. So erhielt z. B. 1484 der Alſtervogt eine Vergütung für das Auffiſchen von Holz, das durch Hochwaſſer der Alſter wahrſcheinlich von den Sahren (Wohldorf) weggetrieben war[2].

Nach Ausweis der Baurechnung über Herſtellung des Alſter-Trave-Kanals wurde der 1526 zum Alſtervogt ernannte Markus Holſte mehrfach zur Vermittlung des Verkehrs zwiſchen der Stadt und den Bauleitern nach Poppenbüttel, Sülfeld und Oldesloe geſchickt; auch führte er Bauholz aus dem Wohldorfer Walde heran. Nach Fertigſtellung des Kanals lagen ihm und ſeinen Nachfolgern die Vereinnahmung und Verrechnung des erhobenen Schleuſengeldes ob. Da der Wirkungskreis des Alſtervogtes die ganze obere Alſter, d. h. ein von der Stadt entfernt gelegenes Gebiet umfaßte, ſo ſtand ihm außer einer Dienſtwohnung ein Pferd zur Verfügung[3].

Die Alſtervögte genoſſen beſonderes Vertrauen[4] beim Rat, waren wohlhabend und betrieben zum Teil neben ihrem Amte den Holzhandel, ſo einer namens Ludecke, der 1407 und 1408 für die ſtädtiſche Ziegelei größere Mengen Holz lieferte. Ein Alſtervogt war Mitglied der Martinsbrüderſchaft der Müller[5] und ein anderer, mit Namen Barth. Gödecke, den vornehmſten hamburgiſchen Familien verwandt.

Wie aus den zerſtreuten und dürftigen Nachrichten hervorgeht, war das Amt des Alſtervogtes ein angeſehenes; ſeine Inhaber hatten wichtige Obliegenheiten zu erfüllen, und ihr Wirkungskreis umfaßte außer dem geſamten Flußlauf im 16. Jahrhundert auch den ſich ihm anſchließenden Alſter-Trave-Kanal, ſo lange er beſtand.

Die Inſtandhaltung des ſchiffbaren Flußlaufes war für die ſtädtiſche Verwaltung ein Gegenſtand beſtändiger Sorge. Dieſe Arbeiten beſtanden im weſentlichen in der Reinigung und Aufräumung des Flußbettes durch den hamburgiſchen Bauhof. Die Beſeitigung der in den Schleuſenkolken entſtandenen Untiefen pflegte man freilich im 17. Jahrhundert den Schiffern zu überlaſſen, auf Koſten der Holzhändler, für die ſie fuhren; dieſe aber ſuchten jene Laſt möglichſt von ſich abzuwälzen.

Als dann 1680 mit den Holzkäufern der Kontrakt über den Bau und die Unterhaltung der Schleusen abgeschlossen wurde (s. Abschn. 18), auferlegte die Kammer den Übernehmern ausdrücklich die Verpflichtung, den Strom vor den Schleusen von Sand freizuhalten. Im übrigen blieb die Reinigung der Alster aber Sache des Bauhofes.

Im Strom wurde nicht nur die erforderliche Tiefe erhalten, sondern es wurden auch von selbst entstandene oder absichtlich in die Alster hineingebaute Schiffahrtshindernisse entfernt. Den Schleusenmeistern war in ihrem Diensteid die Verpflichtung auferlegt, darauf zu achten, daß solche Behinderungen der Schiffahrt nicht entständen, und, wenn es geschehe, dem Waldherrn sogleich davon Anzeige zu machen.

Neben diesem Beamten ward 1732 noch ein besonderer Aufseher „für die Alster von Fuhlsbüttel bis Stegen" bestellt. Der erste Inhaber des stets auf ein Jahr übertragenen Amtes war ein Schiffer des Bauhofes, Johann Dirk Welling; sein Gehalt belief sich jährlich auf 30 ℔.

Dieser Alsteraufseher hatte, ähnlich wie der frühere Alstervogt, darüber zu wachen, daß die Ordnung auf der oberen Alster erhalten und die Schiffahrt auf dem Flusse nicht beeinträchtigt wurde. Außerdem war noch ein anderer, dem Düpeherrn unterstellter Aufseher für die Alster zwischen der Stadt und Fuhlsbüttel vorhanden, der dafür zu sorgen hatte, daß der Flußlauf auf dieser Strecke in gutem Zustande erhalten bleibe und von den Anliegern nicht geschädigt werde. Da Alsterdorf im 18. Jahrhundert noch zu Dänemark gehörte, so hatte er unter Umständen ebenso wie der Aufseher für die obere Alster auch gegen fremde Untertanen einzuschreiten.

Zufolge der Aufsichtsführung dieses Alsteraufsehers wurde 1742 gegen die Hummelsbütteler eingeschritten, die das Fahrwasser der Alster durch Steine und Flechtwerkdämme so beengt hatten, daß kaum ein Schiff hindurch konnte[6]. Ebenso ließ der Rat 1745 mehrere verkehrshinderliche Stackwerke der Alsterdorfer Bauern zu beiden Seiten des Flußbettes[7] beseitigen, und 1749 wurde auf Befehl des Waldherrn eine abermals bei Hummelsbüttel in der Alster hergestellte Buscheinlage fortgeschafft[8]. Auch 1753 mußte ein Eingesessener von Alsterdorf einen in die Alster hineingerückten Damm auf Anweisung des Waldherrn[9] wieder beseitigen.

Lebhaftes Bedenken erregte 1799 der Plan des Besitzers Fürstenau des Gutes Wulksfelde, zum Betriebe einer Klopfmaschine für seine Kattunfabrik einen Teich des Gutes durch einen Kanal mit der Alster zu verbinden[10]. Der Rat wandte sich, weil die Anlage als der Schiffahrt nachteilig angesehen wurde, wegen dieses Eingriffes in die Rechte Hamburgs an der Alster zwecks Erlaß eines Verbots an die dänische Regierung in Schleswig; aber bevor diese die Untersuchung beendet hatte, ließ Fürstenau den Kanal oberhalb der Wulksfelder Schleuse ausheben. Erst 1800 wurde eine Kommission eingesetzt, und beiderseits wurden Sachverständige ernannt, so daß schließlich eine Verständigung erzielt ward.

Neben den Maßnahmen, den Strom von Einbauten und Schiffahrtshindernissen frei zu halten und zu verhüten, daß ihm durch Ableitung Wasser entzogen wurde, suchte man aber auch zu verhindern, daß der bei Hochwasser auf die Wiesen geschwemmte Boden und Sand seitens der Anlieger wieder in den Fluß geworfen wurde. Häufig finden sich darüber Klagen[11]. Der Landherr ward dann veranlaßt, solches zu verbieten; denn die Reinhaltung der Alster von Schlamm, Kraut und Schilf verursachte beständig erhebliche Kosten. In einem 1779 von Senator Vincent Matsen über den Wasserpaß der Alster verfaßten Aufsatz[12] ist von der „so sehr geldfressenden Ausbaggerung der Alster" zum Besten der Mühlen und Schiffahrt die Rede.

Der ordnungsmäßige Zustand des Alsterlaufs und seiner Schleusenanlagen ward durch alljährliche Besichtigungen festgestellt. Eine solche regelmäßige Vornahme dieser Flußbefahrungen war bereits in dem oben erwähnten Vertrag mit den Holzhändlern (dem sog. Schleusenkontrakt) vorgesehen. Außerdem

fanden noch weitere Alsterbesichtigungen statt, wenn besondere Umstände es nötig machten. Ausgeführt wurden diese Besichtigungen von einem Mitgliede des Rats und Deputierten der Kämmerei. Gelegentlich ordnete der Rat auch den Waldherrn dazu mit ab, oder es beteiligten sich die Oberalten daran[13].

Als der sogenannte Schleusenkontrakt 1710 (s. Abschn. 18) erloschen war, wurden die jährlichen Besichtigungen zunächst nur noch von der Kämmerei und sodann vom Bauhof abgehalten[14].

Nach der Franzosenzeit beauftragte der Senat[15] bei den Verhandlungen über die Instandsetzung der Alsterschleusen die Schiffahrts- und Hafendeputation, im Einvernehmen mit dem Waldherrn, der

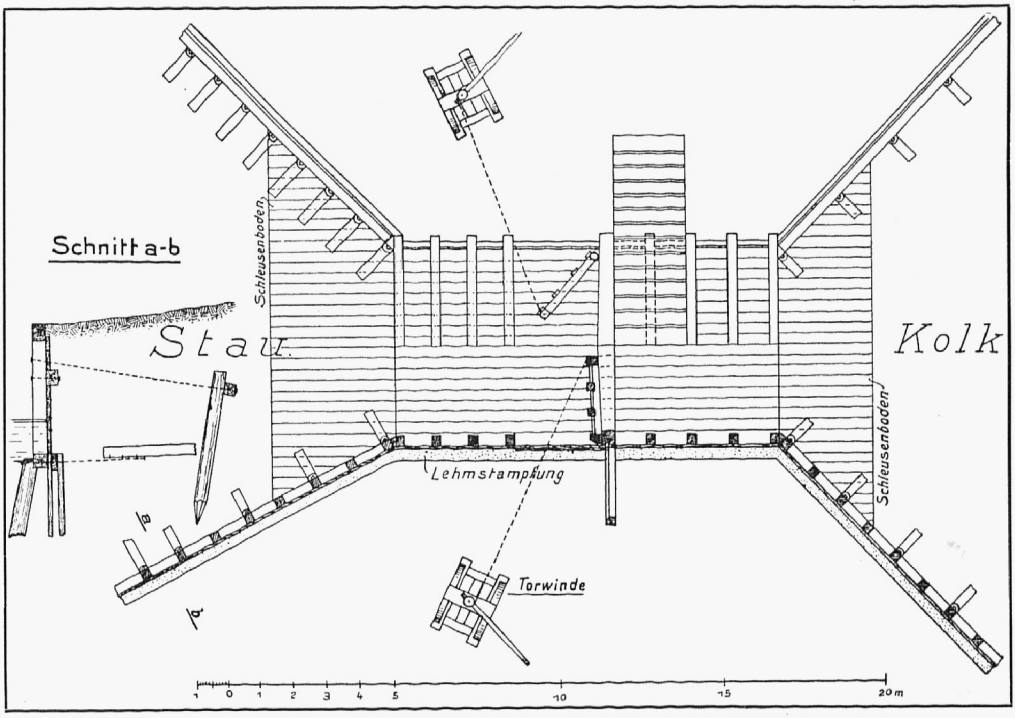


Abb. 87. Grundriß einer hölzernen Stauschleuse der oberen Alster

Nach Zeichnung der 5. Ingenieur-Abteilung der Baubehörde

Kämmerei und der Baudeputation die Alsterbauwerke wiederherzustellen, wie sie früher bestanden hätten, und durch einen Sachverständigen den Zustand der Alster sowie ihrer Zuflüsse untersuchen zu lassen. Da der Fluß zu dem Seehandel in keiner Beziehung stand, wurde dann Ende Mai 1815 die Aufsicht über die Alster und ihre Ausbaggerung an Stelle der Schiffahrts- und Hafendeputation der Baudeputation übertragen, welcher der Bau und die Unterhaltung der Schleusen bereits unterstellt waren. Die Ausübung der Stromhoheit sowie der Strom- und Schiffahrtspolizei blieb danach wie in früherer Zeit dem Land- und Waldherrn vorbehalten[16].

Von nun an nahm die Baudeputation mit ihren Oberbeamten die alljährliche Besichtigung des schiffbaren Alsterlaufs mit seinen Schleusenanlagen vor, seit etwa Mitte des 19. Jahrhunderts die Beamten dieser Behörde allein.

In den Jahren 1822—1826 ließ die Stadt, um in der schiffbaren Alster die während der Franzosenzeit verlorengegangene Schiffahrtstiefe wiederherzustellen, eine gründliche Aufräumung von der Heidkruger Schleuse abwärts bis nach Harvestehude mit einem Kostenaufwand von 22255 ℔ vornehmen[17].

War den holsteinischen Uferanliegern die Reinigung einzelner Strecken erwünscht, so wandten sie sich deswegen an Hamburg und nicht an die holsteinischen Behörden.

Andererseits nahm Hamburg schon damals, wie noch heute, die holsteinische Behörde dafür in Anspruch, ihre Untertanen anzuhalten, die Ufer ihrer den Flußlauf begrenzenden Ländereien nicht zu vernachlässigen, damit die Schiffahrt nicht benachteiligt werde. Insbesondere mußten sie Äste und Zweige von Bäumen und Gebüsch, die in die Schiffahrtstraße hineinragten und den Verkehr behinderten oder den Treidelweg nicht freiließen, wegschneiden und beseitigen[18].

Auch wurde, ebenso wie in früherer Zeit, beständig darauf gesehen, daß die Anlieger nicht am Ufer oder im Strom Stackwerke und andere Anlagen herstellten, durch welche der Flußlauf eingeengt und der Wasserabfluß gehemmt wurde.

Zugleich wurde zur Sicherung einer stets ausreichenden Wasserführung der Alster, insbesondere für die Zwecke der Schiffahrt, des Schleusenbetriebes und der Speisung der Alsterbecken, darauf geachtet, daß die Aufnahmefähigkeit der einzelnen Schleusenstaue nicht verringert werde. Um das zu erreichen, wurde der Aufhöhung der den Fluß begrenzenden Wiesen entgegengewirkt oder sie wurde nur unter bestimmten Bedingungen zugelassen, bei deren Erfüllung sie zu Bedenken keinen Anlaß mehr gab.

Als im Jahre 1887 ein Poppenbütteler Uferanlieger ein Stack in die Alster hineingebaut hatte, erhob Hamburg Beschwerde bei der Königlichen preußischen Regierung in Schleswig und setzte die Fortnahme der schiffahrtshinderlichen Anlage durch. Seitdem findet vom Jahre 1889 an die Besichtigung der Alster jährlich durch gemeinsame Kommissare beider Regierungen statt[19], ein Verfahren, das sich bisher gut bewährt hat.

Die vorstehenden Erörterungen betreffen in der Hauptsache den schiffbaren Teil der oberen Alster von Fuhlsbüttel bis Heidkrug aufwärts; es bleibt noch einiges über die Verwaltung der Alsterbecken bei der Stadt selbst zu berichten.

Der oben erwähnte, ursprünglich dem Düpeherrn unterstellte Aufseher für die Alster von der Stadt bis Fuhlsbüttel aufwärts erstreckte seine Wirksamkeit späterhin im wesentlichen auf die Binnen- und Außen-Alster mit ihren Nebenarmen und nur noch gelegentlich auf den Streek. Nähere Nachrichten über die Obliegenheiten dieses Alsteraufsehers finden sich erst seit dem letzten Drittel des 18. Jahrhunderts häufiger.

Er war mehreren Behörden: der löblichen Kämmerei, der Baudeputation, dem Landherrn sowie dem Mühlenherrn, späterhin auch der Polizeibehörde unterstellt, und sein Diensteid hatte bis 1840 einen solchen Wortlaut, daß von ihm so ziemlich jede Verrichtung verlangt werden konnte.

Für die Kämmerei hatte er aufzupassen, daß die Alsterfischerei nicht geschädigt werde; bei Streitigkeiten unter den Schiffern wegen der Liegestellen an den Löschplätzen war er verpflichtet, schlichtend einzugreifen; für die Baudeputation erstreckten sich seine Obliegenheiten auf die Aufsicht über die Baggerei und die Fürsorge für die Schwäne. Er hatte die Anweisungen für die Alsterschiffer zu geben und war befugt, den Bewohnern der Straßen an der Binnen-Alster das Ausladen von Holz und Torf für ihren Bedarf sowie auch Möbelbeförderungen zu Schiff an den kleinen Wassertreppen ihren Häusern gegenüber insoweit zu gestatten, als der Verkehr dadurch nicht gestört ward.

Besonders umfangreich waren seine Verpflichtungen für die Polizeibehörde. Während der Eiszeit mußte er für die Sicherheit der Allgemeinheit auf beiden Alsterbecken sorgen und untersuchen, wann das Eis sicher genug war, daß der Verkehr darauf erlaubt werden könnte; unsichere Stellen hatte er zu bezeichnen und den Amtsfischern die Stellen anzuweisen, wo sie für ihre Zwecke Waken ins Eis hauen durften. Auf der Alster treibende Leichen hatte er der Polizei zu melden und ihre Wegschaffung zu beantragen. Ferner war ihm die Unterhaltung des Rettungsgewers bei der Lombardsbrücke unterstellt, und an Musikabenden auf der Binnen-Alster mußte er für die nötigen Boote der Hafenrunde sorgen.



Häuſer am Voglerswall Waſſerkunſt Stadtmühlen

Abb. 88 (zu Abſchn. 73). Die kleine Alſter, geſehen vom Garten des ehemaligen St. Johannis-Kloſters um 1840

Verein für Hamb. Geſchichte
Nach Zeichnung von A. Vollmer
Lith. Anſt. von Speckter & Co.

Auch das ſommerliche Baden in der Alſter hatte er zu beaufſichtigen und darauf zu achten, daß es nur an abgelegenen Plätzen geſchah und daß keine Sittenverſtöße oder Unordnungen dabei vorfielen; ebenſo lag ihm die Aufſicht ob über alles öffentliche Eigentum an und in der Alſter, das er zu ſchützen und zu bergen verpflichtet war. Zu dem Zwecke mußte er der Baudeputation über den Zuſtand der ſtaatlichen Stege, Pfähle, Abtritte, Siele und Vorſetzen ſowie über ihre Beſchädigung durch Eis oder Sturm und über Altwerden berichten. Er hatte aber auch von allen Stegen, Pfählen uſw., die von Privaten in die Alſter hineingebaut oder verändert wurden, Meldung zu machen, damit die Kämmerei nicht um die ihr für ſolche Anlagen zuſtehende Abgabe komme.

Ließen ſich die Müller bezüglich des Waſſerpaſſes der Alſterbecken Unordnungen oder Eigenmächtigkeiten zuſchulden kommen, ſo war der Alſteraufſeher verpflichtet, den wohlweiſen Mühlenherrn hiervon ungeſäumt in Kenntnis zu ſetzen.

Über alle irgendwie erheblichen Vorkommniſſe mußte er dem Polizeiherrn ſchriftlich berichten.

Während des Winters nahmen außerdem die Arbeiten der Schwanenfürſorge viel Zeit in Anſpruch.

Trotz dieſer vielſeitigen Obliegenheiten beſaß der Alſteraufſeher 1837 noch keine Dienſtanweiſung und wußte genau genommen nicht, weſſen Untergebener er eigentlich war und wer ihm Vorſchriften zu machen hatte. Dazu war ſeine Bezahlung äußerſt dürftig, ſo daß er auf Nebenverdienſt angewieſen war. Aus einem durch die geſchilderten unbefriedigenden Dienſtverhältniſſe veranlaßten Geſuch des Alſteraufſehers von 1837[20] erfahren wir, daß ſein Gehalt jährlich 90 ℔ betrug, dazu 12 ℔ für die abendliche Schließung der Stangen und Ketten am Jungfernſtieg und ihre Wiederöffnung des Morgens, ſowie 120 ℔ für Pflegen und Füttern der Schwäne, zuſammen 222 ℔.

Um ſeine Familie ernähren zu können, betrieb der Alſteraufſeher nebenbei die Schutenführerei, die er ſeines Dienſtes wegen aber häufig vernachläſſigen mußte.

Im Jahre 1840 erfolgte eine etwas beſſere Regelung der Stelle des Alſteraufſehers. Er hatte am meiſten mit der Polizeibehörde zu tun, zumal im Winter, wenn auf der Alſter Eisbahn war und er dann von der Hafenrunde unterſtützt werden mußte, um den Verkehr von unſicheren Stellen fernzuhalten. Daher wurde er dem Polizeiherrn unterſtellt und bekam auch eine Dienſtwohnung.

Er hatte aber nach wie vor auch die Anweiſungen der Landherren, der Mühlenherren, der Verordneten der löblichen Kämmerei ſowie der Baudeputation zu befolgen, ſoweit ihre Abteilungen in Frage kamen.

Er ſtand in halbjähriger Kündigung, und für ſein nun auf 900 ℳ erhöhtes Gehalt hatte er einen vom Polizeiherrn zu genehmigenden Gehilfen zu ſtellen ſowie die nötigen Fahrzeuge, auch zum Füttern der Schwäne, mit allen zugehörigen Gerätſchaften. Damit nicht genug, lag ihm auch die Aufſicht ob über die Landungsplätze an den Alſterbecken und deren Kanälen ſowie das Einſammeln der von den Alſterſchiffen erhobenen Kajengelder, die er an die Kämmerei abzuliefern hatte. Von dieſen Geldern wurde ihm ſeit 1849 der dritte Teil überwieſen[21], weil infolge Eröffnung der neuen Alſterſchleuſe bei den Alſterarkaden der Schiffsverkehr auf der Binnen- und Außen-Alſter ſehr zugenommen hatte.

Abgeſehen von einigen durch die Zeitverhältniſſe bedingten kleinen Veränderungen blieb der Tätigkeitsbereich des Alſteraufſehers bis 1891 ungefähr der gleiche. Inzwiſchen machten aber die neuzeitlichen Anforderungen allmählich eine völlige Umgeſtaltung des Polizeidienſtes auf den Alſterbecken notwendig. Die Alſterpolizei trat ins Leben, erhielt 1892 ein Wachthäuschen am Rabenſtraßenſteg und übernahm alle in den Bereich der Polizeibehörde fallenden Obliegenheiten des Alſteraufſehers. Der Schiffsverkehr wurde durch die im April 1893 erlaſſene Alſter-Ordnung geregelt, die Sorge für die Schwäne aber einem der Baudeputation unterſtellten Schwanenwärter übertragen. Die Stelle des Alſteraufſehers ging ein. Die Alſterpolizei führt die Aufſicht auf den Waſſerbecken und ihren Nebenkanälen mittels Motorbooten, deren Benutzung ihr dort lange Zeit „allein“ zuſtand.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Hgd. Dkſchr. uſw., S. 45—47. — [2] Kpm. Km. Rch., IV, S. 79. — [3] Ebendaſ. V, S. 186, 252, 583; VI, S. 90. — [4] H. Kellinghuſen: Das Amt Bergedorf bis 1620 in Z. V. Hbg. G., XIII, S. 248. — [5] Lpbg. Hiſt. Ber. uſw., S. 19. — [6] Sn.prtk. 1742, Fol. 152, 169 u. 193 b. — [7] a) Wld.prtk. 2 d. Wldhſch. 1743—1758, S. 55; b) Sn.prtk. 1745, Fol. 922, 927, 937 b, 956 b, 975 b, 997. — [8] ad 7 a, S. 183. — [9] Befehlsbuch der Wedde u. d. Wldhſch. 1751—1769, S. 35; Sn.prtk. 1753, Fol. 610, 632, 823 b. — [10] Wld.prtk. 5 d. Wldhſch. 1781—1829, S. 156 u. 161 f.; Sn.prtk. 1799, Fol. 175 b, 189, 192 b, 213 b, 266 b, 293 b; Irsb. Alſt. Ak., Nr. 54; Sn.prtk. 1800, Fol. 172 b—338 b, 1802 Fol. 148. — [11] Km.Prtk. 1708/09 Fol. 155, 1709/10 Fol. 26, 1711—1713 Fol. 440; ferner: ad 7 a, S. 400; Sn.prtk. 1753, Fol. 399. — [12] Ak. Kl. VII, Lit. C[c], Nr. 8, Pars I, Invol. 11 b (Hbg. St. Ar.). — [13] Km. Prtk. 1691/92, 1696—1710. — [14] Klf. Hbg. Geſ. u. Vrf., XI, S. 694. — [15] Sn.prtk. vom 21. November 1814. — [16] ad 1, S. 109—110. — [17] Sn.prtk. von 1821, Fol. 472 b u. 622 b, 1824 Fol. 329; Ak. Kl. IV, Lit. A, Nr. 2 a, Vol. 6 b (Hbg. St. Ar.). — [18] Archiv d. Ldſch. Gſt. Ak. Nr. 99 (1839), 187 (1848), 3988 (1870). — [19] Ak. Kl. IV, Lit. A, Nr. 2 a, Vol. 50 u. 53 (Hbg. St. Ar.). — [20] Ak. Kl. VII, Lit. 7 d, Nr. 5, Vol. 5, Regelung der Stelle des Alſteraufſehers (Hbg. St. Ar.). — [21] Sn. dkr. v. 22. Januar 1849.

17. Unterhaltung bzw. Räumung der oberen nicht ſchiffbaren Alſterzuflüſſe durch Hamburg

Die oberen Alſterzuflüſſe, die vom Henſtedter Moor kommende Timhagener Alſter und die den Abfluß des Itzſtedter Sees bildende Rönne, die heute als ihre Quellflüſſe gelten, wurden ehemals nur als Zuflüſſe, nicht aber als Teile der Alſter angeſehen. Sie waren in dem Verkauf des Fluſſes an Hamburg zu Beginn des 14. Jahrhunderts nicht mit eingeſchloſſen. Hamburg hat an ihnen niemals ein Eigentums- oder Hoheitsrecht erworben[1].

Aus dieſem Grunde iſt das Rechtsverhältnis der Stadt zu ihnen ein anderes als zur ſchiffbaren Alſter. Als durch die Entwäſſerung der Moore bei Nienwohld und Sülfeld zufolge Anlegung des Alſter-Trave-Kanals die von dort herkommende ſogenannte Alte Alſter — der urſprüngliche Quellfluß — ihre Hauptſpeiſung mehr und mehr einbüßte, machte ſich auch eine Abnahme der Waſſerführung der Alſter bei Hamburg bemerkbar.

Sollten dieſe „Zuflüſſe“ wie bisher dem hamburgiſchen Mühlenweſen nutzbar bleiben, ſo war die Aufräumung der zugewachſenen Waſſerläufe oberhalb Stegens dringend erforderlich. Bereits

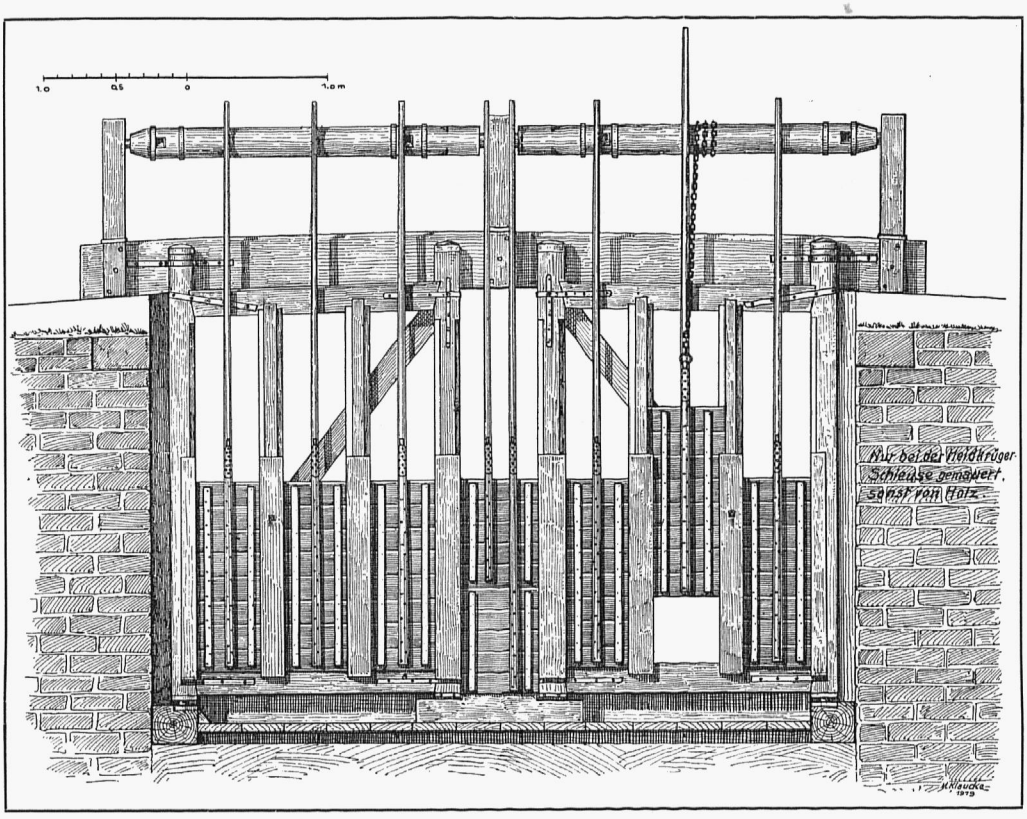


Abb. 89. Einrichtung der Schütten der Tore an den Alſterſchleuſen von Heidkrug abwärts bis einſchließlich Wulksfelde

Nach Zeichnung der 5. Ingenieur-Abteilung der Baubehörde

1567 erkannten Rat und Kämmerei die Notwendigkeit von Verhandlungen mit den Uferanliegern bzw. den Landesherren, d. h. dem Beſitzer von Jersbek und Borſtel, Jasper v. Buchwald, ſowie dem königlichen Statthalter Heinrich Rantzau[2]. Und fünf Jahre ſpäter berichteten zwei Ratsherren, daß die Bauern an den oberen Alſterzuflüſſen bereit ſeien, die nötigen Räumungsarbeiten zu beſchaffen, wenn ihre Obrigkeit, der Herzog Adolf und der obengenannte v. Buchwald, es ihnen geſtattete.

Der fühlbar gewordene Waſſermangel wird auch der Anlaß geweſen ſein zu einer im Jahre 1583 vorgenommenen Beſichtigung der oberen Alſterzuflüſſe[3] durch die beiden Mühlenherren, einen Kämmereibürger nebſt etlichen Beamten und die beiden Fuhlsbütteler Müller. Dieſe Inaugenſcheinnahme ergab, daß eine Aufräumung der hoch mit Sand bedeckten Naher Furt allen oberhalb gelegenen Bächen ihren natürlichen Abfluß zur Alſter verſchaffen würde und ſo eine Vermehrung des Waſſerſchatzes zum Beſten des Mühlenweſens herbeizuführen vermöchte.

Ob es damals zu der gewünschten Reinigung gekommen iſt, war nicht feſtzuſtellen. Die Bäche ſind jedenfalls bald wieder zugewachſen und die Furt iſt verſandet; denn 1601 begab ſich ein Waldherr abermals nach der Naher Furt, um die Alſterzuflüſſe zu beſichtigen und mit Hans v. Buchwald über deren Aufräumung zu verhandeln[4].

Vielleicht haben dieſe Verhandlungen den gewünſchten Erfolg gehabt; denn erſt nach mehr als 100 Jahren, vom September 1719, findet ſich wieder ein Bericht des ſtädtiſchen Mühleninſpektors über eine bis nach Henſtedt ausgedehnte Alſterſchau in Gemeinſchaft mit den Müllern vom Ober- und Niederdamm, wobei man ſich vom Waſſerreichtum der dortigen Gegend überzeugte.

1720 baten dann die Waſſermüller den Rat in einer Eingabe, er möge die Reinigung der verſtopften Zuflüſſe und die Aufräumung der verſchlammten Gräben veranlaſſen. Mit den Müllern leide die ganze Stadt unter dem Waſſermangel in der Alſter, und die für die Aufräumung aufzuwendenden Koſten ſeien unbedeutend gegenüber dem Nutzen, der dadurch geſchaffen werde[5]. Hieraus ergibt ſich, daß die Waſſerführung der Alſter im 18. Jahrhundert infolge Verſchlammung der oberen Zuflüſſe viel zu wünſchen ließ; man erſieht aber auch von neuem, von welcher großen Wichtigkeit die ordnungsmäßige Unterhaltung jener Quellbäche für die Stadt ſchon damals war.

Die hierauf vom Rat im Einvernehmen mit der Kammer angeknüpften Verhandlungen zogen ſich aber ſehr in die Länge und brachten erſt 1746 einen vorläufigen Abſchluß. Alle hamburgiſchen Bemühungen, eine für die Bedürfniſſe der Stadt genügende Waſſerführung der Alſter durch Ausnutzung jener Bäche oberhalb Stegens mittels deren Aufräumung zu erzielen, wurden von Dänemark ränkevoll ſtets durchkreuzt und noch mehr als 20 Jahre verſchleppt[6].

Der Verlauf der die Reinigung der oberen Alſterzuflüſſe betreffenden Verhandlungen bietet manche Einblicke in die Gepflogenheiten jener Zeit. Der weitere Fortgang der Angelegenheit kann hier jedoch nur in den Hauptpunkten verfolgt werden.

Wegen des zunehmenden Waſſermangels beantragte der Mühlen- und Metteninſpektor Germann nach voraufgegangener Beſichtigung im Mai 1746 beim Rat aufs neue die Reinigung der fraglichen Alſterzuflüſſe und veranſchlagte deren Koſten auf etwa 3000 ℔[7]. Zwar belohnte der Senat ſeine Arbeit mit 20 Taler Spec.[8], aber die Kammer berechnete die Koſten auf das Doppelte. Der Artillerieleutnant Haſenbanck, welcher die Sache nachprüfte, brachte ein Angebot von einem holſteiniſchen Eingeſeſſenen von 5000 ℔; darauf beſchloß der Senat, dieſem Manne die Arbeit zu verdingen.

Eine daraufhin im September 1746 abgeſandte Schaukommiſſion fand die oberen Alſterzuflüſſe ſo zugewachſen, daß das Waſſer an vielen Stellen das Ufergelände bedeckte[9].

Man wollte von Stegen aufwärts den ſtellenweiſe nur noch zwei Fuß (0,60 m) breiten Fluß ausgraben bis Naherfurt, wo die Landſtraße nach Segeberg den dort 12 Fuß (3,5 m) breiten Bach durchſchnitt. Damit die Fuhren das Bett in der Furtſtelle nicht wieder verſtopften, ſollte hier eine Brücke gebaut werden.

Im Oktober 1746 kam dann ein Vertrag der Kammer mit dem Einwohner Caſper Wrage in Itzſtedt zuſtande[10], wonach er die Aufräumung der Bachläufe nach Anweiſung noch im Herbſt desſelben Jahres in Angriff nahm. Die Arbeit gelangte von Stegen bis oberhalb Naherfurt, ſtockte aber 1747, weil die däniſche Regierung die Weiterarbeit hinderte.

Zwar hatte man die Erlaubnis der Anlieger zur Räumung der Alſter bis Naherfurt bereits 1745 von B. v. Ahlefeldt für Jersbek-Stegen, bzw. von J. v. Buchwald für Borſtel und im Juni 1746 vom Herzog von Holſtein (Großfürſt Peter III. von Rußland) für die Strecke von Naherfurt bis zum Itzſtedter See eingeholt[11], jedoch nicht vom Amt Segeberg. Dieſes brachte die Angelegenheit an den in Hamburg beglaubigten däniſchen Geſandten Herrn v. John, der nun verlangte, daß bei ihm wegen der zu erwirkenden Konzeſſion ſeitens des Senates förmlich angetragen werde. Letzterer verſtand ſich



Abb. 90 (zu Abſchn. 81). Die Koſaken auf dem Jungfernſtieg am 18. März 1813

Denkmalarchiv
Nach Stich von Corn. Suhr

auch zur Erreichung des beabſichtigten Endzweckes dazu bereit, erhielt aber den Beſcheid, daß die fragliche Aufräumung den Untertanen ſchädlich ſein werde und nicht bewilligt werden könne.

Als binnen Jahresfriſt nichts in der Angelegenheit geſchah, beklagte ſich die Kammer[12] beim Senat, worauf zwei Ratsherren zum däniſchen Geſandten fuhren[13]. Sie wurden aber auf ihre Vorſtellungen ſowohl damals wie ſpäterhin mit allerhand Ausflüchten bzw. nicht zur Sache gehörenden Anſinnen hingehalten, nur in der Abſicht, nach däniſchem Brauch die hamburgiſchen Schwierigkeiten zu Sondervorteilen für ſich auszunutzen[14].

Inzwiſchen drängte der Mattenpächter ſtets wieder wegen der Alſteraufräumung, aber der Senat vermochte ihm im März 1753 nur zu erwidern, daß E. H. Rat auf alle Weiſe bedacht ſei, die Sache baldmöglichſt zuſtande zu bringen. Die widerſinnige Behandlungsweiſe des däniſchen Geſandten führte den Senat, der auch an den hohen Koſten der Unterhaltung der Alſterſchleuſen zu ſparen wünſchte, ſchließlich auf einen von erſterem nicht gewünſchten Weg. Der Senat ließ nämlich, nachdem er bereits 1751 in Erwägung gezogen hatte, wie weit die Stadt die Alſterſchleuſen mit Ausnahme der Fuhlsbütteler entbehren könne, 1753 Unterſuchungen darüber anſtellen, wie durch eine Rektifizierung ihres Laufes der Alſter eine beſſere Strömung geſchafft werden könne. Der Profeſſor Dornemann mußte mit Zuziehung des Leutnants Haſenbanck, einiger Müller und des Fuhlsbütteler Schleuſenmeiſters alle Alſterſchleuſen darauf prüfen, ob unter Berückſichtigung der Höhen der Ufer von einer Schleuſe zur andern durchgegraben werden könne. Obgleich dieſe Unterſuchung unter dem Banne des Geheimniſſes und des Eides vorgenommen wurde, erhielten die Dänen doch Kenntnis davon. Dieſer Plan erregte trotz ſeiner Ausſichtsloſigkeit das Unbehagen des däniſchen Geſandten.

Nach verſchiedenen, ſtets von neuem däniſcherſeits geſchaffenen Schwierigkeiten zeigte ſich dann ein ſcheinbarer Fortgang in der Sache, inſofern ein vom Geſandten bereits im Januar 1750 gut befundener Revers Ende Januar 1756 — alſo nach vollen ſechs Jahren — zuſtande kam. Er wurde der Kammer[15] mitgeteilt und dann dem Geſandten überreicht mit dem Dank des Senats für die bei dieſer Sache erwieſenen gewogenen Geſinnungen und Bemühungen ſowie dem Erſuchen, daß er nunmehr dem Revers favorablement beitreten möge, damit ſelbiger bei Hofe agreiret werde uſw. Schon glaubte man endlich alle Widerſtände beſeitigt, als im März 1756 der Beſcheid kam, daß wider Vermuten über den bewußten Revers zu Kopenhagen einige Schwierigkeiten ſich geäußert hätten, indem man u. a. dieſe Aufräumung nicht ſo wolle angeſehen wiſſen, daß dadurch eine beſtändige Servitut den Kgl. Landen auferleget werde.

Nach wiederum mehrjährigem Hin- und Herſchreiben und als man däniſcherſeits den Nutzen des Vorhabens für die kgl. Untertanen nicht mehr abzuleugnen vermochte, traf auf immer wiederholte dringliche Anträge und Mahnungen hamburgiſcherſeits endlich mit Ablauf des Julimonates 1757 ein kgl. Schreiben aus Fredensborg ein. Kgl. Majeſtät willigte in Gnaden in die Aufräumung der oberen Alſter mit der Bedingung, daß den kgl. Untertanen kein Nachteil daraus erwachſe und Se. Maj. ſich allzeit vorbehalte, dieſe aus bloßer Grace herrührende Konzeſſion nach Befinden der Umſtände wieder aufzuheben.

Dem Geſandten Herrn v. John wurde nunmehr mit dem Dank nomine Senatus für die von ihm in dieſer Sache geäußerte favorable sentiments und angewandte Bemühungen ein Schreiben überbracht, in dem der Rat ſeinen ſolennen Dank unmittelbar ad Regem per literas abſtattete.

Die Erwartungen, die man in Hamburg an das königliche Schreiben knüpfte, waren ſo groß, daß im März 1758 der Kapitän Haſenbanck und der Kondukteur Olbers unterſuchen mußten, ob nicht etwa durch Aufräumung der oberen Alſter ſo viel Waſſer herunter käme, daß der Jungfernſtieg überſchwemmt werden könne. Dieſe Sorge war jedoch verfrüht.

Der Großherzogliche Hof, der einſah, daß er 1747 voreilig gehandelt hatte, als er ohne das Einvernehmen mit ſeinem Mitregenten, dem König von Dänemark, zur Aufräumung der Flußſtrecken ſeine Zuſtimmung gegeben hatte, zog dieſe zurück. So entſtanden, gerade als die Arbeiten an der Alſter in Gang kommen ſollten, neue Hinderniſſe, die, auch wohl verſtärkt durch den Eigennutz fürſtlicher Beamten, abermals eine rund zehnjährige Verzögerung der Aufräumung verurſachten. Hamburgiſcherſeits wurde inzwiſchen in zäher Geduld mit dem Amt zu Segeberg, u. a. dem Oberjägermeiſter und Amtmann zu Trittau, Herrn v. Bredal, verhandelt, ohne jedoch weiterzukommen. Es fand eine Konferenz mit einem nach Hamburg entſandten Bevollmächtigten ſtatt; auch geſchahen vorbereitende Schritte zur Ausführung des Unternehmens, aber die Angelegenheit wurde ſo immer von einem Jahr zum andern verſchleppt und geriet abermals völlig ins Stocken.

Je länger ſich die Aufräumung der Bäche verzögerte, um ſo mehr fehlte es den ſtädtiſchen Mühlen an Waſſer. 1765 kamen die Mattenpächter von neuem bei der Kammer wegen Aufräumung der Alſter oberhalb Stegens ein, und aus dem Jahre 1766[16] wird berichtet, daß ſie faſt täglich darum nachſuchten. Die ganze Sache machte einen beklagenswerten Eindruck und ſchien ohne Erfolg zu bleiben, aber die Zähigkeit der Hamburger war größer als die Findigkeit der däniſchen Unterhändler im Hervorholen neuer Verzögerungsgründe. Bemerkenswert iſt, daß durch die jahrzehntelange Vernachläſſigung der Alſterzuflüſſe ſogar der Fuhlsbütteler Mühlenteich, der ſonſt niemals Waſſermangel gezeigt hatte, in Mitleidenſchaft gezogen wurde. Die Zuckerbäcker, welche dort eine Papiermühle hatten, wurden 1766 wegen des ſchwindenden Waſſervorrats ſehr beſorgt und wendeten ſich an den Rat. In der Ratsverſammlung am 14. April erklärte der Mühlenherr, daß ſich der Betrieb der Fuhlsbütteler Mühle nur zum Teil aufrechterhalten ließe, wenn die Aufräumung der oberen Alſter nicht

bald zustande käme. Diese dräuende Gefahr veranlaßte den Rat, im Juni 1766[17] einen neuen Versuch zu machen, um zu dem so lange vergeblich erstrebten wichtigen Ziele zu gelangen. Er trat bemerkenswerterweise zunächst an die Großherzoglich Holsteinische Regierung heran, die in den zur Zeit schwebenden Verhandlungen (Gottorper Vergleich) Hamburg großes Entgegenkommen bewies. Anfang 1767[18] wurde in der Ratssitzung über den Stand der Angelegenheit berichtet und mitgeteilt, daß der Sache noch

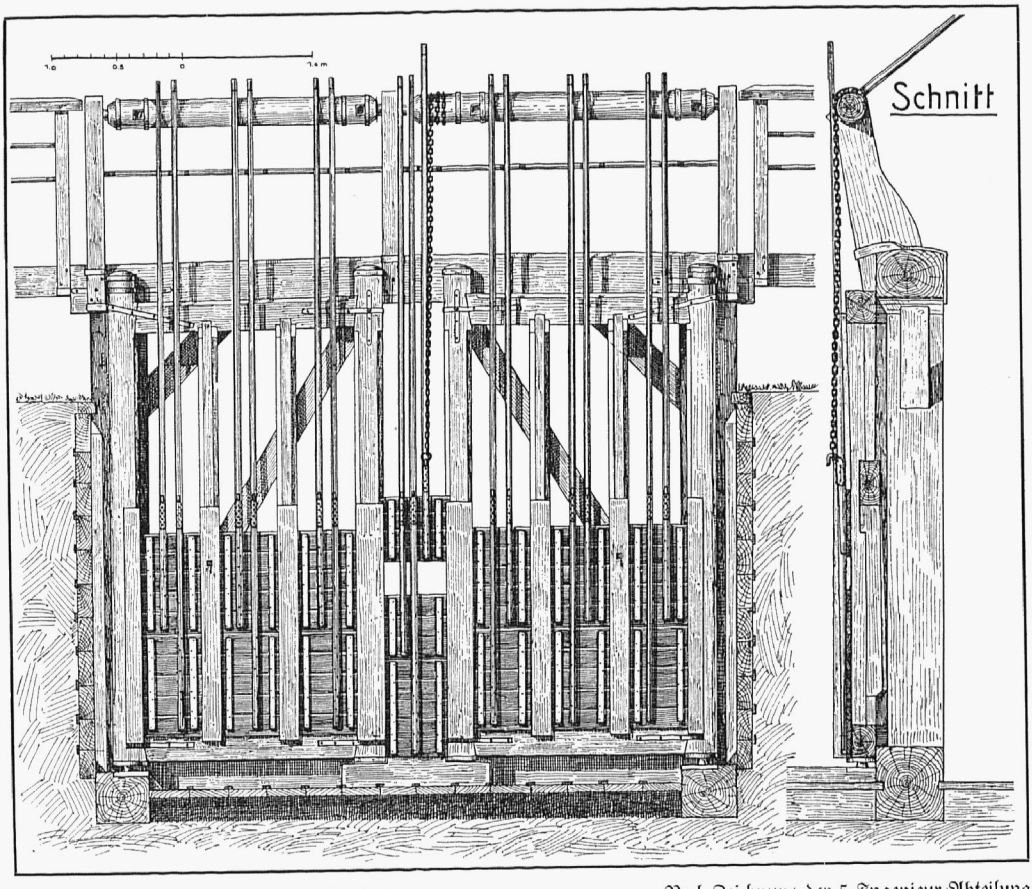


Abb. 91. Schüttenanordnung bei den Schleusentoren von Wohldorf bis Poppenbüttel

Nach Zeichnung der 5. Ingenieur-Abteilung der Baubehörde

mehr Gewicht gegeben werden könne, wenn der holsteinische Minister v. Holmer sich dafür interessiere.

Auf eine hamburgische Vorstellung an letzteren kam von der Exzellenz der Bescheid, daß die Aufräumungssache bei der dortigen Landesregierung, d. h. dem Herrn v. Bredal in Trittau, ihre Erledigung finde und daß er, Herr v. Holmer, als Gutsherr von Tangstedt unter einigen adnexis seine Einwilligung erteilt habe.

Nach weiteren Verzögerungen, bei denen u. a. auch der Herr v. Schimmelmann mitwirkte, und abermaligen mehrfachen Hinderungen kam schließlich am 27. März 1767 eine gemeinsame Inaugenscheinnahme der Alsterzuflüsse zustande. Holsteinischerseits wurde versichert, daß die Aufräumung seitens der Großfürstlichen Regierung nach dem Hamburger Plan genehmigt werde, wenn man der gleichmäßigen königlich dänischen Gesinnung vergewissert sei.

Man war also eigentlich noch keinen Schritt weiter gekommen, aber die königliche Regierung nahm nunmehr eine von ihrer früheren abweichende Haltung ein. Bereits Ende April kam ein

Schreiben aus Kopenhagen mit der Zusicherung von der abseiten des Königs erteilten Einwilligung zur Alsteraufräumung, und Ende Juni 1767[19] fand die gemeinsame Besichtigung der Bachläufe sowie Festlegung der Stelle statt, wo die Brücke bei Naherfurt liegen sollte. Da die dortigen Ländereien Eigentum der Frau v. Buchwald auf Borstel waren, mußte auch ihre Einwilligung zu den Arbeiten eingeholt werden. Darauf wurde die Aufräumung der Alsterzuflüsse Ende August 1767 unter Aufsicht des Hamburger Waldvogtes tatsächlich in Angriff genommen[20], und Syndikus Klefeker konnte im Senat berichten, daß die Ausdüpung der Alster den gewünschten Fortgang gewinne, die Benachbarten willig die Hand böten und sich eine unverhoffte Menge Wasser ergebe.

In dem über die fraglichen Aufräumungsarbeiten aufgestellten Revers, der sogenannten „Versicherungsakte", erklärte Hamburg, es habe auf Grund der von ihm erbetenen Bewilligung des Königs Christian VII. von Dänemark sowie der Kaiserin Katharina II. von Rußland als Vormünderin ihres Sohnes, des Herzogs Paul von Schleswig-Holstein, die Aufräumung der verstopften Zuflüsse der Alster von Stegen aufwärts über die Naher Furt bis zum Itzstedter See bzw. bis zum Timhagener Teich auf seine Kosten übernommen. Die auszuführenden Arbeiten wurden im einzelnen bezeichnet.

Zur Verhinderung neuer Verstopfungen der Zuflüsse verpflichtete sich die Stadt ferner zum Bau einer großen Fahrbrücke bei Naherfurt, zweier kleinen bei Sieverskrug und beim Schlappenmoor sowie zur Veränderung alter und Anlegung neuer Speckeln, Stege und Siele nebst deren Unterhaltung.

Die auf die Breite und Tiefe der beiden Wasserläufe bezüglichen Stellen des Reverses räumen der Stadt Hamburg lediglich eine Berechtigung ein, von welcher sie bis zu dem angegebenen Größtmaße (Tiefe 4—6 Fuß = 1,15 — 1,72 m) würde Gebrauch machen können, falls etwa eine gänzliche Verschlammung oder Verstopfung jener Zuflüsse sich wieder einmal zeigen sollte. Ferner wurde das Staurecht der Uferanlieger auf eine bestimmte Zeit im Jahre beschränkt und ausgesprochen, daß ihnen die Verpflichtung auferlegt sei, alles zu unterlassen, wodurch eine neue Verstopfung der Wasserläufe herbeigeführt werden könnte. Endlich wurde das Verfahren bei etwa künftig erforderlichen Aufräumungen geregelt und anerkannt, daß nichts geschehen solle, was den holsteinischen Untertanen zum Schaden oder der holsteinischen Landesgerechtsame selbst zum Nachteil gereichen könne. In einem Schlußsatz über Zeitbestimmungen für „künftig etwa nötige Aufräumungen" verpflichtet sich Hamburg zu den festgestellten Bedingungen, solange es die Aufräumung der Alsterzuflüsse begehrt; es ist nicht gesagt, daß diese Verpflichtungen für alle Zeiten übernommen wurden.

Der Rat verfügte die Unterzeichnungen des Reverses am 14. Juli 1768, an demselben Tage, an dem er dem Gottorper Vergleich seine Ratifikation erteilte. Daraus ergibt sich der enge Zusammenhang der beiden Verträge miteinander. Auch erklärt sich, weshalb die vielen, jahrelang ergebnislos hingeschleppten Verhandlungen über die Aufräumung der Alsterzuflüsse schließlich rasch beendet wurden: Der Abschluß der Verhandlungen über den Gottorper Vergleich wirkte auf sie zurück und führte auch für sie eine Verständigung herbei[21].

Der Gottorper Vergleich[22] brachte u. a. auch die Anerkennung der Reichsunmittelbarkeit der Stadt seitens Dänemarks und führte dadurch zu einer würdigeren Behandlung gemeinschaftlicher Landesinteressen, zu denen ja auch insbesondere das Abkommen über die Reinhaltung der oberen Alster gehörte. Die endliche dänische Zustimmung war aber erst durch manche hamburgischerseits gemachte Zugeständnisse und Opfer erreicht worden; auch ward das Erlangte, wie der Revers besagt und oben angedeutet ist, seitens der Kgl. Dänischen Regierung nach wie vor nur als eine Vergünstigung angesehen.

Aus der vorstehenden Schilderung geht hervor, daß die Stellung Hamburgs zu den oberen Alsterzuflüssen von derjenigen zur schiffbaren Alster völlig abweichend ist. Während die Stadt auf dieser schaltet und alle ihr zweckmäßig und notwendig erscheinenden Arbeiten nach eigenem Ermessen

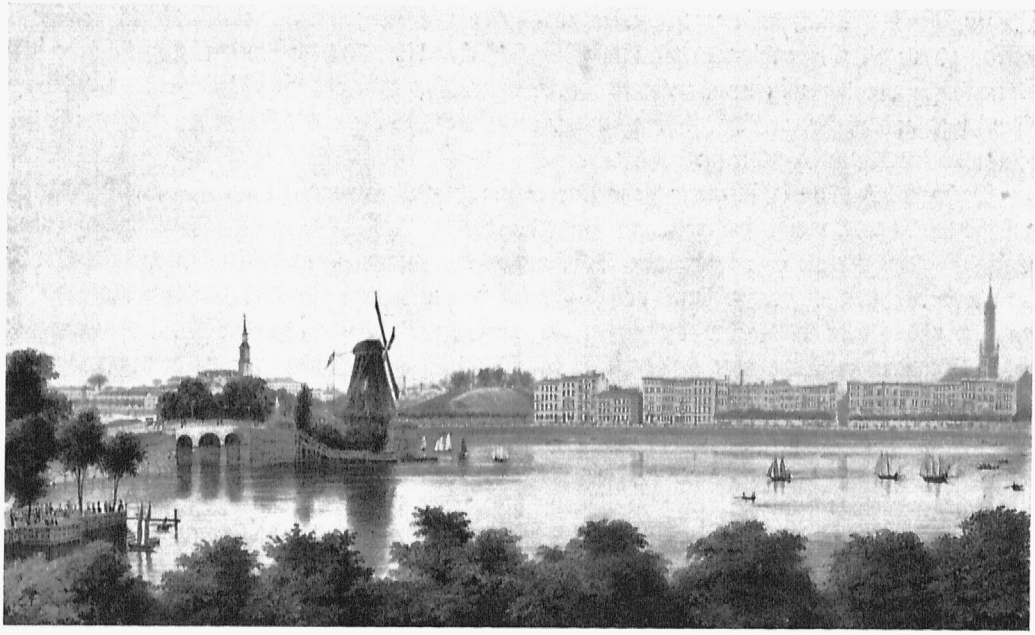


Abb. 92 (zu Abſchn. 87). Blick vom Neuen Jungfernſtieg auf den nördlichen Teil der Binnen-Alſter; ganz links der Garten der Wallhalle; dann folgt die Lombardsbrücke mit der Windmühle, die Alſterhöhe (ehem. Baſtion Vinzent) und der Alſterdamm; etwa 1850
Verein für Hamb. Geſchichte
Nach Lith. von W. Heuer

ausführt, bedurfte es für jene, weil Hamburg dort weder ein Eigentums- noch ein Hoheitsrecht hat, erſt mühſamer jahrzehntelanger Verhandlungen, bevor die Aufräumung beſchafft werden konnte.

Das über die geplanten Arbeiten hamburgiſcherſeits unterm 20. Februar 1767 verfaßte Promemoria beſagt, daß erſtere zu keinem andern Endzweck ausgeführt werden ſollten,

> „als das voritzo (ehemals) gleichſam geſtauete und auf das Ufer der angrenzenden Ländereien zum Schaden derſelben öfters austretende, daſelbſt aber von der Kraft der Sonne und heiteren Luft im Erdreich ſo zu ſagen ſich verſchlingende und das Gras verzehrende, mithin Niemanden zu Nutzen kommende Waſſer von den Wieſen und Ländereien ab und in das Alſterbaſſin zu leiten, infolglich dem Mühlenweſen der Stadt dadurch einigen Vortheil mit zu verſchaffen."

Die Stadtwaſſermühlen ſind im großen Brande von 1842 verſchwunden; als aber danach die Alſterſchleuſe zur Schiffahrtsverbindung mit der Elbe gebaut wurde und die Beſielung der Stadt begann, war der Waſſerbedarf zur Speiſung der Alſterbecken, zum Durchſchleuſen und Sielſpülen nach wie vor groß, und auch die holſteiniſchen Anlieger gewannen an der Offenhaltung der Alſterzuflüſſe immer größeren Anteil ſowohl wegen des beſſeren Ertrages ihrer Uferländereien als auch hinſichtlich der Erhaltung der Schiffbarkeit der oberen Alſter.

So hat das nach vieljähriger übelwollender Hinderung endlich zuſtande gebrachte Abkommen für Holſtein wie für Hamburg dauernd lediglich Gutes bewirkt.

Die erſte Aufräumung wurde ſehr gründlich vorgenommen; die einzelnen Strecken der Bachläufe ſchloß man durch kleine Klopfdämme ab und hob ſie dann im Trocknen aus. Danach fanden die Reinigungsarbeiten vorerſt in jedem vierten Jahre ſtatt.

Die Räumung der Stegener Strecke erfolgte anfänglich ſeitens des Waldvogtes in Wohldorf mit dazu angenommenen Leuten. Hieraus entſtanden jedoch Schwierigkeiten mit dem Beſitzer von

Stegen, der die Arbeit mit eigenen Leuten zu machen wünschte[23]. Seine Beschwerden begannen bereits 1776; die Verhandlungen mit ihm zogen sich aber bis 1784 hin, weil v. Cossel wiederholt eigenmächtig vorging und u. a. mehrere Krümmungen der Alster beim Stegener Hof entgegen Hamburgs ausdrücklichem Wunsch durchstechen ließ, wodurch etwa 40 Ruten (rund 183 m) des Flusses auf 6 Ruten (= 27 m) abgekürzt wurden.

Nachdem bis 1784 jedes vierte Jahr eine recht kostspielige gründliche Aufräumung der Alsterzuflüsse erfolgt war, wurde späterhin auf Vorschlag des die Aufsicht über diese Arbeiten führenden Grenzinspektors Reinke eine beschränkte Aufräumung von angetriebenen Sandbänken, Schilf und Kraut zweimal jährlich, um Johannis und Michaelis, vorgenommen. Hierüber wurden mit den beiden an Ort und Stelle wohnenden bisherigen Unternehmern Verträge abgeschlossen, und zwar mit H. H. Hüttmann in Nahe über 5030 Ruten (= 23,1 km) vom Timhagener Teich bzw. Itzstedter See bis zur Borsteler Scheide für 500 ℔, sowie mit der Jersbeker Gutsherrschaft, damals dem Hofrat v. Cossel, über die 1280 Ruten (= 5,9 km) lange Stegener Strecke von der Borsteler bis zur Wulksfelder Scheide für 250 ℔ jährlich. Beide Verträge stammen vom Januar 1789 und sind, obgleich gegenseitige sechsmonatliche Kündigung vorgesehen war, bisher immer wieder verlängert worden, wobei die erwähnten Geldbeträge von 500 ℔ bzw. 250 ℔ allmählich anstiegen. 1882, als man statt der zweimaligen Reinigung eine Krautung im Juni und eine gründliche Aufräumung der Zuflüsse im September/Oktober eines jeden Jahres vereinbarte, wurden die Beträge für Hüttmann auf 1200 Mark und für Jersbek auf 450 Mark jährlich festgesetzt.

Zur Zeit der französischen Fremdherrschaft um 1811 und in den folgenden Jahren konnte hamburgischerseits der Alsterreinigungsvertrag nicht erfüllt werden, ist aber nach Aufhebung der französischen Besetzung wieder in Kraft getreten. Die seitens der dänischen Behörden in den Jahren 1811—1813 für die Reinigung der oberen Alster sowie Unterhaltung der dortigen Brücken und Stege gemachten Auslagen sind hamburgischerseits erstattet worden[24].

Trotz der regelmäßigen Räumung hatten die Ländereien an der oberen Alster aber noch häufig durch Überschwemmung zu leiden. 1857 kamen Klagen hierüber, und 1861 standen im Sommer die Wakendorfer und Wilstedter Wiesen zeitweilig unter Wasser.

Daß solche sommerlichen Überflutungen im Gebiete der oberen Alster trotz der jährlichen Reinigung des Flußlaufes eintreten konnten, hat seinen Grund, abgesehen von besonders starken Regengüssen, auch darin, daß die feuchten Moorwiesen längs der Alster durch die zunehmende Entwässerung allmählich einschließlich der Uferstrecken zusammenschrumpfen und durch das Sacken ihrer gesamten Oberfläche ein Übertreten des Flusses begünstigen. Eine Folge dieses sich im Laufe der Jahre mehr und mehr fühlbar machenden Übelstandes war es, daß bei den Uferanliegern sich die Auffassung festsetzte, die Reinigung und Räumung der Wasserläufe erfolge nicht mehr in ausreichendem Maße. Die Königl. Preußische Regierung trat deshalb 1884 mit dem Senat in Verhandlungen, die in einem von den beiderseitigen Kommissaren auf Grund der Versicherungsakte von 1768 vereinbarten Übereinkommen vom 1. November 1885 ihren Abschluß fanden, das von beiden Regierungen am 19. August 1886 genehmigt worden ist.

Zufolge dieser Übereinkunft beschaffte Hamburg 1885/1886 auf eigene Kosten und vornehmlich zum Nutzen der immer wieder über Hochwasser klagenden Anlieger eine Gefällsregulierung der oberen Alster und der Rönne, die sich über weite Strecken der Bachläufe ausdehnte und wodurch bei Naherfurt eine Tieferlegung der Alstersohle um 1 m erreicht wurde, die einen gleichmäßigen Wasserabzug aus den oberhalb liegenden Wiesen zur Folge hatte.

In diesem Sinne wurden auch späterhin hamburgischerseits wiederholt Austiefungen der Alster vorgenommen; eine solche, besonders weitausgedehnte hat man 1909 vereinbart und 1911 begonnen.

Dieſe neueſte Sohlenaustiefung erſtreckt ſich von der Speckeler Furt bis unterhalb Naherfurt, etwa 300 m über die Stegener Scheide abwärts, in einer Länge von rund 8,7 km. Ihre größte Vertiefung unter der laut Abkommen von 1885 geſchaffenen Sohlenlage erreicht ſie bei der Sieverskrüger Brücke mit etwa 1/2 m. Die Arbeiten konnten aber hohen Waſſers ſowie des 1914 ausgebrochenen Krieges wegen erſt in den Jahren 1919/1920 beendet werden. Anſchließend wurde 1927 die Alſterſtrecke unterhalb Naherfurt auf etwa 1,2 km Länge ausgebaggert, um ihr das gleiche Querprofil zu geben wie oberhalb.

Die fortſchreitende Verbeſſerung der Ländereien zu beiden Seiten der hier fraglichen Bachläufe verſchlechtert aber die Waſſerverhältniſſe der Alſter weiter unterhalb immer mehr. Durch die wiederholten Sohlenaustiefungen konnten hier oben zwar Moore und Heideflächen urbar gemacht und ſumpfige Wieſen trockengelegt werden, aber infolgedeſſen bringt das 101 □ km umfaſſende Niederſchlagsgebiet oberhalb der Heidkrüger Schleuſe — das ehemals das Meteorwaſſer zum größern Teil ſchwammartig zurückhielt und dann nach und nach abgab — bei andauerndem Regen oder bei Schneeſchmelze das Niederſchlagswaſſer in weit größerem Umfange und viel ſchneller zu Tal als früher.

Noch ſchädlicher für die tunlichſt gleichmäßige Speiſung der Alſterbecken würden die mitunter von Anliegern der Timhagener Alſter und der Rönne angeregten Begradigungen einzelner Strecken wirken. Sie würden eine weitere Beſchleunigung und Vermehrung des Waſſerabzugs bedeuten und die Bewäſſerung des durchfloſſenen Gebietes verringern, ſomit zur Austrocknung der Gegend beitragen, weshalb ſolche Anträge — die mit den vertraglichen Räumungsarbeiten der Stadt nichts zu tun haben — von Hamburg auch ſtets abgelehnt worden ſind.

Die Sorge um die Rein- und Tiefhaltung der Alſterzuflüſſe veranlaßte die Stadt bereits 1850, eine Höhenmeſſung der oberen Alſter und der Rönne vornehmen zu laſſen; die nächſte fand 1885 ſtatt, und im Herbſt 1924 erfolgte eine erneute Höhenmeſſung, um die Gefällsverhältniſſe der Bachläufe ſtets nachprüfen zu können.

Die durch das Abkommen von 1885/1886 weiter ausgebaute Verſicherungsakte vom Jahre 1768 bildet noch heute, nach mehr als anderthalb Jahrhunderten, die Grundlage für die Unterhaltung der Timhagener Alſter und der Rönne ſeitens Hamburgs. Für den Umfang dieſer Verpflichtung — die ſich als eine Staatsdienſtbarkeit darſtellt — gibt das Abkommen von 1885/1886 die Richtſchnur.

Sowohl der Stadt als auch den holſteiniſchen Anliegern der Alſterzuflüſſe hat der Revers von 1768 dauernd zum Nutzen gereicht.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Hgd. Dkſchr. uſw., S. 102 f. — [2] Ebendaſ. S. 103 bzw. Km.Prtk. 1563—1569, S. 644. — [3] Roſe, Landſcheidung, Fol. 5 (Hbg. St. Ar.). — [4] Km.Rch. von 1601, Fol. 121b und 123b unter Ausgaben für Mühlen. — [5] Ak. Kl. VII, Lit. C[c], Nr. 8, Pars I, Invol. 5 (Hbg. St. Ar.). — [6] Lpbg. Hiſt. Ber. uſw., S. 32 f., ſowie Klf. Hbg. Geſ. u. Vrſ., X, S. 92 f. — [7] Ak. Kl. IV, Lit. A, Nr. 2a, Vol. 2a (Hbg. St. Ar.). — [8] Sn.prtk. 1746, S. 422. — [9] Wldpr. d. Km. 1711—1748, S. 168. — [10] Km.Prtk. 1748, S. 233—237. — [11] A. C. Gudme: Iſt der Oldesloer Kanal zu berückſichtigen? Schleswig 1821, S. 69 f. — [12] ad 10, S. 248, ſowie Sn.prtk. 1748, S. 574b. — [13] Ebendaſ. S. 596b u. 612b. — [14] Neue Hbg. Bl., VI, 1846, S. 220. — [15] Km.Prtk. 1754—1756, S. 375. — [16] Bericht des Kämmereiverordneten Lütjens in d. Ak. Kl. VII, Lit. C[c], Nr. 8, Pars I, Invol. 28a (Hbg. St. Ar.). — [17] Sn.prtk. 1766, Fol. 448b. — [18] Sn.prtk. 1767, Fol. 33, 34, 94, 127, 140, 157, 162, 170, 176, 179, 201, 214, 219, 228, 234, 245, 259, 265, 273, 278, 300, 357, 383, 396, 432, 553, 572, 594, 750, 789, 889, 956, 1055. — [19] Wld.prtk. 3 d. Wldhſch. 1758—1769, S. 308. — [20] Ebendaſ. S. 312. — [21] Hgd. Dkſchr. uſw., S. 107. — [22] Prof. Dr. Ad. Wohlwill: Zur Geſchichte des Gottorper Vergleichs, in dem Jahrbuch der Hamburgiſchen Wiſſenſchaftlichen Anſtalten Jahrgang 1895. — [23] Jrsb. Alſt. Ak. Nr. 47—56. — [24] Ak. Kl. IV, Lit. A, Nr. 2a, Vol. 3 (Hbg. St. Ar.).



Abb. 93 (zu Abſchn. 81). Das neue Hamburg von der Binnen-Alſter geſehen, etwa 1850

Von links der Landungsplatz beim Alſtertor und der Alſterdamm, weiter hinten die neue Börſe, dann die Reeſendammsbrücke mit den Alſterarkaden, darüber in der Ferne St. Michaelis, anſchließend die Häuſerreihe am Jungfernſtieg, bei der Einmündung des Neuenwalles überragt



Sammlung Gottfr. Schramm. Nach Lithographie von Val. Ruths

vom Posturm mit dem optischen Telegraphen; weiter rechts über der Wasserlinie die beiden Öffnungen der Brücke des Gerinnes der Stadtwassermühle, nach den Großen Bleichen das breite Gebäude des Bazars und an der Wasserseite der Alsterpavillon

Staats- u. Universitäts-
Bibliothek Hamburg

18. Die Schleusen der oberen Alster

Hierzu die Abbildungen 87, 89 und 91

Die Schleusen der oberen Alster sind Überbleibsel der Schiffbarmachung des Flusses, die man begann, als im 15. Jahrhundert versucht wurde, die Alster mit der Trave zur Schaffung einer Wasserstraße von Hamburg nach Lübeck zu verbinden. Dies letztere Vorhaben glückte zwar im ersten Drittel des 16. Jahrhunderts; der Kanal mußte aber bald wieder aufgegeben werden. Die teils bereits im 15. Jahrhundert entstandenen Alsterschleusen haben ihre alte Einrichtung bisher unverändert bewahrt. So finden wir nur eine Stunde zu Fuß oberhalb Fuhlsbüttels unweit von dem lebhaften Getriebe der neuzeitlichen Weltstadt noch heute die unbeholfenen Vorkehrungen der alten Zeit, die Spuren der Tätigkeit der Vorfahren, entstanden in dem dunklen Streben, dem Handelsverkehr bessere Wege zu geben und sich das Handelsvorrecht zu sichern. So ist es gekommen, daß die alten, teils in stiller, einsamer Gegend liegenden Alsterschleusen von Poppenbüttel aufwärts in jedem Bauteil ein Stück jahrhundertealter Konstruktionsweise zeigen und in beredten Worten vom Werden und Vergehen berichten.

Die Alster ist, von der Graskellerschleuse gerechnet, etwa 37 km aufwärts mittels 10 Schleusen schiffbar und hat auf dieser Strecke ein Gefälle von rund 17 m, durchschnittlich 1:2200 (s. Abb. 2 S. 4). Die fünf oberen Schleusen sind einfache Stauschleusen (s. Abb. 87 S. 139), die Mellenburger und Poppenbütteler Schleuse sogenannte Beckenschleusen; in Fuhlsbüttel befinden sich zwei Kasten-, Fang- oder Zapfschleusen, davon die eine aus neuester Zeit. Die Schleuse bei der Schleusenbrücke besteht aus zwei nebeneinanderliegenden Kasten- oder Kammerschleusen. Die alten Stauschleusen der oberen Alster, zu denen die beiden Beckenschleusen auch gehören, stauen, wenn Schiffahrt stattfinden soll, mittels der geschlossenen Tore und darin eingesetzter Schütten das Oberwasser (s. Abb. 89 S. 143).

Genau genommen sind diese alten Alsterschleusen Wehre zur Erhöhung des Niedrigwasserspiegels, um der Schiffahrt die nötige Wassertiefe zu schaffen. Sollen Schiffe hindurchfahren, so läßt man durch Öffnen der Schütten Ober- und Unterwasser annähernd bis zum nächstunteren Stau sich ausgleichen und öffnet dann die Tore, worauf die Schiffe auf der Flutwelle zu Tal gleiten oder, wenn sie aufwärts sollen, zu Berg geschleppt werden. Bei solchen Stauungen und ähnlich auch bei Hochwasser ergießen sich die Fluten dann über die grünen Alsterwiesen, und das Flußtal erscheint von oben wie eine Perlenschnur aneinandergereihter Landseen, aus denen Bäume und Büsche hervorragen; solche Hochflut verläuft sich in der Regel rasch. Der große Wasserverlust bei dieser Art Schiffahrt macht ein häufiges Schleusen unmöglich. Woltman sagt um 1800[1]: „Die Alsterwerke sind sowohl in Hinsicht der Zweckmäßigkeit als der Ökonomie keineswegs als musterhaft zu bezeichnen." Wegen ihrer Wasservergeudung hat man daher die Stauschleusen bei allen bedeutenderen Wasserstraßen längst durch Kasten- oder Kammerschleusen ersetzt, wie eine solche sich in Fuhlsbüttel seit jeher befand.

Die an der oberen Alster vorhandenen Stauschleusen liegen bei Heidkrug, Sandfeld, Rade, Wulksfelde, Wohldorf, Mellenburg und Poppenbüttel (s. Karte I S. 16).

Früher lag auch noch oberhalb Heidkrugs bei Nettelnburg bzw. unterhalb Stegens eine solche Schleuse; sie ist Ende des 18. Jahrhunderts eingegangen.

Alle Alsterschleusen, auch die auf holsteinischem Gebiet, gehören Hamburg, und die Schleusenmeister mußten ehemals der Stadt ihren Amtseid leisten. Das Schleusenwesen unterstand früher dem Waldherrn, teils auch der Kammer; später kam die bauliche Verwaltung an die Baudeputation, während die Verordnungen über das Durchschleusen und die Alsterschiffahrt von der Landherrenschaft ausgehen.

Der größere Teil der Schleusenwände besteht aus Holz, nur wenige aus Mauerwerk. Die Abmessungen der Schleusen sind verschieden.



Abb. 94. Die Stegener Alſterbrücke von unterhalb geſehen Privatbeſitz. Aufnahme von Otto Bernhardt, Juni 1902

Die lichte Weite wechſelt zwiſchen 5,15 m und 6,30 m, die Höhe vom Boden bis unter den Spann- oder Hauptbalken zwiſchen 3,60 m und 4,30 m, die Länge von 11,45 m bis 12,30 m ohne Vor- und Abflußboden (ſ. Abb. 87 S. 139).

Die Tore der Stauſchleuſen[2] haben in ihrer urſprünglichen Bauart die Beſonderheit, daß ſie nicht als Stemmtore in einem flachen Winkel zuſammenſchlagen, ſondern ihren Halt unten an der Grundſchwelle und oben am Hauptbalken haben, an dem auch die Achſen zum Aufziehen der Schütten ſitzen. Die Tore, zwiſchen denen ein etwa 60 cm weiter Raum verbleibt, ſind, wie beim alten Stecknitz-Kanal, durch lotrechte Pfoſten in Fächer geteilt. Dieſe werden verſchloſſen mittels auf- und abbewegbarer Schütten, die auch zwiſchen den Toren eingefügt ſind (ſ. Abb. 89 S. 143 u. Abb. 91 S. 147), wodurch dieſe ſchmäler werden. Die Bewegung der Schütten erfolgt mittels der erwähnten waagerechten Achſen oder Wellen, über welche eine Kette mit Haken läuft. Die Drehung der Wellen wie auch der Erdwinden zum Öffnen der Tore geſchieht durch eingeſteckte Handſpeichen. Aufwärts bis Wohldorf einſchließlich haben die Tore zwei Schütten übereinander und drei in der Mitte; von dieſen letzteren heißt die obere Fliegenklappe, die mittlere Kälbertür und die untere Grundſchütte. Weiter oberhalb ſitzt in den Toren nur eine Reihe 1,57 m hoher Schütten, zwiſchen den Toren zwei, die Fliegenklappe und die Grundſchütte.

Durch den Sturz des Waſſers bilden ſich unterhalb der Stauſchleuſen Kolke in Länge bis zu 20 m und von 4 bis 6 m Tiefe und weiter unterhalb oder ſeitlich Sand- und Kiesablagerungen, die gelegentlicher Baggerung bedürfen.

Bei jeder Schleuſe ſind Umlaufgräben bzw. Umläufe vorhanden, durch welche die Alſter während eines Neubaues oder einer Ausbeſſerung des Grundwerks abfließt. Die Umläufe werden nach

vollendetem Bau mittels Erddamm oder durch Schüttenwerk geſchloſſen. Über ſämtliche Schleuſen führen Fußgänger- oder auch Fahrbrücken.

Die Kammerſchleuſen der Alſter haben zwei Paar Tore; bei der Schleuſe an der Schleuſenbrücke, wo unter Umſtänden durch Hochflut in der Elbe der höhere Waſſerſtand auch von unten her gegen die Schleuſe treten kann, befindet ſich ein weiteres Paar ſogenannter Sturmtore am Unterhaupt. Die Kammerſchleuſentore ſind in der Regel mit nur je einer Grundſchütte zum Ein- oder Auslaſſen des Waſſers ausgerüſtet und haben übrigens volle, dichte Wände ſowie in der Mitte keinen Zwiſchenraum, ſondern ſie ſchließen mit ihren Schlagpfoſten dicht zuſammen. Dieſe Schleuſen ſind beim Durchlaſſen von Schiffen weitaus ſparſamer im Waſſerverbrauch als die oberen alten Stauſchleuſen.

Die ſämtlichen Schleuſen der Alſter oberhalb Fuhlsbüttels werden, obgleich ſie mit Ausnahme der Wohldorfer auf preußiſchem Gebiet liegen, von Hamburg unterhalten.

Schon in alten Zeiten waren die Alſterſchleuſen ein Mittel, die hamburgiſche Stromhoheit auf dem Fluſſe zu bekunden.

Bereits im 17. Jahrhundert zeigten ſie das Hamburger Wappen, welches außer an den Schleuſen zu Fuhlsbüttel und Wohldorf noch heute am Oberhaupt der Poppenbütteler und am Unterhaupt der Mellenburger Schleuſe angebracht iſt[3]. Dieſe Bauten ſtammen aus den Jahren 1879 und 1835. Das hamburgiſche Wappen an der 1836 erneuerten Poppenbütteler Schleuſe ſtimmt mit dem an der Mellenburger Schleuſe in der Grundform überein, indeſſen weichen beide von der ſonſt üblichen Darſtellung ab. Es iſt deshalb nicht ausgeſchloſſen, daß die Wappenſteine nicht erſt in den Jahren 1835 und 1836 angefertigt, ſondern bei beiden Schleuſen ſchon von einem älteren Bau übernommen worden ſind.

Außerdem haben im holſteiniſchen Gebiete die Schleuſen zu Poppenbüttel, die untere Mellenburger Schleuſe ſowie die Schleuſen zu Wulksfelde, Rade, Sandfeld und Heidkrug 1848 gußeiſerne Höhenzeichen mit dem Hamburger Wappen erhalten. Auch wurden in den Jahren 1872 und 1877 an den Bauwerken einſchließlich der Stegener Brücke auf Hamburger Null bezogene hölzerne Pegel angebracht, an denen hernach Schilder mit dem Hamburger Wappen befeſtigt worden ſind. Zu Beginn der Neunziger des vorigen Jahrhunderts hat man die hölzernen Pegel durch gußeiſerne mit dem gleichen Wappen erſetzt. Ferner haben bis zur Wulksfelder Schleuſe aufwärts Geländerholme und Haltepfähle rot-weiße Bänderung, d. h. die hamburgiſchen Landesfarben. Denſelben Anſtrich zeigten bis Anfang der Neunziger des 19. Jahrhunderts auch die hölzernen Einfriedigungen der drei oberſten Schleuſen, der dann jedoch durch einfaches Weiß erſetzt worden iſt, durch das man aber noch manche Jahre ſpäter die alte rote Farbe ſchimmern ſah.

Die Unterhaltungsarbeiten an den Schleuſen der oberen Alſter wurden in der Regel vom ſtädtiſchen Bauhof ausgeführt, der hierfür bei der Wohldorfer Schleuſe bis Anfang des 19. Jahrhunderts ein Geräte- und Vorratshaus und einen Holzhof beſaß und dort im Frühjahr und Sommer ſtändig Handwerker beſchäftigte. Nach Klefeker[4] waren die Alſterſchleuſen „der Hauptvorwurf einer baulichen Unterhaltung“, welche der Bauhof alljährlich viſitierte[5] und nach eingeholtem Konſens E. Hochw. Rats entweder reparierte oder ganz neu aufführte. Solche Beſichtigungsfahrten[6] auf Stadtkoſten, bei denen die Bauhofsbürger auch ihre Frauen mitzunehmen pflegten, dauerten 2 bis 3 Tage und erſtreckten ſich über Wohldorf bis Jersbek, Ahrensburg und Groß-Hansdorf.

Als nach der Franzoſenzeit der Baudeputation die Unterhaltung dieſer Bauwerke oblag, nahm ſie ebenfalls jährlich eine Beſichtigung der Alſterſchleuſen vor, aber — ſoweit bekannt — ohne Beteiligung der Frauen der Baubürger. Die Fahrt erfolgte früh um 7½ Uhr von Hamburg; das Mittageſſen pflegte im Wohldorfer Herrenhauſe ſtattzufinden.

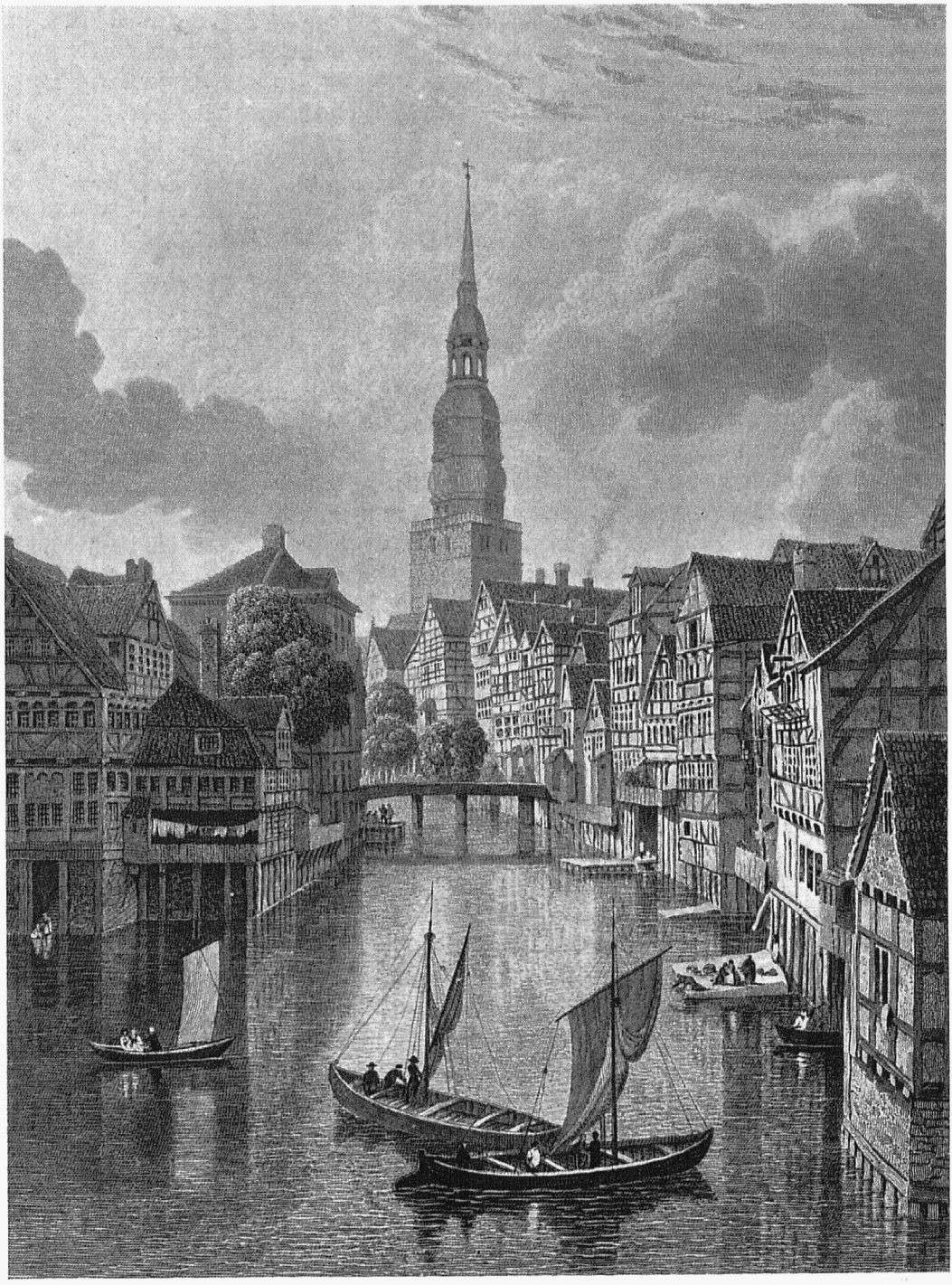


Abb. 95 (zu Abſchn. 95). Das Mönkedammfleet,
geſehen aus der Gegend des ſpäteren Schleuſenwegs.
Links das nach 1842 zugeſchüttete Altenwallfleet, rechts Rückſeite der Graskellerhäuſer.
Im Mittelgrund die Schliekutbrücke, darüber hinten St. Nikolai.

Sammlung Gottfr. Schramm
Tafel 3 aus
Hanovrian and Saxon Scenes
by Capt. Batty 1827

Die Koſten der Unterhaltung der Alſterſchleuſen[7] dürften anfänglich nicht hoch geweſen ſein, ſofern auch die Anwohner die ihnen nützliche Alſterfahrt nicht erſchwerten und überall die Reinhaltung des Fluſſes und die Ausbeſſerung der Schleuſen erleichterten. Erhebliche Beſchwerden über dieſe Verhältniſſe finden ſich nur ſelten. Als ſpäterhin wegen des allmählich verminderten Wertes des Geldes und der Notwendigkeit teurerer Scheuſenbauten die Koſten anfingen zu ſteigen, ließ der Rat 1573 für den Neubau der Mellenburger Schleuſe eine außerordentliche Auflage von 1 Taler von jedem Schiff und 1603[8] von 40 Schiffen — die wohl die zur regelmäßigen Alſterfrachtfahrt benutzte Anzahl ausmachte — wieder je 1 Taler (zu 33 ß), zuſammen 82 ℔ 8 ß, zu den Koſten anderer Schleuſenbauten erheben.

Als nun aber die Unterhaltungskoſten weiter ſtiegen, zog der Rat 1680 in Erwägung, ob die Alſterſchleuſen nicht aufgegeben werden ſollten.

Die Holzkäufer und Steckelfahrer — wie man die Alſterſchiffer ehemals auch nannte —, welche auf die Ausbeſſerung der Schleuſen drängten, wenn ſie nicht verfallen ſollten, erklärten ſich auf Befragen ſeitens der Kammer bereit zur Übernahme der Unterhaltung der Alſterſchleuſen gegen jährliche Zahlung von 500 Reichstalern ſowie den Erlaß des Holzzolles auf ihren Schiffen. Da die Kammer zwar den geforderten Geldbetrag wohl bezahlen, auf letztere Bedingung aber nicht eingehen wollte, kamen die Verhandlungen ins Stocken. Als die Holzkäufer dann noch günſtigere Bedingungen für ſich zu erwirken ſuchten, griff der Rat darauf zurück, mit den bürgerlichen Kollegien über die vollſtändige Aufgabe der Schleuſen in Verhandlung zu treten. Er ließ zugleich durch den Waldvogt den Schleuſenmeiſtern bei Leib- und Lebensſtrafe verbieten, in den nächſten vier Wochen die Schleuſen zu ſchließen, um zu ſehen, wie der Waſſerſtand in der Alſter ſein werde. Das gab Veranlaſſung, die abgebrochenen Verhandlungen wieder aufzunehmen; der Rat ließ ſich bereit finden, einigen Wünſchen der Holzkäufer Rechnung zu tragen, und endlich kam eine Einigung zuſtande[9]. Am 6. Oktober 1680 wurde der vom Rat genehmigte Vertrag der Kämmerei mit Joachim Borgeeſt und Dietrich Bohnfeld als Vertreter der Hamburger Holzkäufer unterzeichnet[10].

Die beiden Übernehmer verpflichteten ſich für ſich und ihre Erben, die Schleuſen auf der Alſter während 30 nacheinander folgender Jahre mit Vorſetzungen und allem Zubehör, ſo dazu erfordert wird, nichts davon ausgenommen, in gutem baulichem Weſen auf ihre eigenen Koſten zu unterhalten und nach Befindung auszubeſſern oder, wenn die Notdurft es erforderte, ganz neu zu machen, ſowie alle dazu benötigten Baustoffe ſelbſt zu beſchaffen, auch den Strom und die Fahrt vor jeder Schleuſe von Sand ſtets zu befreien, wozu ihnen auf Begehren dasjenige, was durch Hofedienſte bisher bei den Schleuſen geſchehen[11], zu ſtatten komme, uſw.

Für ihre Leiſtungen wurden ihnen von der Kämmerei bei Unterſchreibung des Vertrages die erwähnten 500 Reichstaler und jeden Oſtern bis zum Ablauf der 30 Jahre 1500 ℔ Lübſch zugeſichert. Dies Geld ſollte während der erſten zwei Jahre voll ausgezahlt werden, dann aber nur inſoweit, daß wenigſtens 1000 Taler in der Kaſſe verblieben für den etwaigen Neubau einer Schleuſe.

Ein Kämmereiverordneter und der Baumeiſter hatten die Schleuſen jährlich zu beſuchen, und ſollte da eine oder die andere Schleuſe mangelhaft befunden werden, ſo hätten die beiden Unternehmer das Erforderliche unverzüglich zu machen, uſw. Den ſtädtiſchen Mühlen zum Schaden dürfe das Waſſer der Alſter nicht geſtaut werden, wie ſich auch der Rat die Anlage weiterer Mühlen an der Alſter, ebenſo „wie alle Jura und Regalia dieſer Stadt auf der Alſter“, insbeſondere den gewöhnlichen Holzzoll von den Schiffen vorbehalte.

Als Sicherheit mußten die Kontrahenten ihre bewegliche und unbewegliche Habe der Kammer verpfänden ſowie auf allen Einſpruch verzichten. — Ebenſo waren für den Fall des Todes eines wie beider Kontrahenten Beſtimmungen getroffen, wie denn dieſer Vertrag als ein gutes Beiſpiel gelten kann für die Vorſicht, mit der die Kammer bei derartigen Abmachungen verfuhr.



Abb. 96. Heidkruger Schleuſe, Stauſeite mit einem Alſterkahn Privatbeſitz. Phot. G. Koppmann & Co., Juli 1901

1684 wurde der Vertrag[12], „da einige Verdrießlichkeiten und Abgang angemerket", in bezug auf die ſeitens des Bauhofes zu ſtellenden Gerätſchaften abgeändert.

Während der Dauer des Vertrages kehrte die Kämmerei mehrfach nur einen Teil der für die Unterhaltung der Schleuſen zugeſagten Beträge aus, weil die Übernehmer angehalten werden mußten, ihren Verpflichtungen nachzukommen[13]; denn es kamen öfter Klagen darüber, daß der Vertrag ungenügend erfüllt werde. So waren 1699 für den ſtädtiſchen Kalkhof 600 Faden Holz von dem Herrn v. Buchwald gekauft worden, der das Holz aber nicht liefern konnte, weil die Schiffe wegen des ſchlechten Zuſtandes der Alſterſchleuſen nicht zu fahren vermochten.

Auch gab das zum Schleuſenbau verwendete Holz zu Beanſtandungen Anlaß, und es mußte darauf gedrungen werden, beſſeres zu verwenden[14].

Als dann die Zeit der Vertragsdauer ſich ihrem Ende näherte, ſuchten ſich die Übernehmer größeren Arbeiten möglichſt zu entziehen. So war der 1706 zugeſagte Neubau der Stegener Schleuſe 2 Jahre ſpäter noch nicht beſchafft und die Schleuſe ſo verfallen, daß für ihre Erneuerung eine letzte Friſt geſetzt und nach deren Ablauf die Ausführung durch den ſtädtiſchen Bauhof auf Koſten der Verpflichteten angedroht wurde[15]. Bei der Beſichtigung der Alſter im Sommer 1709 überzeugte man ſich davon, daß der Schleuſenbau von den bisherigen Übernehmern „ſehr gottlos und faſt betrüglich geſchehen" ſei[16]. Der zu Oſtern 1710 ablaufende Vertrag wurde deshalb nicht erneuert. Die Kämmerei übertrug zunächſt die Ausführung der nötigen Arbeiten Zimmermeiſtern der Stadt, und 1723 übernahm dann der Bauhof, dem bisher ſchon die Reinigung und Aufräumung des Fluſſes obgelegen hatte, ſoweit ſie nicht durch den Vertrag von 1680 ſichergeſtellt geweſen war, auch die Unterhaltung der Schleuſen wieder[17].

In welchem Umfange der Bauhof im 18. Jahrhundert die Schleuſen ſamt den dazugehörigen Bauwerken unterhielt, geht aus einem 1791 aufgeſtellten „Verzeichniß[18] der Brücken und Dämme, ſo vom Bauhof gemacht wurden", hervor. Darin werden u. a. genannt die Alſterſchleuſen zu Fuhlsbüttel, Poppenbüttel, Mellenburg, Neuhaus (Wohldorf), Wulksfelde, Rade, Sandfeld, Heidkrug und Nettelnburg ſamt ihren Dämmen, Vorſetzen, Brücken und Umläufen ſowie die Brücke zu Stegen. Dieſelben Schleuſen, mit Ausſchluß der inzwiſchen aufgegebenen Nettelnburger Schleuſe, finden ſich auch in einem 1811 verfaßten Bericht über alle vom Bauhof zu unterhaltenden Schleuſen, Brücken, Siele uſw., wobei bemerkt iſt, ſie würden „ſämtlich vom Magazin neu erbauet, repariret und

unterhalten“ und seien „außerhalb der Stadt, aber auf deren Gebiet“ belegen. Auch hier ward hinzugefügt, welche Gebäude, Brücken, Vorsetzen zu den einzelnen Schleusen mit gehörten.

Übrigens beschaffte der Bauhof die Instandhaltung der Alsterschleusen nicht ausschließlich mit eigenen Leuten. Bereits im 18. Jahrhundert (s. Abschn. 34) wurden Unterhaltungsarbeiten an den Schleusenbauten durch einen Zimmermeister Wagener in Poppenbüttel beschafft; späterhin besorgten die Wageners diese Arbeiten an allen oberen Alsterschleusen fast ausschließlich, stets zur vollen Zufriedenheit der Baudeputation, bis dies Zimmerergeschlecht mit dem Zimmermeister Carl Johann Wagener 1908 erlosch und sein Geschäft in andere Hände überging.

Trotz der Hofedienste, die der Stadt bei dem Bau und der Unterhaltung der Schleusen geleistet wurden, verursachten diese dennoch dauernd große Kosten. In einem dem Senat 1824 erstatteten Bericht über die Walddörfer bemerkte der Waldherr, sie würden für das Arar (Staatsschatz) einen erheblich höheren Ertrag geliefert haben, wenn nicht die bedeutenden Ausgaben für die Schleusen gewesen wären; denn jede Schleuse bedürfe etwa alle 30 Jahre eines Neubaues, was jedesmal eine Ausgabe bis zu 20000 ℔ erfordere[19]. Der Waldherr hätte eine noch höhere Summe nennen können; denn für die Erneuerung der Mellenburger Schleuse im Jahre 1741 mußten mehr als 26000 ℔ aufgewendet werden[20].

Außerdem erforderte auch die Unterhaltung der Schleusen der oberen Alster ständig zunehmende Ausgaben. In den 40 Jahren von 1860 bis 1900 erhöhten sich die bezüglichen Bewilligungen im Staatshaushaltsplan von 5400 Mark auf 10000 Mark und sind seitdem immer weiter gestiegen. Für das Jahr 1927 beliefen sie sich auf 34000 Mark, von denen 4200 Mark auf die oberste Strecke bis zur Stegener Scheide entfallen. Als Beispiel für die von Hamburg auf die obere Alster jährlich verwendeten Kosten diene das Jahr 1910[21]: Damals belief sich die Einnahme aus dem Schleusengeld auf insgesamt 292,65 Mark. Diese Summe bildete die Gegenleistung für 32639,80 Mark, die Hamburg für die Ausbesserung und Unterhaltung der Schleusen, Mühlen, Brücken, Vorsetzen und sonstigen Bauwerke der oberen Alster einschließlich der Kosten der Beaufsichtigung der dortigen Schleusen sowie der Reinigung der beiden oberen Alsterzuflüsse, ferner für die Erneuerung der Stauvorsetzen an der Poppenbütteler und Mellenburger Schleuse, wie auch für die Anlage eines Durchlasses bei der Duvenstedter (Wohldorfer) Schleuse im Jahre 1910 aufgewendet hatte. Zwar ist die Alsterschiffahrt mit Lastkähnen ganz eingegangen; dafür hat aber der Wassersport sich der Oberalster in ganz unerwartet hohem Maße zugewendet, so daß die Unterhaltung der Alsterschleusen viel mehr Hamburgern als ehemals zugute kommt.

Die Frage, ob Hamburg einen den Aufwendungen für die Unterhaltung der Schleusen der oberen Alster entsprechenden Nutzen hat oder ob es nicht ratsamer sei, diese Schleusen, wenigstens oberhalb Wohldorfs, aufzugeben, ist oft erörtert worden.

Wir haben gesehen, daß den Rat diese Frage bereits 1680 beschäftigte, als den an der Erhaltung der Schleusen am meisten interessierten Holzhändlern auf ihr anscheinend für die Staatskasse günstiges Angebot die Instandhaltungsarbeiten an den Alsterschleusen vertraglich übertragen wurden.

Auch im 18. Jahrhundert, als die Wasserführung der Alster infolge der Verschlammung der oberen Zuflüsse bedenklich abnahm und der Stadt dänischerseits fortwährend Schwierigkeiten wegen der Aufräumung dieser Bäche bereitet wurden, hat der Rat die Angelegenheit nochmals erwogen. Er setzte 1751 eine Kommission ein zur Prüfung dieser Frage[22], weil auch die Schleusen zu Sandfeld, Poppenbüttel und Fuhlsbüttel damals sehr baufällig waren und ihre Erneuerung bedeutende Mittel erheischte.

Es wurde u. a. erwogen, ob die Holzeinfuhr von der Alster her der Stadt die Erhaltung der Schleusen notwendig mache; aber die Untersuchung ergab, daß das auf der Elbe zugeführte Holz die

auf der Alster herabgebrachte Menge bei weitem überwog; die Holzversorgung war daher nicht ausschlaggebend, und es kam zu keinem endgültigen Entschluß.

Im Jahre 1753 ward eine neue Kommission von Sachverständigen berufen, die zur Geheimhaltung des ihr erteilten Auftrages (s. S. 145) eidlich verpflichtet wurde, um zu prüfen, ob eine Durchstechung der Ufer und eine Ableitung des Stromes ausführbar sei[23]. Inzwischen ließ der Rat zwar die dringlichsten Ausbesserungen an den Schleusen beschaffen, aber erst 1759 wurden die erforderlichen Neubauten und gründlichen Reparaturen zur Ausführung gebracht[24].

1799 hat sich dann von neuem der Senator Günther über den Nutzen der „kostbaren" Alsterschleusen geäußert[25]. Er hielt nicht so sehr die Beförderung von Torf, Kalk und des wichtigeren Brennholzes sowie die Wasserverbindung mit den sämtlichen am Fluß aufwärts liegenden Dorfschaften für ausschlaggebend. Als eigentlichen und wesentlichen Zweck, der solches Kostenaufwandes wert sei, bezeichnete er

1. die Treibung der Kornmühlen in- und außerhalb der Stadt, für die nur mit Hilfe der Schleusen der erforderliche Wasserschatz während des ganzen Jahres gesammelt werden könne;
2. die Durchspülung und Ausschlämmung der Hauptkanäle (Flete) und des Niederhafens;
3. die Schaffung hinlänglichen frischen Wasservorrats für die Stadt und die umliegenden Dorfschaften;
4. die Handhabung der Be- und Entwässerung der am Fluß liegenden Graswiesen.

Im Laufe der Zeit ist es dahin gekommen, daß keiner dieser vier Gründe für die Erhaltung der Alsterschleusen mehr stichhaltig ist. Die Mühlen der Stadt sind eingegangen, die Hafenverhältnisse gründlich umgestaltet, die Entnahme von Trinkwasser aus der Alster hat, wenigstens soweit Hamburger Gebiet reicht, aufgehört, und Graswiesen, welche von der Alster bewässert werden, gibt es dort auch nicht mehr.

Seitdem Hamburg sich im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts zur Großstadt entwickelt hat, sprechen andere, wichtigere Gründe für das Weiterbestehen dieser alten Stauvorrichtungen. In gesundheitlicher Hinsicht dienen sie jetzt wesentlich zur Sicherung des dauernden geregelten Zuflusses zu den Alsterbecken, deren weite Flächen steter Wassererneuerung bedürfen. Dies ist nötig nicht nur für die Frischerhaltung der Luft in den um sie angesiedelten Stadtteilen, sondern auch zur täglichen Erholung der Einwohner von der Berufsarbeit sowohl durch den Wassersport, durch Baden und Schwimmen als auch durch Lustwandeln längs der ausgedehnten Uferstraßen und Anlagen an der Binnen- und Außen-Alster wie weiter aufwärts. Auch ist die Schiffbarerhaltung des Flusses, wenigstens bis Wohldorf hinauf, für den Wassersport im Laufe des letzten Jahrzehnts zu einer dringenden Notwendigkeit geworden.



Abb. 97. Heidkruger Schleuse, Kolkseite — Privatbesitz. Phot. G. Koppmann & Co., Juli 1901

Wollte der hamburgiſche Staat, etwa aus Sparſamkeitsrückſichten, die oberen Alſterſchleuſen nicht weiter erhalten unter dem Hinweis auf den nicht mehr beſtehenden Warenverkehr auf dem Fluſſe, ſo würde er wahrſcheinlich doch dafür entſprechende Entſchädigung zu zahlen haben. Ob die Schleuſen völlig eingehen können — ganz abgeſehen von anderen wichtigen dagegen ſprechenden Gründen — iſt eine ſchwer zu entſcheidende Frage. Die ganzen Uferlandſchaften mit ihren Betrieben ſind ſeit mehr als vier Jahrhunderten an die alten Stauvorrichtungen gewöhnt. Sie forträumen oder verfallen zu laſſen, müßte als äußerſt ſchroffe Maßregel bezeichnet werden und würde gewiß auf Widerſpruch ſtoßen; denn dadurch würde der Alſterſpiegel oberhalb der Schleuſenbauwerke dauernd erheblich geſenkt und die Landwirtſchaft empfindlich beeinflußt werden. Die preußiſche Regierung aber dürfte die Weiterunterhaltung der Schleuſen wohl nur gegen Erſatz der Koſten übernehmen.

Und ſelbſt wenn die Schleuſen ganz fortfielen, wäre Hamburg von der Inſtandhaltung des Flußbettes damit doch noch keineswegs befreit. Dieſer letztere Gedanke iſt bereits 1861 ſeitens des Bauinſpektors Maack, eines gründlichen Kenners der oberen Alſter, ausgeſprochen worden, als er über die Veränderungen der Alſter beim Eingehen ihrer oberen Schleuſen berichtete[26]. Er führte u. a. aus, daß dann, damit Anwuchs und Verſumpfungen nicht überhandnehmen, für eine jährliche Krautung und Räumung des Fluſſes geſorgt werden müſſe, wie ſie auf dem nicht ſchiffbaren Teile der oberen Alſter und der Rönne geſchieht. Dieſe übernahm Hamburg 1768, um die vordem gänzlich verwilderten Bachläufe wieder zur Speiſung der Alſterbecken dienſtbar zu machen, wodurch den Anliegern daſelbſt hamburgiſcherſeits dauernd erhebliche Laſten abgenommen worden ſind.

Die gleiche Unterhaltungspflicht Hamburgs beſteht auch auf der der Stadt gehörenden ſchiffbaren Strecke der oberen Alſter und könnte, falls man die Schleuſen verfallen laſſen wollte, nur gegen entſprechende Abfindung abgewälzt werden.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Wltm. Btrg. uſw., S. 210. — [2] ad 1, a. a. O., S. 195 f.; ferner J. G. Büſch: Überſicht des geſamten Waſſerbaues, Bd. II, Buch 3, S. 13. — [3] Hgd. Dkſchr. uſw., S. 110 f. — [4] Klf. Hbg. Geſ. u. Vrf., XI, S. 694. — [5] Alt. Kl. IV, Lit. A, Nr. 2a, Vol. 1a enthält einen Bericht über eine ſolche 1705 vorgenommene Viſitation (Hbg. St. Ar.). — [6] Dr. F. G. Buck: Hamburgiſche Altertümer, Hbg. 1859, S. 118. — [7] Lpbg. Hiſt. Ber. uſw., S. 31/32. — [8] Dr. Fr. Voigt: Der Haushalt der Stadt Hbg. 1601—1650, S. 133. — [9] Km. Prtk. 1679—1680, Fol. 190, 197b, 199b, 201, 212b, 223; Sn. prtk. 1680, Fol. 103, 114, 124b, 125b. — [10] Km. Kntr. Bch. D, S. 123—126. — [11] Hierzu waren nur die Eingeſeſſenen der ſechs hamburgiſchen Walddörfer verpflichtet, weil die Unterhaltung der Alſterſchleuſen lediglich eine hamburgiſche Angelegenheit war. — [12] ad 10, S. 235. — [13] Km. Prtk. 1698/99, Fol. 109b, 189, 192, 197b; 1700/01, Fol. 130; 1703/04, Fol. 74, 76b u. 237. — [14] Ebendaſ. 1704—1706, Fol. 16b. — [15] Ebendaſ. 1707/08, Fol. 231. — [16] Ebendaſ. 1709/10, Fol. 26. — [17] Klf. Hbg. Geſ. u. Verf., XI, S. 694; ferner: Alt. Kl. VII, Lit. Cb, Nr. 5, Vol. 3b (Hbg. St. Ar.). — [18] Alt. Kl. VII, Lit. Cb, Nr. 5, Vol. 6a u. 1d (Hbg. St. Ar.). — [19] Wld. prtk. 5 d. Wldhſch. 1781—1829, S. 268. — [20] Sn. prtk. 1742, Fol. 56. — [21] Hgd. Dkſchr. uſw., S. 126, ſowie Staatshaushaltsabrechnung über das Jahr 1910, Art. 40, Rub. 25 u. Art. 86, Rub. 136, 152, 153 u. 161b. — [22] Sn. prtk. 1751, Fol. 525b. — [23] a) Hgd. Dkſchr. uſw., S. 61 f.; b) Sn. prtk. 1753, Fol. 230, 246, 422b, 429b; 1754, Fol. 447; 1755, Fol. 476. — [24] 23b für 1759, Fol. 294, 312b, 323. — [25] Schlesw. Holſt. Blätter f. Polizei u. Kultur 1799, I, S. 103. — [26] Alt. Kl. IV, Lit. A, Nr. 2a, Vol. 31 (Hbg. St. Ar.).

19. Die hamburgiſchen Schleuſenmeiſter[1]

Der älteſte Waldherr ernannte und beeidigte die Schleuſenmeiſter, zu denen in der Regel Leute auserſehen wurden, die in der Nähe der Schleuſen wohnten; aus dieſem Grunde waren es vielfach holſteiniſche Untertanen, denen man das Amt übertrug. Bei der Neubeſetzung einer Stelle pflegte man Söhne oder Schwiegerſöhne der früheren Inhaber vorzugsweiſe zu berückſichtigen, auch denjenigen, der die Witwe eines Schleuſenmeiſters heiratete. Schleuſenmeiſter, welche ſeitens des Waldherrn vereidigt waren, wurden von dieſem meiſt der Kammer präſentiert[2].

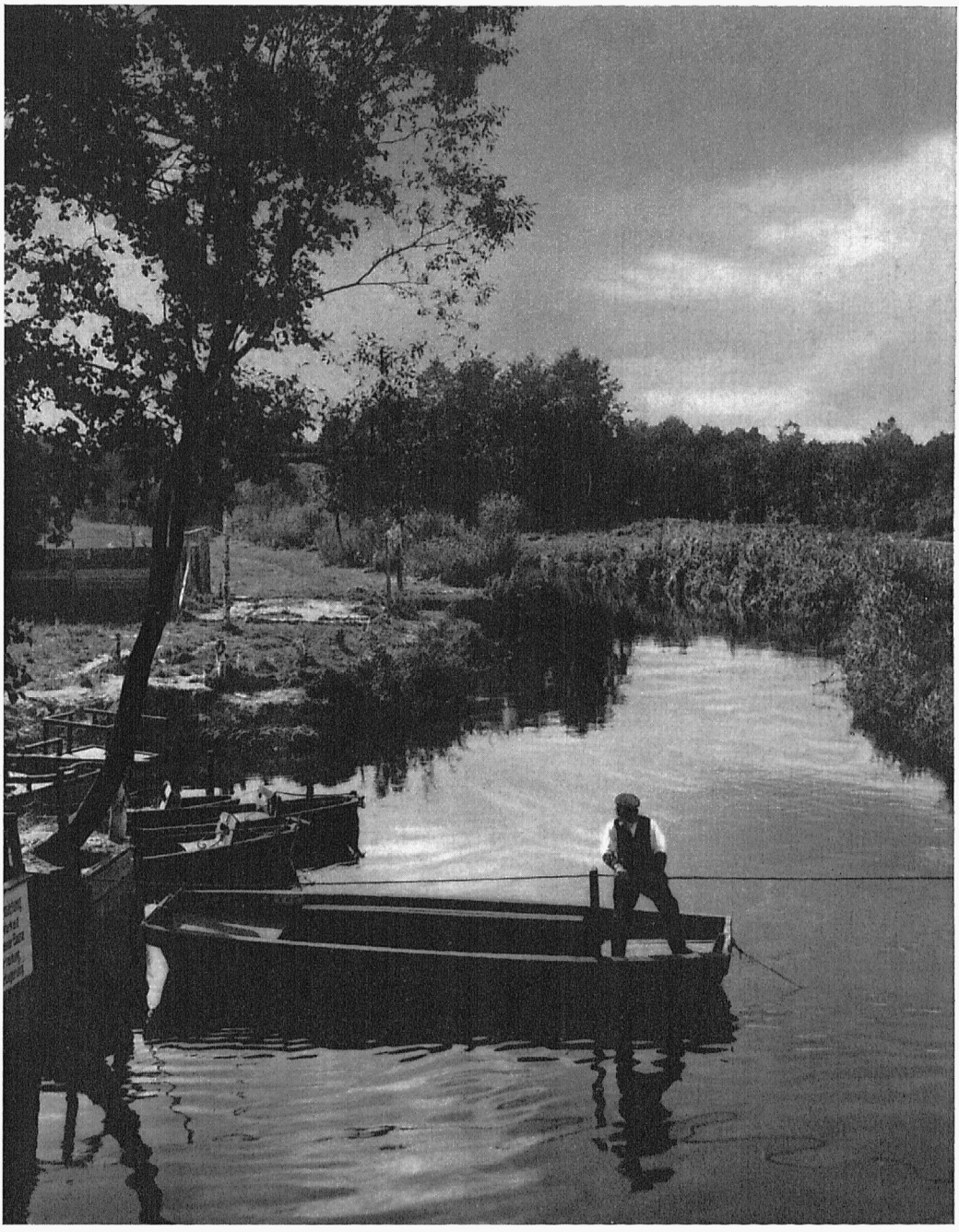


Abb. 98. Fähre zwiſchen Klein-Borſtel und Hummelsbüttel an der Wellingsbütteler Grenze, Blick alſteraufwärts

Denkmalarchiv
Phot. A. Bruhn 1909

Dieſe ſeit vielen Jahren beſtehende Kahnfähre wurde etwa 1910 durch einen hölzernen Treppenſteg erſetzt (ſ. Abb. 43 S. 71), der 1930 baufällig war (ſ. S. 70) und 1931 erneuert worden iſt, diesmal ſtatt der Stufen mit beiderſeitigen Rampen für den Reiterverkehr

Die Hauptpflicht der Schleuſenmeiſter an der oberen Alſter beſtand im weſentlichen in ihrer Mitwirkung bei der Aufrechterhaltung eines ordnungsmäßigen Schiffahrtsbetriebes auf dem Fluſſe. Sie hatten die Schleuſen und die zugehörigen Uferwerke zu beaufſichtigen, von Beſchädigungen der Bauwerke unverzüglich Meldung zu machen, den Oberwaſſerſtand ſtets durch Ziehen oder Zuſetzen der Torſchütten zu regeln, mit Ausnahme von Fuhlsbüttel, wo die Freiſchütten zur Mühle gehören. Nur bei ſehr vielem Oberwaſſer zieht der Schleuſenmeiſter dort auch ſeine Schütten. Im Winter, wenn alle oberen Schleuſen offenſtehen, hat er hier den Eisbaum vorzulegen und die Tore ſtets freizueiſen.

Einige auf die Tätigkeit der Schleuſenmeiſter bezügliche ältere Vorſchriften ſind in den vom Jahre 1631 ſtammenden „Satzungen der Brüderſchaft der Holzhändler vom Obern Damm“ erhalten (ſ. Abſchn. 44). Danach ſollten die Schleuſenmeiſter vermöge E. H. Rats (etwa 1584 erlaſſenen) Mandati[3] gute und fleißige Aufſicht auf die Schleuſen haben, und wenn ſie das Waſſer laufen laſſen wollten, hatten ſie einander gebührliche Anſage zu machen, ebenſo wenn die Stecknitzfahrer (Alſterſchiffer) Schiffe hinunterfahren laſſen wollten. Damit das Waſſer durch die Schleuſen nicht im Mißbrauch oder vergebens abfließe, hatten die Schleuſenmeiſter auf angeſchlagenes Mandat mindeſtens 6 Schiffe zur Zeit in der Flotte durchzulaſſen bei 5 Reichstaler Strafe. Schleuſenmeiſter, die einen oder den anderen Holzhändler der Brüderſchaft bevorzugten und dadurch die übrigen ſchädigten, büßten mit 2 Reichstaler. Für ſonſtige Vernachläſſigungen wurden ſie von der zuſtändigen hamburgiſchen Behörde in Strafe genommen.

Die amtliche Verpflichtung bzw. die Dienſtanweiſung der Schleuſenmeiſter beſtand in ihrem Dienſteid, deſſen ſchon 1735 gebrauchte Formel für die Schleuſenmeiſter alſteraufwärts bis Wulksfelde noch bis über die Mitte des 19. Jahrhunderts hinaus beſtanden hat. Bei vorläufiger Einſtellung ließ es der Landherr mit einer Verpflichtung an Eides Statt bewenden[4].

Der Inhalt des oben genannten Eides umfaßte in erſter Linie die Bezeugung aller Treue und allen Gehorſams gegen einen Hochedlen und Hochweiſen Rat der Stadt. Dann folgte nach den ſchon erwähnten Dienſtobliegenheiten die Verpflichtung, ſich der Fiſcherei nur nach Anweiſung des Wohlweiſen Waldherrn oder Landherrn zu bedienen, Fremden oder Einheimiſchen die Fiſcherei in der Alſter keineswegs zu verſtatten, ſondern ſolchen beſtmöglichſt zu wehren und den Wohlweiſen (Wald-) Landherrn ſofort davon zu benachrichtigen uſw. wie auch ſchließlich mit ſeinem Gehalt und erlaubten Akzidenzien (Nebeneinnahmen) zufrieden zu ſein und weder neues auf- noch altes abkommen zu laſſen.

Die Eidesformulare für die Schleuſenmeiſter in Poppenbüttel, Mellenburg und Wohldorf enthielten außerdem die Verpflichtung, dem Wohlweiſen Waldherrn, wenn er ſich in Wohldorf aufhielt, ein gutes Gericht Fiſche zu liefern.

Während obiger Dienſteid von allen Schleuſenmeiſtern ohne Unterſchied abzuleiſten war, hatten die Schleuſenmeiſter unterhalb Wohldorfs, auch wenn ſie durch Abſtammung holſteiniſche Untertanen waren, außer ihrem Dienſteid den vom Rat 1759 für die Eingeſeſſenen der hamburgiſchen Walddörfer feſtgeſetzten Untertaneneid zu leiſten[5]. Dieſe Schleuſenmeiſter wurden durch ihre Anſtellung ſamt ihren Familien hamburgiſche Untertanen, ſchieden aus ihrem bisherigen Heimatsverband aus und unterlagen hinfort der hamburgiſchen Gerichtsbarkeit. Somit unterſchied ſich die Stellung des Poppenbütteler und Mellenburger Schleuſenmeiſters in rechtlicher Beziehung nicht von der der Schleuſenmeiſter auf dem hamburgiſchen Landgebiet in Fuhlsbüttel und Wohldorf.

Die Bezahlung ſämtlicher Schleuſenmeiſter der oberen Alſter geſchah ebenfalls ſeitens Hamburgs (ſ. unten.)

Die Akzidenzien, welche die Schleuſenmeiſter nach ihrem Dienſteide neben ihrem Gehalt ſollten beziehen dürfen, beſtanden außer in den Erträgniſſen der Fiſcherei in einer Abgabe für die Bedienung der Schleuſen. Von jedem Holzſchiffe, das eine Schleuſe paſſierte, hatte der Schleuſenmeiſter einen

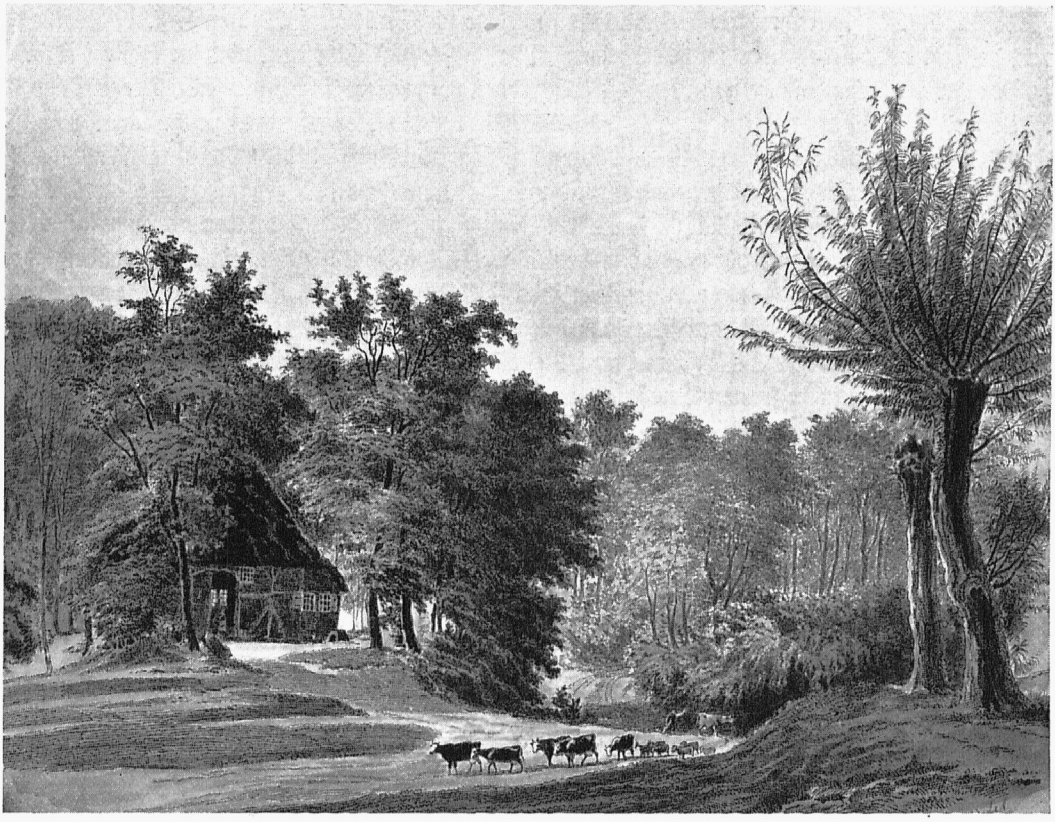


Abb. 99. Aus Fuhlsbüttel 1851
Gegend der jetzigen Trift

Denkmalarchiv
Lithographie von W. Heuer 1851

oder zwei Kloben Holz zu empfangen. Erst zu Beginn des 19. Jahrhunderts trat an die Stelle dieser Naturallieferung eine Geldzahlung (s. Abschn. 20).

Für das Durchschleusen der Kalkschiffe wurde anfangs eine Gebühr nicht geleistet[6]. Erst nach dem Jahre 1766, als die Schleusenmeister unzufrieden geworden waren, wurde ihnen auch eine Gebühr von den Kalkschiffen zugebilligt, wie es scheint im Betrage von 1 ℳ 8 ß für das Schiff. Denn als Graf Bernstorff auf Borstel 1768 für 10 Kalkschiffe nachträglich 105 ℳ zahlte, wurden diese von dem Waldherrn so verteilt, daß die Schleusenmeister zu Fuhlsbüttel und Mellenburg 5 ß und 7 ß und die beiden Schleusenmeister zu Poppenbüttel und Neuhaus je 6 ß für das Schiff erhielten[7].

Ein Anspruch auf die Gebühr galt schon als erworben, wenn der Schleusenmeister das Wasser gestaut hatte, auch wenn das Schiff selbst nicht durch die Schleuse gegangen war. Als 1789 ein holsteinischer Untertan die Zahlung an den Schleusenmeister in Poppenbüttel verweigerte unter dem Vorgeben, daß sein Schiff nicht durch die Schleuse gefahren sei, erhob der Waldherr mit dem Hinweis auf die erfolgte Stauung des Wassers bei der Herrschaft des Säumigen Beschwerde, worauf diese die Zahlung veranlaßte[8].

Andererseits wurde aber auch einer mißbräuchlichen Gebührenerhebung seitens der Schleusenmeister entgegengetreten[9].

Über die den Schleusenmeistern allein zustehende Fischerei in der oberen Alster, die sie zugleich zur Behauptung der Fischereihoheit Hamburgs auszuüben hatten, ist an anderer Stelle berichtet

(ſ. Abſchn. 46). Einigen ihrer Schleuſenmeiſter gewährte die Stadt auch Wohnung. Von den für ſie 1529 erbauten Häuſern waren um 1640 an der Alſter, außer zu Fuhlsbüttel, noch die Schleuſenhäuſer zu Poppenbüttel, Mellenburg und Neuhaus (Wohldorf) vorhanden. Die Schleuſenmeiſter zu Poppenbüttel und Mellenburg zahlten um 1640[10] jährlich je 1 ℔ 2 ß „Hauer", der zu Neuhaus 1 ℔ 8 ß. Dieſe Grundhauerbeträge finden ſich auch bereits in den Abrechnungen der Waldherrenſchaft für die Jahre 1599 und 1600. Somit war der Grund und Boden, auf dem die genannten Schleuſenmeiſterhäuſer ſtanden, wie dieſe ſelbſt auch, damals Eigentum der Stadt und blieben es auch ſpäterhin. Dies Verhältnis läßt es auch verſtändlich erſcheinen, weshalb dieſe Schleuſenmeiſter den hamburgiſchen Untertaneneid abzuleiſten hatten und der ſtädtiſchen Jurisdiktion unterworfen waren. Sie bewohnten eben hamburgiſche Einſchlußflächen innerhalb des holſteiniſchen Gebiets.

Sämtliche Hamburger Schleuſenmeiſter bis einſchließlich Heidkrug betrieben in ihren Häuſern die Krügerei für die Schiffer ſowie die auf und an der Alſter beſchäftigten Bauhofsarbeiter. Die Stadt erhob für dieſe Wirtſchaftsbetriebe keine Abgabe, vielmehr wurden noch 1869 alle acht Schleuſenmeiſter zum Schankwirtſchaftsbetrieb für die Schiffer als berechtigt erachtet[11].

Bis um die Mitte des 19. Jahrhunderts wurde an dem Herkommen feſtgehalten, daß die Schleuſenmeiſter unterhalb Wohldorfs, ſoweit ſie nicht Hamburger waren, aus ihrem bisherigen Untertanenverhältnis auszuſcheiden hatten. Erſt in neuerer Zeit traten darin Veränderungen ein; ähnlich verhielt es ſich mit der damit im Zuſammenhange ſtehenden hamburgiſchen Gerichtsbarkeit, die für die Schleuſenmeiſter zu Poppenbüttel und Mellenburg noch bis über das erſte Viertel des 19. Jahrhunderts beſtanden hat[12]. Die alte, ſchon 1735 gebrauchte Eidesformel wurde zuletzt 1866 in Poppenbüttel angewendet; dann trat an die Stelle der Beeidigung bei der Neubeſetzung die Verpflichtung durch Handſchlag.

Im Jahre 1815 übernahm die Baudeputation, welcher der Bau und die Unterhaltung der Schleuſen und Brücken ſchon vorher unterſtellt waren, die Aufſicht über die ganze Alſter, während die Ausübung der Stromhoheit und der Strom- und Schiffahrtspolizei, wie früher, dem Land- und Waldherrn vorbehalten blieb. Dieſer erließ um 1825 Schiffahrtsordnungen für die Alſterſchifferei, in denen auch Vorſchriften für die Schleuſenmeiſter mit enthalten ſind (ſ. Abſchn. 21).

Im Jahre 1886 wurde die Baudeputation auch die Anſtellungsbehörde für die Schleuſenmeiſter oberhalb Fuhlsbüttels. Dieſe haben ſich ſeit 1896 bei ihrer Anſtellung unterſchriftlich zu verpflichten zur getreuen Erfüllung ihrer Obliegenheiten, über welche ſie eine Dienſtanweiſung ausgehändigt erhalten.

Die außerordentliche Beſtändigkeit der die Alſter betreffenden Zuſtände wird auch durch die Tatſache bewieſen, daß die Schleuſenmeiſter noch im 19. Jahrhundert die gleichen Gehälter bezogen wie ſchon zu Beginn des 17. Jahrhunderts. Dieſe im Waldbuche um 1640 verzeichneten[13] Gehaltsſätze ſind ihnen wahrſcheinlich bereits bei ihrer Annahme gelegentlich der Eröffnung des Alſter-Trave-Kanals im Jahre 1529 zugebilligt worden.

Die Geſamtaufwendung für die Schleuſenmeiſter der oberen Alſter belief ſich 1640 auf 68 ℔ 3 ß jährlich. Der Schleuſenmeiſter zu Fuhlsbüttel bezog jährlich 12 ℔ für das Einſammeln der Zollzettel. 1823[14] waren die Sätze der Tabelle auf Seite 167 noch ziemlich unverändert; nur erhielt Sandfeld 6 ℔ 8 ß, Rade 6 ℔, ferner wurden in Nahe wegen der Stauſchleuſe am Itzſtedter See und in Stegen zwecks Beaufſichtigung der Brücke je 6 ℔ bezahlt.

Als die Landherrenſchaft 1836 die Verhältniſſe prüfen ließ, wurde feſtgeſtellt, daß die Wärter der vier oberen Schleuſen außer dem Gehalt weitere Einnahmen aus den Schleuſen nicht hatten[15].

Timmermann in Wohldorf wußte ſeine Einnahme an Schleuſengeld nicht anzugeben; er trieb nebenher ein anderes Geſchäft. Der Mellenburger Timmermann ſchätzte ſeine Einnahme an Schleuſengeld auf 30 ℔ jährlich und lebte von ſeiner Landwirtſchaft. Der Poppenbütteler Schleuſenmeiſter

war erſt neu ernannt und konnte daher Einnahmen aus der Schleuſe nicht nennen; er lebte von ſeinem Handwerk als Zimmerer, und der Fuhlsbütteler vereinnahmte neben ſeinem Gehalt etwa 50 ℔ an Schleuſengeld, lebte im übrigen von ſeiner Schmiede.

1837[16] bewilligte dann die Kammer auf Antrag des Landherrn zunächſt dem Sandfelder Schleuſenmeiſter ſtatt der 6 ℔ 8 ß ein Jahresgehalt von 30 ℔, das ſpäterhin auch den anderen drei Wärtern der oberen Schleuſen bezahlt wurde.

Gehälter der Schleuſenmeiſter

	um 1640		ſeit 1837		1875		ſeit 1895		ſeit 1924		
	℔	ß	℔	ß	Mk.	Pf.	Mk.	Pf.	Rm.	Rpf.	
Stegen und Nettelnburg	6	3	—	—	—	—	—	—	—	—	für alle dazu die vereinnahmten Schleuſengelder
Heidkrug	6	4	30	—	36	—	54	—	65	—	
Sandfeld	9	8	30	—	36	—	72	—	87	—	
Rade			30	—	48	—	72	—	87	—	
Wulksfelde	8	4	30	—	48	—	72	—	87	—	
			seit 1866								
Wohldorf	6	—	25	—	73	20	109	80	132	—	
Mellenburg	9	—	25	—	90	—	135	—	162	—	
Poppenbüttel	11*	—	11	—	13	20	19	80	162***	—	
Fuhlsbüttel	12	—	25	—	30	—	45**	—	—	—	

* Richtiger 8 ℔ 8 ß für den Schleuſendienſt und 2 ℔ 8 ß für die Wartung des dortigen Schlagbaums (ſ. Abſchn. 62).
** Seit 1917, als dort ein Beamter angeſtellt wurde, 2100 Mark. — *** Seit 1. April 1924 ohne freie Dienſtwohnung.

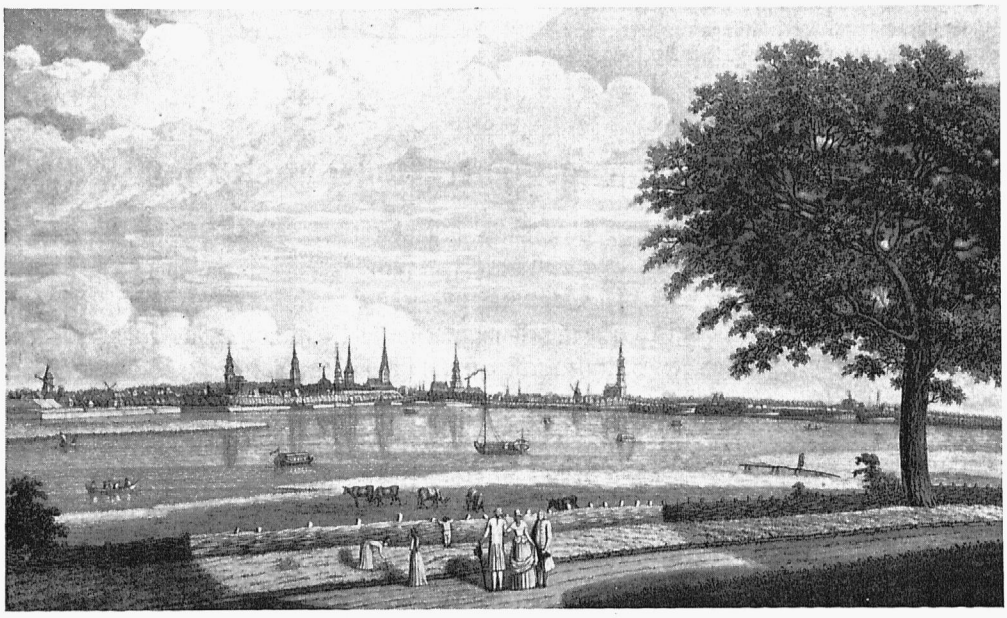


Abb. 100. Blick aus der Gegend der nachmaligen Schwanenwikbucht über die Außen-Alſter nach St. Georg (links die Wälle des Neuen Werks mit der Lohmühle), der Stadt, der Vorſtadt Hamburger Berg bis Altona um 1785. Zwiſchen St. Katharinen und St. Petri der Domturm

Staatsarchiv
Skerl del., C. G. Morasch in aqua tinta fecit

In Wohldorf, Mellenburg, Poppenbüttel und Fuhlsbüttel wurden 1850 seitens der Schleusenmeister vom 25. August bis Ende des Jahres im Durchschnitt nur je 35 ℳ 4 ß vereinnahmt; übrigens bestanden dort noch 1856 die alten Sätze vom Jahre 1640.

1866 bekamen diese Schleusenmeister, ausgenommen der Poppenbütteler, 25 ℳ; bei Einführung der Reichswährung sind die Gehälter für Wohldorf und Mellenburg nochmals erhöht und alle in Reichsmark umgerechnet worden, wie aus vorstehender Tabelle ersichtlich ist. 1895 hat man die sämtlichen Sätze um die Hälfte aufgebessert.

Obgleich die Schleusenmeisterposten, wie aus der Zusammenstellung ersichtlich, nur wenig einbrachten, waren sie doch meist begehrt und haben sich mehrfach über hundert Jahre in derselben Familie vererbt (s. Abschn. 37).

Die Schleusenmeister von Poppenbüttel, Mellenburg und Wohldorf haben auch jetzt noch Wirtschaftsbetrieb, ursprünglich wie in Fuhlsbüttel nur eine einfache Schenke für die Schiffer, die dort einkehrten, wennschon letztere stets auf ihren Schiffen zu übernachten pflegten. Während der Schleusenverkehr mit der Abnahme und dem völligen Aufhören der eigentlichen Alsterschiffahrt immer mehr zurückging, haben sich diese Wirtschaftsbetriebe seit dem letzten Viertel des 19. Jahrhunderts sehr entwickelt; sie blühten, insbesondere durch die Bootfahrten auf der Alster, derartig auf, daß ihre Inhaber zu wohlhabenden Leuten geworden sind. Hinzu kommt, daß die Schleusenhäuser von Poppenbüttel aufwärts auch dadurch besonders anziehend sind, daß sie eine malerisch schöne Lage in unmittelbarer Nähe der strömenden Alster haben.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Hgd. Dkschr. usw., S. 62 f. — [2] Wld.prtk. 5 d. Wldhsch. 1781—1829, S. 249. — [3] Dies Mandat findet sich nicht in der gedruckten Mandatsammlung. — [4] ad 1, S. 116 f. — [5] Ebendas. Urkundenanhang, S. 189, XXVI. — [6] Siehe Fuhlsbütteler Mühle, Pachtkontrakt vom 20. Juni 1766. — [7] Wld.prtk. 3 d. Wldhsch. 1758—1769, S. 322; ferner Km.Prtk. 1766—1768, Fol. 260. — [8] ad 2, S. 112. — [9] Befehlsbuch der Wedde u. d. Wldhsch. 1769—1795, S. 222. — [10] Abschrift des Waldbuchs in Roses Landscheidung, Fol. 228 b (Hbg. St. Ar.). — [11] Akt. d. Fdp. IV, B 6 b III, Wiederbesetzung der Schleusenwärterstelle zu Wohldorf. — [12] Neues Wld.prtk. 1817—1836, S. 245 — [13] Beiträge zur Hamb. Verwaltungsgeschichte von Dr. J. F. Voigt, Hbg. 1917, I, S. 24. — [14] Wld.prtk. 5 d. Wldhsch., S. 27. — [15] Archiv der Ldhsch., Bericht des Dr. Hübbe vom 27. August 1836 (Hbg. St. Ar.) — [16] Wld.prtk. Ldhsch. 1837, S. 91.

20. Das Schleusengeld, der Fuhlsbütteler Zoll

Das auf der oberen Alster erhobene Schleusengeld[1] bestand ehemals aus zwei Teilen, der Gebühr für den Schleusenmeister und der Abgabe an den Staat für Bau und Unterhaltung der Schleusen sowie Erhaltung der Schiffahrtstraße. Die Schleusenmeistergebühr wurde an jeder Schleuse erhoben, die Staatsabgabe, auch Zoll geheißen, soweit bekannt, nur in Fuhlsbüttel. Die älteste uns erhaltene Nachricht über eine Abgabe an die Schleusenmeister findet sich in den Artikeln der Brüderschaft der Holzhändler vom Obern Damm vom 16. Mai 1631[2]. Da heißt es in § 31, daß es gebräuchlich und den Alsterschiffern gestattet sei, bei der Talfahrt den Schleusenmeistern zu Mellenburg, Poppenbüttel oder Fuhlsbüttel jedesmal zwei Kloben Holz — aber nicht mehr — abzuwerfen, wahrscheinlich um sich dann bei deren Herdfeuer „wohltätig“ zu wärmen und zu trocknen. Statt mit dieser Gebühr in Naturalien waren die Schleusenmeister aber auch mit 6½ ß zufrieden, wenn die Schiffer das Holz lieber in der Stadt verwerten wollten oder zufällig keins führten. Weiterhin erfahren wir 1768, daß an Schleusenmeistergebühr für jedes Kalkschiff bei Wohldorf und Poppenbüttel je 6 ß, bei Mellenburg 7 ß und bei der Fuhlsbütteler Schleuse 5 ß bezahlt wurde.

Erst 1825 bestimmte eine sich nur auf die oberen Alsterschleusen bis einschließlich Mellenburg abwärts beziehende Verordnung[3] des Land- und Waldherrn, daß jedes Schiff bei der Herunterfahrt

dem Schleuſenmeiſter jeder Schleuſe vier Schilling zu zahlen habe; bei der Wohldorfer und Mellenburger Schleuſe ſollte es aber bei der bisherigen Abgabe an die Schleuſenmeiſter bleiben. Dieſe letztere belief ſich bei der Wohldorfer und Mellenburger Schleuſe auf je $7\frac{1}{2}$ ß, bei der Poppenbütteler auf 12 ß für jedes Schiff.

Für Fuhlsbüttel waren, wahrſcheinlich der ſteigenden Holzpreiſe wegen, obige $6\frac{1}{2}$ ß bereits zu Beginn des 19. Jahrhunderts auf 1 ℔ geſtiegen; denn als im Dezember 1808 der dortige Schleuſenmeiſter beim Waldherrn gegen zwei Schiffer auf Leiſtung der Holzabgabe oder Zahlung von 1 ℔ Crt. beim Durchfahren der Schleuſe klagte, entſchied der Waldherr im Jahre 1809[4], daß die Beklagten gleich allen übrigen Schiffern von jedem Fahrzeug ſtatt der bisherigen zwei Knubben (Kloben) Holz 1 ℔ Crt. an den Schleuſenmeiſter zu zahlen hätten.

Für die Poppenbütteler Schleuſe verordnete der Waldherr 1821, daß dort, ſo wie bisher, für ein Holzſchiff 1 ℔, für ein Torfſchiff $8\frac{1}{2}$ ß gegeben werden müſſe, widrigenfalls die Schiffer bei der Fuhlsbütteler Schleuſe ſo lange anzuhalten ſeien, bis ſie das richtige Geld bezahlt hätten.

In Mellenburg und Wohldorf ſind jene $6\frac{1}{2}$ ß nach Angabe der Schleuſenmeiſter erſt in den Vierzigern des 19. Jahrhunderts zufolge einer mündlichen Verfügung der Landherrenſchaft auf 1 ℔ erhöht worden. — Nach einem landherrenſchaftlichen Bericht vom Jahre 1836[5] war das bezahlte Schleuſengeld verſchieden.

In Fuhlsbüttel bezahlten die Holzſchiffe bei der Hinunterfahrt 1 ℔ oder zwei Kloben Holz und jedes andere Schiff $6\frac{1}{2}$ ß, 1848 dagegen 7 ß. Bei der Hinauffahrt mußten alle Schiffe 1 ß Waſſergeld zahlen.

In Poppenbüttel bezahlten die Holzſchiffe das gleiche wie in Fuhlsbüttel, die übrigen Schiffe jedoch $8\frac{1}{2}$ ß und bei der Bergfahrt im Sommer 1 ß, im Winter 1 Sechsling Waſſergeld.

In Mellenburg beſtanden dieſelben Sätze wie in Poppenbüttel. An Waſſergeld zahlten die großen Schiffe allgemein 1 ß, die kleinen $\frac{1}{2}$ ß.

In Wohldorf ſtimmte das Schleuſengeld mit Fuhlsbüttel, das Waſſergeld mit Mellenburg überein.

Bei den übrigen oberhalb liegenden Schleuſen wurde weder Schleuſen- noch Waſſergeld bezahlt. Zwar hatten auch die dortigen Schleuſenmeiſter die obenerwähnte Verordnung vom 22. März 1825 erhalten, nach deren § 4 jedes Schiff 4 ß Schleuſengeld zahlen ſollte, ſie richteten ſich indeſſen nicht danach.

Neben der Schleuſenmeiſtergebühr erhob, wie eingangs angedeutet, Hamburg in Fuhlsbüttel von der Schiffahrt auf der Alſter eine Abgabe für den Bau und die Unterhaltung der Schleuſenanlagen uſw., das Schleuſengeld oder den Schleuſenzoll.

Da unter den zur Verſchiffung gelangenden Gütern der Menge nach das Holz ſeit alters den erſten Platz einnahm, wurden die anfänglich auf Herkommen beruhenden Sätze häufig als Holzzoll[6] bezeichnet, weil die Abgabe urſprünglich nur von dem bei Wohldorf vorbeigeflößten Holz erhoben wurde. Dieſer landesherrliche Zoll ging 1437, als Bruneke von Alverslo Wohldorf und andere Dörfer an Hamburg abtrat, mit an die Stadt über. Im Vertrage von 1448 mit dem Grafen Adolf XI. von Holſtein, Herzog von Schleswig, über die Anlegung einer Waſſerſtraße zwiſchen Alſter und Beſte ward dieſer alte Alſterzoll aufgehoben. Der anſtatt deſſen vereinbarte Zoll für die den Neuen Graben benutzenden Schiffe und Güter war eine Art Schleuſengeld; denn er wurde nach der Zahl der benutzten Schleuſen berechnet und ſpäterhin im Vertrage von 1525 über den Neuen Graben auch als Schleuſengeld bezeichnet.

Der Ausdruck „Zoll“ wurde in Fuhlsbüttel auch nicht durchgängig für dieſe Abgabe gebraucht; ſie wird vielmehr auch als „Zoll- und Schlammgeld“, mitunter auch nur als „Schlammgeld“ bezeichnet.

Der Fuhlsbütteler Zoll war, da neben den Schleuſenmeiſtergebühren an der Alſter nirgends ſtaatsſeitig eigentliches Schleuſengeld erhoben ward, das einzige Einkommen, welches der Hamburger Staat als Entſchädigungsbeitrag für die von ihm unterhaltenen Alſterſchiffahrtsanſtalten von den ſie benutzenden Schiffen empfing.



Abb. 101. Der Heidkrug an der Landſtraße nach Segeberg, von Süden geſehen; altes Wirtshaus aus der Zeit des Frachtwagenverkehrs

Privatbeſitz
Aufnahme von H. Krebs, April 1914

Erwähnt wird der Zoll bereits in der um 1584 vom Rat erlaſſenen, plattdeutſch verfaßten „Ordnung und Beliebung auf dem Neuen Graben auf der Alſter“[7]. Danach mußte jeder Schiffer ſeinen Zoll ſelbſt in ſeines Herrn Namen entrichten; erſt dann durfte er in der Flotte mit auffahren. Wer mit der Bezahlung des Zolles zögerte oder nicht rechtzeitig da war, mußte zurückbleiben; denn einzelne Schiffe wurden nicht durchgezapft. Die Hinterziehung des Zolles war ſtrafbar: wer dabei betroffen wurde, daß er ſein Schiff, ohne Zoll bezahlt zu haben, heimlich mit den andern Schiffen durchſchleuſen ließ, verfiel in 1 Taler Strafe.

Wer ſich jedoch erdreiſtete, nach eigenem Gefallen unter- oder oberhalb Fuhlsbüttels zu laden, ohne vorher den Zoll bezahlt zu haben, dem wurden 10 Taler Strafe auferlegt.

Über die Höhe des Zolles oder Schleuſengeldes auf dem Neuen Graben bzw. dem Alſter-Trave-Kanal, von dem die ſchiffbar gemachte Alſter einen Teil bildete, ſind ſichere Nachrichten nicht erhalten. Aus gelegentlichen Angaben wiſſen wir, daß 1546[8] viele Schiffe mit Faden- oder Brennholz von Lübeck nach Hamburg fuhren, deren jedes einen Betrag von 1 ℔ 8 ß an Zoll zu erlegen hatte, der wahrſcheinlich die Schleuſengelder ſowohl für den eigentlichen Kanal als auch für die Alſterfahrt zuſammengefaßt enthalten hat.

Im Jahre 1570, als die eigentliche Kanalfahrt bis Lübeck bereits ſeit 20 Jahren aufgehört hatte, beſchloß der Hamburger Rat wegen der hohen Unterhaltungskoſten der Schleuſen auf dem Neuen Graben und dafür, daß die Schiffe neuerdings auch größer gebaut waren, den Zoll für jedes Schiff von 13 ß 6 ₰ auf 18 ß zu erhöhen, welcher Satz ſich nur auf die Alſterfahrt, vielleicht bis zur Scheitelſtrecke bei Nienwohld, bezogen haben kann.

Wie sich aus den Rechnungsbüchern der Kämmereiverwaltung von 1601—1650 ergibt, beliefen sich zu Beginn des 17. Jahrhunderts die auch dort gelegentlich als „Zoll“ bezeichneten Gebühren der Alsterschiffe für die Benutzung der Schleusen auf 22 ß, zu denen 1605 noch 6 Pfg. Schreibgeld hinzukamen. Die Gebühren stiegen mit der Zeit aber weiter; denn 1636 wurden für die die Alsterschleusen durchfahrenden Schiffe bereits je 2 ℔, außerdem für die mit Dielen und Bauholz beladenen Fahrzeuge je nochmals 2 ℔, also 4 ℔, bezahlt.

Eine vom Rat 1648 beschlossene weitere Erhöhung auf 3 und 6 ℔ unterblieb vorerst, weil „sämtliche die Alster befahrende Holzhändler“ dagegen vorstellig wurden[9]. Als jedoch 1654 die Kammer von neuem beantragte, die erhöhten Abgaben zu erheben, stimmte der Rat zu; der Vorschlag der Holzhändler, den Zoll durch eine einmalige jährliche Zahlung von 200 ℔ abzulösen[10], ward nicht angenommen. Als dann im Jahre 1680 die Übernahme des Baues und der Unterhaltung der Schleusen durch die Holzhändler in Frage stand (s. S. 158), versuchten letztere nochmals, von dem Zoll befreit zu werden, jedoch vergeblich.

In der Höhe von 3 und 6 ℔ blieb dieser Zoll während des ganzen 18. Jahrhunderts bestehen[11]. Befreit vom Zoll waren laut einer nicht erhaltenen Verfügung des Rats aus dem Jahre 1696 wahrscheinlich die Schiffe des Bauhofs und des Zuchthauses. 1737 wurde diese Bestimmung dahin abgeändert, daß nur das Holz für den Bauhof frei die Alster hinuntergebracht werden sollte[12].

Wann die Erhebung des Zolles nach der damals untersten Alsterschleuse verlegt worden ist, ließ sich nicht feststellen; 1617 erfolgte sie dort bereits[13].

Die Erhebung des Zolles lag den Fuhlsbütteler Schleusenmeistern ob; sie findet sich aber weder in ihrem Diensteid noch in ihren Kämmereikontrakten erwähnt; vielmehr hat sich hier eine jahrhundertelang ohne schriftliches Gesetz bestehende Einrichtung in ihrer täglichen Ausübung lediglich durch mündliche Überlieferung als altes Herkommen fortgepflanzt.

Außer dem Schleusenzoll erhob Hamburg von dem Verkehr auf der Alster seit 1634 noch die Akzise. Die am 22. Mai jenes Jahres erlassene Akzisenordnung für Holz, Torf, Kohlen und Salz

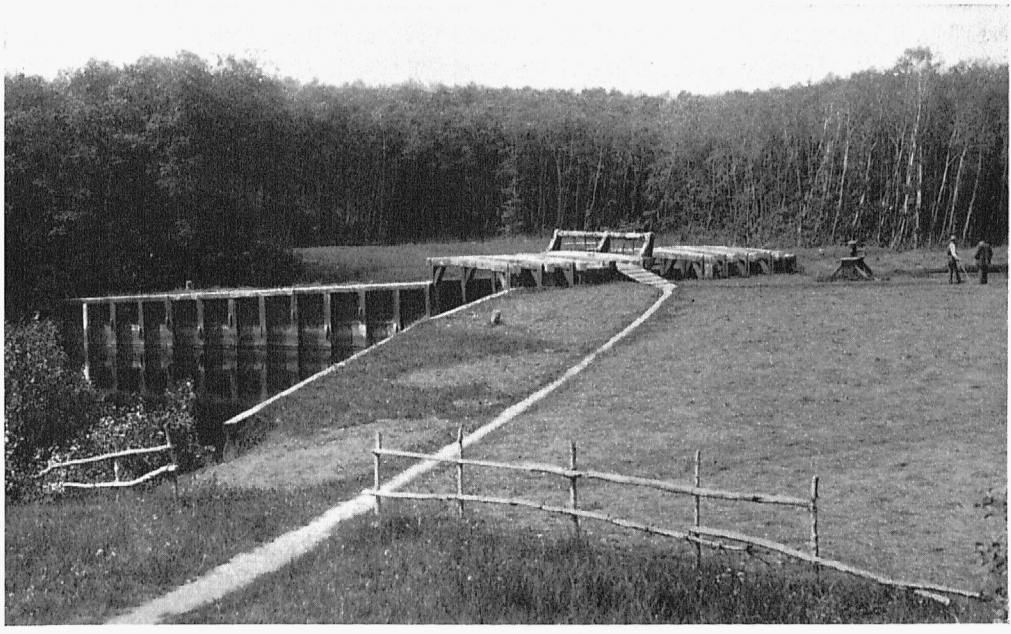


Abb. 102. Blick auf die Sandfelder Schleuse von unterhalb Privatbesitz. Phot. G. Koppmann & Co., Juli 1901

ſchrieb vor, daß von jeder Mark der Kaufſumme 6 Pfennige entrichtet werden ſollten. Dieſe Abgabe wurde von den Alſterſchiffen beim Baum vor der Lombardsbrücke erhoben, bis ſie dort infolge Veränderung der Akziſenlinie 1865 verſchwand.

Der Schleuſenzoll beſteht in Fuhlsbüttel, ſpäterhin vereinigt mit der Schleuſenwärtergebühr, jetzt noch.

Nach dem Abzuge der Franzoſen, am 21. Juni 1814, befahl der Waldherr dem Fuhlsbütteler Schleuſenmeiſter, von den die dortige Schleuſe paſſierenden Schiffen das Schleuſengeld zu erheben, und zwar von großen Schiffen 3 ℔ und von den kleinen nach Verhältnis[14]. Demnach wurde für halbe Schiffe 1 ℔ 8 ß, für viertel 12 ß und für achtel Schiffe 6 ß bzw. das Doppelte bezahlt. Leer abwärts verkehrende Schiffe zahlten von allen Sätzen die Hälfte; die meiſt leer aufwärts fahrenden Schiffe waren zollfrei; mitunter hatten ſie Dünger geladen. Obgleich die Abgabe in der obigen Verfügung zutreffend als „Schleuſengeld“ bezeichnet war, wurde ſie doch noch 1846 von den Schleuſenmeiſtern mit dem Namen „Zoll“ belegt.

Die in der Verfügung unvollſtändige Angabe über den Tarif ergänzte der Fuhlsbütteler Schleuſenmeiſter ohne weiteres dahin, daß er das vor dem Eintritt der Fremdherrſchaft übliche Verfahren wieder zur Anwendung brachte und neben dem einfachen Satz der Abgabe von 3 ℔ für Schiffe mit Brennholz auch den doppelten für ſolche mit Bauholz erhob. Dieſe Unterſcheidung iſt aber bald verlorengegangen; denn ſchon 1821 wurde die einfache Abgabe allgemein von den mit Holz und den mit Torf beladenen Schiffen, die doppelte dagegen von allen übrigen Schiffen mit anderer Ladung eingezogen[15]. Die Quittungszettel für die Fuhlsbütteler Abgabe vermeiden vorſichtig die Bezeichnung als „Zoll-, Schlamm- oder Schleuſengeld“. Ein ſolcher Zettel lautete z. B.: „Vorzeiger dieſes .... hat bezahlt für 1 Schiff mit Holz 3 ℔ — ß. Fuhlsbütteler Schleuſe, d. 11. Dez. 1864. Bargmann“. Dieſe Zettel wurden ſeitens des Haupt-Akziſe-Kontors mit gedruckt; das eingenommene Geld lieferte der Schleuſenmeiſter aber nicht an dieſe Verwaltung, ſondern an die Kammer ab. Die Ausweiſe für den entrichteten Zoll mußten die Alſterſchiffer bei der Einfahrt in den Alſterbaum abgeben; ſie wurden nebſt den vom Fuhlsbütteler Schleuſenwärter nicht benutzten im Haupt-Akziſe-Kontor aufbewahrt, indeſſen ohne Kontrolle. Es fehlten nämlich immer einige, weil nicht alle Schiffer den Alſterbaum zur Binnen-Alſter durchfuhren, ſondern einige oberhalb, z. B. in Eppendorf oder auch in St. Georg löſchten. Aus den erhaltenen Waldrechnungen des 18. Jahrhunderts ergibt ſich, daß die unter der Rubrik „von den Holzſchiffen auf der Alſter“ an „Zoll- oder Schlammgeld“ eingegangenen jährlichen Beträge erheblich ſchwankten; für 1730 ſind verzeichnet 524 ℔ 13 ß, für 1745 dagegen 1028 ℔. In den Abrechnungen finden ſich zwar die tageweiſen Liſten, aber nicht die einzelnen Schiffe angegeben, vielmehr nur die Namen der Schiffer nebſt den Summen ihrer Zollbeträge.

1811 betrug die Einnahme in Fuhlsbüttel 627 ℔; 1814, nach der Befreiung Hamburgs von der franzöſiſchen Herrſchaft, wurde von 100 Vollſchiffen, 41 halben, 92 viertel und 77 achtel Schiffen, zu 3 ℔ für das Vollſchiff, insgeſamt 459 ℔ 6 ß eingenommen.

Nach dem ſummariſch geführten Einnahmebuch des Schleuſenmeiſters Bargmann hat die durchſchnittliche Einnahme der Jahre 1820—1845 nicht mehr als etwa 300 ℔ betragen; nur in den Jahren 1827, 1828, 1844 und 1845 gingen über 400 ℔ ein. 1850 betrug der Zoll 238 ℔ 14 ß, das Schleuſengeld 74 ℔ 10 ß.

Späterhin wurde der Tarif des Schleuſengeldes in dem nach Größe der Schiffe abgeſtuften Betrage unter Einfügung des halben Satzes für leere Schiffe in die am 3. Juni 1865 dem Schleuſenmeiſter zu Fuhlsbüttel erteilte Dienſtanweiſung aufgenommen[16] und ebenſo in die am 1. März 1866 erlaſſene „Erneuerte Verordnung betreffend die Alſterſchiffahrt bei Fuhlsbüttel“, beide Male unter Hinzurechnung der dem Schleuſenmeiſter zukommenden Gebühr. Dieſe wurde für das zweimalige Durchſchleuſen eines Schiffes jeder Gattung auf 8 ß feſtgeſtellt und für kleinere Fahrzeuge und Flöße geringer bemeſſen[17].



Abb. 103. Das Schleusenmeisterwohnhaus oberhalb der Rader Schleuse — Privatbesitz
Phot. C. Wurm-Reithmayer, April 1909

Dadurch hatte man die ziemlich verworrenen Schleusengeldverhältnisse einigermaßen geregelt. Die Sätze waren folgende (für Herunter- und Hinauffahrt):

	Beladen mit Holz oder Torf	Beladen mit anderen Gegenständen	Leer
für ein Vollschiff	3 ℔ 8 ß (Mk. 4.20)	6 ℔ 8 ß (Mk. 7.80)	2 ℔ — ß (Mk. 2.40)
für ein Halbschiff	2 „ — „ („ 2.40)	3 „ 8 „ („ 4.20)	1 „ 4 „ („ 1.50)
für ein Viertelschiff	1 „ 4 „ („ 1.50)	2 „ — „ („ 2.40)	— „ 14 „ („ 1.05)
für ein Achtelschiff	— „ 14 „ („ 1.05)	1 „ 4 „ („ 1.50)	— „ 11 „ („ —.83)

Schuten wurden den Achtelschiffen gleichgestellt; Jollen und kleinere Fahrzeuge, beladen oder leer, zahlten bei jeder Durchfahrt 4 ß, Holzflöße 1 ℔. Als 1875 die Reichswährung in Hamburg eingeführt wurde, rechnete man obige Sätze einfach danach um[18], wie in Klammern beigefügt. Sie blieben dann unverändert bestehen, bis 1897[19] wegen Veränderung der Brücke über die Schleuse abermals eine Erneuerung der Verordnung von 1866 stattfand. Hierbei wurde aber der den Tarif enthaltende § 8 so abgeändert, daß nicht mehr zum Ausdruck gelangte, ob in den für das Schleusengeld mitgeteilten Sätzen die Gebühr für den Schleusenmeister mit enthalten sei. Durch diese Zusammenwerfung zweier Beträge ganz verschiedener Art wurde eine Unklarheit geschaffen in bezug auf eine schon seit 250 Jahren unverändert gebliebene Abgabe.

Für die übrigen Schleusen der oberen Alster trat gleichzeitig mit der erwähnten Fuhlsbütteler die „Erneuerte Verordnung über die Schiffahrt durch die Alsterschleusen oberhalb Fuhlsbüttels“[20] in Kraft. Die Schleusenmeistergebühr betrug in Anlehnung an die alten bestehenden Sätze für die Herunter- und

Hinauffahrt sowohl für Alsterschiffe jeder Gattung als auch für jedes sonstige ihnen sich anschließende Fahrzeug bei den vier obersten Schleusen bis einschließlich der Wulksfelder, beladen oder leer, 4 ß, bei der Duvenstedter, Mellenburger und Poppenbütteler Schleuse für jedes mit Holz herunterfahrende Schiff 1 ℳ bei jeder Schleuse, für jedes mit Torf oder anderen Gegenständen oder auch leer herunterfahrende Schiff in Duvenstedt 6½ ß, in Mellenburg und Poppenbüttel je 8½ ß. Für etwa nötiges Nachsenden von Wasser (Nachwinden) waren bei diesen drei Schleusen für ein Vollschiff 1 ß und für jedes sonstige Schiff ½ ß an den Schleusenwärter zu entrichten. Holzflöße hatten für jede Durchfahrt 8 ß zu bezahlen.

Bei der Erneuerung dieser Verordnung zu Anfang des Jahres 1896[21] sind die obigen Sätze nur in Reichsmarkwährung umgerechnet, im übrigen aber unverändert geblieben, wennschon der Verkehr mit Holz- und Torfschiffen auf der oberen Alster gänzlich aufgehört hatte.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Hgd. Dkschr. usw., S. 51 f. — [2] Ak. Kl. VII, Lit. K b, Nr. 8, Vol. 7 u. Kl. IV, Lit. A, Nr. 2a, Vol. 1 a 4, Fasz. 2 (Hbg. St. Ar.). — [3] Verordnung der Land- und Waldherrenschaft wegen der Alsterschiffahrt durch die Mellenburger, Wohldorfer, Wulksfelder, Rader, Sandfelder und Heidkruger Schleusen vom 22. März 1825, ad 1, S. 194. — [4] Audienzprotokoll von den Walddörfern von 1802 f., S. 185, 190, 191. — [5] Archiv der Ldhschn.: Bericht des Dr. Hübbe über einige die Alsterschleusen betr. Gegenstände vom 27. Juli 1836 (Hbg. St. Ar.). — [6] ad 1, S. 49 u. 90. — [7] Ak. Kl. IV, Lit. B, Nr. 1, Vol. 1 b, Fasz. 1. Abschrift des Waldbuches S. 216 (Hbg. St. Ar.). — [8] Ebendas. S. 204. — [9] ad 1, S. 89, 90; ferner: Beiträge zur Hamb. Verwaltungsgeschichte, bearbeitet von Dr. J. F. Voigt, Hbg. 1917, I, Bericht von 1644 usw. — [10] Km. Prtk. 1651—1660, Fol. 53 b, 57, 58 b. — [11] Klf. Hbg. Ges. u. Vrf., X, S. 20. — [12] Mandatensammlung, III, S. 1287. — [13] Waldrechnung von 1617 im Kämmereiarchiv in der Ak. Kl. IV, Lit. B, Nr. 4, Vol. 2 b, Fasz. 5, Invol. 2 (Hbg. St. Ar.). — [14] Der Befehl befindet sich in der unter 13 gen. Ak. d. Hbg. St. Ar. — [15] a) Ak. Kl. IV, Lit. A, Nr. 2a, Vol. 38, Archivalbericht vom 20. Januar 1865 von Dr. Otto Beneke (Hbg. St. Ar.); b) Archiv d. Ldhsch. Gst., III, A 3, wo diese Zahlungsart für das Jahr 1836 bestätigt wird. — [16] Ak. d. Fdp., IV, B 6 b 1. — [17] Sammlg. Hbg. Gesetze 1866, II, S. 134. — [18] Bekanntmachung vom 9. Januar 1875. — [19] Sammlg. Hbg. Gesetze 1897, II, S. 94. — [20] Ebendas. 1866, II, S. 137. — [21] Ebendas. 1896, II, S. 5.

21. Die Schiffahrts- und Schleusenordnungen

Seit die Alster im Besitze der Stadt war, übte Hamburg daselbst die Schiffahrtspolizei aus und traf die erforderlichen Anordnungen für den Schiffsverkehr, der wohl erst nach Anlegung des Alster-Trave-Kanals und der damit im Zusammenhang geschaffenen noch jetzt bestehenden Alsterschleusen von einiger Bedeutung geworden sein wird.

Die Wichtigkeit der Alsterschiffahrt für Hamburg in früheren Jahrhunderten geht aus den Ratsverordnungen über den Verkehr auf dieser Wasserstraße hervor.

Die erste bekannte einschlägige Verordnung erließ der Rat etwa um 1584, als eine Aufräumung der Alster vorgenommen wurde. Diese „Ordnung und Beliebung auf dem Neuen Graben auf der Alster, darnach sich ein jeder zu richten“[1] hat sich nur handschriftlich erhalten. Sie ist ohne Zeitangabe und enthält elf in niederdeutscher Sprache verfaßte Punkte, nach deren Wortlaut man ihre Entstehung noch ins letzte Drittel des 16. Jahrhunderts setzen darf, also in die Zeit, als der Neue Graben, d. h. der Alster-Trave-Kanal, bereits verfallen war. Die Ordnung bezieht sich ihrem ganzen Inhalte nach nur auf die Alster. Ihr Zweck war zunächst, die Holzschiffe auf dem Flusse bei ihren Fahrten zu Berg und zu Tal überall eine genügende Wassertiefe vorfinden zu lassen.

Vorschriften über die Schiffahrt und die Schleusen enthalten nur die fünf Punkte 1, 2, 4, 9 und 10 der Ordnung; es wird da z. B. festgesetzt, daß eine Flotte von drei Holzschiffen voraufzufahren hat und daß die andere Flotte erst den nächsten Tag folgen soll. Die leeren Schiffe durften erst dann aufwärts zum Stau fahren, wenn die beladenen durch die Schleuse waren; dementsprechend war auch



Abb. 104. Die Alſter oberhalb der Rader Schleuſe — Denkmalarchiv. Phot. A. Bruhn 1909

den Schleuſenmeiſtern[2] verboten, jemand nach Gunſt oder um Trinkgeld von unten auf durchzuzapfen, ehe die oberen Schiffe heruntergefahren waren. In Strafe verfallen ſollte, wer ſich gegen die Vorſchrift des Schleuſenmeiſters gewaltſam ſelbſt durchzapfte. Ferner drohte der Waldherr demjenigen, der mit Abſicht ſein Schiff auf ein anderes auflaufen ließ, noch Beſtrafung an, außer daß er den entſtandenen Schaden zu beſſern hatte. Ebenſo ſollte vorgegangen werden bei Beſchädigung der Schleuſen im Durchfahren mit überladenen Schiffen oder beim Abbrechen von Pfählen oder Schlagbäumen im Vorbeifahren. Würde aber ein Knecht in Abweſenheit des Schiffers mit Vorſatz Schaden anrichten, ſo ſollte er dafür mit ſeinem Lohn aufkommen und im Unvermögensfalle mit Gefängnis beſtraft werden.

Weitere drei Punkte betreffen den Holzkauf, den Holzdiebſtahl und die eigene Gerichtsbarkeit.

Da wurde die auf S. 170 erwähnte Strafe von 10 Talern auch demjenigen angedroht, der durch Überbieten einem anderen Käufer das von den Hausleuten erworbene Holz abſpenſtig machte und die Ware verteuerte. Um dem Holzdiebſtahl in E. E. Rats Waldungen vorzubeugen, war es verboten, Äxte mitzunehmen, Zweige abzuſchlagen und Bäume zu beſchädigen. Auf die Wegnahme von Fadenholz war Gefängnisſtrafe geſetzt.

Auch wollte E. E. Rat es keineswegs dulden, daß Mitbürger bei einer fremden Herrſchaft angezeigt und dort abgeurteilt bzw. beſtraft würden. Sollte ſich dergleichen doch zutragen, ſo ſei die Sache an den Waldherrn zu bringen, und wenn dieſer ſie ſo wichtig befinden würde, daß er Bedenken trüge, das eine oder andere darin zu verhängen, ſo wolle E. E. Rat darin ſelbſt Richter ſein.

Damit wollte der Rat jede Einmiſchung der holſteiniſchen Gerichte in Streitigkeiten verhindern, zu denen der Verkehr auf der Alſter Anlaß geben mochte und in denen ihm die Gerichtsbarkeit zuſtand.

Weitere drei Punkte beſchäftigen ſich mit dem Schleuſengeld — hier Zoll geheißen —, worüber in Abſchn. 20 berichtet iſt.

Wie lange dieſe plattdeutſche Schleuſenordnung in Kraft geweſen iſt, auch wo der Zoll anfänglich bezahlt wurde, war nicht zu ermitteln. Es iſt aber anzunehmen, daß mit dem Verfalle des Neuen Grabens in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts die Steckelfahrt nebſt der obigen „Ordnung und Beliebung“ auf die Alſter allein beſchränkt blieb und hamburgiſcherſeits die Abgabeſtelle nach Fuhlsbüttel verlegt worden iſt.

In den ersten Jahrzehnten des 17. Jahrhunderts hat der Rat dann eine zweite allgemeine Verordnung für die Schiffahrt auf der Alster bis nach Stegen hinauf erlassen. Das Mandat selbst, das an den Schleusenhäusern angeschlagen war, ist nicht erhalten und nur durch Auszüge bekannt, die in die Satzungen der Brüderschaft der Holzhändler auf dem Oberdamm vom 16. März 1631 (s. Abschn. 39) aufgenommen sind[3]. Neben der von früher stammenden Vorschrift für die Schiffer, die Fahrt der Schiffe nur zu einer Flotte vereinigt anzutreten, wurden erstere unter Androhung von Leibesstrafe zu gegenseitiger Hilfeleistung verpflichtet, insbesondere bei der Fahrt durch die Schleusen. Sie sollten auch alle Vorsicht anwenden zu guter Erhaltung der Schleusen und Dämme; wurden diese durch ihre Fahrlässigkeit beschädigt, so hatten sie sich ernster Strafe zu gewärtigen. Auch wurde ihnen auferlegt, bei plötzlich entstehendem Schaden an den Schleusen und Dämmen zu einer Ausbesserung ohne einen Anspruch auf Bezahlung mit Hand anzulegen, und zwar bis zu einem halben Tage.

Im übrigen scheint Hamburg im 17. und 18. Jahrhundert andere allgemeine Schiffahrtsordnungen für den Verkehr durch die Schleusen der oberen Alster nicht erlassen zu haben. Dagegen liegt eine große Zahl von Verfügungen vor, durch die der Verkehr auf dem Flusse im einzelnen geregelt wurde[4]. Die wesentlichen Bestimmungen für die Flottenfahrt blieben überlieferungsweise in Kraft; auch sah der Waldherr, in dessen Gebiet die Schleusen lagen, stets nach dem Rechten. In schwereren Fällen bestrafte der Rat die Übeltäter, so z. B. 1674[5], als der Schleusenmeister zu Mellenburg des hohen Wassers wegen die Schleuse nicht hatte öffnen wollen und die Steckelfahrer unter dem Versprechen, für etwaigen Schaden aufzukommen, sich gewaltsam den Durchgang verschafft hatten und davongefahren waren. Das dadurch plötzlich frei gewordene Wasser durchbrach einen Damm in Eppendorf. Der Rat hielt es für angebracht, weil die Kerle nichts „in bonis“ hatten, sie zum Exempel in den Stock zu setzen oder sie anzuhalten, daß sie den Damm selbst wiederherstellten. Erst auf wiederholtes Bitten der Missetäter und als sie sich zu Handdiensten bei besagtem Damm bereit erklärt hatten, blieben sie mit der „Captur“ (Einsperren) verschont.

Als 1796[6] durch Aufhören der Kalkbeförderung auf der Alster die Schiffahrt etwas in Unordnung gekommen war und die Schleusenmeister statt der herkömmlichen Flotten auch einzelne Schiffe durchgelassen hatten, beschwerte sich der Fuhlsbütteler Müller darüber. Darauf gab der Waldherr sämtlichen Schleusenmeistern der oberen Alster den geschärften Befehl, nie weniger als drei große Schiffe durchzuschleusen. — Der ersten gedruckten vom Waldherrn erlassenen Verordnung wegen der Alsterfahrt bei Fuhlsbüttel und des Durchlasses der Schiffe daselbst begegnen wir nach Wiederherstellung der Selbständigkeit der Stadt am 3. Juli 1815[7].

Es wird darin vorgeschrieben, daß die Fahrzeuge nur in Flotten von wenigstens 15 Schiffen zugleich durchgeschleust werden sollen und daß die aufwärts und abwärts Fahrenden sich deshalb über den Tag des Durchschleusens zu verabreden bzw. zu vereinigen haben.

Ferner wird hier zuerst die Ladetiefe für niederwärts fahrende Schiffe auf 2′4″ (0,67 m), für die aufwärts fahrenden auf 1′3″ (0,36 m) festgesetzt, Maße, die jedenfalls auf altem Herkommen beruhten. Tiefer eintauchenden Schiffen sollte die Durchfahrt durch die Schleuse verweigert werden.

Die am schwersten geladenen Schiffe mußten die Schleuse zuletzt durchfahren, damit, wenn etwa ein solches Schiff festgeraten sollte, es die Fahrt der übrigen Kähne nicht hemmte.

Kein Schiffer, der mit seinem Schiffe festgeriet, hatte Anspruch auf Freiwasser zum Zwecke des Fortkommens.

Der Fuhlsbütteler Müller wurde angewiesen, wenn wenigstens 15 Schiffe an der Schleuse zur Talfahrt bereitlagen, den Mühlenteich bis zur Oberkante der Schleusentüren gefüllt zu halten. Nach dem Durchlassen der Flotte hatte er zwei Stunden lang fünf Freischütten zu öffnen; die Schiffer mußten nach Ablauf der ersten Stunde ihre Fahrt von der Schleuse abwärts fortsetzen. Für die Bergfahrt

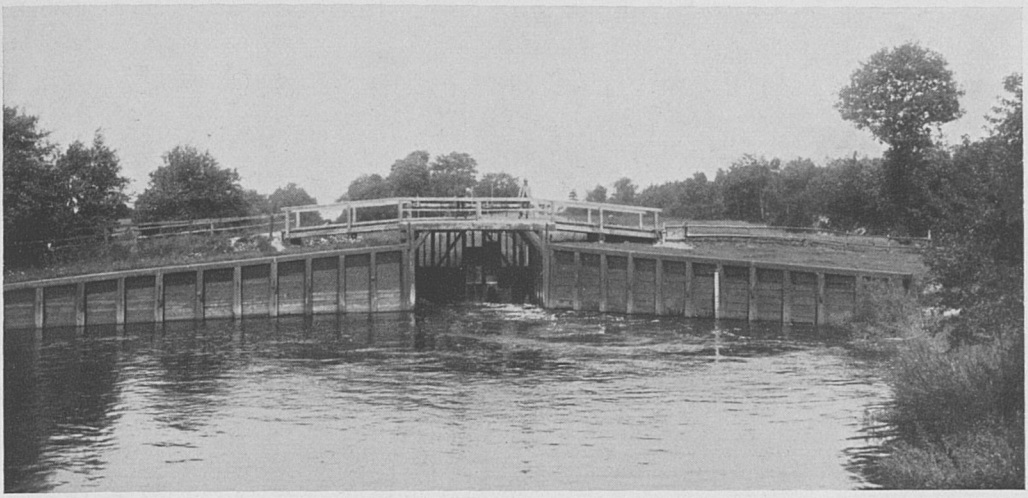


Abb. 105. Rader Schleuse, Kolkseite Privatbesitz. Phot. G. Koppmann & Co., Juli 1901

hatten die Schiffer in der Regel nur auf das Wasser von drei Mahlgängen Anspruch. Wenn sie aber vom Teich (Stau) aufwärts fuhren, durfte der Müller in der voraufgehenden Nacht nicht mahlen.

Während der Zeit, wenn Bauten oder Ausbesserungen an den Schleusen stattfanden, die in der Regel im Juni und Juli beschafft wurden, fanden in Fuhlsbüttel Durchschleusungen nicht statt.

Bei fünf Taler Strafe war verboten, an der Schleuse oder ihren Vorsetzen Mist, Gassenkummer oder anderen Unrat auszuladen. Alle anderen Übertretungen der Verordnung waren mit Geld- oder Gefängnisstrafe bedroht, die der Waldherr von Fall zu Fall festsetzte.

Der Verkehr durch die übrigen Schleusen der oberen Alster blieb aber noch fast zehn Jahre länger ohne gedruckte Vorschriften. Erst 1825 erließ der Waldherr Westphalen zur Verhinderung mehrerer Mißbräuche ein vom Senat genehmigtes Reglement über das künftige Verfahren bei Öffnung und Schließung der Schleusen sowie über Besoldung der Schleusenmeister. Dieses Reglement erschien unterm 22. März genannten Jahres als „Verordnung wegen der Alsterschiffahrt durch die Mellenburger, Wohldorfer, Wulksfelder, Rader, Sandfelder und Heidkruger Schleuse“[8]. Die Poppenbütteler Schleuse war in die Verordnung nicht mit einbegriffen.

Als besonderer Grund für diesen Erlaß wurde angegeben, daß durch den zu schnellen Wasserandrang zufolge des eigenmächtigen Öffnens der Schleusen und Durchpassierens einzelner Schiffer an den Bauwerken wie Ländereien Schaden entstanden und das Wasser zum Nachteil anderer Schiffer unnütz vergeudet worden sei.

Zunächst werden hier die Schleusenwärter von neuem verpflichtet, sich von oben her untereinander zu benachrichtigen, wenn Wasserandrang bemerkt wird, damit die Schleusen zeitig geöffnet werden.

Den Schiffern wurde bei fünf Taler Strafe für jeden Übertretungsfall verboten, eigenmächtig und ohne vorherige Meldung bei den Schleusenmeistern bzw. ohne deren Erlaubnis und Hilfe eine Schleuse zu öffnen, zu durchfahren oder zu schließen.

Bis zur Poppenbütteler Schleuse sollten für die Durchfahrt wenigstens fünf Schiffe zusammen sein, weiter unterhalb blieb es bei der „früheren“ Festsetzung auf zwölf Schiffe.

Welche frühere Verordnung damit gemeint ist, ließ sich nicht ermitteln; in der oben behandelten plattdeutschen „Ordnung und Beliebung“ ist die Mindestzahl der Schiffe, die eine Flotte zu bilden haben, nicht festgesetzt, während für Fuhlsbüttel 1815 zum Durchschleusen mindestens 15 Schiffe vorgeschrieben waren.



Abb. 106. Die Alſter oberhalb der Wulksfelder Schleuſe, an der rechten Seite der ſtark zugewachſene Landungsplatz

Privatbeſitz
Phot. G. Koppmann & Co., Juli 1901

Weiter wurde in der Verordnung von 1825 für jedes Schiff, welches die oberen Schleuſen bis einſchließlich Wulksfelde durchfuhr, ein Schleuſengeld von 4 ß feſtgeſetzt (ſ. S. 173 u. 174).

Die Ladetiefe blieb wie 1815 bei Fuhlsbüttel vorgeſchrieben. Den Schleuſenmeiſtern war zur Pflicht gemacht, darauf zu achten, daß die Schleuſen nicht beſchädigt wurden, ſowie jede Übertretung der Verordnung unter Beifügung des Namens des betreffenden Schiffers dem Waldvogt anzuzeigen. Da die Alſter der hamburgiſchen Hoheit unterſtand, ſo war dieſe Schleuſenordnung erlaſſen worden, ohne hierüber vorher mit der däniſchen Regierung Fühlung zu nehmen. Das gab dem Eigentümer des Gutes Wulksfelde, Uhrlaub, Veranlaſſung, die Schleuſenordnung nicht anzuerkennen, woraus langdauernde Weitläufigkeiten entſtanden[9]. Widerſpruch erregte namentlich die Beſtimmung, daß zur Durchfahrt wenigſtens fünf Schiffe bis Poppenbüttel zuſammenbleiben ſollten, ſowie die Vorſchrift über die Ladetiefen. Zufolge Gebots des genannten Uhrlaub widerſetzten ſich die Schiffer auch der Beſtimmung, daß ſie bei den auf Wulksfelder Gebiet liegenden drei Schleuſen in Wulksfelde, Rade und Sandfeld wie auch bei der Heidkruger Schleuſe den Schleuſenmeiſtern die vorgeſchriebenen 4 ß für jedes zu Tal fahrende Schiff zahlen ſollten. Dafür hatte der Schleuſenmeiſter das Herausziehen der Schütten und Öffnen der Schleuſe zu bewerkſtelligen, was vorher mißbräuchlich ſeitens der Schiffer allein beſorgt wurde. 1829 wendete der Senat ſich, nachdem die Verſuche einer gütlichen Beilegung erfolglos geblieben waren, an das Obergericht zu Glückſtadt, wodurch die Angelegenheit aber nicht weiter kam. Die in Uhrlaubs Dienſte ſtehenden Schiffer, die nicht weiter als bis Wulksfelder Gebiet abwärts und dann wieder hinauffuhren, kehrten ſich nach wie vor weder an die vorgeſchriebene Flottenfahrt noch an die Zeit oder das Tiefgangmaß; ſie ſtauten die Alſter eigenmächtig ſo hoch und ſo oft es ihnen paßte, um ſicher flottzuwerden. Die fortgeſetzte Verringerung der Abgabe für die oberen

vier Alſterſchleuſen in däniſchem Gebiet erklärte Uhrlaub 1831 damit, daß die Schiffer ſich auf althergebrachte Gerechtſame beriefen und den Schleuſenmeiſtern ihre Abgaben nach altem Herkommen in natura in Holz und Torf entrichteten. Er könne daher den Schiffern in dieſer Sache nichts willkürlich anbefehlen, bevor dieſe Abgabe nicht von der däniſchen Regierung genehmigt ſei. Hier lag eine offenbare Anmaßung vor; denn Uhrlaub hatte den Schiffern bezüglich der Alſterfahrt überhaupt nichts zu befehlen.

Nach einem landherrenſchaftlichen Bericht aus dem Jahre 1836 wurde oberhalb Wohldorfs auch damals noch kein Schleuſengeld entrichtet, obgleich alle dortigen Schleuſenmeiſter die Verordnung vom 22. März 1825 erhalten hatten, nach deren § 4 jedes Schiff 4 ß Schleuſengeld zahlen ſollte. Sie richteten ſich aber nicht danach, weil die Wulksfelder Schleuſe von einem Untergebenen Uhrlaubs bedient wurde, der dieſe Schleuſe meiſt benutzte. Auch beſaß der Schleuſenmeiſter Jacker zu Heidkrug ſelbſt fünf große Schiffe, ſo daß einerſeits alſo Grund genug vorlag, die verordneten 4 ß nicht einzufordern, die zu zahlen übrigens ſämtliche Schiffer ſich ſtändig weigerten. Die Streitigkeiten ſchleppten ſich noch jahrelang hin; erſt infolge der 1864 ſtattgehabten Abtretung Schleswig-Holſteins ſeitens Dänemarks an Preußen wurden bezüglich der Alſterfahrt geregelte Zuſtände geſchaffen (ſ. unten).

Inzwiſchen waren auch in Poppenbüttel, wo die Schleuſe der Ordnung von 1825 nicht mit unterſtellt war, Zänkereien, zwar nicht wegen der Schiffahrt, wohl aber wegen zu hohen Waſſerſtandes, vorgekommen.

1830 verlangten die Poppenbütteler Hufner, u. a. auch der dort wohnende Paſtor Führer, es möchte für die erſte Heuernte im Monat Juli und für die zweite Heuernte vom 6.—24. September ein für allemal die Alſter nicht geſtaut werden. Es beſtand damals noch keine obrigkeitliche Verordnung, wonach die Schleuſenmeiſter das Aufſtauen während der Heuernte zu unterlaſſen hätten, und es konnte letztere deshalb durch willkürliches Stauen ſehr leiden.

1836, Anfang Juli, nahmen Eingeſeſſene von Poppenbüttel, die durch Paſtor Führer angeſtiftet ſein ſollten (was jener aber in einem Schreiben an den Bürgermeiſter beſtritt), die Schütten der



Abb. 107. Wulksfelder Schleuſe, Kolkſeite Privatbeſitz. Phot. G. Koppmann & Co., Juli 1901

Poppenbütteler Schleuſe weg, um das Stauen der Alſter zu verhindern. Hamburgiſcherſeits erfolgte darauf ein Befehl, die Schütten dem Schleuſenmeiſter bei 5 Taler Strafe ſogleich zurückzugeben. Der Vogt Wagener hatte aber ausdrückliche Anweiſung von der Königlichen Landdroſtei in Pinneberg, die Schütten bis auf weiteres in Gewahrſam zu halten. Auf Veranlaſſung der Landherrenſchaft der Geeſtlande wurde dann der Schleuſenmeiſter Schröder von Poppenbüttel in Pinneberg gehört, und die Schütten kamen anfangs Auguſt wieder an Ort und Stelle.

Es ſtellte ſich heraus, daß Schröders Vorgänger auf Befehl des Landdroſten v. Levetzau ſeit Juli 1817 die Schleuſen während der Heuernte im Julimonat offengehalten hatte. Sein Nachfolger hatte das aber nicht getan, ſo daß die Anlieger zum Schutze ihres Heues in den Alſterwieſen die Schütten fortgenommen hatten, als Schröder trotz gütlicher Zureden die Alſter ſtauen wollte.

Aus den dann folgenden langwierigen Verhandlungen[10] ging u. a. hervor, daß die Schleuſenmeiſter dem Herkommen gemäß während der Heuernte nur dann Schiffe durchlaſſen durften, wenn es ohne Schaden des Heues geſchehen konnte. Die Schiffer erklärten ſich deshalb mit der Unterbrechung ihrer Fahrten im Juli einverſtanden, im September aber nicht, da ſie dann den meiſten Verdienſt hatten. Es wurde daher auch ein Einverſtändnis über Sperrung der Schiffahrt nur im Juli erzielt und hamburgiſcherſeits den Schleuſenmeiſtern unterſagt, die Alſter in dieſem Monat zu ſtauen.

Übrigens war die Alſterſchiffahrt um 1850 mangels einer allgemein anerkannten Verordnung in ungeregeltem Zuſtande und hing namentlich oberhalb Poppenbüttels ſehr von der Willkür der Schiffer ab; bei reichlichem Waſſer fuhren ſie in ganz kleinen Flotten etwa zweimal in der Woche, bei Waſſerknappheit in größeren Abteilungen nach Möglichkeit. Die Schiffer lagen auch untereinander oft in Streit, zumal wenn einzelne herauffuhren und den zu Tal fahrenden das Waſſer entzogen.

Zwiſchen Wulksfelde und Rade verkehrten faſt ausſchließlich die Schiffer des erwähnten Gutsbeſitzers Uhrlaub nach Belieben und holten Torf aus deſſen Moor. Der Wohldorfer Schleuſenmeiſter wurde daher häufig von unerwartet herabkommendem Waſſer überraſcht, was zu vielen Klagen Anlaß gab; denn bei den rohen und gewalttätigen Schiffern galt die Autorität der Schleuſenmeiſter damals nur wenig. Erſt nach Übernahme der Verwaltung durch die Preußiſche Regierung trat eine merkliche Beſſerung der Zuſtände auf der oberen Alſter ein. Am 1. Mai 1866[11] erfolgte ſeitens der Landherrenſchaft der Geeſtlande die „Erneuerte Verordnung über die Schiffahrt durch die Alſterſchleuſen oberhalb Fuhlsbüttels“, die nun auch die Poppenbütteler Schleuſe mit einſchloß, übrigens in der Hauptſache mit der Verordnung von 1825 übereinſtimmte. Über die Anzahl der Schiffe, welche mindeſtens eine Flotte zu bilden hatten, war keine Anweiſung gegeben, die Tiefgang-Vorſchrift aber unverändert feſtgehalten und auch das Schiffahrtsverbot im Heuerntemonat Juli mit aufgenommen. Die Gebühren (ſ. S. 178), wegen deren vordem ſo viele Streitigkeiten vorgekommen waren, blieben unverändert beſtehen.

Nochmals erneuert wurde dieſe Verordnung am 11. Januar 1896[12] ohne weſentliche Änderungen; nur die Gebühren wurden auch in Reichsmark und Pfennigen angegeben.

In der Zwiſchenzeit, um 1875, erließ die Landherrenſchaft eine Bekanntmachung über die Stauung der Alſter bei der Mellenburger Schleuſe[13]. Der Müller Timmermann auf Altemühle (Saſelbek), der angeblich ſein Mühlwerk tiefer gelegt haben ſollte, fühlte ſich nämlich durch das geſtaute Alſterwaſſer im Mühlenbetrieb beeinträchtigt und klagte deshalb bei Hamburg. Um den Müller und auch die Schiffer zufriedenzuſtellen, wurde die Dauer der Stauzeit verringert und die Stauhöhe außerhalb der Schiffahrt etwas herabgeſetzt.

Gleichzeitig mit der Erneuerten Verordnung für die oberen Alſterſchleuſen ward auch diejenige über die Schiffahrt bei Fuhlsbüttel[14] neu erlaſſen. Sie entſpricht im weſentlichen der 1815



Abb. 108. Das Herrenhaus Wulksfelde — Privatbeſitz. Phot. R. Henſchler, Auguſt 1909

erſchienenen erſten Verordnung; nur hinſichtlich der inzwiſchen neu errichteten Mühlen- und Schleuſenanlage hat man ſie zeitgemäß abgeändert und durch das Verbot der Stauung im Julimonat vervollſtändigt.

Eine abermalige Erneuerung dieſer Verordnung erfolgte 1897[15], als die ſchmale Klappbrücke über die Schleuſe durch eine breitere feſte Brücke erſetzt worden war; deshalb wurde vorgeſchrieben, daß die Höhe der Schiffsladung, vom Waſſerſpiegel gemeſſen, 1½ m nicht überſchreiten dürfte. Dies Maß war erfahrungsmäßig feſtgeſetzt und hat zu Beſchwerden keinen Anlaß gegeben.

Zur Regelung des ſeit dem letzten Viertel des 19. Jahrhunderts aufblühenden Ruderbootverkehrs bei der Fuhlsbütteler Schleuſe wurde 1917[16] eine Verordnung erlaſſen. Dieſe ſetzte für die alte Schleuſe die Zeiten des Durchſchleuſens im Sommer und Winter feſt und wies zugleich darauf hin, daß bei der neuen Schleuſe daſelbſt ein Durchſchleuſen von Ruderbooten nicht ſtattfinde, ſondern daß für dieſen Verkehr zwiſchen Ober- und Unterwaſſer die vorhandenen Bootſchleppen zu benutzen ſeien; 1927 erhielt dann die alte Schleuſe ebenfalls eine Bootſchleppe (ſ. Abſchn. 36).

Schließlich iſt noch zu erwähnen, daß die Verfügung vom Jahre 1866, nach der die Alſter während des ganzen Julimonats für die Belange der Heuernte nicht geſtaut werden darf, ſeit einigen Jahren von den Bootfahrern und Paddlern als Beeinträchtigung ihrer Sportbetätigung empfunden wird.

Anmerkungen:

[1] Die Ordnung iſt abgedruckt als XV im Urkundenanhang von Hgd. Dkſchr. uſw., S. 164. — [2] Vgl. Die hbg. Schleuſenmeiſter, S. 162, wo auf die Satzungen der Holzhändlerbrüderſchaft von 1631 Bezug genommen iſt. — [3] Hgd. Dkſchr. uſw., Urkundenanhang XIX, S. 169. — [4] Ebendaſ. XXV, S. 182 f. — [5] Sn.prtk. 1674, Fol. 397, 399 u. 403. — [6] Wld.prtk. 5 d. Wldhſch. 1781–1829, S. 136. — [7] Lpbg. Hbg. Verordng., X, S. 192. — [8] Sammlung Hbg. Verordng. ſeit 1814, IX, S. 61. — [9] ad 6, S. 307; ferner: Af. Kl. IV, Lit. A, Nr. 2a, Vol. 6b u. Vol. 8 (Hbg. St. Ar.), ſowie Archiv Ldſch. Gſt., III, A 1 u. 5. — [10] Ebendaſ. III, A 4; ferner: Sn.prtk. 1836, Fol. 263, 267, 285b, 291b, 297b. — [11] Sammlg. Hbg. Geſetze 1866, II, S. 137. — [12] Ebendaſ. 1896, II, S. 5. — [13] Ebendaſ. 1875, II, S. 125. — [14] Ebendaſ. 1866, II, S. 134. — [15] Ebendaſ. 1897, II, S. 94. — [16] Amtsblatt d. Fr. u. Hanſeſtadt Hbg., 1917, S. 1062.

22. Stegener Schleuſe und Brücke

Hierzu die Abbildung 94 Seite 155

Von einer Schleuſe bei Stegen iſt zuerſt die Rede, als die Hamburger ſich um die Mitte des 15. Jahrhunderts erfolglos abmühten, eine ſchiffbare Verbindung zwiſchen Alſter und Trave zu ſchaffen. Zu dem Zweck[1] wurde in Stegen eine Kaſtenſchleuſe gebaut; die Arbeiten waren 1462 noch nicht vollendet; in jenem Jahre handelte es ſich jedoch wahrſcheinlich um ein Schleuſenmeiſterhaus, in das der Rat einige Bewaffnete legte und das 1467 abbrannte[2]. — 1465 wurde die Alſter von Fuhlsbüttel bis Stegen geräumt und die Stegener Schleuſe ausgebeſſert[3], auch 1474 hat man ſie repariert.

Als etwa 50 Jahre ſpäter der Alſter-Trave-Kanal wirklich zu Ende geführt wurde, iſt 1527—29, wie aus den Abrechnungen über den Bau dieſes Kanals hervorgeht, in Stegen eine neue Schiffahrtsſchleuſe gebaut worden. Späterhin tritt dieſe Schleuſe auch unter der Bezeichnung „Nettelnburger Schleuſe“ (ſ. S. 185) auf, die etwa 0,8 km unterhalb des Stegener Hofes bzw. der nachmals entſtandenen Stegener Brücke lag.

Im Jahre 1746 wurde ſeitens der Kämmereibürger in Begleitung verſchiedener Sachverſtändiger eine Beſichtigung[4] des zugewachſenen Alſterlaufs von der Stegener Schleuſe aufwärts unternommen. In der Niederſchrift darüber wird vermerkt, daß dieſe Schleuſe von den Holſteinern die „Nettelnburger Schleuſe“ genannt werde und daß nicht weit davon der Beſitzer des Gutes Stegen, Herr von Ahlefeld, eine Aalkiſte mit kleiner Notſchleuſe angelegt habe, die beide verfallen wären. Die eigentliche Stegener Schleuſe, die laut einer Bauhofsviſitation der Alſterſchleuſen vom Jahre 1705 nebſt ihren Flügeln erneuert werden ſollte, beſtand in der hier fraglichen Zeit nicht mehr[5]. Aber im November 1695[6] hat Jaſper von Buchwald die Schleuſe beim Aalwehr gegenüber dem Stegener Hof (alſo die Stegener Schleuſe!) zur Feſthaltung dreier Hamburger Schiffe noch benutzt und Auftrag erteilt, die Schütten aus der Nettelnburger Schleuſe und oberhalb bei der Aalkiſte wegzunehmen. Wann die Stegener Schiffahrtsſchleuſe eingegangen iſt, ließ ſich nicht ermitteln.

Es iſt möglich, daß die Nettelnburger Schleuſe bald nach Aufhören der eigentlichen Alſterkanalfahrt an die Stelle der als unpraktiſch befundenen Stegener Schleuſe getreten iſt.

Auf der in Anlaß obenerwähnter Beſichtigung angefertigten Karte iſt das Aalwehr oberhalb der Stegener Furt eingetragen, die auf einer älteren Karte aus dem Anfange des 18. Jahrhunderts ſehr breit erſcheint. Daſelbſt muß aber auch damals bereits eine Brücke — vielleicht der weiter unten erwähnte Steg — beſtanden haben; denn auf der Landkarte des Fürſtentums Stormarn, die Johann Meyer um 1650 für Dankwehrts Landesbeſchreibung gezeichnet hat, iſt unter den dort dargeſtellten ſieben Alſterbrücken als oberſte die Stegener eingetragen. Dann folgen weiter die Brücken bei Heidkrug, Wulksfelde, Duvenſtedt, Rodenbek, Poppenbüttel und Fuhlsbüttel.

Kurz vor Abſchluß des Gottorper Vergleichs (1768) fanden Verhandlungen[7] ſtatt mit dem Baron von Kurtzrock, deſſen Schweſter, verehelichte v. Ahlefeld, Jersbek und Stegen eine Zeitlang gehörten. Dieſe Verhandlungen betrafen die Alſterreinigung und den Bau der Stegener Brücke und Schleuſe. Für den Wagenverkehr auf der dort hindurchführenden Landſtraße nach Oldesloe diente die erwähnte Furt, welche indeſſen zufolge der inzwiſchen weiter oberhalb ſtattgehabten Alſtervertiefung weniger brauchbar geworden und durch Hochwaſſer häufig überſchwemmt war; für Fußgänger führte ein ſchmaler Steg hinüber. Die Gutsherrſchaft wünſchte die Wiederherſtellung der Stegener Schiffahrtsſchleuſe; weil aber der durch die Räumung der oberen Alſter vermehrte Waſſerzufluß die Urſache der öfteren Überſchwemmung der alten Landſtraße bildete, einigte man ſich dahin, daß Hamburg auf ſeine Koſten dort eine Fahrbrücke mit einfachem Stauwerk herſtellen und die alte Landſtraße aufhöhen ließ[8].



Abb. 109. Die Alſter oberhalb der Wohldorfer Schleuſe Privatbeſitz. Phot. C. Wurm-Reithmayer 1909

Die Anlage gewährte den Vorteil, daß man im Jahre 1795 die 1780 noch ausgebeſſerte Nettelnburger Schleuſe auf Anraten des Baukondukteurs Reinke eingehen laſſen konnte. Um jene Zeit beſtand unter der Stegener Brücke noch das Schüttenwerk nebſt einem Aalwehr. Schiffe konnten dort nicht durchgelaſſen werden. 1813 hatte die Stegener Brücke 20 Fuß (5,73 m) Länge und beſaß an ihrer Oberſeite vier Schütten von 3 und 4 Fuß (0,86 und 1,15 m) Höhe zwiſchen feſten Ständern. Dies Stauwehr wurde tags vor der Abfahrt der Schiffe geöffnet, um den Heidkruger Stau und die folgenden Staue mit reichlichem Waſſer zu verſehen[9].

Als 1831 die Stegener Brücke nebſt dem Stauwerk erneuert werden ſollte, wünſchte der damalige Eigentümer von Jersbek und Stegen (v. Thierry) abermals eine Schiffahrtsſchleuſe[10] bei der Brücke und die Wiederherrichtung der Nettelnburger Schleuſe.

Da die Stadt aber keinerlei Vorteil in einer ſolchen Erweiterung der Alſterſchiffahrt ſah und die beiden Schleuſen mindeſtens 40000 ℳ koſten würden[11], ſo ging man auf den Vorſchlag nicht ein. 1836 wurde die ſehr baufällige, dem Einſturz nahe Brücke abgeſtützt; damals fehlten die Flügelvorſetzen bereits ganz, und die Schüttenwand lag in Trümmern.

Nach längeren Verhandlungen verzichtete v. Thierry auf die Schiffahrtsſchleuſe bei der Brücke, da die Unterſuchung ergeben hatte, daß eine ſolche bei geſtautem Waſſer die Entwäſſerung der Ländereien oberhalb ſehr erſchweren und ihre Ausnutzung hindern würde.

Als dann 1838 die Brücke in der alten Geſtalt neu gebaut werden ſollte, richtete die Dorfſchaft Nahe ein mit 73 Unterſchriften bekräftigtes Geſuch an den Senat, die Alſter bis Naherfurt ſchiffbar zu machen.

Dann könnten ſie aus ihrem über 400 ha großen Moor jährlich mehr als 100 Schiffe Torf nach Hamburg liefern, und auch die benachbarten Dörfer Itzſtedt und Wakendorf vermöchten dann aus

ihren umfangreichen Mooren zur Verſorgung Hamburgs beizutragen. Bisher hätten die Beſitzer von Jersbek und Stegen den Torfhandel auf der Oberalſter monopoliſiert, indem ſie nur die eigenen Torffuhren zur Verſchiffung an ihren Landungsplätzen zuließen. Auf dem Landwege könnten die Naher ihren Torf nicht nach Hamburg ſchaffen, da die Entfernung mehr als vier Meilen betrage. Sie erböten ſich aber, die Ausgrabung der Alſter auf einer bedeutenden Strecke für ihre Rechnung auszuführen.

Trotz der außerordentlichen techniſchen Schwierigkeiten, die der Verwirklichung des Planes entgegenſtanden, noch vermehrt dadurch, daß Hamburg auf dieſer Alſterſtrecke keine Hoheitsrechte beſaß, ließ der Senat die Sache doch bearbeiten. Dabei erwies es ſich, daß die einfache Vertiefung der Alſter allein nicht hinreichte, daß vielmehr drei neue Stauſchleuſen nötig werden würden, deren Koſten man auf mindeſtens 50000 ℳ veranſchlagte; außerdem zeigten ſich auch hier Entwäſſerungsſchwierigkeiten, die, zumal bei geſtauter Alſter, kaum zu überwinden waren. Das Geſuch wurde deshalb abgelehnt.

Inzwiſchen waren wieder Jahre vergangen. 1851 beſſerte man die alte Brücke nochmals gründlich aus und erneuerte zugleich die oberhalb befindlichen Eisbrecher. Von dem alten Stauwerk war nicht mehr die Rede. Der Eigentümer des Hofes Stegen hatte dort aber noch einen Aalfang, der, als die Brücke 1857 endlich völlig neu gebaut wurde, ſamt dem hölzernen Boden der alten Stauſchleuſe verſchwand. Man vertiefte die Alſterſohle dort um 60 cm; die Zwiſchenſtützen fielen weg, wodurch man den früher daſelbſt häufigen Anſtauungen der Alſter zufolge Eisfeſtſetzung vorbeugte. Die lichte Weite der Brücke ward auf 7 m bemeſſen. Die neuen Landfeſten beſtehen auf der Vorderſeite aus geſpaltenem Felſen, die Hintermauerung aus Ziegelſteinen. Beide Bauſtoffe wurden größtenteils von der nahen alten Burg entnommen, deren derzeit noch über den Boden hervorragenden, gut ſichtbaren Mauerreſte dadurch bis tief in die Erde hinein völlig verſchwanden. Die Geſamtbaukoſten beliefen ſich auf rund 4800 ℳ. Das Brückengeländer hat laut Überlieferung ehemals die hamburgiſchen Farben rot-weiß gehabt. Der hölzerne Brückenbau ſelbſt iſt 1888 und 1926 erneuert worden (ſ. Abb. 94 S. 155).

Der auf der ſüdweſtlichen Landfeſte der Brücke angebrachte Nivellementsbolzen hat die Höhe von + 24,96 m H. N.[12], was der durchſchnittlichen Höhenlage des Heiligen-Geiſt-Feldes (+ 25 m) entſpricht. Zwei Meter tiefer als dieſer Höhenbolzen (+ 22,96 m[13]) liegt die Turmtürſchwelle der Großen Michaeliskirche in Hamburg = ungefähre Sohltiefe der Alſter bei der Stegener Brücke.

Als 1768 bei Stegen die Brücke nebſt dem Schüttenwerk erbaut war, ward für die Wartung beider hamburgiſcherſeits 1769 das übliche Gehalt vorgeſehen (ſ. S. 167). Nachdem ſpäterhin das Schüttenwerk eingegangen war, übertrug man dem bisherigen Schleuſenwärter die Aufſicht über die Brücke und ihre Reinhaltung, wofür er fernerhin jährlich 6 ℳ empfing, ſeit 1875 umgerechnet 7,20 Mark. Dieſer Betrag iſt 1895 um die Hälfte auf 10,80 Mark und 1924 auf 50 Mark erhöht worden; er wird noch jetzt hamburgiſcherſeits an einen in der Nähe wohnenden Landmann für Wartung der Brücke bezahlt.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Kpm. Km. Rch., II, S. 170. — [2] Ebendaſ. S. 340 u. 380. — [3] Ebendaſ. S. 252, 262, 263, 265. — [4] Wld.prtk. d. Km., Nr. 1, 1711—1748, S. 168. — [5] Ak. Kl. IV, Lit. A, Nr. 2a, Vol. 1a3 (Hbg. St. Ar.). — [6] Jrsb. Alſt. Ak., Nr. 33. — [7] Referat des Syndikus Amſinck vom 30. Januar 1833 (Hbg. St. Ar.); ferner: Jrsb. Alſt. Ak., Nr. 44 u. 52. — [8] Archivalbericht vom 27. April 1836 (Hbg. St. Ar.). — [9] Wltm. Btrg. uſw., S. 203. — [10] Ak. Kl. II, Nr. 14b, Vol. 3, Nr. 18 (Hbg. St. Ar.). — [11] Eichenholz koſtete 1832 der Raumfuß 18 ß, d. i. für den Raummeter 57,36 ℳ; es gab derzeit Schillings-, Sechslings- und Dreilingsnägel, ferner Blaffertnägel, die zur Rüſtung dienten und von denen 200 Stück = 1 ℳ 10 ß koſteten. — [12] Mitgeteilt von Oberbaurat Hohoff, 5. Ing.-Abt. der Baubehörde. — [13] Nach Angabe des Vermeſſungsweſens der Baubehörde.

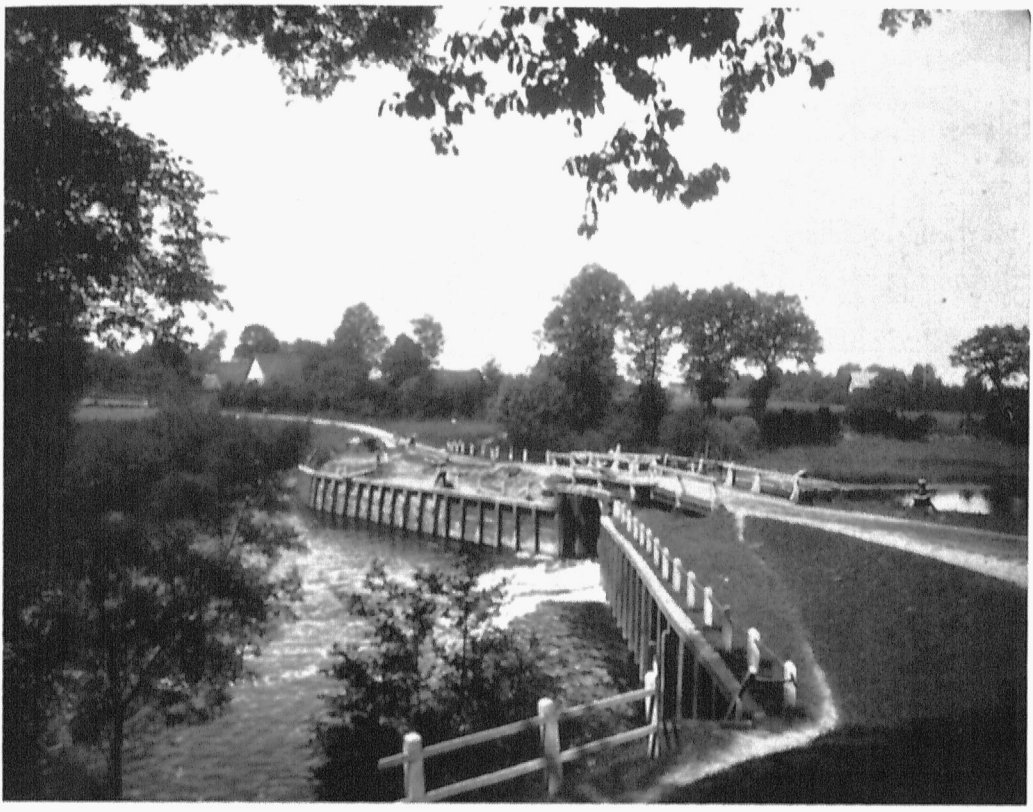


Abb. 110. Die Wohldorfer Schleuſe und Brücke vor der Verbreiterung, vom Wirtshaus „Zur Schleuſe“ geſehen

Privatbeſitz
Phot. G. Koppmann & Co., Juli 1901

23. Die Nettelnburger Schleuſe

Über die Entſtehung dieſer Schleuſe haben Feſtſtellungen nicht gemacht werden können. Sie dürfte ſchon frühzeitig an Stelle der aus irgendeinem Grunde unbrauchbar gewordenen Stegener Schleuſe getreten ſein.

In den Akten[1] über Streitigkeiten des Jersbeker Buchwald mit den auf Borſtel erbgeſeſſenen Buchwalds iſt von der Nettelnburger Schleuſe bereits 1633 die Rede. Im Frühjahr 1658 teilte der Jersbeker Buchwald dem Hamburger Rat mit, daß durch die Fahrläſſigkeit der Schiffer an der Nettelnburger Schleuſe der Damm „durchgegangen“ ſei. 1662 wird ſie in einer Eingabe der Holzhändler als die oberſte der Alſterſchleuſen bezeichnet, womit eine Karte von Haſenbanck aus dem Jahre 1755 übereinſtimmt, in der die Nettelnburger Schleuſe die Nummer 1 hat.

Der Name der Schleuſe hängt mit ihrer Belegenheit bei der auf einer Stegener Gutskarte vom Jahre 1776 als „Nettelbögte“ bezeichneten Flur zuſammen.

Bei einer Beſichtigung der oberen Alſter im Jahre 1746[2] wurde die Nettelnburger Schleuſe in „ziemlichem“ Zuſtand befunden, da die beiden Stautüren erſt ganz kürzlich ſeitens des Bauhofs erneuert worden waren.

1767 teilte der Bauhofherr im Senat[3] mit, die oberſte Alſterſchleuſe (alſo die Nettelnburger) ſei vor etwa ſechs Jahren durch den Bauhof neu gemacht.

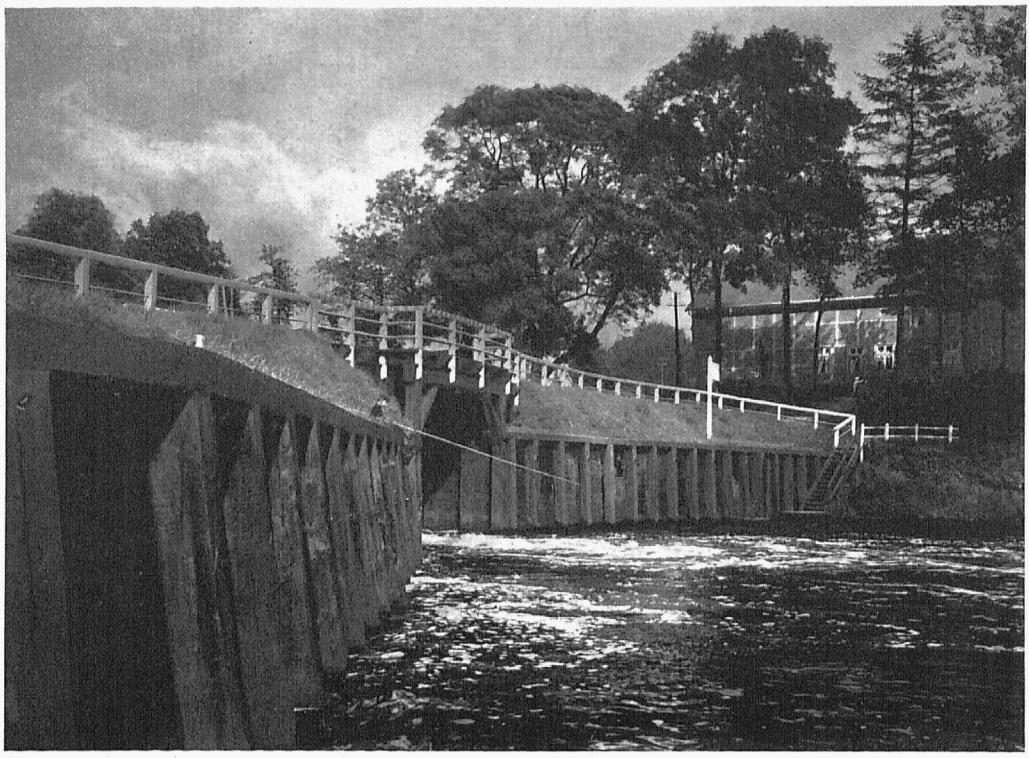


Abb. 111. Die Wohldorfer Schleuſe, Kolkſeite, mit dem alten Schleuſenmeiſterhaus

Denkmalarchiv
Phot. A. Bruhn 1909

1768[4] wurde die Beaufſichtigung dieſer Schleuſe dem Aufſeher der Heidkruger Schleuſe mit übertragen.

1780 beabſichtigte der Beſitzer der Kupfermühle zu Poppenbüttel, H. C. Olde, eine Mühle nebſt Hammerwerk bei der Nettelnburger Schleuſe anzulegen; die Sache zerſchlug ſich aber wieder. In dem nämlichen Jahre wird einer Ausbeſſerung der Nettelnburger Schleuſe gedacht[5]; ſeit 1790 ſoll ſie aufgehört haben als Schiffahrtsſchleuſe zu dienen, nachdem die Beſitzer von Jersbek und Stegen die Schiffahrt oberhalb Heidkrugs aufgegeben hatten. Und 1795, als die Schleuſe durch Eisgang und Waſſerſturz ſehr gelitten hatte, teilte der Baukondukteur Reinke dem damaligen Eigentümer von Stegen und Jersbek mit, daß die Kämmerei und der Bauhof beſchloſſen hätten, die Nettelnburger Schleuſe eingehen zu laſſen. Die Ratsprotokolle erwähnen dieſe Angelegenheit nicht. 1800 berichtet Reinke dann, daß der Jersbeker Gutsherr den Verfall der Nettelnburger Schleuſe ohne alle Einwendungen habe hingehen laſſen, weil ihm an der Alſterſchiffahrt dort oben wenig oder nichts gelegen ſei.

1813 war von dieſer Schleuſe nur noch der Boden da, und in den Neunzigern des 19. Jahrhunderts deuteten lediglich Spundwandreſte im Strom die einſtige Schleuſenſtelle an.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Jrsb. Alſt. Ak. — [2] Wld.prtk. d. Km. 1711—1748, S. 168. Im Archivalbericht vom 27. Februar 1836 wird geſagt, dieſe Schleuſe ſei erſt 1746 angelegt; das iſt nicht zutreffend; vgl. Ak. Kl. II, Nr. 14 b, Vol. 3, Nr. 18 (Hbg. St. Ar.). — [3] Sn.prtk. 1767, S. 116. — [4] Wld.prtk. 3 d. Wldhſch. 1758—1769, S. 342. — [5] Siehe Anmerkung 1 im ad 2 genannten Archivalbericht.

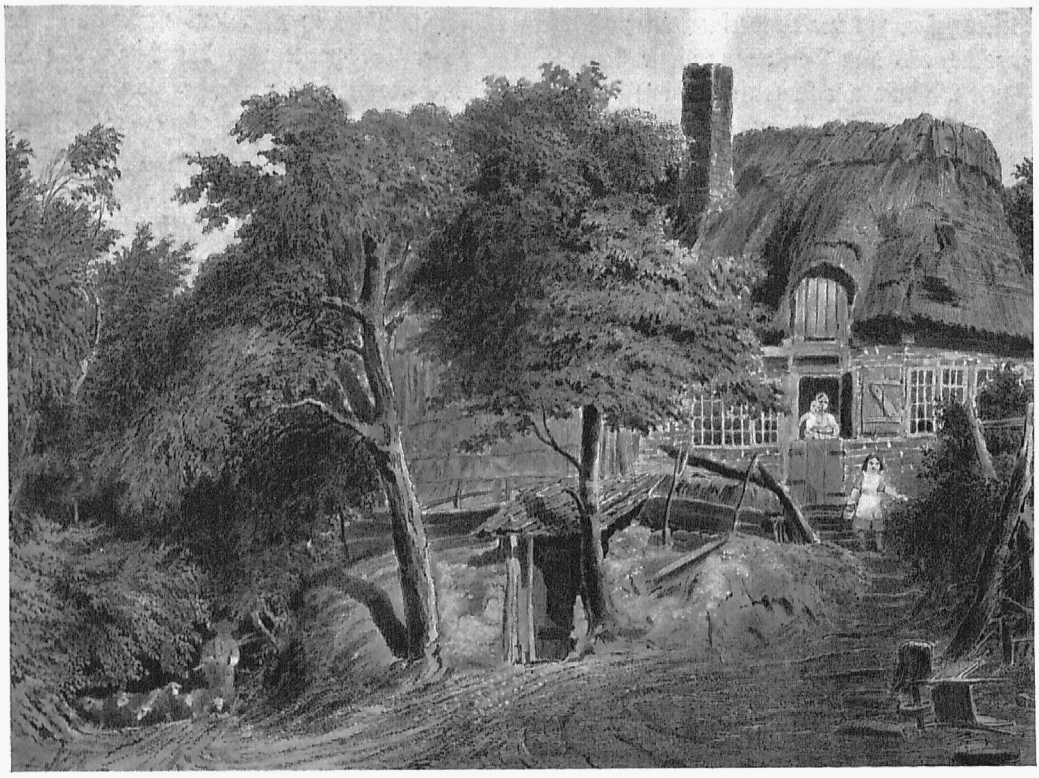


Abb. 112. Kate bei der Wohldorfer oder Duvenſtedter Schleuſe, 1872 Staatsarchiv. W. Heuer del. et autogr.

24. Die Heidkruger Schleuſe

Hierzu die Abbildungen 96, 97 und 101

Die Heidkruger Schleuſe (ſ. Abb. 96 S. 159 u. Abb. 97 S. 161) iſt die oberſte der jetzt noch beſtehenden Alſterſchleuſen und wurde 1529, als man den Alſter-Trave-Kanal baute, angelegt. Sie wird vom Gebiete des Gutes Vorſtel begrenzt. Aus den folgenden Jahrhunderten iſt wenig über die Schleuſe bekannt; 1771 erfolgte ein Neubau in Holz.

1833[1] war die Schleuſe verfallen; der wegen der Verhandlungen über die Stegener Schleuſe aufgeſchobene Neubau kam 1834 in Ziegeln zur Ausführung.

Als 1868 die rechtsſeitige Kolkvorſetze erneuert wurde, fand man dort im Sande ſteckend ein in früherer Zeit verſunkenes Alſterſchiff, deſſen Hebung 275 ℳ 12 ß Koſten verurſachte.

Die Stauhöhe der Schleuſe beträgt + 23,38 m H. N.; die Tore haben einfache, 1,57 m hohe Schütten, über denen bei der Bergfahrt das Waſſer $^1/_2$ Fuß = 14 cm hoch hinwegſtrömt. Die Schleuſenmeiſter auf Heidkrug ſtellt ſeit Ende des 18. Jahrhunderts[2] die Familie Jacker, deren Hof nahebei liegt.

Weiter unterhalb zwiſchen der Alſter und der Landſtraße nach Segeberg ſteht das alte Wirtshaus Heidkrug (ſ. Abb. 101 S. 170). Man ſieht ihm an dem breiten Vorbau mit hoher Durchfahrt und dem weit gedehnten Innenraum zum Aufſtellen der beladenen Fuhrwerke während der Nacht die Zeit des Frachtwagenverkehrs noch an. Dies Wirtshaus war u. a. Station der 1822 eingerichteten däniſchen Extrapoſt nach Altona. In der ebenfalls recht geräumigen Gaſtſtube ſtand ein großer eiſerner

Beilegerofen, mit der Vorderſeite auf zwei eiſernen Beinen, hinten in die Wand eingemauert, der angeblich aus dem Vorſteler Schloſſe ſtammte. Auf dieſer Vorderſeite war die Belagerung der Stadt Bethulia mit Kanonen(!) ſowie Holofernes' Tod, beide nach dem Buche Judith aus den Apokryphen der Bibel, anſchaulich dargeſtellt. Dieſes Prachtſtück alter Gußtechnik iſt 1926 als Alteiſen verkauft worden.

Nördlich vom Heidkrug zweigt die Landſtraße nach Oldesloe und Lübeck ab, die 1840[3] einſchließlich der nahe der Schleuſe über die Alſter führenden gewölbten Brücke von Dänemark gebaut worden iſt.

Um die Fundamente dafür gegen Unterſpülung zu ſichern, wurde das dort vorher begradigte Alſterbett gepflaſtert.

Bald darauf zeigten ſich unterhalb der Brückenbauſtelle ſchädliche Uferabbrüche, weshalb ein Teil des einen der dortigen beiden Kali- bzw. Torfſchuppen der Einſturzgefahr wegen beſeitigt werden mußte. Gleichzeitig nahm die Schleswig-Holſteiniſche Regierung 1845/1846[4] im Einvernehmen mit Hamburg auf einer Strecke von rund 30 Ruthen (137½ m) Länge, von Heidkrug abwärts gerechnet, eine weſentliche Abſchwächung der dort zu ſtark gewordenen Krümmungen der Alſter vor. Die Breite des Fluſſes von 2 Ruthen (9,2 m) ſowie die Tiefe wurden feſtgehalten; das Ufer befeſtigte man mit Buſchpackung.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Ak. Kl. II, Nr. 14 b, Vol. 3, Nr. 18 (Hbg. St. Ar.). — [2] Wld.prtk. 5 d. Wldhſch. 1781—1829, S. 156. — [3] Ak. Kl. IV, Lit. A, Nr. 2 a, Vol. 15 (Hbg. St. Ar.). — [4] Desgl. in Vol. 17.

25. Die Sandfelder Schleuſe

Hierzu die Abbildung 102 S. 171

Die Sandfelder Schleuſe entſtand ebenfalls im Zuſammenhange mit dem Bau des Alſter-Trave-Kanals in den Jahren 1528—1529, das längſt wieder verſchwundene Schleuſenwärterhaus daſelbſt 1529—1530.

1755[1] wurden für den „höchſt notwendig gewordenen" Neubau der hölzernen Schleuſe Gelder bewilligt; ſpätere Neubauten erfolgten in den Jahren 1823 und 1864/1865. Im Jahre 1901 wurde der Oberteil der Schleuſe erneuert; 1913 kam ſtatt des Steges eine Fahrbrücke hinzu.

Der Aufſtau durch die Schütten beträgt hier 1,70 m, der Stauſpiegel liegt auf + 21,97 m H.N.; bei der Bergfahrt der Schiffe beträgt der Überfall des Waſſers wie bei Heidkrug 14 cm.

Anmerkung:

[1] Vgl. Km.Prtk. 1754—1756, S. 275.

26. Die Rader Schleuſe

Hierzu die Abbildungen 103 S. 173, 104 S. 175 u. 105 S. 177

Das Dorf Rade gehörte wie Wulksfelde 1345 dem Hamburger Domkapitel; es hatte 1878 noch zwölf Häuſer, um 1920 deren nur noch vier. — Die dortige Alſterſchleuſe ſtammt aus den Jahren 1527—1529. 1550 koſtete ihre Inſtandſetzung 120 Talente. Im Waldbuch (um 1640) wird ſie als „neue" Schleuſe erwähnt.

Wie die meiſten anderen hier oben beſteht ſie aus Holz und wurde 1829, 1866 ſowie 1903 erneuert.

1895 legte der hamburgiſche Staat auf Koſten des Wulksfelder Gutsherrn an Stelle des bisherigen Fußgängerſteges eine Fahrbrücke über die Schleuſe als Erſatz für die ehemals oberhalb gelegene Alſterfurt[1].

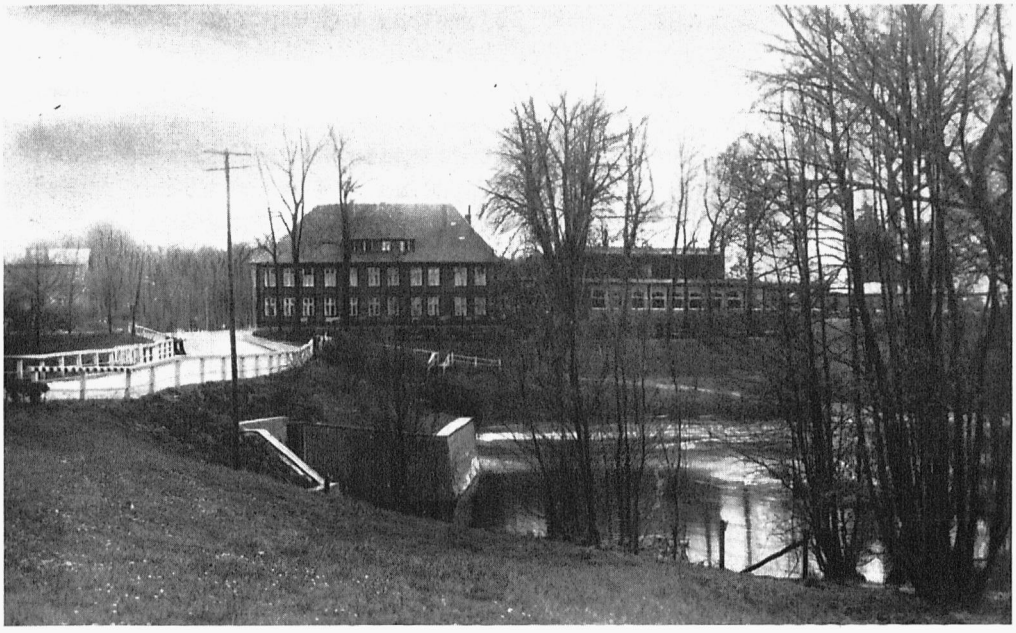


Abb. 113. Die verbreiterte Brücke über die Wohldorfer Schleuſe, dahinter das neue Wirtshaus „Zur Schleuſe“ Privatbeſitz Phot. W. Fromberg, November 1925

Der Aufſtau der Schleuſe beträgt 1,84 m, die Stauhöhe + 21,09 m H.N.

Die Umgebung der Rader Schleuſe bietet maleriſche Reize, namentlich in Nachbarſchaft des oberhalb in die Alſter mündenden Sielbeks, der hier zwei Teiche bildet. Der untere iſt durch einen hohen Damm geſtaut, über den der Weg nach Wiemerskamp führt. Die dort bis vor etwa 50 Jahren betriebene Waſſermühle bietet ein Bild völliger Zerſtörung; das Waſſer des Teiches rauſcht ungenützt durch das alte Stauwerk wohl 4 m tief in den Kolk. Die noch vorhandene dicke Radwelle iſt halb ins Mühlengerinne gefallen. Daneben ſteht der aus geſpaltenen Felſen errichtete Unterbau der Mühle, in den das Obergeſchoß hineingeſtürzt iſt, ihn mit Geröll, Schutt und Ziegelbrocken füllend, woraus üppiges Geſträuch und Buſchwerk friedlich emporſtrebt.

Anmerkung:

[1] Vgl. Rdm. Stat. Tp., S. 249.

27. Die Wulksfelder Schleuſe und das Gut Wulksfelde

Hierzu die Abbildungen 106—108

Die oberhalb des Gutshofes liegende Wulksfelder Schleuſe (ſ. Abb. 107 S. 179) iſt 1529—1530 angelegt worden. Indeſſen kommen bereits 1482[1] Ausgaben für Wiederherſtellung der Brücke bei Wulksfelde vor, und 1485[2] ward die Schleuſe beim Otterkolk ausgebeſſert, die bei oder oberhalb Wulksfelde zu ſuchen ſein dürfte. Die Schleuſe nebſt Brücke werden geſchaffen ſein, als Hamburg um die Mitte des 15. Jahrhunderts im Zuſammenhange mit dem erſten Verſuch, Alſter und Trave durch einen Kanal miteinander zu verbinden, die Alſter von Stegen abwärts zuerſt ſchiffbar machte.

Die über die jetzige Schleuſe führende Brücke diente ehemals für den Heerweg nach Eutin. Das ganze Bauwerk beſteht aus Holz und wurde 1828 und 1859 erneuert; 1828 ſtellte man auch das

Steinpflaſter vor der Brücke her. 1892 und 1912 erfolgten wieder Erneuerungen des Oberbaues der Schleuſe. Sie ſtaut das Waſſer 1,80 m hoch, der Stauſpiegel für die Talfahrt hat +19,83 m H. N. Höhe. Für die Bergfahrt wurde Schüttenhöhe gehalten.

Unmittelbar oberhalb der Schleuſe ſchwenkte die Alſter vormals faſt rechtwinklig nach Weſten ab und hatte bzw. hat auch weiter hinauf mehrere Biegungen und Seitenarme. Bei der Schleuſe wurde 1865[3] hamburgiſcherſeits im Einvernehmen mit der Landesregierung in Kiel und dem Gutsbeſitzer Uhrlaub der jetzt noch beſtehende geradlinige Durchſtich der Alſter ausgeführt und zugleich die neue Strecke mit Anlegepfählen längs der Ufer und mit kleinen Stegen für die Schiffer verſehen (ſ. Abb. 106 S. 178). Dieſe Landeanlage iſt aber zur Zeit faſt ganz von Buſchwerk umwuchert und wird ſeit vielen Jahren nicht mehr benutzt. Die Durchſtechung erſparte Hamburg den Bau und die Inſtandhaltung einer Holzvorſetze. Das alte Bett der Alſter ward teils zum Umlauf mit hinzugezogen, teils zugefüllt.

Die ſtarken Krümmungen der Alſter unterhalb der Schleuſe wurden während der Zwanziger des 19. Jahrhunderts zum Nutzen der Schiffahrt hamburgiſcherſeits auf mehreren Stellen durchſtochen. Daher findet man hier im Walde hinter dem Gutshauſe noch manche halb trockene Waſſerläufe neben dem eigentlichen Fluſſe.

Das im 14. Jahrhundert dem Hamburger Domkapitel gehörende Dorf Wulvesfelde wurde ſpäterhin niedergelegt, um den noch jetzt beſtehenden Gutshof zu bilden, deſſen Ländereien zu beiden Seiten der Alſter liegen, während die Hofgebäude nur am rechten Ufer ſtehen.

Gegen Ende der Zwanziger bis gegen Ende der Sechziger des 19. Jahrhunderts betrieb der Gutseigentümer Uhrlaub daſelbſt ein gewerbliches Unternehmen. Um ſeinen Roggen bzw. ſeine Kartoffeln günſtiger zu verwerten, ließ er einen Teil davon in eigener Brennerei zu Branntwein umwandeln und dieſen in Flaſchen füllen, die in eigener Glasbläſerei hergeſtellt und mit Weidengeflecht aus den Alſterniederungen umſponnen waren. Dieſen „Genever“ genannten Branntwein ließ er auf eigenen Schiffen die Alſter hinunter nach ſeinem Speicher in Hamburg befördern und von dort aus nach Afrika verfrachten.

Das auf dem weſtlichen Alſterufer vor einem ſchönen alten Park liegende Herrenhaus (ſ. Abb. 108 S. 181) ſtammt aus den fünfziger Jahren und wurde von dem 1900 in Beſitz von Wulksfelde gelangten Glasfabrikanten Lamprecht 1902 gründlich erneuert.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Kpm. Km.Rch. IV, S. 23. — [2] ad 1, VII, S. CLXV; ferner: Rdm. Stat. Tp., Hbg. 1847, S. 248; Lpbg. Hiſt. Ber. uſw., S. 27. — [3] Alt. Kl. IV, Lit. A, Nr. 2a, Vol. 39, betreffend Korrekturen des Alſterlaufs bei der Wulksfelder Schleuſe (Hbg. St. Ar.).

28. Die Wohldorfer oder Duvenſtedter Schleuſe

Hierzu die Abbildungen 109—111

Die Wohldorfer Schleuſe wurde früher auch Neuhäuſer Schleuſe genannt; ſie liegt ganz auf hamburger Gebiet eben unterhalb der Mündung der Aue in die Alſter (ſ. Abb. 110 S. 185). — Die erſte Schleuſe iſt hier zur Zeit der Schiffbarmachung der Alſter gelegentlich des erſten Verſuchs ihrer Verbindung mit der Trave nach 1448 angelegt worden. 1478 und 1479 wurde unter Aufwendung bedeutender Mittel und bei zeitweiliger Abdämmung der Alſter eine Ausbeſſerung dieſer Schleuſe nötig[1]. Auch 1497 und 1500 erforderte die Wohldorfer Schleuſe größere Inſtandſetzungsarbeiten[2]. Ein völliger Neubau erfolgte zur Zeit der wirklichen Durchführung des Alſter-Trave-Kanals in den Jahren 1527—1528.

Die Schleuse besteht aus Holz und ist u. a. 1662[3] und 1760 von Grund aus neu gebaut worden; die letzten Erneuerungen erfolgten 1824, 1859, 1889 und 1907.

Über die Schleuse hinweg führte ehemals nur ein Fußgängersteg. Als 1781[4] Duvenstedter Einwohner diesen Übergang durch einen Zaun absperrten, ließ der Waldherr das Verkehrshindernis kurzerhand durch den Schleusenmeister forträumen.

Die Fahrverbindung über die Schleuse ist 1896 hamburgischerseits hergestellt und 1907 verbreitert worden. Die starke Verkehrszunahme machte nach einigen Jahren Veränderungen notwendig.

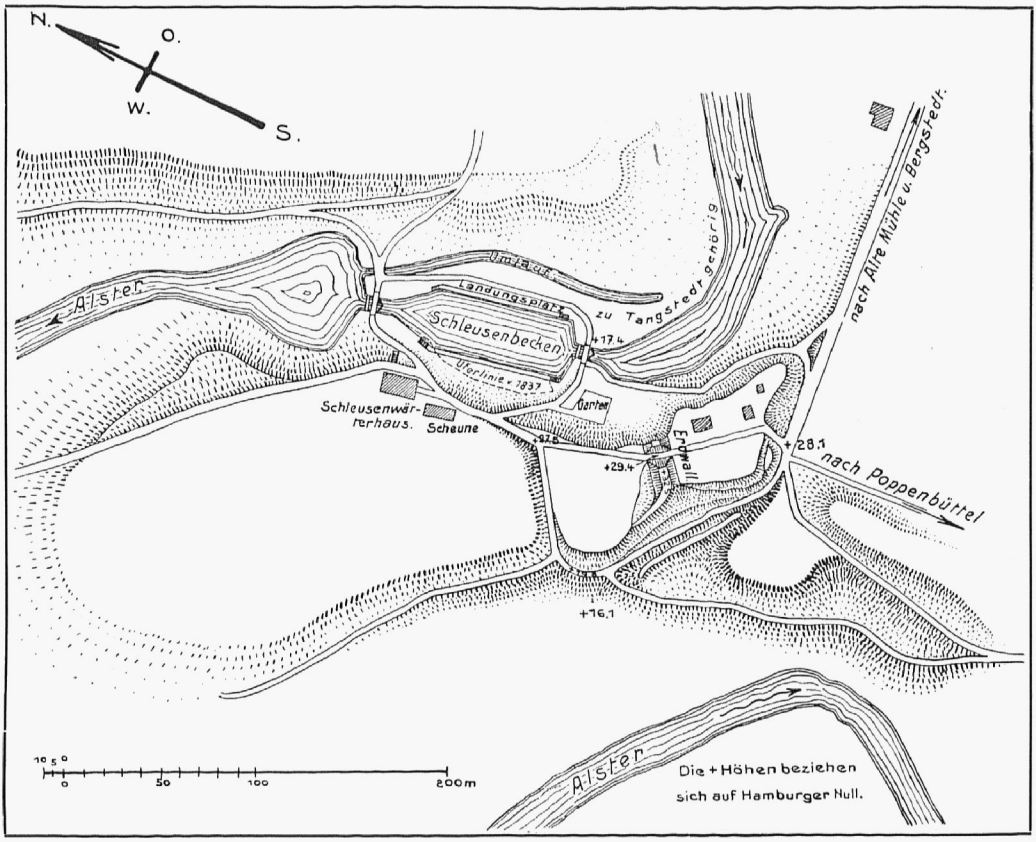


Abb. 114. Lageplan der Mellenburger Schleusen und Umgebung — Privatbesitz
Zusammengestellt nach alten Plänen der 5. Ingenieur-Abteilung

Man verlängerte 1914—1915 das Schleusenbauwerk um 4 m, ersetzte den hölzernen Schleusenboden durch eine Betonplatte, schob die beiderseitigen Kolkvorsetzen bei ihrer Erneuerung in Eisenbeton entsprechend vor und verbreiterte die Brücke von 3,20 m auf 7,25 m.

Die weiter oberhalb über die Alster führende, schon im 17. Jahrhundert vorhandene hölzerne Straßenbrücke (Duvenstedter Brücke) wird vom Gute Tangstedt unterhalten; sie ist 1862, 1890 sowie 1920 erneuert worden.

Die Schleuse staut die Alster etwa 2,10 m auf 18,08 m H.N. Vor der Bergfahrt wird das Wasser auf Schüttenhöhe gehalten, während der Auffahrt hat es 7 cm bis 10 cm Überfall.

Die Ausbesserungen und Erneuerungen an den Alsterschleusen und der Wohldorfer Mühle beschaffte früher der städtische Bauhof mit eigenen Leuten. Hierfür stand bei der Wohldorfer Schleuse ein Speicher mit Geräten und Baustoffen nahe dem Waldvogthaus. 1733[5] wurde angeordnet, daß

dort ſtets eine Anzahl Ständer aus Hoisbüttel verwahrlich aufgehoben werden ſollten; es durfte kein „ſommerhauen“ Holz ſein, weil dieſes raſch verfaulte. Bei der Beſichtigung ſtellte ſich aber doch heraus, daß die in dem 1740 errichteten Speicher oder Materialhaus vorhandenen Bauhölzer ſich in ſehr ſchlechtem Stande befanden, worauf dem Waldvogt „desfalls ein ſtarkes Mercurial gegeben ſowie beſſere Aufſicht und Ordonance aufs kräftigſte bedeutet“ wurde.

Laut Vermeſſungs-Regiſter von 1807, das der Leutnant von Benoit zur Aufteilung der Gemeinweide in Wohldorf anfertigte, lag das Materialhaus bei der Schleuſe, ferner ein mit Graben umfriedigter Holzlagerplatz und der Anberg zur Bodenentnahme bei Bedarf für den Schleuſen- und Mühlbau. Dieſe Flächen benutzten die Schleuſenmeiſter als Weide.

Der Speicher[6] des ſtädtiſchen Bauhofes iſt zu Anfang des 19. Jahrhunderts an den Wohldorfer Schleuſenmeiſter für 800 ℔ käuflich überlaſſen worden. Das zugehörige Staatsgrundſtück, auf dem der Schleuſenmeiſter die Weidegerechtigkeit beſaß, kam erſt 1901 durch Kauf in ſeinen Beſitz.

1929/1930 wurde an der Weſtſeite der Schleuſe unterhalb der Fahrſtraße im Zuſammenhange mit einem Umlaufbauwerk ein Tunnel angelegt. Dieſer dient ähnlich dem bei der oberen Fuhlsbütteler Schleuſe vorhandenen für die Bootbeförderung von der Kolkſeite der Schleuſe nach dem Stau und umgekehrt, um das Überſchleppen der Boote über den Schleuſendamm und die Fahrſtraße zu vermeiden.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Kpm. Km.Rch., III, S. 358 u. 367. — [2] Ebendaſ. S. 364 u. 461. — [3] Jrsb. Alſt. Ak., Nr. 20. — [4] Wld.prtk. IV d. Wldhſch. 1770—1781, S. 405. — [5] Wld.prtk. d. Km., Nr. 1 (1711—1748) 1733, S. 46 u. 1740, S. 92. — [6] Nach mündlicher Ausſage des Schleuſenmeiſters Timmermann in Wohldorf um 1900.

29. Die Schleuſenmeiſter und das Schleuſenmeiſterhaus in Wohldorf

Hierzu die Abbildungen 112 und 113

Im Schleuſendienſt zu Neuhaus (Wohldorf) folgten einander ſeit Mitte des 16. bis zum Anfang des 17. Jahrhunderts Mitglieder der Familie Woldeke; dann trat die Familie Timmermann ein, die noch heute im Beſitze des Schleuſenmeiſterpoſtens iſt.

Das erſte Schleuſenmeiſterhaus iſt 1529 erbaut und gehörte dem Hamburger Staat. Im 17. Jahrhundert[1] zahlte der dortige Schleuſenmeiſter an Grundheuer 1 ℔ 8 ß, Bottlings-Geld[2] 1 ℔ 2 ß 10 ₰ und an Collations-Geld (für die Verleihung des Amtes) 1 ℔ 6 ß. Dieſe drei ſind 1834 zu einem Grundhauerbetrag von 4 ℔ 10 ß zuſammengezogen worden, zu dem ſpäter noch 9 ℔ 12 ß für ausgewieſenes neues Land hinzukamen, wie das Abgabeverzeichnis von 1871 ergibt. Der damals als Reallaſt des Grundſtücks aufgefaßte Betrag beider Abgaben wurde ſeitens Timmermann 1911 abgelöſt, wodurch das Schleuſenmeiſtergrundſtück ſein freies Eigentum ward[3].

Aus dem dortigen einfachen Kruge für die Alſterſchiffer iſt nach und nach ein viel beſuchtes, wegen ſeiner ſchönen Lage hoch über der Alſter beſonders beliebtes Wirtshaus geworden (ſ. Abb. 113 S. 189).

Bei der Wohldorfer Schleuſe begab ſich auch die rührende Geſchichte vom Spielmann[4], der ſich dort in die Alſter ſtürzte.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Abſchr. d. Wld.bch. Ak. Kl. IV, Lit. B, Nr. 1, Vol. 1 b, Faſz. 1., S. 428 (Hbg. St. Ar.). — [2] Schiller u. Lübben, Mittelniederd. Wtbch., I, S. 406. Bottling-Geld wird die in Geld umgewandelte Abgabe für einen Hammel geweſen ſein. — [3] Hgd. Dkſchr. uſw., S. 118. — [4] Dr. Beneke „Von unehrlichen Leuten“, 2. Aufl., 1889, S. 73 f.

30. Die Mellenburger Schleuſe

Hierzu die Abbildungen 114—117

Die Mellenburger Schleuſe iſt wie die Poppenbütteler eine Fang- oder Doppelſchleuſe; das Becken zwiſchen den beiden Stauſchleuſen iſt 77,4 m lang und 48,7 m breit und faßte etwa 20 Alſterſchiffe (ſ. Abb. 115). Die obere Schleuſe ſtaut das Waſſer mittels zweier Schütten übereinander etwa 2,50 m hoch bis + 15,94 m H. N.; dieſe Höhe gilt für die Talfahrt der Schiffe.

An dem Tage[1], wenn Schiffe hinunterfahren und die Flutwelle der weiter oberhalb gelegenen Schleuſen mitbringen, werden die Schütten nicht eher gezogen, bis das Waſſer 1—1¼ Fuß (0,29 m bis 0,36 m) hoch über Schüttenoberkante ſtürzt; dieſelbe Maßregel wird bei allen Schleuſen oberhalb Mellenburgs beobachtet. Vor der Bergfahrt wird das Waſſer auf + 15,48 m H. N. und während der Auffahrt auf Schüttenhöhe gehalten.



Abb. 115. Blick von der Höhe im Süden auf die obere und untere Mellenburger Schleuſe — Privatbeſitz. Phot. G. Koppmann & Co., Juli 1901

1827 hatte die Mellenburger Schleuſe noch kein feſt vorgeſchriebenes Staumaß; der Stau reichte damals bis zum Kolk der Rodenbeker Mühle; die dortige Alſterbrücke lag aber ſo tief, daß die Schiffe nur bei Niedrigwaſſer hindurch konnten, was zu vielen Klagen der Schiffer Anlaß gab. Bei einer ſpäteren Erneuerung hat man die Brückenträger gehoben. — Die Schleuſe iſt 1528—1529 als Doppelſchleuſe angelegt worden, da der einfache Stau offenbar nicht ausreichend war, um genügende Waſſertiefe zur Beförderung der Schiffe zu ſchaffen.

1573 wurde für einen völligen Neubau der Schleuſe von jedem Alſterſchiff eine außerordentliche Abgabe von 1 Taler erhoben. Von den ſpäteren Neubauten ſind nur die ſeit dem 19. Jahrhundert ſtattgehabten feſtgeſtellt.

1835 wurden beide Schleuſenbauten in Ziegeln erneuert und zugleich der Boden der oberen Schleuſe um 1 Fuß tiefer gelegt, in gleiche Höhe mit demjenigen der untern Schleuſe, deren Schlagſchwelle auf + 13,38 m H. N. liegt und die nur einfache Schütten von 5 Fuß (1,43 m) Höhe beſitzt. Da der zum Mauern verwendete Roman-Zement ſich als nicht haltbar erwies, mußte das Mauerwerk



Abb. 116. Übergang über die obere Mellenburger Schleuſe für den Fußſteig Saſel, Treudelberg und Lemſahl—Mellingſtedt

Denkmalarchiv
Phot. A. Bruhn 1909

1855 wieder abgebrochen und einſchließlich zweier Flügelvorſetzen mit Portland-Zement dauerhafter erneuert werden. 1873 wurde auch die linksſeitige Vorſetze am Oberſtau in Ziegelmauerwerk neu gebaut.

Der Stein mit dem Hamburger Wappen am Unterhaupt der Schleuſe war beim Neubau der Schleuſe 1835 wahrſcheinlich ſchon vorhanden; denn die Formgebung des Wappens ſtammt aus älterer Zeit. Die Einfaſſung des Zwiſchenbeckens mit Spundwänden, Steinböſchungen, Anſchlußvorſetzen ſowie mit Treppen und Stegen längs der Oſtſeite ſtammt vom Jahre 1869 (ſ. Abb. 117 S. 195). Vorher wurde namentlich das weſtliche Ufer im Zwiſchenſtau vom Strom ſehr angegriffen und war 1837 bis etwa 17 m hinter der ſpäteren befeſtigten Uferlinie fortgeriſſen. Zur Ausfüllung dieſer Einbuchtung entnahm man den Boden vom dortigen Abhange und trug auch einen Teil des alten Burgwalles ab (ſ. Grundriß Abb. 114 S. 191).

1910 wurden bei der Schleuſe Rampenanlagen für das Überziehen von Ruder- und Paddelbooten geſchaffen, deren Verkehr auf der Alſter ſehr zugenommen hatte.

An die Oſtſeite der Schleuſe grenzt die Gemarkung Lemſahl-Mellingbek; unmittelbar längs des Zwiſchenſtaues und bis etwa etwa 200 m oberhalb der oberen Schleuſe gehört der als Landungsplatz dienende Streifen der Tangſtedter Gutsherrſchaft. Das Weſt- bzw. Südufer gehört zu Saſel. An dieſer letzteren Seite oberhalb der Schleuſe, wo der Kirchenſteig nach Bergſtedt hinaufführt, iſt im Mai 1924 ein Stück des ſteilen Ufers mit etwa 20 hochſtämmigen Buchen herabgeſtürzt. Die in die Alſter gefallenen Bäume wurden entfernt; aber die kahle breite Rutſchfläche klaffte ſpäterhin noch hoch hinauf in dem übrigens ganz bewaldeten Uferhange (ſ. Abb. 142 S. 228).

Anmerkung:

[1] Vgl. Ndm. Stat. Tp., S. 247.

31. Das Mellenburger Schleusenmeisterhaus

Hierzu die Abbildungen 118—121

Malerisch auf einer Anhöhe an der Westseite der untern Stauschleuse gelegen, ragt das gestreckte, niedrige Schleusenwärterwohnhaus mit seinem moosbewachsenen Strohdach aus dem Baumgrün hervor und schaut hernieder auf den buschigen Abhang und die Alster, die hier seit Jahrhunderten unverändert im Grunde vorbeirauscht (s. Abb. 118 S. 196 u. Abb. 119 S. 197).

Das erste Schleusenwärterhaus ist dort 1529 hamburgischerseits erbaut worden. Grund und Boden, auf dem es steht, war noch bis ins 19. Jahrhundert Eigentum Hamburgs!

Um 1640 berichtete der Ratsherr Wolder Schele im Waldbuche, daß u. a. der Schleusenmeister zu Mellenburg 1 ℔ 2 ß „Hauer" zu entrichten habe[1]. Dieser Grundhauerbetrag, der sich auch in den vom Ratsherrn Casper Moller aufgestellten früheren Abrechnungen der Waldherrenschaft für die Jahre 1599 und 1600 findet, bestätigt das Rechtsverhältnis, in dem das Haus zu Hamburg stand; das gleiche galt für die Schleusenwärterhäuser bzw. -grundstücke zu Wohldorf und Poppenbüttel. Im 17. und 18. Jahrhundert blieb dieser Rechtszustand unverändert. Der Mellenburger Schleusenmeister leistete ebenso wie derjenige von Poppenbüttel den hamburgischen Untertaneneid und war der städtischen Gerichtsbarkeit unterworfen, weil er ein hamburgisches Einschlußgebiet innerhalb des holsteinischen Gebietes bewohnte. Das Schleusenhaus wurde ebenso wie dasjenige in Poppenbüttel von der Stadt unterhalten; noch 1642 hat es der Bauhof neu mit Stroh gedeckt[2]. Zu den in Holstein ausgeschriebenen Steuern durfte der Mellenburger Schleusenmeister nicht herangezogen werden. Noch um die Mitte des 18. Jahrhunderts wurde von holsteinischer Seite weder der Schleusenmeister zu Mellenburg als holsteinischer Untertan in Anspruch genommen noch das von ihm bewohnte Grundstück als der holsteinischen Landeshoheit unterstehend angesehen. Noch 1822 leistete Hinrich Timmermann bei seiner Anstellung auf Mellenburg den Untertaneneid der Eingesessenen der hamburgischen Walddörfer[3], und als es später zu mehrfachen Streitigkeiten zwischen dem Schleusenmeister und seinem Stiefvater kam, wurden die Klagen nicht vor den holsteinischen Gerichten, sondern vor dem Waldherrn zum Austrage gebracht.



Abb. 117. Blick vom Zwischenstau auf die obere Mellenburger Schleuse — Denkmalarchiv. Phot. A. Bruhn 1909

Die obenerwähnte für das Schleusengrundstück zu leistende Grundhauer[4], deren Zahlung die Anerkennung des hamburgischen öffentlichen Eigentums an Grund und Boden bedeutete, ist für Poppenbüttel und Mellenburg etwa seit 1814 in Wegfall gekommen. Nach dem Abzuge der Franzosen wurden nämlich wegen der schweren Kriegslasten, welche die Walddörfer zu tragen gehabt hatten, die von alters her bestehenden Abgaben an den Staat zunächst überhaupt nicht eingefordert und hernach zum Teil erlassen. Bei der Anlegung des Hypothekenprotokolls der Walddörfer im Jahre 1825 ist man sich zwar der Zugehörigkeit des Mellenburger Schleusengrundstückes zum hamburgischen Staate noch bewußt gewesen, nicht aber mehr der Tatsache, daß das Grundstück Staatseigentum war. In den 1834 angelegten Hypothekenbüchern der Walddörfer fehlt deshalb Mellenburg. Da auch die Einziehung der obenerwähnten Grundhauer von 1 ß 2 ß nach Wiederherstellung der alten Abgabeverhältnisse in den Walddörfern für Mellenburg durch ein Versehen unterblieb, so war die Folge der Vergeßlichkeit, daß der hamburgische Staat sein Eigentum am Schleusengrundstück zu Mellenburg eingebüßt hat.

Da für das Wohldorfer Schleusengrundstück die Reallast abgelöst ist (s. S. 192), so verblieb dem hamburgischen Staate nur das Eigentumsrecht an dem Schleusengrundstück in Poppenbüttel, offenbar lediglich deshalb, weil sich infolge der vielen Verhandlungen, zu denen es immer wieder Anlaß gab, die Kenntnis dauernd erhielt, daß es ein nur zum Gebrauch des jeweiligen Schleusenmeisters bestimmter Besitz der Stadt sei.

Über dem Tore des Mellenburger Schleusenhauses ist in dem Hauptbalken eingeschnitzt:

ANO. H. TM. 1717.

Das Haus[5] ist aber älter; denn wie man innen sehen kann, hat man es zweimal verlängert. Wahrscheinlich stammt der älteste nördliche Teil noch aus der Bauzeit des Alster-Trave-Kanals, als hier das erste Schleusenwärterhaus errichtet wurde, und ist demnach rund 400 Jahre alt. Unter H. TM. hat man wohl Hinrich Timmermann zu verstehen; denn schon im 17. Jahrhundert war der Schleusenwärterdienst hier im Besitze der Familie Timmermann; dann wurde er 1735 an Jacob Schilling aus

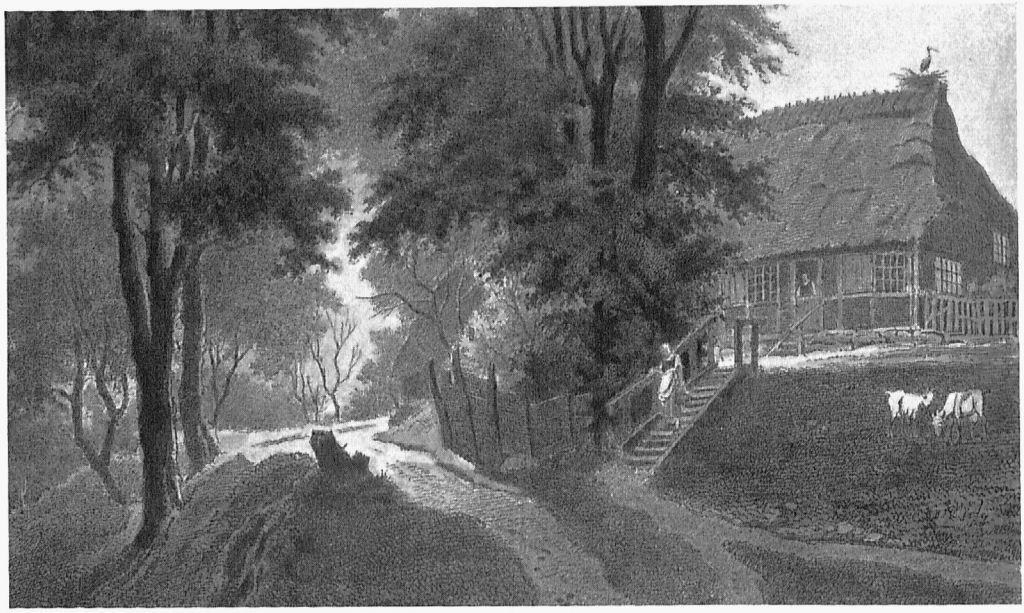


Abb. 118 Das Schleusenmeisterhaus zu Mellenburg um 1850 Staatsarchiv. Gez. u. lithogr. von W. Heuer

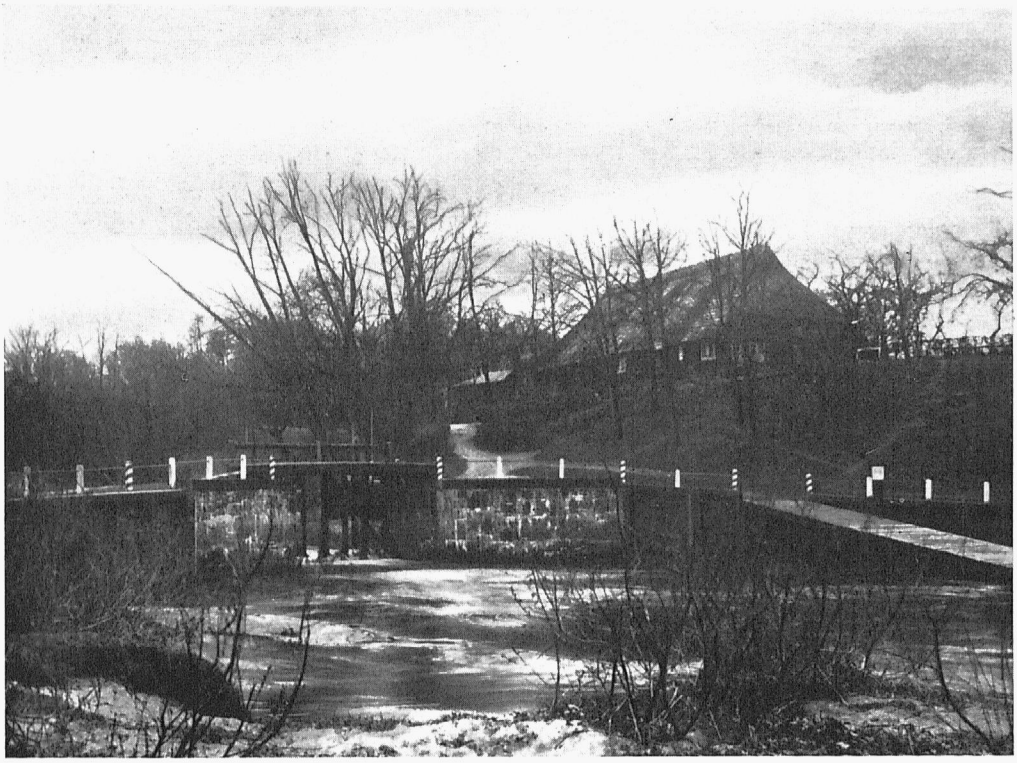


Abb. 119. Die untere Mellenburger Schleuſe von der Kolkſeite, rechts das Schleuſenmeiſterhaus, darunter die Bootſchleppe

Privatbeſitz
Phot. W. Fromberg, November 1925

Saſel übertragen, der die Witwe des Schleuſenmeiſters Hinrich Timmermann heiratete[6]. 1759 wurde auf ſeinen Antrag der Stiefſohn Hinrich Timmermann zu ſeinem Nachfolger ernannt; ſeitdem iſt das Schleuſenwärteramt ununterbrochen in der Familie Timmermann geblieben. Der ſchon 1622 in Händen der genannten Familie befindliche Landſitz, zu dem ſpäter die ganze von der größten Krümmung der Alſter umfloſſene Halbinſel gehörte, kam 1917 an einen Hamburger Kaufmann, wird aber vorerſt noch von Timmermann weiter bewirtſchaftet.

Im Innern auf der dämmerigen Diele des alten Gebäudes, das die Eigenart eines kleinen ſächſiſchen Bauernhauſes unverfälſcht bewahrt hat, zieht der zarte blaue Rauch der offenen Herdſtelle leiſe am geſchwärzten Gebälk entlang, zum Tor hinaus und ſchwebt draußen in feinen Wölkchen an den Bäumen empor. Alter Hausrat ſteht an den Wänden umher: Truhen, Tiſche und Schränke aus der Urgroßväterzeit, und auf den blanken Laden blitzen hie und da die ſpärlich durch die niederen Fenſter einfallenden Sonnenſtrahlen. Maleriſch iſt auch die an die Diele anſchließende kleine, ganz windſchief gewordene, an eine Schiffskabine gemahnende Gaſtſtube mit ihren etwas unbequemen Wandbänken, von denen die einſt dort gern weilenden Alſterſchiffer die Schleuſe überſehen konnten. Denn an das Schleuſenhaus iſt ſeit alten Zeiten die Schankgerechtigkeit geknüpft, und ſeine Mauern könnten wohl erzählen von dem ehemaligen lebhaften Verkehr der Alſterböcke, von luſtigen Schiffergeſchichten und reichen Fiſchfängen.

In dieſen Räumen hat man bis 1865 in jedem Septembermonat eine alte Volksbeluſtigung, die „Meetköſt“[7], abgehalten. Der Meet wurde aus Honig im großen Keſſel gekocht und war bereits bei den alten Germanen ein beliebtes Getränk. Ein großes Glas warmen Meets koſtete 1 Schilling,

ein kleines Glas 1 Sechsling. Auf der Diele fand dann Tanzbeluſtigung ſtatt. Wer einen Tanz mit Frau oder Jungfer begann, hatte ihn mit 6 ß frei zu machen; alle anderen Paare tanzten dann unentgeltlich.

Von der Höhe beim Schleuſenhauſe, von den dort ſtehenden Tiſchen und Bänken aus hat man einen entzückenden Überblick über den ſich zwiſchen Büſchen und Bäumen hinſchlängelnden Fluß und die beiden Schleuſen, die er durchrauſcht. Die Gegend iſt ihrer großen Naturſchönheit wegen bekannt; beſonders maleriſch iſt die Lage des alten Schleuſenhauſes[8], und der Blick auf die Alſter namentlich bei Abendbeleuchtung wird gerühmt.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Hgd. Dkſchr. uſw., S. 68 f. — [2] Kämmereiarchiv, II, R 2, F. r. — [3] Archiv d. Wldhſch., III, A 4. — [4] ad 1, S. 117 f., hier teils wörtlich übernommen. — [5] Jahrb. Hbg. Kunſtfreunde 1903, S. 64: Die Mellenburger Schleuſe von Marie Zacharias (m. Abb. d. Diele des Hauſes u. d. Hbg. Wappens a. d. Schleuſe). — [6] Wld.prtk. 1 d. Wldhſch., 1725—1743, S. 107. — [7] Jhrb. Av., 1904, S. 28. — [8] Meyer Sk. uſw., Heft 4, S. 93.

32. Die Mellenburg

Südlich vom Schleuſenhauſe liegt der Reſt eines etwa 2 m hohen Walles, den man wahrſcheinlich im 16. Jahrhundert durchſtochen hat, um von der Südſeite her eine Zufahrt zur Schleuſe zu ſchaffen. Einer Burg wird in dieſer Gegend nirgends Erwähnung getan; an den Ort knüpfen ſich jedoch allerhand Sagen:

Rauhen Rieſen einſt Herberge,
Heimliches Neſt der Zwerge,
Unfindbare Treppenſtiege,
Dunkler Gang mit goldener Wiege,
Ritterburg mit hohen Wällen,
Widerpart den Raubgeſellen,
Ordnungsaufſtieg, Hanſagrüße,
Mondſcheinfiſchzug, zentnerſchwer —
Sagenſucher, willſt du mehr?[1]

Vielleicht ſtellte der Erdwall eine Bauernfeſtung dar, angelegt an der ſchmalſten Stelle der Halbinſel, wo ſich die Alſter oberhalb der Schleuſe ihrem unteren Stromſtrich bis auf etwa 170 m nähert, weshalb die Bewohner der Gegend ſich hier wohl gegen Überfälle von außen abzuſchließen geſucht haben (ſ. Zeichnung, Abb. 114 S. 191).

Nach mündlichen Überlieferungen[2] war der Wall früher länger und verlief niedrig nach beiden Seiten. Nördlich davon iſt viel Boden zum Aufhöhen des Weges und zur Ausfüllung des fortgeſchwemmten Ufers im Zwiſchenſtau weggegraben worden (ſ. S. 194).

Als 1856 das Wohnhaus ſüdlich vom Walle gebaut wurde, hat man die Vertiefung vor dieſem zugeſchüttet, um Gartenland zu gewinnen. In dieſer Gegend fand man damals eine alte Feuerſtelle nebſt Holzkohlenreſten, eingefaßt mit Feldſteinen und darum herumgeſchlagenem Ring kurzer hölzerner Pflöcke (alte Wohnſtätte?).

Weiter nach Süden lag ehemals noch ein niedrigerer Erdwall mit flachem Graben, deren Spuren um 1900 noch kenntlich geweſen ſind.

Über den Zweck dieſer offenbar als Erdfeſtung dienenden ſehr alten Anlagen iſt nichts überliefert.

Von Poppenbüttel her führten ehemals drei Wege nach der Mellenburg und weiter zur Bergſtedter Kirche, zwei längs der Alſterufer, ein dritter auf der Höhe an der Oſtſeite. Die Fußſteige am Fluſſe entlang (ſ. Abb. 34 S. 57) ſind nur noch auf kurzen Strecken erhalten, im übrigen durch nachmals



Abb. 120. Scheune und Schleuſenmeiſterhaus auf Mellenburg von Süden geſehen

Denkmalarchiv
Phot. A. Bruhn 1909

angelegte Ufergärten geſperrt. Auch der Weg auf der Höhe, der früher an maleriſchen bewaldeten Schluchten hinlief, wurde, als dort Gärten mit Landhäuſern entſtanden, oſtwärts weit ins kahle Feld hinausgeſchoben und iſt dadurch, abgeſehen von dem noch beſtehenden alten Stück beim Poppenbütteler Schleuſenſtau, reizlos-geradlinig und nüchtern geworden. Am genußreichſten iſt nach wie vor die Kahnfahrt auf dem Fluſſe von Poppenbüttel bis Mellenburg und darüber hinaus; ſie führt durch die ſchönſten Strecken, welche die Alſter bietet.

Anmerkungen:

[1] Ludwig Frahm im Jhrb. Av., 1926/27, S. 39; ſiehe ferner auch Jhrb. Av., 1928/29, S. 38 u. 39. — [2] Mitgeteilt vom alten Schleuſenmeiſter Timmermann, 1889.

33. Die Poppenbütteler Schiffahrtsſchleuſe

Hierzu die Abbildungen 122—126

Dieſe Anlage beſteht, wie die Mellenburger, aus zwei Schleuſen, der oberen, in Stein gebauten Hauptſchleuſe und der 143 m weiter unterhalb liegenden hölzernen Hilfsſchleuſe, neben der ſich weſtlich die in der Regel geſchloſſene Notſchleuſe befindet. Schwellen und Böden beider Schiffahrtsſchleuſen liegen in faſt gleicher Höhe auf + 10,81 m H. N. und + 11,00 m. Der unteren Schleuſe bediente man ſich nur für die heraufkommenden Schiffe, um ihre Auffahrt gegen den Sturz durch die Hauptſchleuſe zum Stau zu erleichtern. Von beiden Schleuſen hat man reizvolle Blicke auf das Alſtertal (ſ. Abb. 36 S. 61 u. Abb. 37 S. 63).

Die Hauptſchleuſe ſtaut das Waſſer 2,11 m hoch auf + 13,71 m H. N., ſie hat nur einen Fußgängerſteg; die beiden unteren Schleuſen tragen Fahrbrücken, über die ehemals die Poſtſtraße

nach Segeberg und Eutin ging. Bis ins 19. Jahrhundert hinein fuhr man aber im Sommer auch zwiſchen beiden Schleuſen mit Wagen durch die Alſter, deren Bett hier damals ſehr breit und voll Sand war[1] (ſ. nebenſtehende Karte).

Die beiden Schiffahrtsſchleuſen ſind 1528—1529 erbaut; anzunehmen iſt, daß es hier auch ſchon früher eine Schleuſenanlage gegeben hat. Über ältere Erneuerungen der Baulichkeiten iſt nichts bekannt; nach einer wahrſcheinlich aus dem 16. Jahrhundert ſtammenden Angabe[2] ſchrieb Herzog Adolf v. Holſtein an Hamburg, daß die Alſterbrücke in Poppenbüttel — die in der Gegend der unteren Schleuſe gelegen haben wird — weggetrieben ſei und es der Stadt gebühre, ſie wieder zu machen, weshalb er begehre, daß ſolches geſchehe. Eine Erneuerung der Brücke, auf oder bei der ſich ein Schlagbaum befand (ſ. S. 205), erfolgte 1528—1529 im Zuſammenhange mit dem Schleuſenbau.

Eine gründliche Inſtandſetzung der Schleuſenanlage fand 1724 ſtatt; 1751[3] mahnte die Kämmerei, daß es mit dem Bau der Poppenbütteler Schleuſe, ſo E. Hochw. Rat den Bau beliebe, die höchſte Zeit ſei.

Von weiteren, dort jedenfalls ſtattgehabten Schleuſenneubauten im Laufe des 18. Jahrhunderts ſind Nachrichten nicht erhalten. Im Jahre 1810[4] bedurfte die Schleuſenanlage in Poppenbüttel größerer Ausbeſſerungen und wurde 1828 (?) erneuert. Ferner hat man die obere Schleuſe 1836 in Ziegeln gebaut, die aber 1879 nochmals mit beſſerem Mörtel (ſ. S. 193) gemauert werden mußte. Dabei wurden die Granitquader des früheren Bauwerks wieder verwendet einſchließlich eines Steins mit dem Hamburger Wappen, der von einem noch älteren Bau zu ſtammen ſcheint[5]. Solche Wappenſteine haben ſich wahrſcheinlich außer in Mellenburg, wo er noch vorhanden iſt (ſ. S. 194), auch bei den übrigen Alſterſchleuſen befunden; ſie dienten zur Bekanntgabe der hamburgiſchen Stromhoheit.

Die weſtſeitige Felſenböſchung oberhalb der Schleuſe iſt 1865 entſtanden, die ſteinerne Vorſetze an der Oſtſeite 1870 (ſ. Abb. 126 S. 208).

1908 ſchaffte man an der Weſtſeite des Staues bei der oberen Schleuſe hölzerne Rampen und Steganlagen zum Hinüberſchleppen von Ruderbooten (ſ. Abb. 127 S. 209 u. Abb. 128 S. 210).

Die untere Schleuſe, über welche die Fahrbrücke führt, wurde 1828, 1864, 1895 und zuletzt 1925 in Holz erneuert.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Rdm. Stat. Tp., S. 249. — [2] Ak. Kl. IV, Lit. A, Nr. 2a, Vol. 1 a, 4. Faſz. 1 (Hbg. St. Ar.). — [3] Km. Prtk., 1751—1752, S. 11. — [4] Wld. prtk. V d. Wldhſch., 1781—1829, S. 226. — [5] Hgd. Dkſchr. uſw., S. 110.

34. Die Poppenbütteler Notſchleuſe

Hierzu die Abbildungen 124, 125, 126 und Karte II

Die weſtlich neben der untern Poppenbütteler Schleuſe liegende Notſchleuſe war dort urſprünglich nicht vorhanden. An ihrer Stelle mündete der vom Zwiſchenſtau ſüdlich des Schleuſenmeiſterhauſes etwa 80 m nach Weſten ausholende, außer bei der Schiffahrt wohl meiſt trockene Schleuſenumlauf, über den an jener Stelle anfänglich keine Fahrbrücke, ſondern nur ein Fußgängerſteg führte (ſ. nebenſtehende Karte). Für Fuhrwerk beſtand dort eine mit Buſchwerk befeſtigte Durchfahrt, bis angeblich der Beſitzer der Poppenbütteler Pulvermühle für ſeine Wagen eine Fahrbrücke anlegte.

Als die Brücke, an der die Jahreszahl 1710 ſtand, 1742[1] baufällig war, wollte das ſie unterhaltende Domkapitel den Umlauf zuſchütten, wodurch die danebenliegende untere Schiffahrtsſchleuſe gefährdet worden wäre.

Wegen dieſer Sache war mit dem Domkapitel ſo viel Disput[2], daß es dem Waldherrn zu weitläufig erſchien, ſolchen in ſeinem Protokoll aufzuführen. Inzwiſchen brach die Brücke 1743 ein. Das

Kapitel hatte danach ſchon fünf Schichten großer Feldſteine legen laſſen und war dabei, die Zudämmung herzuſtellen. Dies hätte der Schleuſenmeiſter wohl mittels Zuſetzung der Schütten der nahen untern Schleuſe hindern können, wenn er nicht (wie der Waldherr meinte) ſo zaghaft geweſen wäre; auf Vorſtellung des Rats ließ das Domkapitel die Arbeit jedoch vorerſt unterbrechen.

Die Streitigkeiten wurden dann durch Beſprechung an Ort und Stelle, wozu die Ratsmitglieder ſich in ihren „ordinären“ Kleidern, ohne „habit“, einfanden, dahin verglichen, daß die Stadt den bewandten Umſtänden nach, und da ſie den Umlauf zur „Konſervation“ der Schleuſe nicht entbehren konnte, ausdrücklich für das eine Mal salve jure 300 Reichstaler zum Neubau der Brücke zahlte, wofür das Kapitel deren Errichtung und Unterhaltung nebſt den zugehörigen Vorſetzen übernahm.

1767[3] verlangte das Domkapitel wieder den gleichen Zuſchuß zur Erneuerung der Brücke, widrigenfalls es drohte, anſtatt deſſen dort einen Damm zu errichten. Der Senat erachtete zwar dieſe Forderung dem Vergleich entgegen, veranlaßte jedoch die Kammer, zur Erhaltung des guten Einvernehmens die verlangten 300 Reichstaler nach Fertigſtellung der Brücke im Jahre 1768 zu zahlen.

Bereits 1784[4] war die Brücke abermals ſehr ſchlecht und bedurfte eines Neubaues. Es kam wiederum zu jahrelangen Verhandlungen mit dem Kapitel; der Rat bot von vornherein die Tragung der halbſchiedlichen Koſten in Höhe von 625 ℔ an. Weil durch den offenen Umlauf ſtets der größte Teil des Oberwaſſers ungenutzt ablief und die Ufer beſchädigte, ſchlug der mit der Begutachtung des Bauvorhabens betraute Direktor und Grenzaufſeher Reinke vor, die Öffnung durch Schütten zu ſchließen und nur das überſchüſſige Waſſer abzulaſſen, wodurch namentlich die Bergfahrt der Schiffe durch die obere Schleuſe ſehr gefördert werden würde. Die Koſten für dieſe Einrichtung von etwa 1000 ℔ hätte die Stadt zu tragen. — Der von der Nützlichkeit dieſer Maßnahme überzeugte Rat



Abb. 121. Scheune und Schleuſenwärterhaus zu Mellenburg, vom Zwiſchenſtau geſehen

Privatbeſitz
Phot. C. Wurm-Reithmayer 1910

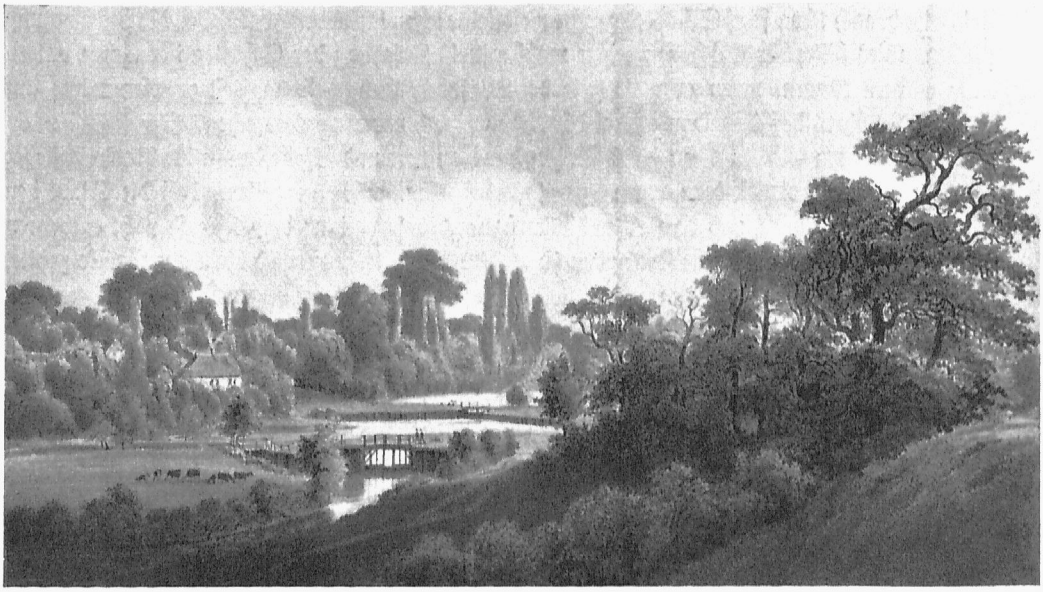


Abb. 122. Blick auf die Poppenbütteler Schleuſe von unterhalb um 1850 Staatsarchiv. Gez. und lithogr. von W. Heuer

warb die genannte Summe bei der Kammer ein, die hiervon aber nichts wiſſen wollte, weil der Bauhofsbaumeiſter Kopp den Vorſchlag Reinkes „disſuadiret“ hätte.

Inzwiſchen ſtürzte die Umlaufbrücke 1787 wieder ein, diesmal allerdings nur zum Teil, und das Domkapitel drohte von neuem ernſtlich, nunmehr den Umlauf zuſchütten zu laſſen.

Erſt auf eindringliche Vorſtellung des Rats ließen die Verordneten der Kämmerei ſich bewegen, die eingeworbenen 1000 ℳ zuzugeſtehen, ſo daß die Brücke nebſt Schüttenanlage noch 1787 fertiggeſtellt werden konnte.

Weiterhin trugen die Stadt und das Domkapitel die Unterhaltungskoſten der Brücke, die gelegentlich den Namen „Bäckerbrücke“ führte, halbſchiedlich, während die darunter befindliche Notſchleuſe von Hamburg allein unterhalten wurde. Im Jahre 1810, nachdem das Domkapitel aufgehört hatte zu beſtehen, nahm der Hausvogt in Pinneberg die Unterhaltungspflicht der Brücke wahr. 1810/1811[5] erfolgte abermals ein Neubau, der 3407 ℳ 8 ß koſtete, die beide Pflichtigen ſich teilten.

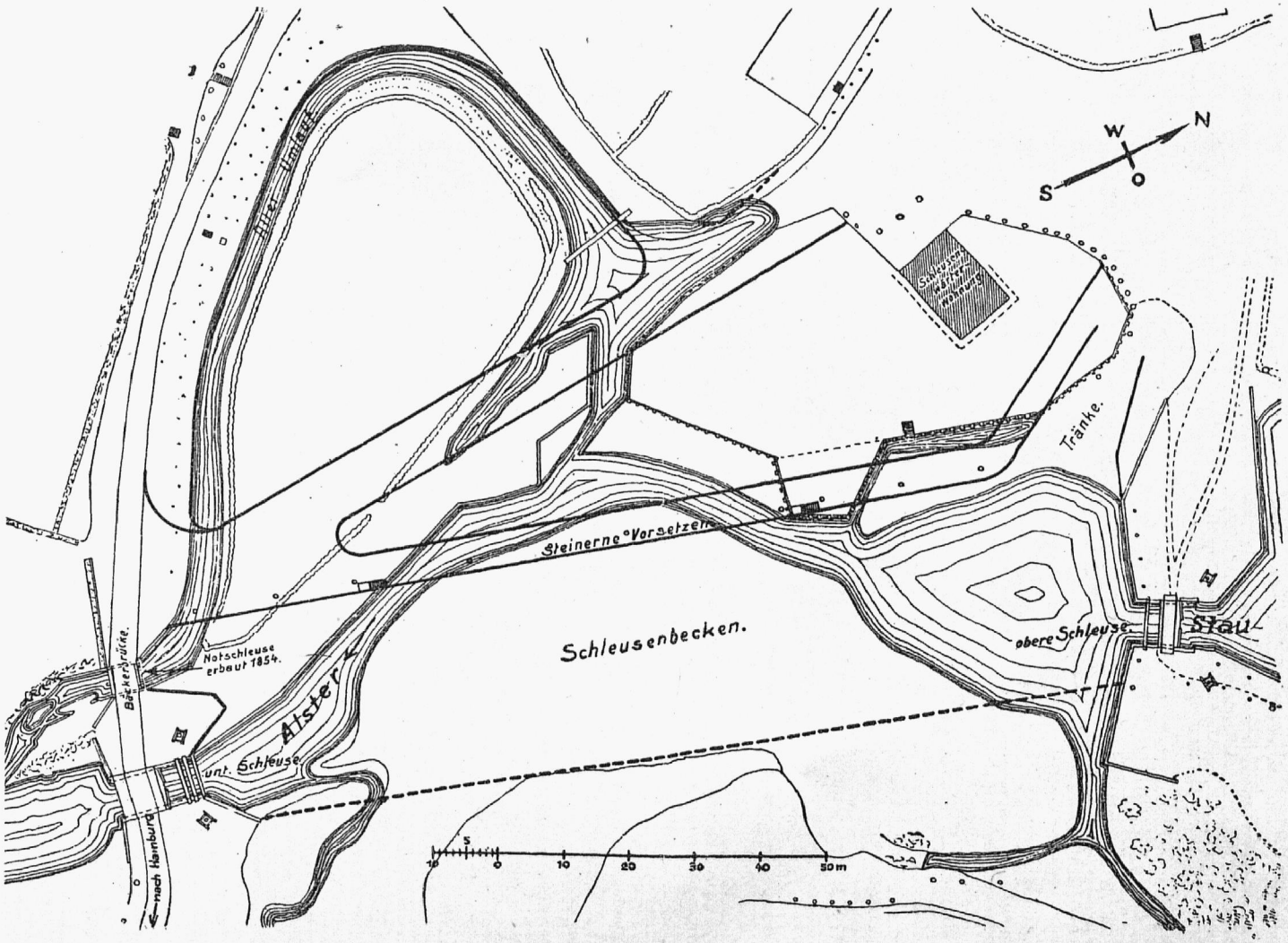
Ebenſo wurde bei einer größeren Ausbeſſerung 1823[6] verfahren. Als aber der Landdroſt in Pinneberg außerdem die Hälfte der Wiederherſtellungskoſten der „Lausbrücke“ verlangte, lehnte der Senat das ab. Hamburg hatte nie etwas zu tun gehabt mit der Inſtandhaltung dieſer Brücke, die oben in Poppenbüttel, weit von der Alſter entfernt, über den Mellingbek führte. Die Brücke hatte ihren auffallenden Namen nach einem etwa um 1910 eingegangenen Wirtshauſe, das als Herberge gedient hatte und im Volksmunde „Laus“ hieß.

Nach einer 1833 erfolgten gründlichen Ausbeſſerung der Umlaufbrücke auf gemeinſame Koſten war gegen Mitte der Fünfziger[7] des 19. Jahrhunderts die Notſchleuſeneinrichtung unter der Umlaufbrücke ganz verfallen, ſo daß wie ehemals bei den Durchſchleuſungen der Schiffe ſtets eine Menge Waſſer ungenutzt verlorenging. Hamburgiſcherſeits wurde deshalb 1854 das noch jetzt beſtehende 5 m breite Schüttenwerk mit einfachen 5 Fuß (1,43 m) hohen Schütten unter der neugebauten Umlaufbrücke für 3500 ℳ hergeſtellt (ſ. Abb. 124 S. 205 u. Abb. 125 S. 207) und in den Jahren 1857—1859[8] damit im Zuſammenhange die Felſenvorſetze an der Weſtſeite des Zwiſchenſtaues (ſ. Abb. 126 S. 208)

Plan der Poppenbütteler Schleusenanlage,

wie sie mit den alten, gegen Westen ausholenden Betten des Umlaufs und der Alster bis zum Jahre 1854 bestanden hat; in dicken Linien eingezeichnet sind die im Zusammenhang mit der Wiederherstellung der Notschleuse hamburgischerseits geschaffenen Verbesserungen: Anlage eines breiten geregelten Schleusenbeckens, begrenzt an der Westseite von einer 130 m langen Vorsetze aus gespaltenen Findlingen, ferner Zuwerfung der unnötig gewordenen alten Wasserläufe westlich davon, Aufhöhung des dort neu geschaffenen Geländes und Durchführung von Wegen daselbst

Nach Zeichnung der Baubehörde



gebaut. Die ſich in dieſen hinein erſtreckende Sandbank wurde zur Zuſchüttung des alten Umlaufbettes und Hinterfüllung der neuen Vorſetze verwendet und ſo der jetzige Zuſtand geſchaffen.

In den Jahren 1883/1884 erfolgte ein völliger Neubau der ganzen unteren Brücken- und Schüttenanlage in Holz, deren geſamte Unterhaltung aber erſt 1903 gegen eine von Preußen gezahlte Ablöſungsſumme von rund 8600 Mark an die Stadt überging, ſo daß ſeitdem beide nebeneinander liegenden Schleuſen nebſt Brücken ausſchließlich hamburgiſcherſeits unterhalten werden.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Ak. Kl. IV, Lit. A, Nr. 2a, Vol. 1b (Hbg. St. Ar.). — [2] Wld.prtk. 2 d. Wldhſch., 1743—1758, S. 10. — [3] Sn.prtk., 1767, S. 992, 1003 u. 1038. — [4] ad 1. — [5] ad 1. — [6] Ak. Kl. IV, Lit. A, Nr. 2a, Vol. 5a (Hbg. St. Ar.). — [7] ad 6, Vol. 25/26. — [8] ad 6, Vol. 28.

35. Das Poppenbütteler Schleuſenmeiſterhaus

Hierzu die Abbildungen 127 S. 209 und 128 S. 210

Aus dem mehrfach erwähnten Abrechnungsbuch über den Bau des Alſter-Trave-Kanals geht hervor, daß das erſte Poppenbütteler Schleuſenhaus 1529 hamburgiſcherſeits errichtet worden iſt. Der Grund und Boden dazu war Eigentum der Stadt, und das Schleuſenhaus unterſtand der hamburgiſchen Gerichtsbarkeit; der Schleuſenmeiſter mußte auch hamburgiſcher Bürger ſein und daher, wenn er Holſteiner war, aus dem dortigen Heimatverband entlaſſen werden[1]. Die Söhne ſolcher Schleuſenmeiſter waren dem hamburgiſchen Militärnexus (Militärverband) unterworfen.

Obgleich das Grundſtück mit dem Schleuſenhaus in Poppenbüttel auch däniſcherſeits als hamburgiſche Enklave im holſteiniſchen Gebiet erachtet wurde, kam es doch vor, daß die Landdroſtei Pinneberg in Polizeiſachen den Schleuſenmeiſter gelegentlich vorlud. Dies erfolgte ſogar in Geſchehniſſen, die auf der Alſter vorgefallen waren (ſ. Abſchn. 46), weil das hamburgiſche Gerichtsbarkeitsverhältnis über die Alſter, die Schleuſen und die Schleuſenmeiſter holſteiniſcher- bzw. däniſcherſeits nicht immer genügend anerkannt wurde. Der Schleuſenmeiſter hatte daher Anweiſung, ſolchen Aufforderungen nicht ohne weiteres Folge zu leiſten.

Die meiſten Weitläufigkeiten erwuchſen jedoch aus den Übergriffen des Domkapitels. Weil ihm die gutsherrliche Gerichtsbarkeit über Poppenbüttel zuſtand, legte es ſich auch eine Hoheit über das hamburgiſche Schleuſenhaus bei, woraus zwiſchen dem Hamburger Rat und dem Kapitel langjährige Streitigkeiten entſtanden, die auch der Anlaß zur Erhaltung von einigen Nachrichten über das Schleuſenhaus wurden.

Für die mit dem Schleuſenmeiſteramt in Poppenbüttel ſchon frühzeitig verknüpfte Krugfreiheit ließ ſich das Domkapitel von dem jeweiligen Inhaber ſeit dem Beginne des 18. Jahrhunderts jährlich auf Martini 3 Reichstaler zahlen[2] unter der Begründung, daß in ſeiner Krugwirtſchaft auch die Untertanen des Kapitels verkehrten. Als letzteres dann 1742[3] von dem Schleuſenmeiſter verlangte, daß er für die Krugfreiheit ſtatt der bisherigen 3 nunmehr 6 Reichstaler zahlen ſollte, kündigte dieſer 1743 die Krugfreiheit für die Eingeſeſſenen des Kapitels[4] und ſchenkte nur den Leuten des Bauhofes und den Schiffern aus.

Ein 1760 ſeitens des Domkapitels an den Schleuſenmeiſter ergangener Befehl[5], nur noch den Alſterſchiffern Getränke zu verabfolgen oder ſeine Schenke ganz zu ſchließen, hatte neue, langjährige Streitigkeiten zur Folge, da der Rat gegen jenen Befehl Einſpruch erhob[6].

Im ganzen iſt aus all dieſen Vorgängen zu erſehen, daß der Hamburger Rat hinſichtlich des Poppenbütteler Schleuſenmeiſterhauſes und ſeiner Bewohner unentwegt an ſeinen Rechten feſthielt.

Der das Grundstück bewohnende Schleusenmeister war frei von jeder persönlichen Steuer in Holstein, zahlte jedoch als hamburgischer Untertan an die Stadt ein Schutzgeld, das er jährlich mit 1 ℔ 8 ß anfänglich an die Kammer, späterhin an die Landprätur entrichtete[7].

Über die Neubauten der älteren Schleusenwärterhäuser in Poppenbüttel sind Nachrichten nicht überliefert. Aus der Eingabe eines Schleusenmeisters von 1742 geht hervor, daß das von ihm bewohnte Schleusenhaus 1643 erbaut war und diese Jahreszahl nebst dem Wappen der Stadt im Fenster der Diele stand. Nach einem Lageplan des Kapitäns J. O. Hasenbanck vom Juni 1742 lag dies Schleusenhaus etwa in der Mitte zwischen beiden Schiffahrtsschleusen an dem damals ungeregelten Strome des Zwischenstaues.

Das jetzige Schleusenhaus in Poppenbüttel ist 1823—1824[8] mit einem Kostenaufwande von 5470 ℔ Crt. weiter nördlich auf einer anderen erhöhten Stelle erbaut, damit es wasserfrei liege. Dies dem Schleusenmeister bis 1924 unentgeltlich als Wohnung[9] überlassene Haus unterlag ursprünglich keiner Besteuerung. Die darauf ruhenden Abgaben wurden von der Finanzdeputation erstattet. Erst seit 1813 und insbesondere in den Kriegsjahren 1848—1851, als es für ein privates Eigentum der Stadt Hamburg im holsteinischen Gebiete angesehen wurde, ist es mit zu den in Holstein ausgeschriebenen Steuern veranlagt[10] und zur Tragung der Einquartierungslasten herangezogen worden.

Zufolge der Landesvermessung in Schleswig-Holstein vom Jahre 1875 ist das Schleusengrundstück ins Flurbuch eingetragen als Eigentum „der freien Reichsstadt Hamburg“[11].

Seit 1924 erhebt die Finanzdeputation Hamburg für dies Grundstück mit Wohnhaus usw. eine Miete, anfänglich von 800 Mark, seit 1926 von 1000 Mark jährlich.



Abb. 123. Die obere Poppenbütteler Schleuse vom Zwischenstau gesehen

Privatbesitz. Phot. G. Koppmann & Co. Juli 1901



Abb. 124. Die untere Poppenbütteler Schleuse (links) und die Notschleuse (rechts) mit Alsterkahn, vom Zwischenstau gesehen

Privatbesitz. Phot. G. Koppmann & Co., Juli 1901

In der Nähe des Schleusenhauses war früher die Zollstelle[12] für Erhebung des dänischen Zolles, der nicht nur ein Einfuhr-, sondern auch ein Ausfuhrzoll gewesen ist. U. a. kosteten alle eingeführten Lebensmittel, aber auch Brennöl, Zoll; für nach Hamburg geschaffte Findlingssteine ward ein Ausfuhrzoll erhoben, der etwa 2 ℔ für ein Raummeter betrug. Dieser Zoll bestand aber erst seit den Dreißigern des 19. Jahrhunderts, als die Chausseebauten begannen und man danach strebte, die Steine dafür im Lande selbst zu behalten. Holz und Torf waren dagegen zollfrei.

Der dänische Zöllner wurde Strandläufer genannt. Da die Zollwache nicht strenge war, fand ein lebhafter Schmuggel statt.

Nahe dem Poppenbütteler Schleusenwärterhaus stand ehemals auch ein Schlagbaum, mit dem es folgende Bewandtnis[13] hatte:

Das Schleusengrundstück zu Poppenbüttel diente der Stadt im 16. und 17. Jahrhundert als einer der Stützpunkte, von denen aus sie die Umgehung ihres Stapelrechts zu verhindern suchte. Alljährlich, wenn die großen Ochsen- und Hopfentransporte bevorstanden und damit gerechnet werden mußte, daß sie unter Vermeidung der Stadt den Übergang über die Elbe bei Zollenspieker zu gewinnen suchen würden, ließ der Rat die Poppenbütteler Schleuse militärisch besetzen und den Schlagbaum vor der Brücke über die untere Schleuse daselbst niederlegen. Das Rechnungsbuch über den Bau des Alster-Trave-Kanals verzeichnet 1528 eine Ausgabe für Aufstellung[14] eines solchen neuen Schlagbaums daselbst; dieser wurde auch als „Hoppenslachboom" bezeichnet, für dessen Wartung der Schleusenmeister neben dem Jahresgehalt von 8 ℔ 8 ß noch eine besondere Vergütung von 2 ℔ 8 ß jährlich erhielt[15]. Die vom Rate nach Poppenbüttel entsandten reitenden Diener hatten die dort anlangenden Transporte aufzuzeichnen, ihnen die Überschreitung der Alster zu verwehren und sie nach Hamburg hinzuleiten. Als gegen Ende des 16. Jahrhunderts zwischen der Stadt und dem Grafen Adolf XIV. von Schauenburg Zwistigkeiten entstanden, wurde der Schlagbaum von den Hummelsbüttelern 1591 zerstört; der Rat ließ ihn aber sogleich wiederherstellen. In den Streit darüber mischte sich auch das

Domkapitel mit der Behauptung, der Schlagbaum ſtehe auf ſeinem Grund und Boden, während hamburgiſcherſeits daran feſtgehalten wurde, die Alſter gehöre dem Rat und ſeien davon gute Siegel und Briefe vorhanden. Erſt nach zwei Jahren wurde der Streitpunkt nebſt einer Reihe anderer Meinungsverſchiedenheiten in dem Vertrage vom 12. Oktober 1593 beigelegt, der u. a. beſtimmte, daß der Schlagbaum zu Poppenbüttel an der Alſter bei des Rats Schleuſenhauſe allda verbleiben ſolle, mit dem Vorbehalt, daß ſolches dem Grafen an Sr. Gräflichen Hoheit und Gerechtigkeit unabbrüchig und unſchädlich ſei und bleibe uſw.[16].

Über die Lage des Schlagbaumes und ſein Eingehen ſind Nachrichten nicht erhalten. Wie oben erwähnt, ſtand das Schleuſenhaus bis 1824 weiter ſüdlich als das jetzige, nahe der oberen Schleuſe auf waſſerfreiem Platz erbaute. Da die Landſtraße ſeit alters her über die untere Schleuſe führt, ſo hat man den hamburgiſchen Schlagbaum dort zu ſuchen.

Der Schleuſenwärter in Poppenbüttel betrieb früher auch die Alſterſchiffahrt und hatte ſelbſt ein Alſterſchiff. Ein Überbleibſel dieſes einſt blühenden Geſchäfts iſt die Bootvermieterei des Inhabers der Stelle auf dem Poppenbütteler Stau.

Bekannt iſt die Bootfahrt auf dieſem ſich von Poppenbüttel bis zur Mellenburg erſtreckenden Alſterſtau. Vor Jahrzehnten ging das Gerücht, daß dieſer Stau die unangenehme Gewohnheit habe, abzulaufen, wenn er mit andern als des Schleuſenwärters Mietbooten befahren werde. Aber von dieſer dereinſtigen Empfindlichkeit des Staues hat man ſeit der Zunahme des Bootverkehrs auf jener ſchönſten Strecke der Ober-Alſter nichts mehr gehört.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Ak. Kl. IV, Lit. A, Nr. 2a, Vol. 20 (Hbg. St. Ar.). Bericht des Dr. Hübbe vom 6. März 1852. — [2] Prtk. d. Domkapitels, 1698—1704, S. 152. — [3] Wld.prtk. 1 d. Wldhſch., 1725—1743, S. 337. — [4] ad 3, S. 348, Sn.prtk., 1743, Fol. 52. — [5] Wld.prtk. 3 d. Wldhſch., 1758—1769, S. 76; Wld.prtk. 4 d. Wldhſch., 1770—1781, S. 128 u. 136. — [6] Sn.prtk., 1760, Fol. 220 b, 235 b, 253 b, 265 b. — [7] Ak. d. Ldſch. Gſt., I, A 23. Prtk. vom 28. Januar 1852. — [8] Ak. Kl. IV, Lit. A, Nr. 2a, Vol. 5a (Hbg. St. Ar.); ferner: Archiv d. Wldhſch., III, A 6. — [9] Wld.prtk. 5 d. Wldhſch., 1781—1829, S. 285. — [10] Ak. Kl. IV, Lit. A, Nr. 2a, Vol. 43 (Hbg. St. Ar.). — [11] Ausführlicher ſ. Hgd. Dkſchr. uſw., S. 118/119 f. — [12] Mündliche Mitteilung des Schleuſenmeiſters Schlau, Dezember 1900. — [13] Hgd. Dkſchr. uſw., S. 54 f. — [14] Rchb. 1526 f. (Lb. St. Ar.), 115. Woche, 4.—11. Oktober 1528: 26 ß vor den flachboom up de ſluſe to Poppenbüttel. — [15] Wld.rchng. v. 1616. — [16] ad 13, wegen des Vertrages von 1593 ſiehe Nordalbing. Studien, III, Nr. 90, S. 284.

36. Die obere (alte) Fuhlsbütteler Schleuſe

Hierzu die Abbildungen 60, 129—131

Die alte hölzerne Fuhlsbütteler Schleuſe lag weſtlich von der Mühle (ſ. Abſchn. 65); ſie war bereits im 15. Jahrhundert als Kaſtenſchleuſe vorhanden und iſt wahrſcheinlich entſtanden gelegentlich der erſten Verſuche, eine Schiffahrtſtraße von der Alſter nach der Trave zu ſchaffen. In den Kämmereirechnungen kommen von 1452 an bis 1500 häufig Ausgaben für die Schleuſe vor. 1463 und 1465[1] wurden umfangreiche Bauten ausgeführt, weil wegen ihrer Anlage im Mühlendamm die Waſſermühle erneuert werden mußte. Auch noch in den folgenden Jahren bis 1500 ſind Ausgaben für Schleuſe und Dammanlage daſelbſt verzeichnet[2]. Weitere Nachrichten in den anſchließenden Jahrzehnten fehlen wegen der unvollſtändigen Erhaltung der Kämmereirechnungen jenes Zeitabſchnittes.

Als im 16. Jahrhundert der Schiffahrtskanal zwiſchen Alſter und Trave vollendet wurde, erfolgte 1527/1528 ein völliger Neubau der Schleuſe, die aber bereits 1529 bei Eröffnung des Verkehrs auf dem Kanal am 11. November weggetrieben ſein[3] ſoll. Erſt 1531[4] finden wir Ausgaben „thom gruntwarke“ vor, und 1532 wurde in Fuhlsbüttel eine neue Schleuſe gebaut. Solcher Neubau in



Abb. 125. Die Notſchleuſe und die untere Poppenbütteler Schleuſe von der Kolkſeite

Privatbeſitz
Phot. G. Koppmann & Co., Juli 1901

Holz muß ſich im Laufe der Jahrhunderte, wenn keine außerordentlichen Beſchädigungen vorkamen, etwa alle 30—40 Jahre wiederholt haben.

1752 wurde die Schleuſe gründlich inſtand geſetzt und die Fahrbrücke erneuert. 1774 baute man das Unterhaupt, 1779 das Oberhaupt der Schleuſe nebſt der Fahrbrücke neu. 1815[5] waren beide Häupter nebſt den Bollwerken ſehr baufällig und wurden 1817/1818 vollſtändig erneuert; der Boden der Kiſte erhielt auf der Pfahlrammung dreizöllige eichene Bohlen, und zum Öffnen der mit neuartigen aufziehbaren Schotten eingerichteten Tore wurden Erdwinden aufgeſtellt.

1833 erfolgte wieder eine größere Inſtandſetzung und ein teilweiſer Umbau der Schleuſe.

Die ſteinernen Vorſetzen am Stau entſtanden 1839, am Schleuſenkolk 1855 (ſ. Abb. 60 S. 90).

Ende der Fünfziger des 19. Jahrhunderts war die Schleuſe wieder erneuerungsbedürftig.

Nach langen Beratungen[6] über den Nutzen der Beibehaltung der Schleuſen der Oberalſter überhaupt, bei denen man ſich aber wegen Erhaltung der Fuhlsbütteler Schleuſe ſowohl für den unentbehrlichen Mühlenbetrieb als auch zur tunlichſt gleichmäßigen Speiſung der Alſterbecken von vornherein einig war, wurde am 30. April 1862 der Neubau der Schleuſe unter Feſthaltung der dort beſtehenden Waſſerabfluß- und Waſſerſtandsverhältniſſe beſchloſſen. Die Koſten betrugen 174000 ℳ.

Die Schleuſe ward dann öſtlich der Mühle neben dem Mühlengerinne in Stein gebaut (ſ. Abb. 129 S. 211). Ihr aus Beton hergeſtellter Boden liegt tiefer als der der alten; die Wände ſind mit Harzer Granit verkleidet, und zur Bequemlichkeit der Schiffahrt erhielt die Schleuſe eine Klappbrücke, während



Abb. 126. Das Schleuſenbecken (der Zwiſchenſtau) mit der Felſenvorſetze in Poppenbüttel von der unteren Schleuſe geſehen; links die Hennebergſche Burgruine, davor das Schleuſenmeiſterhaus, rechts die obere Schleuſe

Privatbeſitz
Phot. G. Koppmann & Co.
Juli 1901

über den Altbau eine weiter ſüdlich gelegene feſte Brücke führte. Bis zur Vollendung des Neubaues blieb die alte hölzerne Schleuſe beſtehen, mit der man auch den Waſſerabfluß regelte. Der Stau wurde nur, ſoweit die Schiffahrt es erheiſchte, notdürftig aufrechterhalten. Zum Herbſt 1864 war die neue Schleuſe fertig und wurde am 8. September von der Baudeputation durchfahren. Dann dämmte man die alte Schleuſe nebſt dem zu ihr gehörigen Alſterarm zu. Auch das ſeit Jahren baufällige Mühlen-Freigerinne wurde im Zuſammenhange mit dem daneben liegenden Schleuſenbau erneuert.

1897, als ſich inzwiſchen der Wagenverkehr in jener Gegend ſehr gehoben hatte und die einſpurige, nebſt den Fußwegen nur 3,6 m breite hölzerne Klappbrücke (ſ. Abb. 130 S. 213) ganz unzureichend geworden war, wurde ſie durch eine feſte, 7,1 m breite, zwei Wagenfahrten enthaltende Holzbrücke erſetzt. Ihre Unterkante liegt etwa 40 cm höher als die der alten Brücke, deren lichte Höhe in der Mitte nur rund + 12,20 m H. N. betrug, während die Schleuſendurchfahrt noch von ſeitlichen Streben beengt war. Die Trägerunterkante der feſten Brücke liegt auf rund + 12,60 m = 1,60 m über dem höchſten Stauwaſſerſtand von + 11,00 m H. N. und läßt die Durchfahrtöffnung auch ſeitlich ganz frei (ſ. Abb. 131 S. 215). Dieſe Brücke iſt inzwiſchen aber für den zunehmenden Verkehr bereits wieder zu ſchmal geworden und ſoll durch eine neuzeitliche Anlage erſetzt werden, die den Abbruch der Fuhlsbütteler Mühle und des alten Schleuſenhauſes erforderlich machen wird.

Unterhalb dieſer Schleuſe hat man im Zuſammenhange mit der Alſter-Kanaliſierung bis Fuhlsbüttel 1914—1916 ein langgeſtrecktes, breites, nach Süden hin durch eine neue Schleuſe abgeſchloſſenes Becken geſchaffen, das den Übergang zum Waſſerſtande der Außen-Alſter (+ 6,60 m H. N.) vermittelt.

Daneben wurde auch ein neues Schleusenwärterhaus errichtet, von dem aus beide Schleusen bedient werden. — Zur Erleichterung des sehr lebhaften Bootverkehrs nach der Ober-Alster, insbesondere auch, um das den Straßenverkehr störende Hinüberrollen der Boote über den Schleusendamm zu vermeiden, wurde 1927 an der Ostseite der jetzigen alten Schleuse ein 20 m langer und 3 m breiter Boottunnel fertiggestellt und am 27. März in Benutzung genommen.

Über den Verkehr in der Fuhlsbütteler Schleuse siehe Abschn. 42.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Kpm. Km. Rch., III, S. 252 u. 410. — [2] Kontributionsregister: Verzeichnis sämtlicher Hebungen und Leistungen in den Wald- und Geestdörfern usw. von 1465—1810 (Hbg. St. Ar.); ferner: ad 1, IV, S. 126, 154, 461. — [3] Lpbg., Dr., Hamburgische Chroniken in niedersächsischer Sprache, Hbg. 1861, S. 286. — [4] ad 1, V, S. 445. — [5] Ak. d. Bdp., Bericht des Ingenieurs Heinrich vom 14. September 1815. — [6] Ak. Kl. IV, Lit. A, Nr. 2a, Vol. 31, Neubau der Fuhlsbütteler Schleuse (Hbg. St. Ar.).

37. Das Krughaus, nachmals Schleusenhaus in Fuhlsbüttel

Hierzu die Abbildungen 133 und 134

Mit dem Schleusenwärterdienst in Fuhlsbüttel scheint die Krugwirtschaft von alters her verknüpft gewesen zu sein. Das Krughaus wird 1633[1] zuerst genannt, als es Ende Oktober jenes Jahres auf öffentlichen Anschlag nebst der Aufsicht auf das Schleusen- und Mühlenwesen in Fuhlsbüttel an Hermann v. Bruel auf ein Jahr für 301 ℔ verheuert wurde.

„Der Wirt v. Bruel sollte" — so heißt es in dem Kammerkontrakt — „mit ‚hogestem' Fleiß auf die Schleuse und Kasten zu Fuhlsbüttel gute Achtung haben, damit von den Steckelfahrern wie bisher



Abb. 127. Das Poppenbütteler Schleusenmeisterhaus nebst Umgebung von der Stauseite

Privatbesitz
Phot. C. Wurm-Reithmayer 1910



Abb. 128. Das Schleuſenmeiſterhaus in Poppenbüttel vom Zwiſchenſtau geſehen; rechts davor neben der Landfeſte der oberen Schleuſe die Vorrichtung zur Beförderung kleiner Boote über den Schleuſendamm nach oberhalb

Privatbeſitz
Phot. W. Fromberg
Frühjahr 1927

kein Schaden geſchehen möge; daferne ſie ſich aber nicht dem Schragen gemäß bezeigten, ſollte er ſolches den Herren und Baubürgern melden. Ferner ſollte er auch fleißige Acht auf den Müller haben, damit die gebührende Matte von einem jeden entrichtet und in die Mattenkiſte geworfen werde. Auch ſollte er mit Fleiß notieren, wieviel Holz und Lohe im Jahr gemahlen wurde, davon die Gelder empfangen und Rechnung tun, ſo oft es von ihm begehrt werde".

Von allen Bieren, die er im Krughauſe zapfen ließ, hatte er die gewöhnliche Akziſe zu entrichten, außerdem monatlich ein Verzeichnis einzuliefern, wieviel Schiffe mit Brenn- und Bauholz durch die Schleuſe gelaſſen wurden.

Nach Alſterüberſchwemmungen hatte er dafür zu ſorgen, daß der Sand nicht von den Wiſchen wieder ins Waſſer geworfen, ſondern auf dem Lande ausgebreitet werde, „weil ſonſt der Schiffahrt großer Schaden entſtehe."

Von jedem Schiffe durfte er nur zwei Kloben Holz fordern, wie von alters her gebräuchlich.

Die notwendige Unterhaltung der Krughauſes beſchaffte das gemeine Gut.

1635 wurde ihm die jährliche Hauer auf 50 Reichstaler geſetzt; wegen ſeiner Dienſte pt. des Schleuſen-, Mühlen- und Schiffahrtweſens hatte der Heuerling wöchentlich 2 Reichstaler aus der Kämmerei zu genießen.

Der Wirt des Krughauſes hatte alſo zugleich die Dienſte eines Schleuſenmeiſters mit zu verſehen, wie es auch fernerhin geblieben iſt, während die Aufſicht über den Mühlenbetrieb nachmals davon getrennt wurde. — 1664 hat man das Krughaus[2] nebſt der alten Schmiede für 130 Reichstaler verheuert, dieſe Summe aber 1666 auf 100 Reichstaler jährlich herabgeſetzt.

Als 1704 das kleine Haus ganz weggeſpült (ſ. Abſchn. 64) und nicht wieder aufgebaut, auch mit der (weſtlichen) Mühle eine Änderung vorgenommen ward, weil das Gebäude durch die Waſſerflut „ganz



Abb. 129. Die Klappbrücke über die obere (alte) Fuhlsbütteler Schleuse vom Mühlenteich gesehen — Privatbesitz Phot. G. Koppmann & Co., Mai 1897

ruiniert" war[3], bekam der Schleusenmeister einige Räume in der Mühle zugewiesen und durfte auch die Krugwirtschaft dort betreiben.

1733[4] schloß die Kammer wegen des Kruges mit dem Fuhlsbütteler Schleusenmeister Franz Schlottmann, dessen Vorgänger in jenem Hause bisher unentgeltlich gewohnt hatten, einen Vertrag, wonach er jährlich 10 ℔ Hauer dafür zu zahlen hatte, die 1743 auf 30 ℔ heraufgesetzt ward.

Mit Beginn des Jahres 1760[5] ging das immer noch im Mühlengebäude mit enthaltene Krughaus an den neuen Schleusenmeister Harm Bargmann über. Die Kammer stellte ihm die Bedingung, daß er seine Schwiegermutter Anna Schlottmann, solange sie lebe, bei sich zu behalten und sich gebührlich gegen sie zu betragen habe, woraufhin die Kammer die Krughauspacht von 30 ℔ unverändert ließ. Frau Schlottmann bemühte ihren Schwiegersohn aber nicht lange; sie starb bereits nach dreiviertel Jahren. Nun erhöhte die Kammer die Miete auf 40 ℔, und nachdem 1764 das westliche Mühlengebäude einschließlich der Wohnungen für den Müller und den Schleusenmeister erneuert worden war, stieg die Hauer 1770[6] auf 50 ℔ jährlich, welcher Satz auch späterhin bestehen blieb.

Gelegentlich dieses Neubaues wird auch das Zimmer für die deputierten Baubürger erwähnt. Als 1811 unter der Fremdherrschaft die meisten der Kammer gehörigen Möbel öffentlich verkauft wurden, gelangten auch diejenigen im „Saal auf der Mühle", wie der Raum damals genannt wurde, zur Versteigerung[7].

1822, als im westlichen Mühlengebäude ein dritter Mahlgang angelegt und die bisherige Schleusenmeisterwohnung daselbst zur Mühle hinzugezogen werden sollte (s. Abschn. 65), baute man für den Schleusenmeister ein besonderes Wohnhaus (s. Abb. 133 S. 219). In dieses neue „Schleusenhaus" wurde, und zwar in den ersten Stock, der 1764 in der Mühle eingerichtete obenerwähnte Saal der Baubürger verlegt. Die Oberflügel eines der Fenster dieser einfach ausgestatteten neuen Stube enthielt vier gemalte kleine Wappenscheiben (s. Abb. 134 S. 221), wahrscheinlich Geschenke der Deputationsmitglieder gelegentlich der am 12. Dezember 1822 erfolgten Einweihung des Hauses[8].

Als 1851 der Vertrag mit Bargmann des Schleuſenhauſes wegen verlängert wurde, blieb das obenerwähnte Zimmer[9] wie vorher zur freieſten Verfügung der Baudeputation. Nachdem es dann behördlicherſeits ſchon lange nicht mehr benutzt worden war, gelangten 1917 die einfachen Möbel ſowie die obengenannten vier kleinen gemalten Scheiben ins Muſeum für hamburgiſche Geſchichte. Die Familie Bargmann iſt noch bis Ende März 1917, alſo über 150 Jahre für die ſeit 1770 unveränderte Pachtſumme von 50 ℔ im Beſitze des Krug- oder Schleuſenhauſes geblieben. Dann übernahm der bei der unteren neuen Fuhlsbütteler Schleuſe eingeſetzte amtliche Schleuſenwärter, für den dort ein Wohnhaus errichtet worden war, auch die Bedienung der älteren oberen Fuhlsbütteler Schleuſe.

Das infolgedeſſen verfügbar gewordene alte Fuhlsbütteler Schleuſenhaus wurde ſeitens der Finanzdeputation vorerſt vermietet, dann 1923 nach gründlicher Inſtandſetzung der Polizeibehörde für ein Bezirksbureau überwieſen; im Erdgeſchoß fand vorübergehend die Nebenſtelle Fuhlsbüttel des Wohlfahrtsamtes Platz.

Lange dürfte das über 100 Jahre alte holzverſchalte Fachwerkhaus dort nicht mehr ſtehen; es wird ſamt der Mühle in abſehbarer Zeit dem ſtändig wachſenden Verkehr weichen müſſen, der Raum erheiſcht für eine neue breite Straße daſelbſt nebſt neuer Brücke über die obere Fuhlsbütteler Schleuſe.

Die in Fuhlsbüttel vordem mit dem Schleuſenmeiſterpoſten verbundene Gaſtwirtſchaft „Zur Schleuſe“ hat ſich während der letzten Jahrzehnte ſo günſtig entwickelt, daß der Sohn des letzten Schleuſenmeiſters dabei ſein gutes Auskommen findet und auf den Betrieb ſeiner Schmiede ebenſo wie auf den weniger einträglichen Schleuſenmeiſterdienſt verzichten konnte.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Km.Kntr.Bch. C, S. 26 b. — [2] ad 1, S. 242. — [3] Km.Kntr.Bch. D, S. 37 (Nachſchrift). — [4] Ak. Kl. IV, Lit. A, Nr. 2a, Vol. 2c (Hbg. St. Ar.); ferner: Km.Kntr.Bch. H, S. 128, K, S. 285. — [5] Desgl. M, S. 19. — [6] Desgl. N, S. 540, Q, S. 252, S, S. 413, Y, S. 325, J J, S. 683/4; ferner: Wld.prtk. Km., Nr. 2 (1789—1802), S. 154. — [7] Laut dem im Auguſt 1811 aufgenommenen Inventarium enthielt das Zimmer 12 Stühle aus Ipernholz, 4 gemalte Tiſche aus Tannenholz, 1 Spiegel und 2 Eckſchränke; 3 Tiſche waren außerdem im Luſthaus erwähnt. — [8] Vgl. Km.Kntr.Bch. L L, S. 113, Kontrakt mit Müller Helmke vom 17. März 1823 nebſt Grundriß vom 18. Januar 1823; ferner: R R, S. 630, Kontrakt vom Jahre 1835. M. V. Hbg. G., IV, Jahrg. 1889, S. 397 f. Dr. J. F. Voigt: Kl. Beiträge zur Geſchichte der Glasmalerei, I aus Hamburgs Umgegend. — [9] Die Möbel der Bdp. beſtanden 1851 aus folgenden Stücken: 1 großer zuckerkiſtener Tiſch aus vier Abteilungen, 12 buchene Stühle, 1 Spiegel, 3 Fach weiße Gardinen (ſchlecht).

38. Schiffahrtsbetrieb auf der oberen Alſter, der Leinpfad

Hierzu die Abbildungen 134, 135 und 138

Die obere Alſter durchfließt teils einſame Gegenden; Eiſenbahnen führen dort nicht in die Nähe ihrer Ufer. Walddörferbahn und Alſtertalbahn endigen weiter abwärts bei Wohldorf bzw. Poppenbüttel. Der Fluß iſt jedoch ſchon von Heidkrug an, allerdings auf ſehr zeitraubende Art, ſchiffbar, ſo daß der Fußwanderer viel ſchneller fortkommt als der Alſterſchiffer oder Bootfahrer auf den vielen, mit den Jahren weiter ausbuchtenden Windungen des Flußlaufes. Die Schiffahrt hat deshalb auch ſtets nur dem Güterverkehr, nie der Beförderung von Reiſenden gedient. Der Betrieb auf der oberen Alſter, ſelbſt als im 16. Jahrhundert noch der Alſter-Trave-Kanal, „die Waſſergraft“ oder der „Neue Graben“, befahren wurde, hat keinesfalls jemals die Bedeutung des Stecknitz-Kanals erlangt, auf dem Lübeck das Lüneburger Salz nach den Geſtaden der Oſtſee ſchaffte.

Wenn Hamburg trotzdem, als die erwähnte Waſſerverbindung mit Lübeck ſich auf die Dauer unhaltbar erwieſen hatte, auf die Schiffahrt von Stegen bzw. Heidkrug bis zur Stadt nicht verzichtet, ſondern darauf Jahrhunderte hindurch viele Sorgfalt und große Koſten verwandt hat, ſo erklärt ſich

das daraus, daß bei der früher sehr schlechten Beschaffenheit der Landstraßen selbst eine mit allerhand Beschwerlichkeiten und manchen Zeitverlusten verbundene Wasserstraße als vorteilhaft erscheinen mußte. Da bis nach dem großen Brande von 1842 keine schiffbare Verbindung mit der Elbe bestand, hatte diese Alsterschiffahrt für den der Alster benachbarten Teil der Stadt immerhin große Bedeutung. Die Gegend der oberen Alster war auf langen Strecken einst nicht nur an Wald, sondern auch an Findlingen aus den Eiszeiten reich; sie lieferte Bauholz und Steine für Hausbauten und Vorsetzen, Rammpfähle für Gründungen und eichenes Krummholz zu Schiffsbauten; auch weite Torfmoore gab es in der Nachbarschaft des Flusses. Deshalb war man schon früh bestrebt, den Fluß schiffbar zu machen, und es hat während mehrerer Jahrhunderte die Stadt ihren Feuerungsbedarf im wesentlichen von der Alster her bezogen.

Die mittels Stauschleusen von Fuhlsbüttel bis oberhalb Heidkrug schiffbare Strecke der Alster mißt infolge der vielen Krümmungen etwa 24 km, während die unmittelbare Entfernung zwischen Heidkrug und Fuhlsbüttel auf der Landstraße nur etwa 17 km beträgt.

Von Fuhlsbüttel bis zur Winterhuder Brücke war der natürliche Flußlauf ehemals $7^1/_2$ km lang. Von da bis zur Mündung sind noch rund 6 km zurückzulegen, so daß die schiffbare Strecke der Alster vor der letzten Kanalisierung von der Elbe aufwärts etwa $37^1/_2$ km lang war.

Die Tiefe des Stromes ist verschieden; in trockenen Jahreszeiten wird sie so gering, daß man an manchen Stellen durchwaten kann; erst die Stauung mittels Schleusen erzeugt die für die jetzt nicht mehr bestehende Lastschiffahrt erforderliche Tiefe.

Befahren wurde der Fluß mit flachbodigen Kähnen, sogenannten Steckelschiffen oder Alsterböcken. Das Flößen von Langholz war verboten, weil dadurch leichter als mit Schiffen Beschädigungen der Ufer



Abb. 130. Die Klappbrücke über die alte Fuhlsbütteler Schleuse von Osten gesehen

Privatbesitz
Phot. G. Koppmann & Co., Mai 1897

wie der Bauwerke verurſacht wurden. Von dem Verbote wurde auch nicht abgegangen, als die Holzhändler 1655 deſſen Aufhebung beantragten und nicht nur für allen entſtehenden Schaden aufkommen wollten, ſondern ſich auch bereit erklärten, alsdann 400 Reichstaler an die neue Kirche (St. Michaelis) ſowie 100 Reichstaler an das Waiſenhaus zu zahlen[1]. Erſt viel ſpäter, als es kaum noch große Baumſtämme in Umgebung der oberen Alſter gab, kamen gelegentlich kleine Flöße vor, die man unbeachtet paſſieren ließ.

Für die Alſterſchiffahrt hatte hinſichtlich der Güterbeförderung nur die Talfahrt eigentliche Bedeutung; ſie dauerte im Sommer (von Oſtern bis Michaelis) zwei Tage, im Winter deren drei; im erſteren Falle wurde in Poppenbüttel, im letzteren in Duvenſtedt und Fuhlsbüttel übernachtet.

Die Fortbewegung der Schiffe geſchah, ſoweit möglich, mit dem Strome, wobei ein Schiffer vorn und einer hinten das Schiff mittels Staken im Stromſtrich hielt. Wenn der Strom nicht genügte, wurden die Kähne von zwei Mann mittels der Staken fortgeſchoben. Die Geſchwindigkeit der Schiffe war in der Minute durchſchnittlich 120 Fuß = 34,4 m. Segeln konnten die Alſterböcke nicht, da die meiſt ſehr gekrümmte obere Alſter vielfach von hohen waldigen Ufern umſchloſſen iſt. Die Schiffe hatten daher weder Maſten noch Segel, führten aber auch keine Flaggen. Der Buchten und Untiefen wegen war die Alſterſchiffahrt ſtreckenweiſe recht beſchwerlich.

Die Schiffe mußten flottenweiſe fahren und das Stauwaſſer[2] gemeinſam benutzen; in der erſten Hälfte des 19. Jahrhunderts fuhren noch 8—15 Schiffe, vordem bis 22 Schiffe auf einmal. Bei einer ſo großen Zahl herunterfahrender Schiffe mußten die Schleuſentore zu früh gegen den Strom aufgewunden werden, damit die letzten Schiffe nicht auf Sandbänken im Stau oder unterhalb der Schleuſenkolke feſtgerieten. Bei einer kleineren Anzahl Schiffe konnte das Waſſer mehr verlaufen, ehe man die Tore aufmachte, die auch durch das Öffnen gegen den ſtarken Strom litten. Zu kleine Flotten aber entzogen der Schiffahrt das Waſſer, und Tore wie Schütten wurden unnötig abgenutzt.

Da die Schleuſen der oberen Alſter keine Kaſtenſchleuſen, ſondern einfache Stauſchleuſen ſind, ſo entſteht beim Durchgange der Flotte bzw. eines einzelnen Schiffes bei jeder Schleuſe eine Überſtauung, während das Alſterbett oberhalb faſt ganz geleert wird.

Abends vor der Abfahrt der Schiffe vom Heidkrug wurde der bis zu den Fünfzigern des 19. Jahrhunderts erhaltene Stau bei Stegen geöffnet, um die Heidkruger Schleuſe, wenn dort das Waſſer nicht bereits etwa 1/2 Fuß (14 cm) hoch über die Schütten lief, reichlich mit Waſſer zu verſehen. In der Frühe fuhren dann die beladenen Schiffe ab; es mußte jedoch in trockener Jahreszeit, namentlich, wenn die auffahrenden Schiffe den Vorrat verbraucht hatten, Waſſer vom Itzſtedter See (ſ. S. 100) geholt werden; dann vergingen wohl 2—3 Tage, ehe die Schiffe wegkommen konnten.

Vor der Abfahrt blieben die Schiffe ſo lange oberhalb der Heidkruger Schleuſe, bis das Waſſer durch die geöffneten Schütten in etwa 1 1/4 Stunden ungefähr auf halbe Höhe des Staues geſunken war; dann wurden die Torflügel aufgewunden und mit dem Strome die Schiffe durchgelaſſen, die nun auf der Flutwelle weitertrieben. Die Schleuſe blieb ſo lange offen, bis die Kähne vor der nächſt unterhalb gelegenen angelangt waren; dann wurde ſie geſchloſſen, um aufs neue Waſſer zu ſammeln, vorausgeſetzt, daß die untere Strecke ausreichend gefüllt war. Dies Verfahren wiederholte ſich in gleicher Weiſe bei allen nachfolgenden Schleuſen bis Fuhlsbüttel.

Bei den Schleuſen, deren Tore von Wohldorf abwärts zwei Reihen Schütten übereinander haben, windet man zuerſt die oberen Schütten heraus; erſt nachdem der Strom eine halbe Stunde gelaufen iſt, folgen auch die unteren Schütten, worauf nach kurzer Zeit die Torflügel mit den Erdwinden geöffnet werden und die beladenen Schiffe hindurchfahren.

Die leeren Schiffe, welche unterhalb der Schleuſe warteten, benutzten das Aufſtehen der Tore, um auf die obere Strecke zu gelangen, auf der ſie nach Schließung der Schleuſe ihre Weiterfahrt

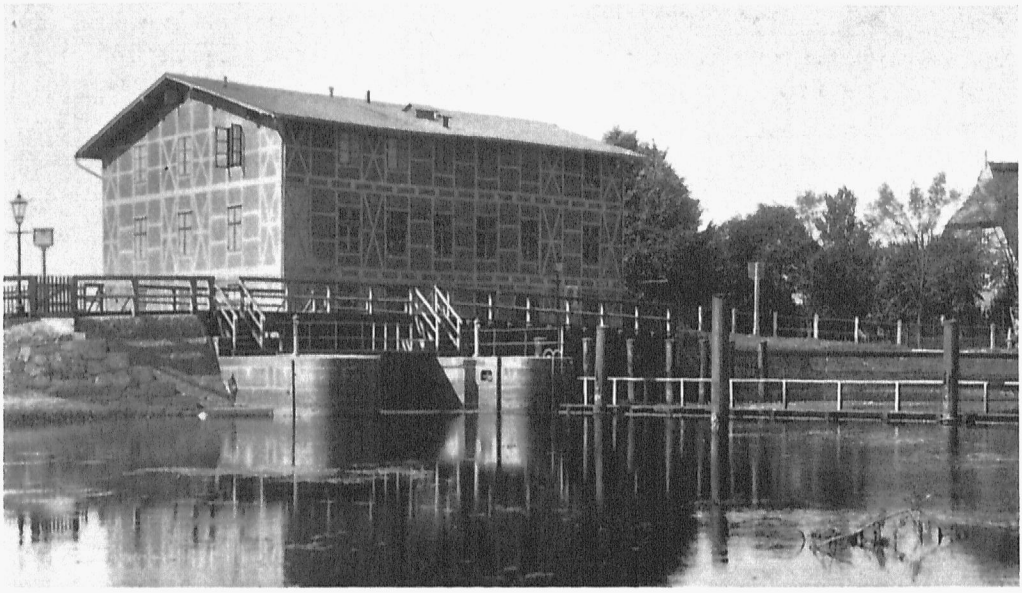


Abb. 131. Die nach Forträumung der Klappvorrichtung höher gelegte Brücke über die obere Fuhlsbütteler Schleuse nebst dem Mühlengebäude vom Teich (Stau) aus gesehen

Privatbesitz. Phot. G. Koppmann & Co. Juli 1901

fortsetzten; dabei mußte das Wasser so hoch gestaut sein, daß die Fahrzeuge den Drempel (=Grundschwelle) der oberhalb liegenden Schleuse passieren konnten.

Wenn die Schiffe von Heidkrug zu Tal gefahren waren, wurden zur Verstärkung[3] der Strömung in Sandfeld zwei oder drei Schütten gezogen, nach Eintreffen der Flotte dort alle übrigen Schütten herausgewunden und die Schiffe durch die Schleuse gelassen, desgleichen in Rade und Wulksfelde. Hier wurden die Schütten eingesetzt, nachdem die Schiffe den halben Weg nach Wohldorf zurückgelegt hatten. Bei Eintreffen des Vorwassers in Wohldorf zog man dort die oberen Schütten; nach Ankunft der Schiffe im Sommer, wenn sie weiter abwärts wollten, wurden alle Schütten herausgewunden, im Winter dagegen wieder zugesetzt. Es dauerte im Sommer aber in der Regel zwei Stunden, ehe das Wasser genügend abgelaufen war.

Nach Abfahrt der vollen und Auffahrt der leeren Schiffe wurde in der Regel gleich wieder zugesetzt; jedoch mußte im Sommer bei knappem Wasser nochmals wieder nachgewunden werden, damit die Schiffe auch weiterhin genügende Wassertiefe behielten. Das Vorwasser von Wohldorf traf ungefähr $1\,^1/_2$ Stunden früher als die Schiffe auf Mellenburg ein, worauf dort die Oberschütten gezogen wurden, damit das Wasser nicht die Alte Mühle staute.

Die Wasserräder der Mühlen an allen in die Alster fließenden Bächen waren in ihrer Höhe so angeordnet, daß sie bei gewöhnlichem Alsterstande, d. h. wenn das Wasser nur wenig oder gar nicht über die Schütten strömte, frei mahlten. Lief das Wasser der Alster aber 30—40 cm hoch über die Schütten, so arbeiteten die Mühlenräder ebenso tief im Stauwasser und mußten, wenn sie nicht reichlich Oberwasser hatten, stillstehen, was an Tagen, wenn die Schiffe zu Tal fuhren, in der Regel während einiger Stunden nötig wurde.

Wenn schwer beladene Schiffe bei der ziemlich niedrig gebauten Rodenbeker Brücke festgerieten, mußte auch Wasser von Wohldorf nachgeschickt und bei Mellenburg mußten die Schütten zugesetzt werden; hatten die Schiffe die genannte Brücke durchfahren, so wurden alle Grundschütten in Mellenburg gezogen, was ein von Rodenbek nach Mellenburg vorausgeschickter Schiffer besorgte, damit die

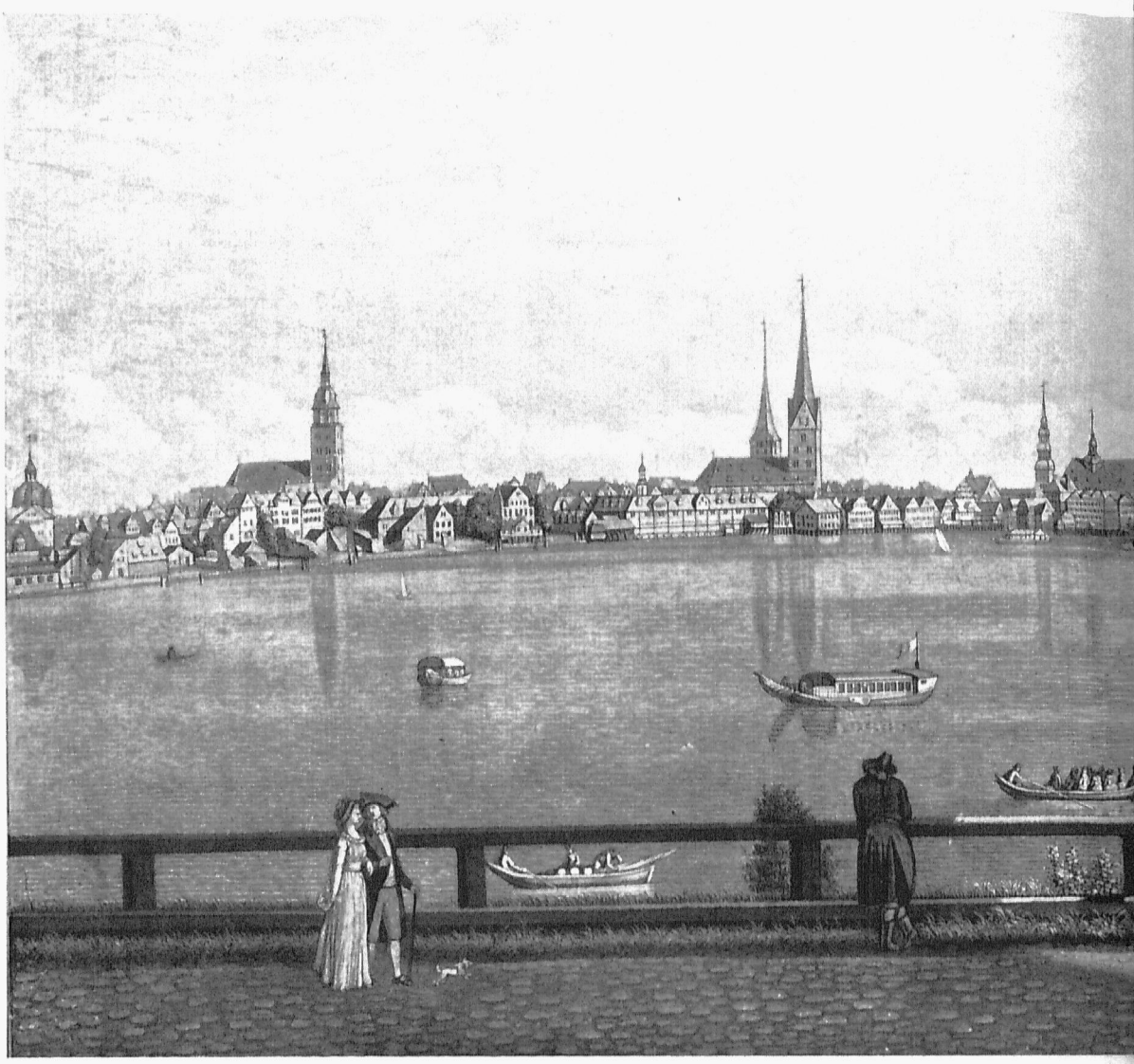
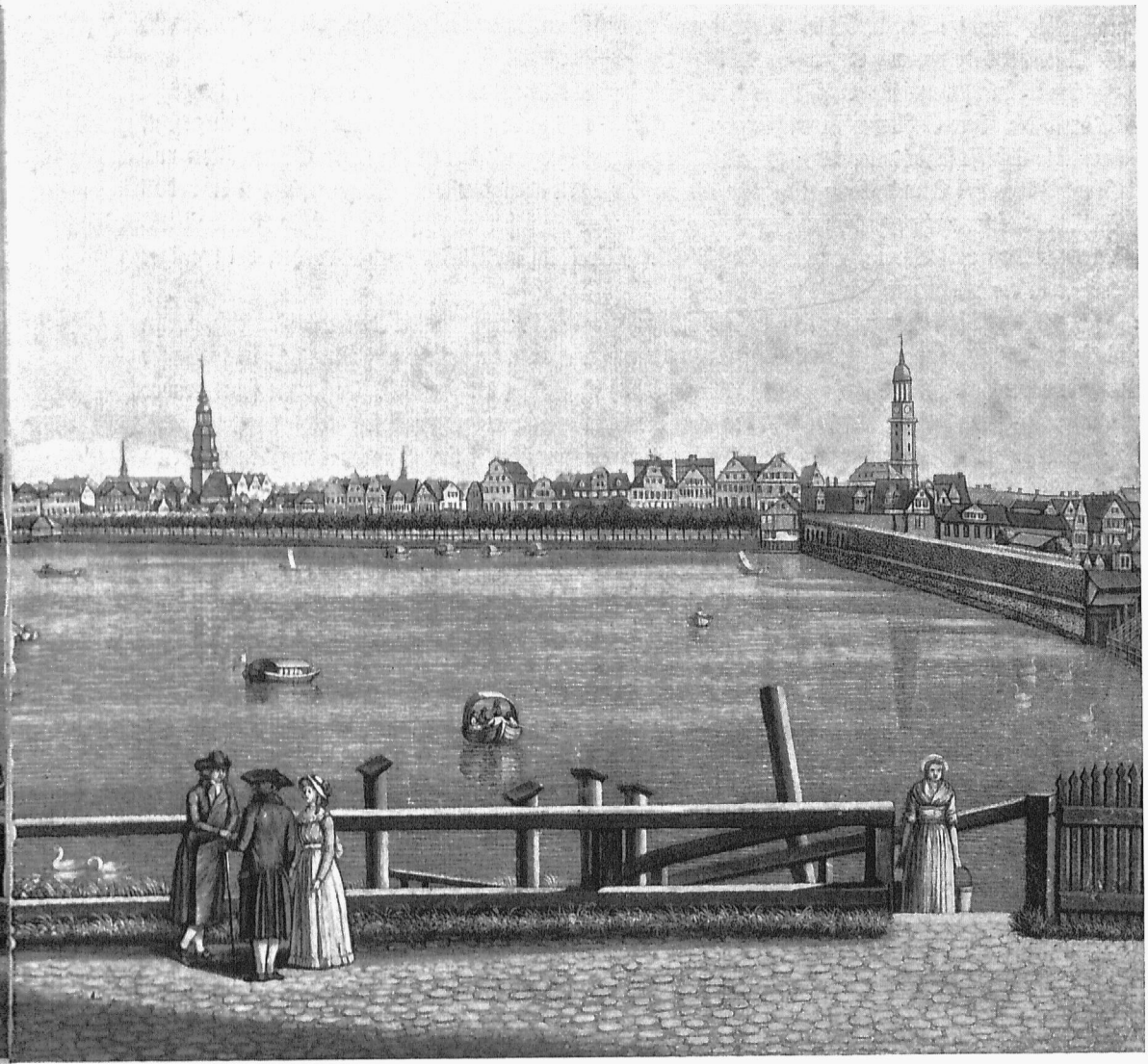


Abb. 132 (zu Abſchn. 72). Hamburg nebſt der Binnen-Alſter und dem Jungfernſtieg 1796 vom Lombardswall geſehen

Schiffe bei ihrer Ankunft gleich in das Schleuſenbecken hineinfahren konnten. — Der Mellenburger Stau iſt der längſte und bildet den Hauptbehälter für das nötige Waſſer zur weiteren Fahrt der Schiffe, die im Schleuſenbecken etwa eine Stunde liegen bleiben.

Bei Beginn der Weiterfahrt im Winter ging ein Schiffer voraus nach Poppenbüttel, um daſelbſt die oberen Schütten zu ziehen, im Sommer jedoch nicht, weil dann die Schiffer auf dem Poppenbütteler Stau übernachteten.

Nach der Abfahrt von Mellenburg, ſobald die Schiffe über den Herd (eine Untiefe unterhalb des unteren Schleuſenkolks) waren, wurden im Sommer in Mellenburg die Schütten wieder zugeſetzt und abends 11 Uhr das übrige Waſſer nachgeſchickt. — Die Schiffe trafen im Sommer in Poppenbüttel in der Regel abends 8 bis $8^1/_2$ Uhr ein.



Denkmalarchiv. Nach Kupferstich, gezeichnet von J. W. Skerl, in Aqualinte gemalt von C. G. Morasch, 1796

Am Tage, wenn die Schiffe herunterkamen, ließ man das Wasser hier so hoch anwachsen, daß es 2 Fuß (0,57 m) hoch über die Schütten stürzte. Diese wurden nachts zwischen ein und zwei Uhr gezogen, und nach Verlauf von drei bis vier Stunden, wenn sich das Wasser so weit verlaufen hatte, daß die Schleusendurchfahrt genügend frei war, wurden die Schiffe durchgelassen.

Bei der Talfahrt kam die untere Schleuse in Poppenbüttel in der Regel nicht in Benutzung. Ereignete es sich jedoch, daß beladene Schiffe hier nicht früh genug unter der Fahrbrücke hindurchkommen konnten, so wurden auch die Schütten der unteren Schleuse eingesetzt, um nochmals Wasser zu sammeln; sonst blieben die Tore dort auf, bis die Schiffe in Fuhlsbüttel eintrafen.

Durch die beschriebene Schiffahrt verlor das obere Alstertal vorübergehend sein schönes Aussehen[4]; denn wenn eine Flotte stromab geglitten war, so blieb das seichte Flußbett stundenlang fast wasserleer

und zeigte ſumpfige Tiefen, bis die Alſter dann durch friſchen Zufluß allmählich wieder anſchwoll und die Wieſengründe von neuem umfaßte.

Im Winter, wenn die Schiffe nachts in Fuhlsbüttel blieben, wurden in Poppenbüttel, nachdem ſie durch die obere Schleuſe hindurch waren, 1/4 bis 1/2 Stunde lang die Schütten wieder eingeſetzt, damit die Schiffe ſicher unter der Fahrbrücke durchkamen. Hierauf wurden ſämtliche Oberſchütten und Grundſchütten 1/4 Stunde lang wieder gezogen und nachts, ähnlich wie im Sommer, um 2 Uhr das ſämtliche Waſſer nachgeſchickt, welches man dann für die Talfahrt im Streek unterhalb Fuhlsbüttels brauchte. Das erſte Vorwaſſer kam in Fuhlsbüttel bei reichlichem Vorrat abends vorher, bei weniger Waſſer in der Nacht zwiſchen 12 und 1 Uhr an.

Nach der Verordnung von 1815 (ſ. S. 176) hatte der dortige Müller den Mühlenteich, wenn hier eine Flotte von wenigſtens 15 Schiffen zuſammen war, ſo weit gefüllt zu halten, daß das Waſſer mit der Oberkante der Schleuſentore (+ 11 m H. N.) in gleicher Höhe ſtand. Er konnte ſeine Räder ſo lange in Gang halten, als das Waſſer über die Schleuſentüren hinweglief.

Sobald die Schiffe auf dem Stau angelangt waren, wurde mit drei Gängen gemahlen und eine Freiſchütte gezogen. Waren nach Verlauf von etwa einer Stunde die Schiffe durchgeſchleuſt, ſo wurden ſämtliche Freiſchütten und die Schütten in den Schleuſentoren geöffnet; dabei mußten die Mahlgänge wegen des Stauwaſſers im Kolk ſtillſtehen. Das Waſſernachſchicken dauerte etwa zwei Stunden. Bei wenig Waſſer fuhren die Schiffe ſchon vor Ablauf von einer Stunde zu Tal, und man ſchloß die Schütten; gerieten die Schiffe aber an ſeichten Stellen im Streek feſt, ſo mußte nochmals nachgewunden werden.

Dieſe Vorſchriften wurden ſo lange befolgt, bis 1864 die neue Schleuſe fertig war.

Die Verordnung von 1897 ſetzte ebenfalls feſt, daß bei der Herunterfahrt der Schiffe der Stau tunlichſt bis zur vollen Höhe von + 11 m zu halten und daraus nebſt dem noch von oben erfolgenden Zufluſſe das Waſſer für die Weiterbeförderung der Schiffe abzugeben war. Vor der Durchſchleuſung der niederwärts fahrenden Schiffe mußte ſo viel Waſſer durch das Freigerinne gelaſſen werden, daß die Schiffe die Barre unterhalb der Schleuſe paſſieren konnten. Nach dem Durchſchleuſen ſollte noch 1 1/2 Stunden Waſſer durch drei Freiſchütten nachgeſchickt werden, aber immer nur ſo viel, als zum Fortkommen der Schiffe gebraucht wurde.

Wegen der meiſt knappen Waſſerverhältniſſe in der Alſter mußten die Tage der Talfahrt von den Schiffern ſtets vorher genau vereinbart werden; wurden Abänderungen nötig, ſo fiel die Fahrt ganz aus.

Bei Waſſermangel kam es leicht vor, daß an einzelnen Schleuſen tagelang gewartet werden mußte, ehe wieder ein ausreichender Waſſervorrat geſammelt war. Bei hohem Waſſerſtande dagegen, wenn die Ufer überſchwemmt waren, liefen unachtſame Schiffer Gefahr, aus dem Strome zu geraten. So erging es den Ruſſen, die 1813 die etwa 9 ha große Eckerkoppel bei der Wohldorfer Mühle abholzten, um die Eichenſtämme für Paliſaden in Hamburg zu verwenden. Die Flöße gerieten bald an den Ufern feſt und blieben auf dem Strande liegen, bis die Bauern die Stämme wegholten[5]. In den Vierzigern des 19. Jahrhunderts ſtrandeten drei mit Ziegeln aus Nahe für die Petrikirche in Hamburg beladene Schiffe vor der Mellenburger Schleuſe, als dieſe offen war; die Schiffe zerbrachen, und die Ziegel mußten abgefahren werden.

Die Bergfahrt[6] der Schiffe gegen den Strom war ſchwierig; ſie dauerte im günſtigſten Falle etwa eine Woche, im ungünſtigſten vier Wochen, durchſchnittlich 12 Tage[7]. Für die Tal- und Bergfahrt zuſammen rechnete man in der Regel 14 Tage.

Die Schiffe machten auf dieſe Weiſe gewöhnlich im Jahre 14 Reiſen, weniger oder mehr, je nachdem der Winter lang oder kurz war.



Abb. 133. Das Krughaus oder Schleusenhaus am Ratsmühlendamm neben der Fuhlsbütteler Mühle — Privatbesitz. Phot. R. Henschler, August 1909

Um ein großes Schiff von Hamburg mit Haken und Stangen (Treudelstaken) bis Eppendorf fortzuschieben, wo das Alsterbett gangbare Ufer besaß, waren vier Mann nötig.

Von hier an aufwärts wurden die Schiffe durch den Streek bis Fuhlsbüttel und weiter bis Poppenbüttel meist von Frauen gezogen, wobei die Männer, die das Schiff während der Fahrt regierten, mit ihren Staken nachhalfen; bei hinreichendem Wasser, wenn in Fuhlsbüttel an der alten Wassermühle alle fünf Räder gingen (bis 1820), geschah das in einem Zuge.

Nach der Verordnung von 1815 hatten aufwärts fahrende Schiffer jedoch in der Regel nur auf das Wasser von drei Mahlgängen der Fuhlsbütteler Mühle Anspruch und mußten sich mit ihrer Rückladung danach richten. Es stand dem Müller frei, am Tage des Durchlasses der aufwärts fahrenden Schiffe zu mahlen; er hatte aber, wenn kein voller Stau vorhanden war, während der folgenden Nacht damit innezuhalten, bis die Schiffe am andern Morgen vom Teiche talauf gefahren waren.

Die Verordnung von 1866 gewährte den aufwärts fahrenden Flotten nur so viel Wasser, als die Mühle mit ihren beiden Kreiselrädern bei voller Stauhöhe liefern konnte. Bei nicht voller Stauhöhe oder wenn nur ein Kreiselrad in Tätigkeit war oder falls die Mühle ganz still lag, wurde das fehlende oder das ganze Wasser, welches die Mühle sonst lieferte, durch Ziehen der Freischütten ersetzt.

Da die Bergfahrt schwierig war, so ging sie meist ohne Fracht vor sich, d. h. die Schiffe waren in der Regel leer und wurden dann von drei bis vier Frauen gezogen mittels langen Seils, das an der Spitze eines niedrigen Schiffsmastes befestigt war. Ihr Arbeitslohn dafür belief sich um die Mitte des 19. Jahrhunderts auf je 12 ß; sie brauchten dabei neun bis zehn Stunden bis Poppenbüttel. Die Geschwindigkeit war höchstens $1\frac{1}{2}$ km in der Stunde. Beladene Schiffe mußten von Pferden gezogen werden.

In trockneren Zeiten kamen die Schiffe über die Furt bei der Eppendorfer Mühle nicht hinweg und mußten dort so lange warten, bis oberhalb der Poppenbütteler Schleuse sich so viel Wasser gesammelt hatte, daß man von da eine hinreichende Menge hinunterschicken konnte, um den Schiffen zu ermöglichen, die Furten oberhalb Eppendorfs und beim Alsterkrug zu überwinden. Für leere Schiffe gab der Müller in Fuhlsbüttel kein Wasser her, wenn es ihm selbst daran mangelte, um seine Mühle in Gang zu halten.

Als um 1860 die Eppendorfer Mühle eingegangen war, wurde in solchen Fällen auch wohl die Notschleuse des Eppendorfer Mühlenteiches geöffnet, um den Wasserstand im Streek zu erhöhen, damit die alte Furtstelle unterhalb der Winterhuder Brücke und die Barre an der „Böge" beim ehemaligen Zoll bzw. bei der Keksfabrik überwunden werden konnten.

Wenn die aufwärts fahrenden Schiffe über die erwähnten Untiefen hinweg waren, so bestand weiter keine Schwierigkeit, sie bis Fuhlsbüttel und Poppenbüttel hinaufzuziehen.

Bei günstigen Wasserverhältnissen begann das Ziehen oder Treudeln der Schiffe erst bei der Lohgerberei, wo der Strom sich der Alsterkrugchaussee bis auf etwa 50 m näherte, einer Stelle, die ungefähr gegenüber der südlichen Abzweigung des jetzigen Rathenaukanals vom Alsterkanal lag.

Der Leinpfad, auf dem die Kähne gezogen wurden, verlief längs des Streeks bis dahin, wo die geplante Güterumgehungsbahn die Alster schneidet (s. Abb. 49 S. 78), das ist beim Notauslaß des Eppendorfer Mühlenteiches (oberhalb des ehemaligen Zollgrundstückes) auf der Winterhuder oder Ostseite, weiter aufwärts bis Fuhlsbüttel an der Westseite.

Die Streekbrücke und die Winterhuder Brücke hatten daher bis zu ihrer Erneuerung an den östlichen Widerlagern gemauerte Vorsprünge, auf denen der Leinpfadzug sich fortbewegte. Auch die kleine, bei der Alsterkanalisierung in Wegfall gekommene hölzerne Alsterbrücke bei der Korrektionsanstalt hatte einen unten durchgehenden Steg für die „Tauerei" (s. Abb. 135 S. 222, 136 S. 223 u. 138 S. 225).

Oberhalb der Fuhlsbütteler Schleuse führte der Leinpfad am rechten Ufer, auch auf Hummelsbütteler und Poppenbütteler Gebiet, weiter bis nördlich der Grevenau, wo er zum linken Ufer übersetzte und dort bis zur Schleuse verblieb. Oberhalb Poppenbüttels wechselte der Leinpfad beim Hohenbuchener Park wieder zur rechten Seite hinüber und erstreckte sich dort bis gegenüber dem Hofe Treudelberg. Dieser soll seinen Namen daher haben, daß bis hierher die Alsterschiffe ehemals getreudelt wurden, solange an der Westseite der untern Poppenbütteler Schleuse das Oberwasser durch den Umlauf ungehindert abfließen konnte und der bei der Talfahrt der Schiffe entleerte Poppenbütteler Stau sich bei der Bergfahrt deshalb nur langsam auffüllte. Nachdem dann seit 1854 neben der genannten Schleuse das Schüttenwerk bestand (s. S. 202), hörte die Wasservergeudung auf, und es brauchte aufwärts nur noch bis zur Poppenbütteler Schleuse getreudelt zu werden". Weiter aufwärts bis nach Heidkrug ließen sich die Fahrzeuge mittels Staken fortschieben.

Der Leinpfad an den Ufern des Flusses ist eine alte Gerechtsame der Alsterschiffer" (s. S. 107), derzufolge sie befugt waren, die aufwärts bestimmten Schiffe am Uferrande hinaufzuziehen, wofür das Flußufer zu diesem Zwecke frei und ungehindert von ihnen betreten und benutzt werden durfte.

In neuerer Zeit, nach Aufhören des Treudelns, sind die von Wellingsbüttel aufwärts bis zur Poppenbütteler Schleuse reichende Strecke des Leinpfads sowie der dort anschließende Bergstedter Kirchenweg — also die schönsten Strecken des gesamten oberen Alstertals, auf denen sich Ausflügler wie Erholungsbedürftige vorzugsweise ergingen —, seitens verschiedener Anlieger mehr und mehr gesperrt und unzugänglich gemacht worden. Dies Vorgehen wurde auf Poppenbütteler Gebiet wesentlich unterstützt durch die etwa um die Jahrhundertwende seitens des Wandsbeker Landrats erfolgte Aufhebung des genannten Kirchensteigs bis nach Mellenburg.

Das Leinpfadrecht wurde zwar auch nach dem Eingehen der Lastschiffahrt auf der oberen Alster durch das Bürgerliche Gesetzbuch aufrechterhalten; die einschlägigen Bestimmungen sind jedoch durch

das preußiſche Waſſergeſetz vom 7. April 1913 erſetzt worden. Danach dienen die Leinpfade nicht zum Allgemeingebrauch, ſondern nur für die Fortbewegung von Schiffen und Flößen durch Menſchen und Tiere[10]. Auf Grund dieſer flußrechtlichen Beſtimmungen ſind die Leinpfade an der Alſter, obgleich dieſe als Flußlauf erſter Ordnung anerkannt wird, für die Allgemeinheit verſchloſſen, ganz abgeſehen davon, daß auf der Alſter überhaupt nicht mehr getreudelt wird.

Zwar hat man bei den ſeit 1914 geſchaffenen drei neuen Brücken über die Alſter auf dem Gebiete der Alſtertalgeſellſchaft in Wellingsbüttel über dem höchſten Alſterwaſſerſtande Treudelwege vorgeſehen, die unter den Brückenbögen noch eine Kopfhöhe von 1,85 m über ſich frei laſſen. Dieſe Stückchen liegen aber völlig allein, da im übrigen der Treudelweg am Ufer großenteils nicht mehr vorhanden iſt und auch ſeine Wiederherſtellung bzw. Erhaltung bei Aufſtellung des preußiſchen Bebauungsplans bislang nicht in Ausſicht genommen war. — Das oberhalb Poppenbüttels an den ſchönſten Stellen des Flußlaufs begonnene Einzäunen und Abſperren des als Leinpfad angeſehenen Kirchenſteigs wurde von den Beſuchern dieſer lieblichen Gegend als läſtiger Übergriff empfunden; ſie alle begrüßten die Bemühungen des Vereins für Heimatſchutz um Wiedereröffnung der unterbrochenen Uferpfade, die jedoch bei der

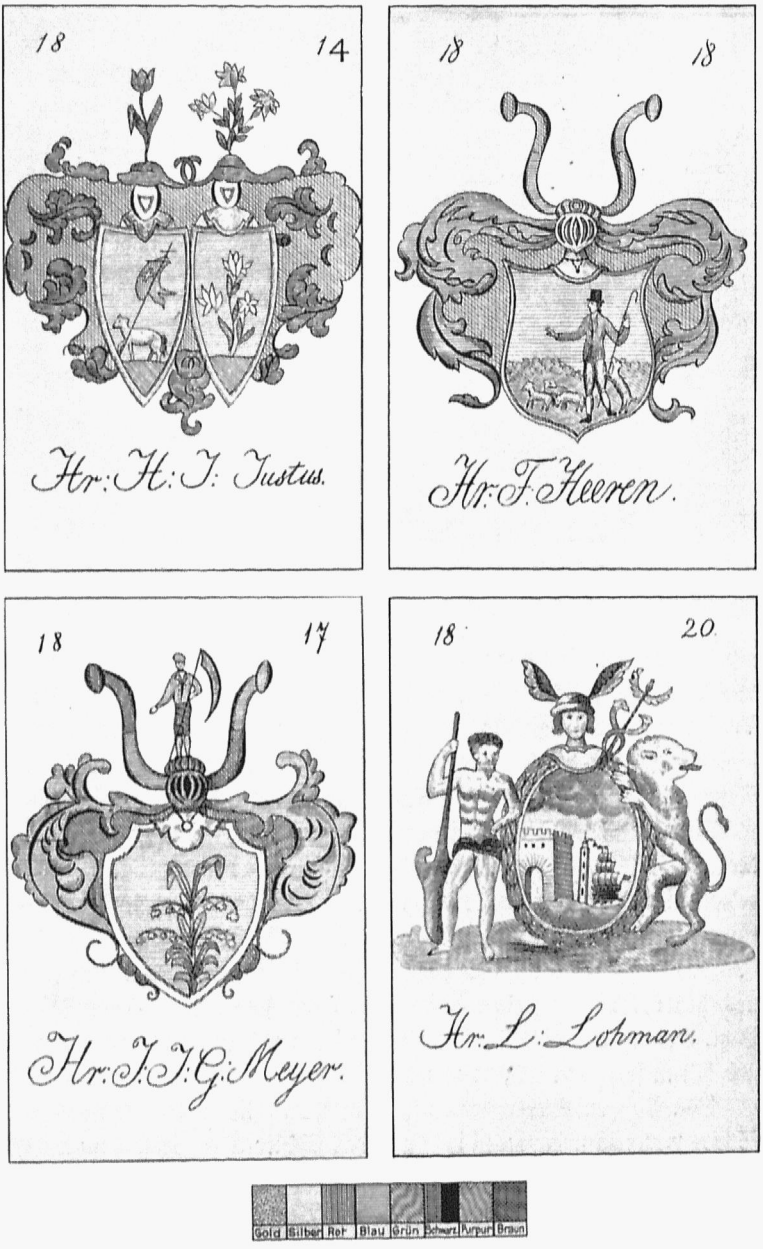


Abb. 134. Die vier Wappenſcheiben in einem Fenſter des Beratungszimmers der Baubürger im Fuhlsbütteler Krug- oder Schleuſenhaus

Privatbeſitz
Nach einer Zeichnung von M. Klaucke, 1922

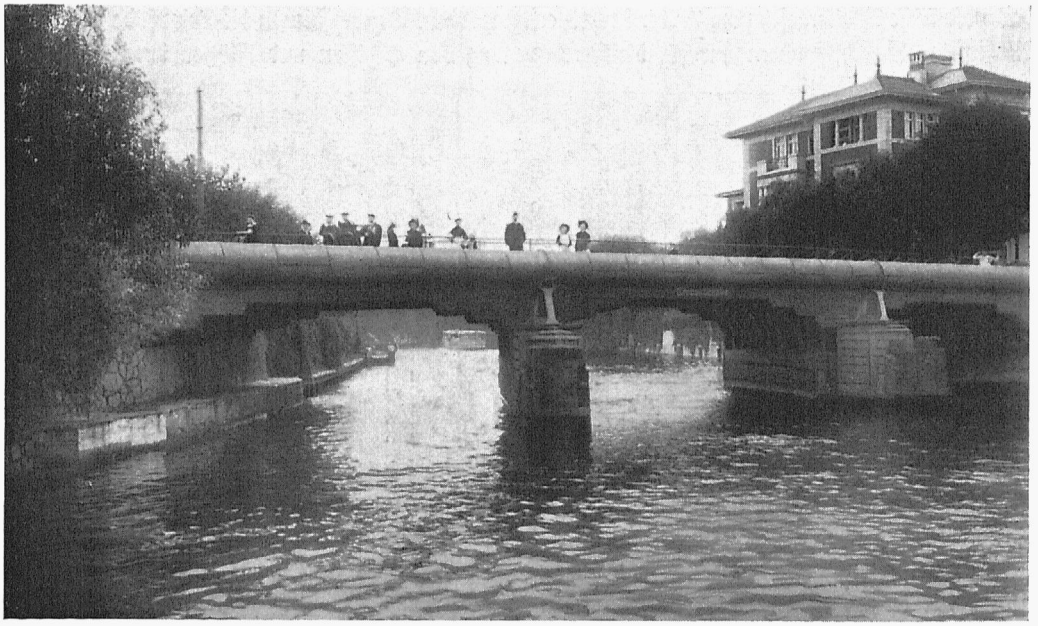


Abb. 135. Der Leinpfad längs der oſtſeitigen Landfeſte der alten hölzernen Streckbrücke, flußabwärts geſehen — Privatbeſitz Phot. J. Strüfing, September 1909

obengeſchilderten Sachlage erfolglos blieben. Inzwiſchen haben ſich die Ausſichten aber etwas gebeſſert: Das Geltungsbereich des vor drei Jahren geſchaffenen Hamburg-Preußiſchen Landesplanungsausſchuſſes umfaßt u. a. alle Ausflugs- und Erholungsgebiete unſerer Großſtadt innerhalb 30 km Entfernung von Hamburgs Rathaus, alſo auch das für uns beſonders wichtige Alſtertal, deſſen reizvolle Naturſchönheiten geſchützt und deſſen Wanderwege erhalten werden ſollen.

Über den Schiffahrtsbetrieb auf der oberen Alſter iſt weiter zu berichten, daß die 1854 zum Nutzen der Bergfahrt der Schiffe neben der untern Poppenbütteler Schleuſe geſchaffene Notſchleuſe nun auch gelegentlich in Tätigkeit trat. Durch das Öffnen ihrer Schütten beſchleunigte man das Steigen des Unterwaſſers und erleichterte die Auffahrt der Schiffe gegen den Sturz.

Das Auffüllen der Staue der Poppenbütteler ſowie der Mellenburger Schleuſe, oberhalb deren noch heute Mühlen beſtehen, geſchah mit Ausnahme ſehr trockener Jahreszeiten ſchon meiſt in einem Tage. Darauf ſetzten die Schiffer die Bergfahrt fort, ſo weit ſie mit dem Stauwaſſer gelangen konnten, und holten ſich dann Waſſer von der zunächſt gelegenen oberen Schleuſe.

Von Poppenbüttel aufwärts blieb bei jedem leeren Schiffe nur ein Mann, da kein weſentlicher Strom weiter zu überwinden war und das Schieben der Kähne mittels Staken auf dem Stauwaſſer keine Schwierigkeiten bot. Beim Hinauffahren durch die Schleuſen, wo ein Mann nicht ausreichte, halfen die Schiffer ſich gegenſeitig. — Die Bergfahrt erforderte allgemein viel Zeit, weil die leeren Schiffe unterhalb jeder Schleuſe ſo lange warten mußten, bis die Strecke oberhalb der Schleuſe gefüllt war oder bis eine Flotte beladener Schiffe herunterkam, deren voranlaufendes Waſſer eine Hebung des Waſſerſpiegels erzeugte und ſo das Fortkommen der aufwärts fahrenden Alſterböcke begünſtigte.

Das von den zu Tal fahrenden Schiffen mitgebrachte Waſſer wurde von den aufwärts fahrenden, insbeſondere zwiſchen Fuhlsbüttel und Poppenbüttel ſowie bei Duvenſtedt, beſtmöglich ausgenutzt. Hier trafen die zu Berg fahrenden Schiffe in der Regel mit den herabkommenden zuſammen und fuhren, wenn jene abgefahren waren, weiter aufwärts.

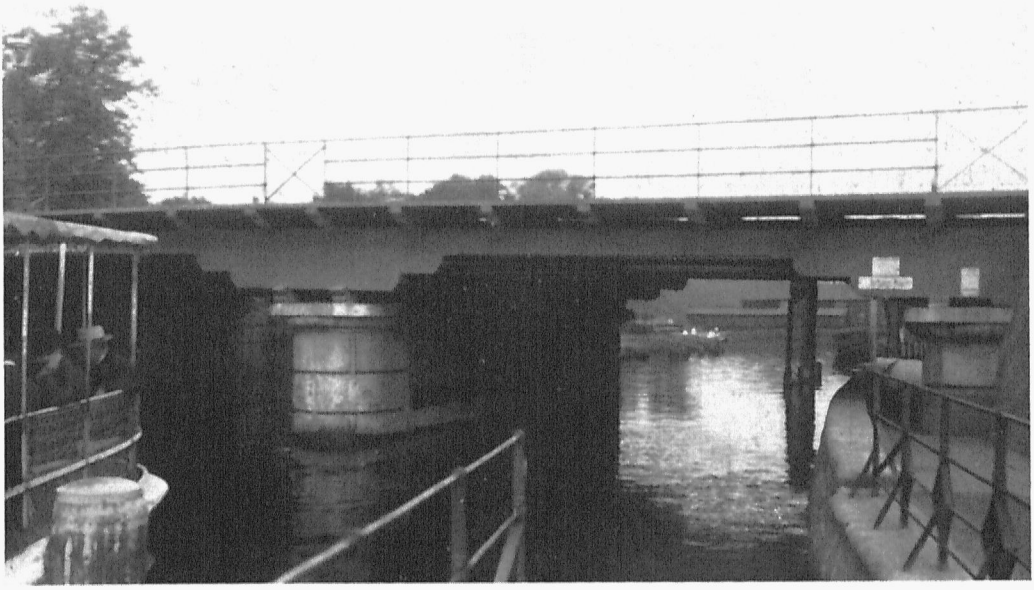


Abb. 136. Der Leinpfad längs des oſtſeitigen Landpfeilers unter der hölzernen Eppendorf—Winterhuder Brücke, vom Dampfſchiffſteg flußaufwärts geſehen

Privatbeſitz
Phot. J. Strüfing
September 1909

Wenn auch der Betrieb der Schleuſen ebenſo wie der Mühlen die Überſtauung beſtimmter Flächen bedingte, ſo wurde doch hamburgiſcherſeits darauf hingewirkt, daß die Wieſen keinen Schaden nähmen und daß der Strom die Ufer nicht einreiße und abbreche. Es bildete ſich für die Stauung des Waſſers ein gewiſſer Brauch aus. Auch wurden vom Waldherrn Vorkehrungen getroffen, daß die Überſtauung von Ländereien nicht ohne Not erfolge und das notwendige Maß nicht überſchreite. Sie durften nicht über die Grenze deſſen hinausgehen, was ein beteiligter Grundeigentümer zu dulden hatte, wenn die Zweckbeſtimmung einer Stauanlage erreicht werden ſollte[11].

Im allgemeinen fand im Juli der Heuernte wegen auf der oberen Alſter Schiffahrt nicht ſtatt; in den Schleuſentüren ſind alsdann nur die Grundſchütten eingeſetzt, und der Stau wird entſprechend niedrig gehalten. In den Siebzigern des 19. Jahrhunderts, als zwecks regerer Ausnutzung die der Alſter benachbarten Ländereien durch Drainage allmählich beſſer entwäſſert worden waren und infolgedeſſen das Regenwaſſer nun weſentlich ſchneller der Alſter zufloß als ehemals, wurde die Schiffahrt mühſamer. Namentlich die Bergfahrt der leeren Schiffe hatte unter der Waſſerknappheit zu leiden und koſtete mehr Anſtrengung und Zeit als in früheren Jahrzehnten.

Während des Winters wurde die Schiffahrt ganz eingeſtellt. Wie eine Nachricht aus dem Jahre 1656 ergibt[12], ließ der Rat ehemals alljährlich um Martini (11. November) den Betrieb der Schleuſen einſtellen und die Schütten nach der Stadt bringen. Den Schiffern wurden dann keine Freizettel mehr für das Paſſieren der Schleuſen verabfolgt. Bis Petri (22. Februar) ruhte dann die Schiffahrt auf der Alſter; nur ausnahmsweiſe durfte mit beſonderer Genehmigung des Waldherrn eine Fahrt früher angetreten werden.

Damit das Waſſer freien Abfluß habe, waren die Schleuſentore während des Winters ganz aufgeſtellt mit Ausnahme von Fuhlsbüttel. Solange hier die alte hölzerne Schleuſe noch beſtand, legte man den Eisbaum vor und eiſte die Tore ſo oft als nötig frei. Weil wegen der während der

Wintermonate zumeiſt kräftigen Strömung die Eisbildung in dem Schleuſengerinne beſchränkt war, brauchte das Loseiſen in der Regel nur alle acht Tage vorgenommen zu werden, wobei die Schüttenfalze mit heißem Waſſer aufgetaut wurden.

Nach ſtarkem Schneefall und darauf folgendem Tauwetter wurden in Fuhlsbüttel, wo das Oberwaſſer nach zwei bis drei Tagen eintrifft, zuerſt alle Freiſchütten und bei der alten Schleuſe auch die Schütten der Tore geöffnet; bei großem Andrange ſtellte man die Schleuſe ganz auf und dann ſtürzte das Waſſer vier bis ſechs Tage lang frei herunter.

Kamen ſolche außerordentlichen, durch Regen und Schneeſchmelze verurſachten Fluten, bei denen die Alſter über ihre Ufer tritt, auch nach Petri vor, ſo mußten ſämtliche Tore der oberen Schleuſen geöffnet bleiben. Die Alſterſchiffahrt ruhte dann, weil die Schiffe des hohen Waſſers wegen nicht unter den Brücken und Schleuſenbalken hindurchfahren konnten. Solche Fälle ſind aber ſelten und und nicht von langer Dauer; ſie treten meiſt nur im Frühjahr ein.

Die Eisbildung im oberen Alſterlauf während der Froſtzeit iſt verſchieden, je nachdem das Waſſer mehr ſteht oder mehr fließt.

Oberhalb Klein-Borſtels friert die Stromrinne gewöhnlich nicht zu, wohl aber die tiefen Stellen, wie auch der Mühlenteich in Fuhlsbüttel; der Poppenbütteler Kolk hat oft nur ganz dünnes Eis. Zwiſchenſtau und Stau ſowie der Alſterlauf oberhalb bleiben offen; dagegen friert der Strom unterhalb Mellenburgs zu, im Zwiſchenſtau und Stau daſelbſt indeſſen meiſt nicht.

Bei Wohldorf bildet ſich auf der Alſter, wenn das Mahlwaſſer über Grundeis geht, oft einige Fuß dickes Eis; auch weiter oberhalb friert der Fluß häufig zu.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Km.Prtk., 1651—1660, Fol. 86, 89 u. 89 b. — [2] Wltm. Btr. uſw., S. 195 f. — [3] Ak. Bdp., Bericht des Baukondukteurs Heylmann aus dem Jahre 1850. — [4] Meyer Sk. uſw., Heft II, S. 90. — [5] Mündliche Überlieferung des Schleuſenwärters Timmermann in Wohldorf, Dezember 1900. — [6] ad 2. — [7] ad 5. — [8] Nach mündlicher Mitteilung des Zimmermeiſters Carl Wagener, Poppenbüttel, um 1890. — [9] Hgd. Dkſchr. uſw., S. 53 u. 87. — [10] Dr. W. Oelbrich: Die Alſtertreidelwege i. d. Hamb. Geſchichts- u. Heimatblättern, 4. Jahrg., Febr. 1929, Nr. 1, S. 10—15; ferner S. 31 f. G. Weihrauch: Das Alſtertal als Ausflugsgebiet der Großſtadt. — [11] Über das Staurecht auf der Alſter vgl. ad 9, S. 128. — [12] ad 1, Fol. 131.

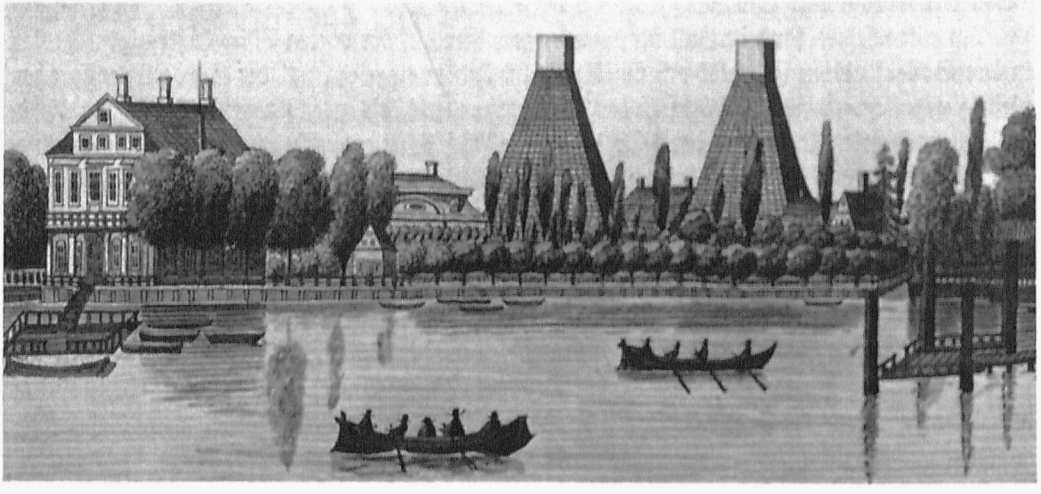


Abb. 137. Die Kalköfen an der Dammtorſtraße, von der Lombardsbrücke geſehen; rechts zweigt der zum Kalkhof führende Kalkgraben ab (jetzt Große Theaterſtraße), links das Wohnhaus des Schauſpieldirektors Schröder

Commerz-Bibliothek
Nach Holzſchnitt von J. M. David
Februar 1811



Abb. 138. Der Alterſteg bei der Korrektionsanſtalt (Gegend der nachmaligen Sengelmannbrücke) von der Südſeite; unter dem Steg links der Leinpfad — Privatbeſitz Phot. R. Henſchler, Juli 1908

39. Die Alſterſchiffer

Hierzu die Abbildungen 139 und 140

Die Schiffer, welche auf den den Hamburger Holzhändlern gehörigen oder in ihrem Dienſt ſtehenden Alſterſchiffen beſchäftigt waren, hießen früher Steckelfahrer oder Stecknitzfahrer. Dieſe Bezeichnung war vom Stecknitz-Kanal übernommen aus der Zeit, als der Alſter-Trave-Kanal noch befahren wurde. So war z. B. der Müller in Fuhlsbüttel durch ſeinen Eid verpflichtet, die „Steckelfahrer“ zu gewöhnlicher Zeit durch die Schleuſe zu laſſen.

Wiſſenswerte Aufſchlüſſe über das Verhältnis der Steckelfahrer zu ihren Herren geben uns die vom Jahre 1631 ſtammenden „Satzungen der Holzhändlerbrüderſchaft vom Oberdamm“ (ſ. S. 164). Danach erhielt ein Stecknitzfahrer für die Fahrt von der Stadt bis zum Sahren (Holzhude in Wohldorf) 17 ß, bis nach Stegen 24 ß Lohn. Außer dem Holz ihres Herrn durften ſie eigenes, grob oder Splitter, nicht laden und mit abwärts bringen, auch bei Leibesſtrafe kein Holz abhauen; denn geſtohlenes Holz wurde von den Händlern auf ihren Schiffen nicht geduldet.

Zuſammenkünfte waren den Steckelfahrern nur mit Genehmigung des Patrons und der Brüderſchaft zugeſtanden.

Für die Schiffahrt ſelbſt waren folgende Anweiſungen gegeben:

Alle vom Damm abfahrenden Steckelfahrer hatten in einer Flotte zuſammenzubleiben und ſollten die Holzhändler nicht aufhalten. Kein Steckelfahrer durfte — wie wiederholt geſchehen — ſein Schiff in die Quere des Grabens legen und ſo die Vorbeifahrt ſperren. Für allen daraus angerichteten



Abb. 139. Alte Alſterſchifferkate oberhalb der Wohldorfer Schleuſe Privatbeſitz. Phot. W. Fromberg, 1926

Schaden war er dem Holzkaufmanne haftbar und verfiel außerdem in 5 Reichstaler Strafe. Die Steckelfahrer waren auf allen Schiffen bei Leibesſtrafe pflichtig, einander bei der Berg- und Talfahrt getreulich durch die Schleuſen zu helfen und bei jeder Not und Gefahr einander hilfreiche Hand zu leiſten.

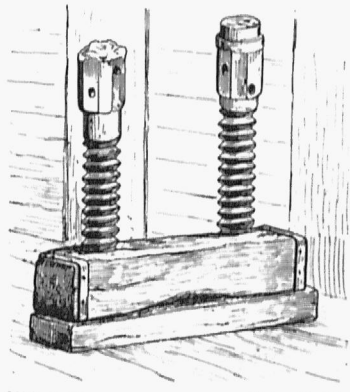


Abb. 140 Privatbeſitz

Nach Zeichnung von M. Klaucke, 1928 Hölzerne Hebevorrichtung beim Zimmermeiſter Wagener in Poppenbüttel, die laut Überlieferung auch zum Hochſchrauben der Alſterkähne gebraucht ſein ſoll. Blockbreite 1,10 m, Höhe bis Oberkante Schraubenkopf 1,20 m

Sollte an den Schiffen aber Schaden entſtehen, den ein widerwärtiger Stecknitzfahrer durch ſeine Hilfe hätte verhüten können, ſo ſollte der Holzkäufer der Brüderſchaft, auf deſſen Schiff er gefahren, ſeine Heuer ſo lange einbehalten, bis der Schaden vom Stecknitzfahrer erſtattet oder gebeſſert war. Ein etwa hiergegen handelnder Holzkaufmann verfiel in 4 Reichstaler Strafe.

Auch auf die Schleuſendämme ſollten die Stecknitzfahrer gute Acht geben, damit kein Schaden entſtehe (ſ. S. 176); kam das aber doch durch Verwahrloſung oder Trunkenheit vor, ſo verfiel der übermütige Stecknitzfahrer in ernſte Strafe. Ein wegen mutwilliger Verbrechung (Vergehens) abgeſchaffter Stecknitzfahrer durfte von keinem Mitgliede der Holzhändlerbrüderſchaft bei 6 Reichstaler Strafe wieder eingeſtellt werden.

Vergünſtigungsweiſe war es den Stecknitzfahrern aus gutem Willen zugeſtanden, auf den drei Schleuſen zu Mellenburg, Poppenbüttel und Fuhlsbüttel bei jeder Talfahrt zwei Kloben Holz dem Schleuſenmeiſter zuzuwerfen, damit ſie ſich, wenn ſie auf der Reiſe naß oder kalt geworden, am Feuer trocknen oder

wärmen konnten. Wer mehr Holz auswarf, verfiel in 3 Reichstaler Strafe. — Alle dieſe Strafgelder waren zur Hälfte dem Patron, zur Hälfte der Brüderſchaftskaſſe zu entrichten.

Dieſe Vorſchriften ſind, nachdem die Holzhändlerbrüderſchaft eingegangen war, von den Alſterſchiffern auch in ſpäteren Jahren im weſentlichen befolgt und, ſoweit ſie die Schiffahrt betreffen, in die ſpäter entſtandenen Schleuſenordnungen übergegangen.

Die Alſterſchiffer waren früher von Alſterberg (Umgebung der Einmündung des Weges beim Jäger bzw. des Alſterdorfer Dammes in die Alſterkrugchauſſee) aufwärts längs der ganzen ſchiffbaren oberen Alſter anſäſſig (ſ. nebenſtehende Abb. 139) und hatten teils eigene Schiffe. Die in Kaphude (ſüdlich von Naherfurt) wohnenden Schiffer beſaßen keine eigenen Fahrzeuge; ſie fuhren im 19. Jahrhundert diejenigen des Grafen Baudiſſin auf Borſtel. — Um 1860 wurde die Schiffahrt zur Hälfte von Eingeſeſſenen Holſteins, zur Hälfte von Hamburgern (meiſt Feuerungshändlern) betrieben. Zur Talfahrt gehörten zwei Leute, der Kaptän und ſein Maat; erſterer erhielt für die Fahrt eines großen Schiffes (Vollſchiffes) nach Hamburg 60 ℔, wovon er 8 ℔ an ſeinen Maat abgab; hinunter und herauf wurden 80 ℔ berechnet[1].

Die Alſterſchiffer bildeten in älterer Zeit unter ſich eine Art Genoſſenſchaft[2], die ſchon im 16. Jahrhundert beſtanden haben ſoll. Ihr gehörten faſt alle Alſterſchiffer an; diejenigen unter ihnen, welche nicht ſelbſt Schiffsbeſitzer waren, wurden als Knechte bezeichnet, ſo z. B. die Schiffer des Grafen Baudiſſin. Die Brüderſchaft erhob jährliche Beiträge, um erkrankte oder unverſchuldet durch Unfall betroffene Mitglieder zu unterſtützen, aber auch für die Ausbeſſerung von Schiffsſchäden. Sie war im Beſitz der Schrauben, mittels deren die Alſterſchiffe auf die Kante geſtellt wurden, ſo daß der flache Boden aufrecht ſtand, um ihn ausbeſſern zu können.

Zu ſolcher Hebung gehörten je nach Größe des Schiffes drei bis vier Schraubenpaare, die, wenn das Schiff genügend hoch gekantet war, durch Steifen ausgewechſelt wurden. Ein Teil dieſer hölzernen

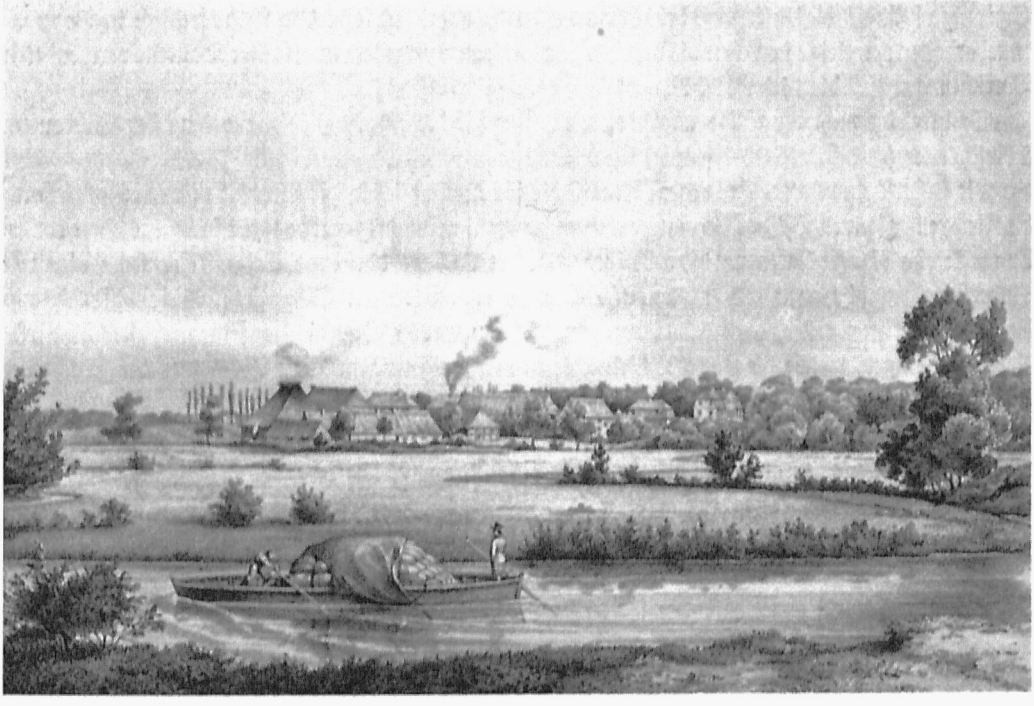


Abb. 141. Alſterkahn bei Wulksfelde

Städtiſches Muſeum, Altona
Aus Ad. Hormanns: Adelige Güter in Holſtein uſw., Hamburg 1850

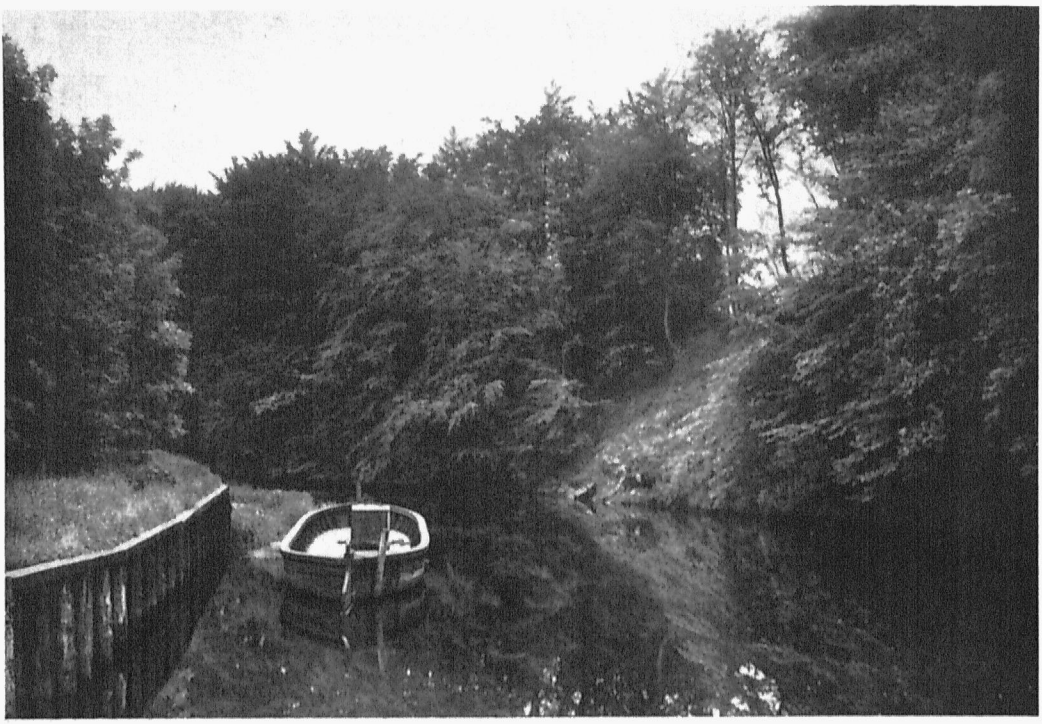


Abb. 142. Ein Alſterkahn mit Schutzhütte oberhalb der Mellenburger Schleuſe

Privatbeſitz
Phot. W. Fromberg, Mai 1926

Schrauben ſoll, als die Uhlenhorſt bebaut wurde, dorthin verkauft ſein. Ein Paar hat ſich in Poppenbüttel erhalten; es gleicht den ehemals von den Zimmerleuten zum Heben verſackter Bauteile verwendeten Vorrichtungen (ſ. Abb. 140 S. 226).

Schiffer, die nicht der Gilde angehörten, mußten für die jedesmalige Benutzung der Schrauben 5 Reichstaler (zu 3 Mark 60 Pfennig) bezahlen.

Die Alſterſchiffer hatten ihre eigene Tracht, die für gewöhnlich in der Stützlade (deren Deckel durch die Klappe der kleinen Beilade der Truhe aufſtützbar war) verwahrt wurde; ſie beſtand aus einer kurzen Tuchjacke von blauem Laken mit zwei Reihen ſilberner Knöpfe von etwa Talergröße, Kniehoſen mit Silberſchnallen, ſchwarzen Strümpfen und Schuhen mit ſilbernen Schnallen. Als Kopfbedeckung diente eine Pelzrandmütze, auch Ackermann genannt, deren roter Quaſt bis auf die Schulter hing; ſie ähnelte derjenigen, welche die Zuckerbäckerknechte in Hamburg trugen. Eine Abbildung der Tracht der Alſterſchiffer ſcheint nicht erhalten zu ſein.

Eine größere Anzahl Schiffer wohnte ehemals in oder nahe bei Fuhlsbüttel. Hier hielten ſie in der Regel im Winter, wenn die Schiffahrt ruhte, ihre Zuſammenkunft ab, bei welcher die Abrechnung erfolgte und Beratungen gepflogen wurden. Hinterher folgte ein gemeinſames Feſt, „de Schrubenköſt[3]“ genannt, mit Schmauſerei und Tanz um ein aufgetakeltes Boot.

Dieſe Feſtlichkeit, die abwechſelnd bei einem der Gildegenoſſen ſtattfand und deren Koſten die Gildekaſſe trug, wurde außer in Fuhlsbüttel und Struckholt gelegentlich auch auf Mellenburg gefeiert.

Die längſt verſchwundene Schrubenköſt hatte vielleicht den gleichen Urſprung wie die von dem Lübecker Steckelfahreramt früher im eignen Amtshauſe und noch jetzt im Wirtshaus zu Anfang jeden Jahres gefeierte „Kringelhöge“. — Bei der Schrubenköſt erſchienen die Alſterſchiffer in Tracht. Zum Tanz ſpielten in der Regel drei Muſikanten auf mit Klarinette, Waldhorn und „Kort un lang“

(Posaune). Getrunken wurde fleißig; die Erzähler berichten übereinstimmend: „dat Supen von Beer, Köm un Punsch weur de Hauptsoak“.

Wie berichtet (s. S. 166), befand sich schon frühzeitig bei jeder Schleuse eine Krugwirtschaft; denn von dem geringen Schleusengeld allein konnten die Schleusenmeister nicht leben. In diesen Krügen verkehrten vorwiegend Alsterschiffer; sie mußten dort bei ungünstigen Wasserverhältnissen auch wohl länger verweilen, so daß der Schleusenmeister dann Herbergsvater für die Schiffsmannschaft wurde. Diese Wirtschaften bestehen heute noch in Wohldorf, Mellenburg, Poppenbüttel und Fuhlsbüttel.

An den Schleusen luden die Schiffer, wie oben angedeutet, etwas Feuerung ab, um ihr Essen, das sie stets für die ganze Fahrt mitnahmen, in den Schleusenhäusern zu wärmen; denn auf den aus Holz gebauten Fahrzeugen war jegliches Feuer strenge untersagt.



Abb. 143. Alter Torfschuppen am linken Alsterufer in der Nähe des Heidkruges — Privatbesitz. Phot. G. Koppmann & Co., Juli 1901

Unterhalb Fuhlsbüttels hatte auch der Küster in Eppendorf früher Wirtschaftsbetrieb, insbesondere für die Alsterschiffer; sein Haus stand nahe der Schule bei dem Eppendorfer Steg[4] an der Landestelle, wo die alsterabwärts fahrenden Holz- und Torfkähne anlegten (s. Abschn. 68).

Die Gilde kam, wie oben erwähnt, auch für Schiffsschäden auf. Die Zahlungen erfolgten hierfür meist mit je 10 Talern in Tüten. Bei größeren Schäden wurden außerdem freiwillige Beiträge bezahlt, in einzelnen Fällen bis zu 50 ℔, je nach Leistungsfähigkeit der meist wohlhabenden Schiffer.

Kleinere Ausbesserungen an den Alsterkähnen erfolgten bei fast allen Schleusen; wenn nötig, wurden Schiffszimmerer aus Hamburg heraufgeholt, wie z. B. 1856, als in Mellenburg ein neues Alsterschiff gebaut wurde. Zur Not nahm man dringliche Flickarbeiten in einfachster Weise unterwegs vor. Als in den Fünfzigern des 19. Jahrhunderts[5] eine Flotte von 6 bis 7 Schiffen mit Fadenholz von Wulksfelde unterwegs war, gerieten der Alsterschiffer Hans Sahling und sein Maat Stoffer Beeger mit ihrem Kahn im Strom auf einen Stubben fest und konnten nicht wieder freikommen; es blieb nichts anderes übrig, als auszuladen; dann zeigte sich, daß in der Kimmnaht des Kahns ein Spalt entstanden war. Um ihn zu dichten, holte der Schiffer aus der kleinen Schutzhütte im Achterteil des Schiffes eine alte Jacke, zerschnitt sie und trieb die Streifen in den Spalt, über den man dann ein passendes Stück Holz nagelte. Darauf brachte man in den so nur notdürftig verstopften Spalt von außen her Torfmull, der für solche Fälle im Kahn stets bereit lag und der durch den Druck des nachdringenden Wassers so fest in die Undichtigkeit gepreßt wurde, daß sie sich schloß und der Kahn, nachdem er wieder beladen war, nach Hamburg zu fahren vermochte.

Die Gildemitglieder hielten früher gut zusammen und kappten die das Flußbett beengenden Uferbüsche selbst, während dies später den Anliegern zufiel. Durch ihr treues Zusammenhalten[6] gelang es den Schiffern auch gegen Mitte des 19. Jahrhunderts, unterhalb der Wulksfelder Schleuse dreizehn nahe beieinander liegende Buchten zu begradigen, welche die Schiffahrt beschwerlich machten und

ſehr verzögerten. Der Gutsbeſitzer Uhrlaub ſtellte für die Verbeſſerung zwölf Arbeiter zur Verfügung, und der Eigentümer einer Wieſe in Duvenſtedt, die ſtändig abgeſpült wurde, kam ebenfalls mit einem Mann zu Hilfe, ſo daß die Geradelegungen in einigen Tagen beſchafft werden konnten.

Nach dem großen Brande von 1842 legten ſich viele Alſterſchiffer auf das Sandbaggern[7] im Streek zwiſchen Fuhlsbüttel und Eppendorf und verdienten damit mehr Geld als durch die Alſterſchiffahrt. Ihre Schiffe — zumeiſt nur Achtelſchiffe — wurden aber dabei verbraucht.

Um 1878 führte die Alſterſchiffahrt nur noch ein kümmerliches Daſein und nahm weiterhin ſtändig ab.

Während ehemals die zahlreichen Alſterſchiffer eine ſelbſtändige Macht bildeten, ſich gegenſeitig unterſtützten und die Arbeit der Schleuſenbedienung teilten, Schiffshinderniſſe durch eigene Arbeit beſeitigten und ihren Einfluß dazu benutzen konnten, die Anlieger zum Abhauen der überhängenden Bäume und auch zum Abſchneiden läſtiger Bögen im Flußlauf zu bewegen, war ſchon Ende der Siebziger des 19. Jahrhunderts von alledem nicht mehr die Rede. Die Gilde war zerfallen; die Alſterſchiffahrt hatte mehr und mehr an Bedeutung eingebüßt; es häuften ſich die Klagen der Schiffer, daß von der Hamburger Grenze aufwärts überhängendes Geſträuch ſowie einwachſende Bäume und Büſche den Leinpfad gefährdeten.

Um die Anlieger zur Beſeitigung der Hinderniſſe anzuhalten, veranlaßte die Landherrenſchaft der Geeſtlande die Königl. Preußiſche Regierung in Schleswig in den Siebzigern des 19. Jahrhunderts zu einem Befehl an die Grundeigentümer. Dieſe kamen aber häufig ſolcher Aufforderung nicht nach, ſo daß beſonders der Leinpfad mehr und mehr zuwuchs und endlich ganz verſchwand, weil auch die Alſterſchiffahrt aufgehört hatte.

Sie iſt endgültig dahin; eine neue Blütezeit wird ſie nicht wieder haben. Die Alſter in ihrer noch erhaltenen Schönheit dient ſeit Jahren völlig andern Zwecken. Ihre, wie ihrer reizvollen Umgebung weſentlichſte Beſtimmung iſt ſeit Jahrzehnten mehr und mehr, eine Erholungsſtätte für die wachſende

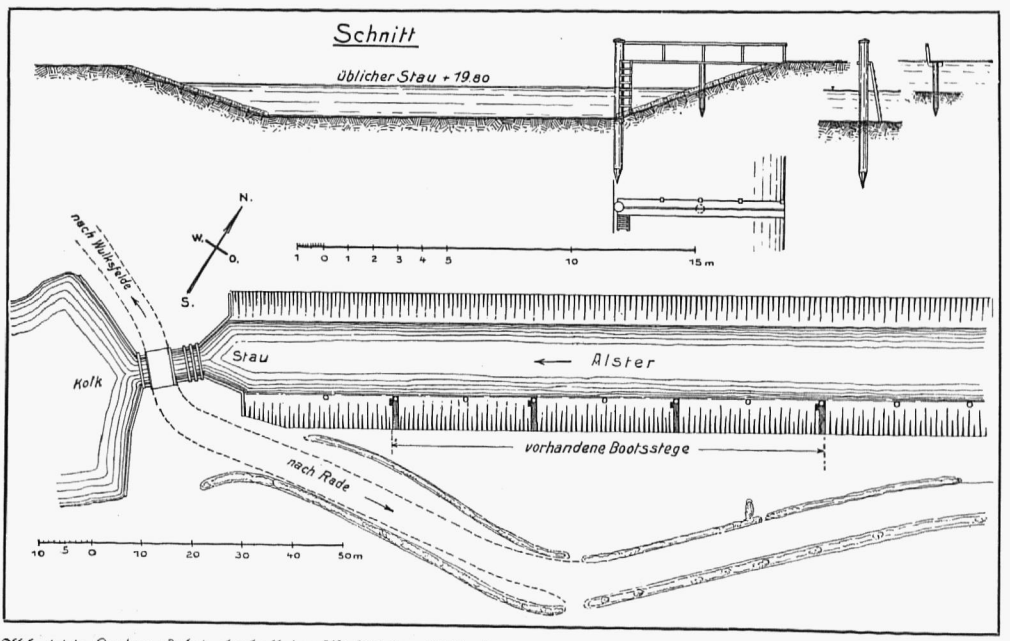


Abb. 144. Landungsplatz oberhalb der Wulksfelder Schleuſe; Schnitt und Grundriß

Baubehörde Hamburg
Nach Zeichnung der 5. Ingenieur-Abteilung



Abb. 145. Der Landungsplatz oberhalb der Eppendorf-Winterhuder Brücke um 1909, der Winterhuder Kai — Denkmalarchiv Phot. A. Bruhn, 1909

Zahl frischer Luft bedürftiger Großstadtbewohner zu sein, eine Ortlichkeit, wo Stadt und Land einträglich Hand in Hand gehen.

Anmerkungen:

[1] Vorstehende Angaben über Ansässigkeit und Lohn der Alsterschiffer beruhen auf mündlichen Überlieferungen der Schleusenmeister Timmermann (Wohldorf) und Schleu (Poppenbüttel) sowie des Zimmermeisters Carl Wagener (Poppenbüttel) vom Dezember 1900. — [2] Dr. Otto Rüdiger: „Die ältesten hamburgischen Zunftrollen und Brüderschaften" erwähnt sie nicht, wohl weil es keine hamburgische Gilde gewesen ist. Akten über die Gilde haben sich nicht gefunden. — [3] Jhrb. Av., 1910, S. 21. — [4] Dr. Buck, Hbg. u. s. Umgebung, Bd. I, Hbg., 1844, S. 131. — [5] ad 3, S. 22. — [6] Ebendas. S. auch im „Hbg. Frbl." 4. August 1929: Die letzten Fahrensleute auf der Ober-Alster, von L. Frahm. — [7] Nach mündlichem Bericht des Schleusenmeisters Schleu in Poppenbüttel im Dezember 1900.

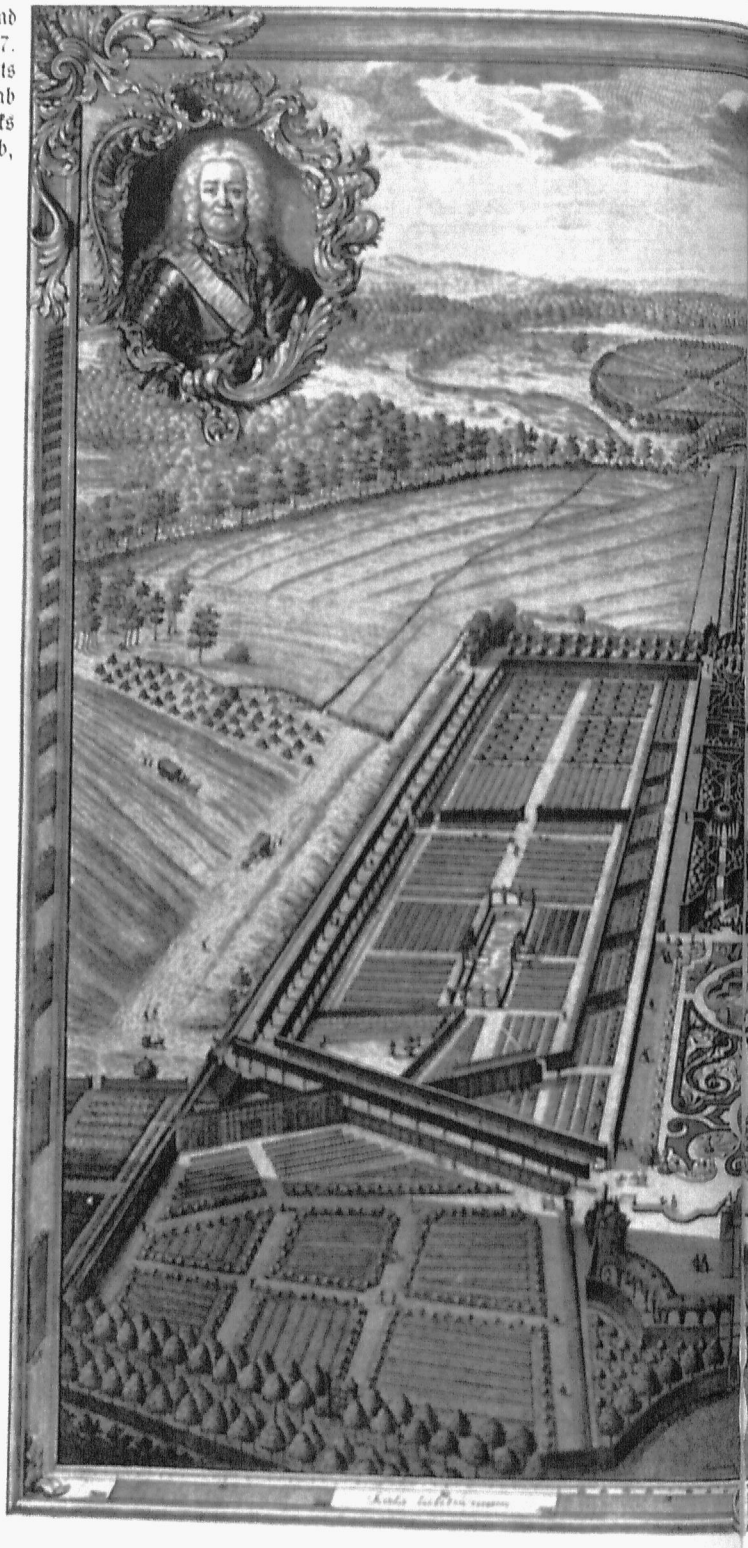
40. Die Alsterschiffe

Hierzu die Abbildungen 62, 124, 141, 142 und 148

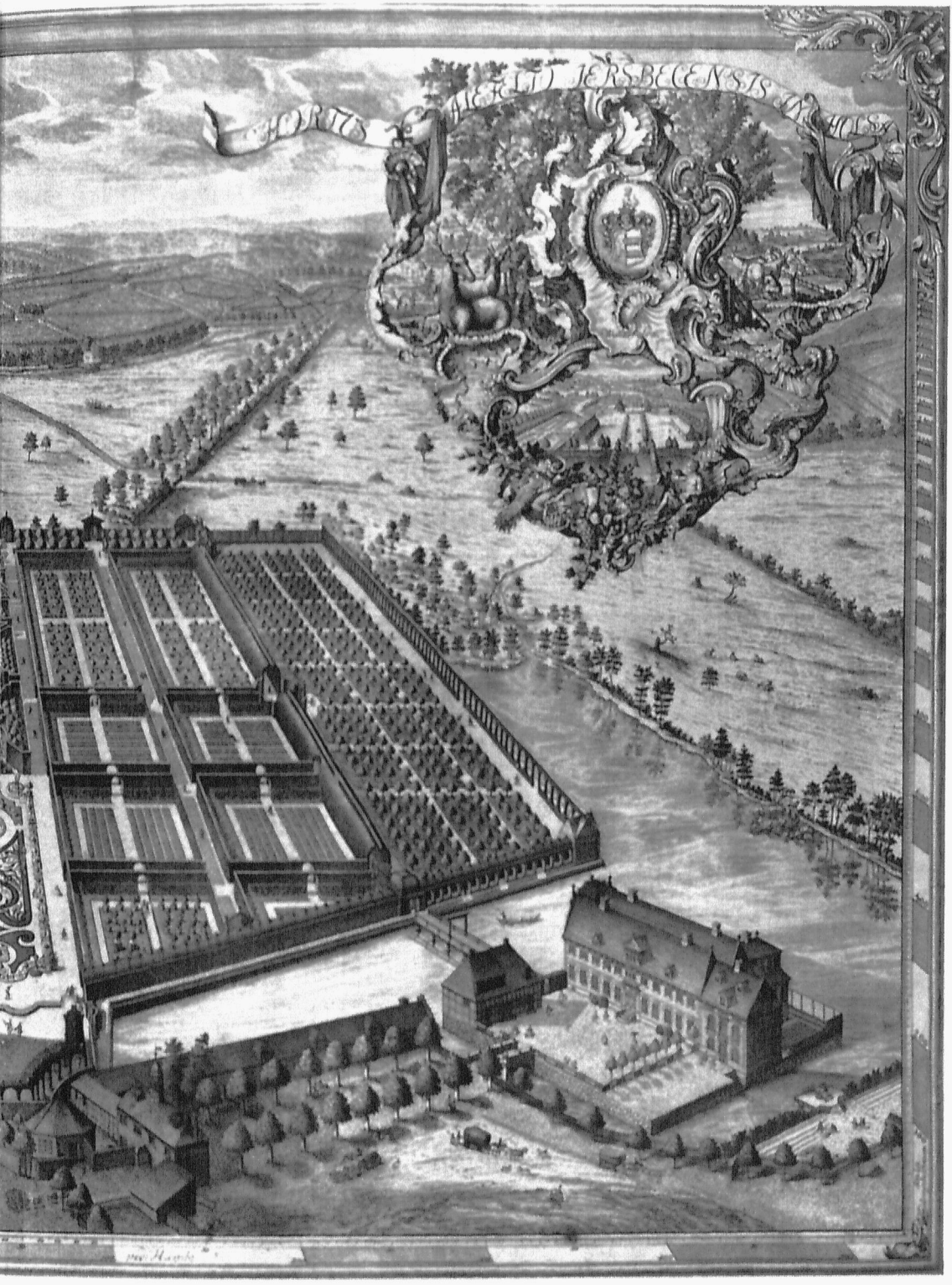
Wie der Name Stecknitzfahrer für die Alsterschiffer, so ist für die von ihnen geführten Fahrzeuge die Bezeichnung Stecknitz- oder Steckelschiffe noch bis ins 17. Jahrhundert gebräuchlich gewesen. Denn ebenso wie der Bau und die Einrichtungen des Stecknitz-Kanals bei Schaffung des Alster-Trave-Kanals vielfach zum Vorbilde gedient haben, sind auch auf der Alster statt der bisher gebrauchten Prähme neue Schiffe gebaut worden, die denen auf dem Stecknitz-Kanal ähnlich waren.

1529 bei Fertigstellung des Kanals wurden von Hamburg in Oldesloe zwei Schiffe für die Kanalfahrt erworben[1].

Abb. 146. Sonnins Plan des Parks und Schloſſes Jersbek in Holſtein v. Jahre 1747. Oben links das Bildnis v. Ahlefeldts, rechts ſein Wappen. Im Rahmen unten Maßſtab für die Breiten nebſt Kompaß, ſeitlich links und rechts perſpektiviſcher Längenmaßſtab, alle drei in Hamburger Fuß.



Staatsarchiv
Nach Kupferſtich:
C. Sonnin, del., C. Fritſch, sculps.
1747



Dieſe jetzt faſt gänzlich verſchwundenen Alſterſchiffe waren den Schuten ähnliche, hochrandige Laſtkähne mit flachem Boden, aber ohne den breiten Laufbord unſerer jetzigen Schuten. Vorn waren die auch Alſterböcke genannten Fahrzeuge etwas ſpitzer gebaut als hinten, wo ſie kleine Unterkunftbuden trugen. Früher wurde ohne feſtes Steuer gefahren; erſt ſeit Mitte des 19. Jahrhunderts ſollen dieſe zur Anwendung gelangt ſein. Abbildungen dieſer Art Alſterkähne teils mit der kleinen Schutzhütte finden ſich bereits auf dem Stadtplan von Daniel Freſe aus dem Jahre 1587 (ſ. Abb. 148 S. 236) und auf dem Vogelſchaubild um 1589 (ſ. Abb. 62 S. 92); ebenſo zeigt der Plan von D. Dirckſn von 1610 (Staatsarchiv) eine ganze Anzahl Alſterböcke auf der Binnen-Alſter am Reeſendamm liegend[2].

In den Kämmereirechnungen[3] unterſchied man die Fahrzeuge gelegentlich auch ihrer Beſtimmung nach, ſie hießen vor Eröffnung des Alſter-Trave-Kanals im Jahre 1522 Tonnenſchiffe, nach ſeiner Inbetriebnahme, 1540 Steckelfahrer-Schiffe, 1543 Alſterſchiffe, 1544 und 1545 Steckelſchiffe und 1543 und 1547 Kalkſchiffe.

Die weſentlichſten mit den Alſterſchiffen beförderten Güter waren Kalk, Holz und Torf.

Über die Abmeſſungen der Alſterkähne und ihre Tragfähigkeit ſind nur lückenhafte Angaben[4] erhalten. Die nachſtehende Überſicht iſt ſoweit möglich mittels mündlicher Überlieferungen vervollſtändigt.

Es gab Voll-, Halb-, Viertel- und Achtelſchiffe; die letzteren wurden ihrer Kleinheit wegen zu Holzladungen nicht verwendet. Die Bordhöhe war bei allen Schiffen ungefähr 1 m.

Bezeichnung	Länge	Breite	Faſſung bzw. Tragfähigkeit						Felſen
			in Gewicht	Holz	Torf		Ziegel		
	m	m	℔	Faden	Soden	Fuder	große	kleine	cbm
Vollſchiff	22,9–23,5	4,3–4,9	80–100 000*	16–20	70 000	30	12 000	16 000	21
Halbſchiff . . .	19–20	3,6–4,0	66 000	12	60 000	23	10 000	12 500	15
Viertelſchiff . .	16–18	3,6	44–50 000	9	40 000	16	6 600	9 000	12
Achtelſchiff . . .	14,9	3,4	30–40 000	—	30 000	13**	—	7–8 000	8–10

* Woltman gibt für 1 Vollſchiff nur 60 800–70 400 ℔ Ladefähigkeit an. — ** Die Zahl der Fuder und Stück gibt vergleichsweiſe für 1 Fuder 2330, 2610, 2500 und 2300, im Durchſchnitt 2435 Soden.

Die Schiffe tauchten leer 21–26 cm, beladen 67–79 cm ein; im 19. Jahrhundert wurden hierfür beſtimmte Maße feſtgeſetzt.

Als man um die Wende des 16. Jahrhunderts die Schiffe willkürlich immer größer baute und ihre Zahl über Bedarf vermehrte, erließ der Rat 1603[5] über ihre Zahl und Größe ein Mandat, welches vorſchrieb:

> „daß hinfürther mehr nicht, denn 40 Holz- oder Steckelſchiffe auf der Alſter fahren: da auch inskünftige mehr neue gebauet würden, daß die nicht größer denn auf 24 Faden (50,1 cbm) gemachet werden ſollen, bei ernſter willkürlicher Strafe der Waldherren, ſo jemand befunden, ſo dargegen handeln würde uſw.“.

Dies Mandat iſt aber offenbar nicht hinreichend befolgt worden; es ſcheint vielmehr, daß die Alſterſchiffe auch fernerhin bedeutend größer gebaut wurden, als vorgeſchrieben war; denn in Verhandlungen[6] zwiſchen dem Herzog von Holſtein und Hamburg, die 1655 in Rendsburg ſtattfanden, betraf einer der zwölf Nebenpunkte die fortgeſetzte Vergrößerung der Alſterſchiffe. Da heißt es u. a. im Punkt 3:

> „Die Schiffer auf der Alſter, ſo durch Alſterdorf und mehr Ohrter gehen, bauen die Schiffe größer und wol von 36 Faden, da ſie für dieſem doch nur 24 Faden geführet; dazu

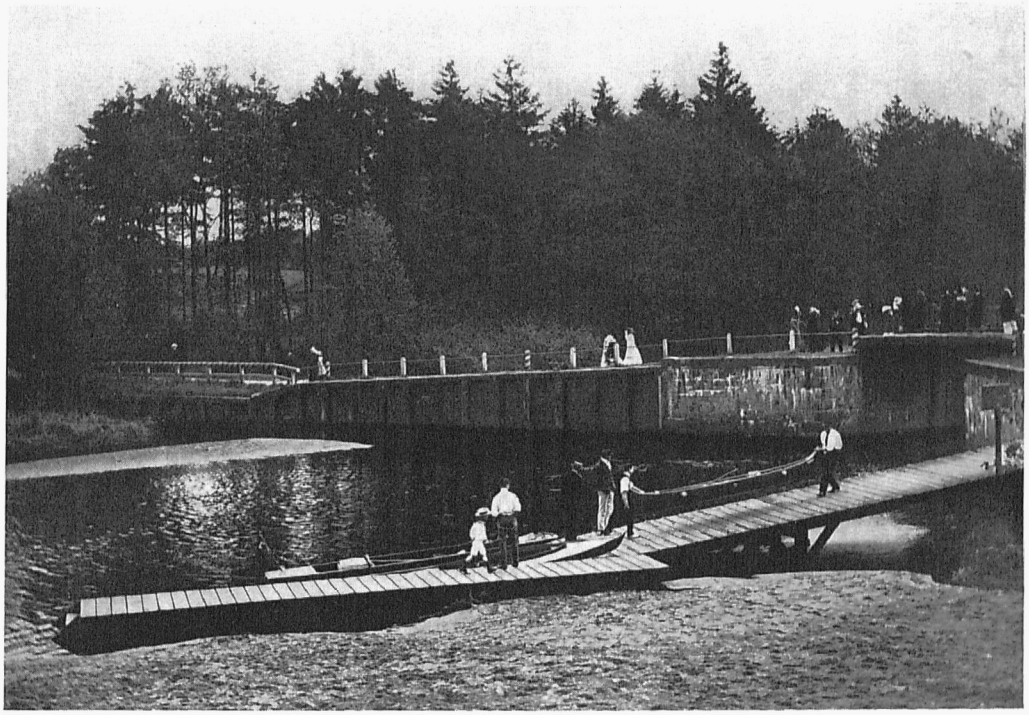


Abb. 147. Untere Mellenburger Schleuſe, Kolkſeite; Beförderung eines Kanus über die Schleuſe hinweg nach oberhalb

Privatbeſitz
Phot. R. Henſchler, Mai 1912

müſſen ſie dann viel Waſſer haben, ſtauen darumb das Waſſer ſo hoch, daß den Dörfern ihre Wiſchen dadurch verdorben werden und die Dörfer faſt untergehen müſſen, wo es nicht geändert werden ſollte."

Was die hamburgiſchen Geſandten auf dieſen Nebenpunkt erwidert haben, iſt im Protokoll nicht enthalten. Daß hier jedoch begründete Urſache zur Beſchwerde vorgelegen hat, ergibt ſich daraus, daß die Kammer[7] bereits ein Jahr vorher, Februar 1654, beim Rat darauf antrug, es möge eine Verordnung erlaſſen werden, nach welcher kein Holzſchiff von mehr als 24 Faden gemäß dem Mandat vom 12. Auguſt 1603 gebaut und auf der Alſter geführt werden dürfe. Die darauf ergangene Erwiderung liegt nicht mehr vor; es iſt aber wahrſcheinlich, daß der Rat, um Beſchwerden vorzubeugen, das alte Mandat erneuert hat.

Gebaut wurden die Alſterſchiffe früher außer in Hamburg an manchen Stellen des Flußlaufs: u. a. in Kayhude, worüber um 1633[8] u. a. berichtet wird, daß aus Freſenburg Bretter für die Kähne kamen, wo jedoch auch noch im 19. Jahrhundert ein Schiffbauer wohnte, der Alſterſchiffe ausbeſſerte. Eine größere Schiffswerft befand ſich in Wohldorf; auch in Mellenburg, Poppenbüttel und Fuhlsbüttel baute und reparierte man Alſterkähne.

Die Nachrichten über die Anzahl der Schiffe, namentlich in älterer Zeit, ſind recht lückenhaft; um 1573[9] ſollen es 26 geweſen ſein.

In der auf Seite 171 erwähnten Eingabe „ſämtlicher die Alſter befahrenden Holzhändler" vom 4. September 1648[10] wird geſagt, daß von den 46 den Holzhändlern auf der Alſter ſeitens E. H. Rats verſtatteten Schiffen nur noch etwa die Hälfte, nämlich 24, in Fahrt ſeien. Da laut Mandat von 1603 nur insgeſamt 40 Holzſchiffe zugelaſſen waren, ſo wird ihre Vermehrung um ſechs inzwiſchen zugeſtanden worden ſein. Weiter wird in der Eingabe beſtritten, daß die neuen Alſterſchiffe größer als

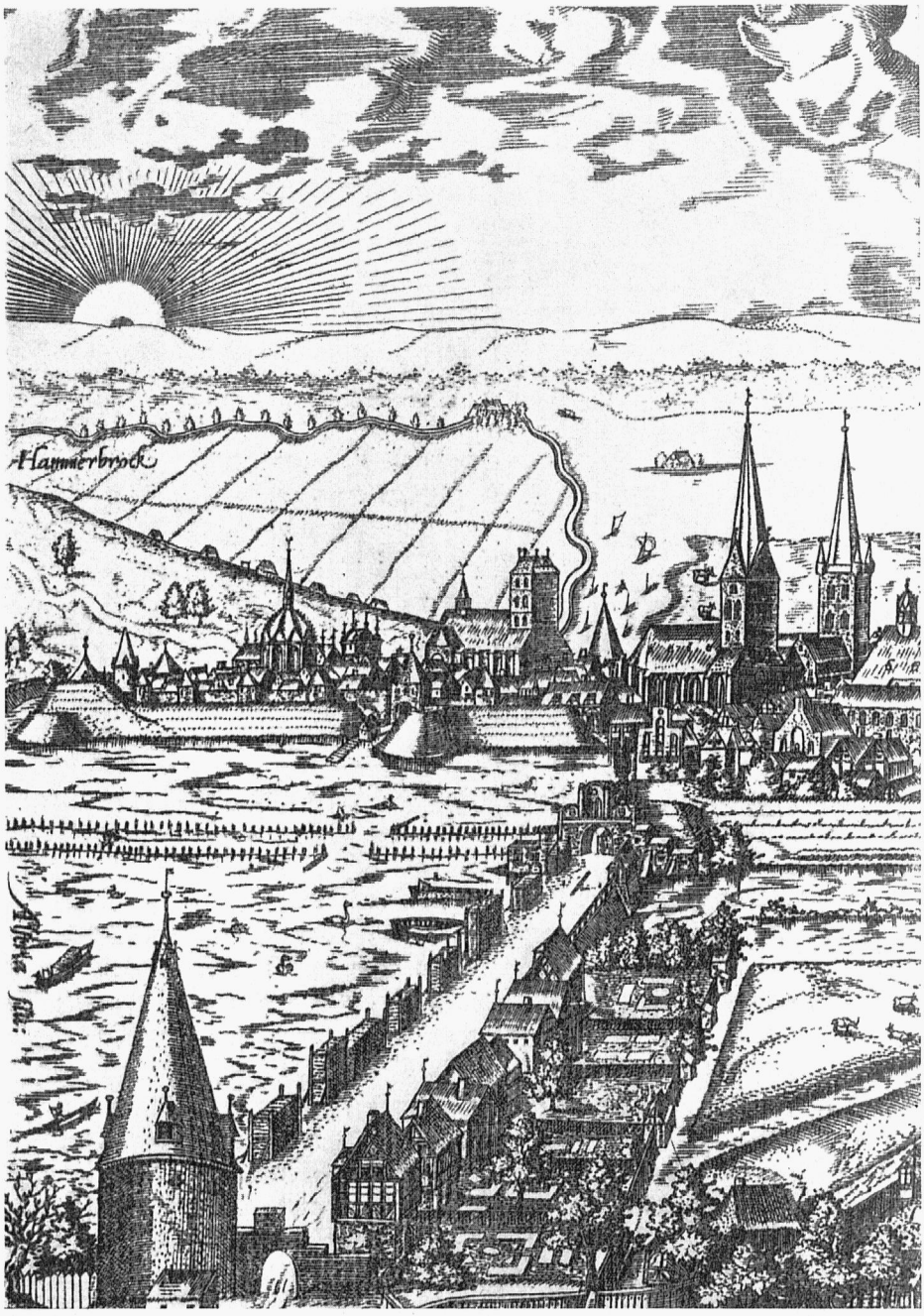


Abb. 148. Staatsarchiv. Ausschnitt aus dem Vogelschaubild des Daniel Freſe, Hamburg, 1587
Von links der Blaue Turm mit dem äußern Dammtor am Weſtende des Reeſendammes, längs deſſen Waſſerſeite aufgeſtapeltes Fadenholz, landſeitig Wohnhäuſer und Gärten, dahinter die Grasfläche der Bleichen, der Stadtgraben und der Voglerswall, am Reeſendamm abgeſchloſſen durch das innere Dammtor, von dem aus durch die Große Alſter der doppelreihige Baum bis zum St. Georger Ufer geführt war. Hinter dem offenen Schiffsdurchlaß im Baum liegt das Alſtertor zwiſchen hohen Wällen. Darüber ragen empor St. Gertrud, St. Jakobi mit dem Turmſtumpf, die Spitze des Winſertores, St. Petri, der Dom und ein Teil von St. Johannis

die älteren gebaut würden, wie ſich an den noch vorhandenen, vor 50 Jahren gebauten Schiffen nachweiſen laſſe. — Später muß ſich die Zahl der Schiffe wieder gehoben haben; denn bei Beginn des 19. Jahrhunderts waren es 48, von da ab ging ihre Zahl aber ſtändig zurück; in Betrieb befanden ſich

1813	48 Schiffe	1866	22 Schiffe
1830	34 „	1878[11]	10 „
1850	33 „	1905	2 „

1910 und folgende . . . . . 1 Schiff

Die Urſachen dieſes Rückganges beſtanden namentlich im Aufhören des Heizens mit Holz und Torf, in Verbeſſerung der Landſtraßen ſowie in Eröffnung des Betriebes auf der Lübeck-Hamburger Eiſenbahn am 1. Auguſt 1865.

Das letzte noch vorhandene Alſterſchiff iſt Eigentum der Baubehörde in Hamburg; es hat 19,15 m Länge und 4,20 m Breite, gehört alſo zur Klaſſe der ſogenannten Halbſchiffe, gilt jedoch zur Zeit als Normalſchiff für die Alſterfahrt. Dieſer Kahn tritt nur noch in Tätigkeit bei der allſommerlichen Beſichtigungsfahrt der hamburgiſchen und preußiſchen Beamten auf der ſchiffbaren Alſter, gelegentlich wohl auch, wenn eine größere Geſellſchaft eine Talfahrt von Wohldorf nach Poppenbüttel unternimmt. Mitunter wird auf dem Schiff auch Abbruchholz von den Schleuſen weg befördert; im übrigen liegt es beſchaulich bei Mellenburg oder Poppenbüttel (ſ. Abb. 124 S. 205, 141 S. 227 u. 142 S. 228).

Anmerkungen:

[1] Vgl. Kpm. Km. Rch., V, S. 373. — [2] Abbildungen von Alſterſchiffen zeigt auch das Titelbild zu von H. Tp., 1. Aufl., 1796, Bd. I. — [3] ad 1, VII, S. CXX. — [4] Wltm. Btrg. uſw., S. 195 f. Ndm. Stat. Tp., S. 250. v. Schröder und Biernatzky, Topographie von Schleswig-Holſtein und Lauenburg, I, 1855, S. 161. Mündliche Mitteilungen des Schleuſenmeiſters Bargmann in Fuhlsbüttel um 1900. — [5] a) Abſchr. d. Wld. bch., S. 216—217. Ak. Kl. IV, Lit. B (Hbg. St. Ar.), Nr. 1, Vol. 1 b, Faſz. 1; ferner: b) M. Chr. Ziegra: Beiträge zur politiſchen hamburgiſchen Hiſtorie, Hbg. 1766, Bd. I (mehr iſt nicht erſchienen), S. 263. — [6] Hgd. Dkſchr. uſw., S. 78 f.; ferner: Handſchriftenband: Stadtſachen, I, i. d. Bbl. d. V. Hbg. G.: Bericht über die Verhandlungen Abgeſandter des Hamb. Rats mit Abgeſandten des Königs Friedrich VII. und des Herzogs Friedrich von Holſtein-Gottorp wegen der Zwiſtigkeiten mit Hamburg. Rendsburg, d. 7. Juni u. folg. Tage 1655. — [7] Km. Prtk., 1651—1660, Fol. 5, 3 b. — [8] Irsb. Alſt. Ak., Nr. 13. — [9] ad 5 a, S. 205. — [10] Ak. Kl. IV, Lit. K b, Nr. 8, Vol. 7 (Hbg. St. Ar.). — [11] Davon zwei in der Ziegelei Trillup, eins in Wohldorf, zwei in Poppenbüttel, eins in Klein-Borſtel und vier in Ohlsdorf beheimatet.

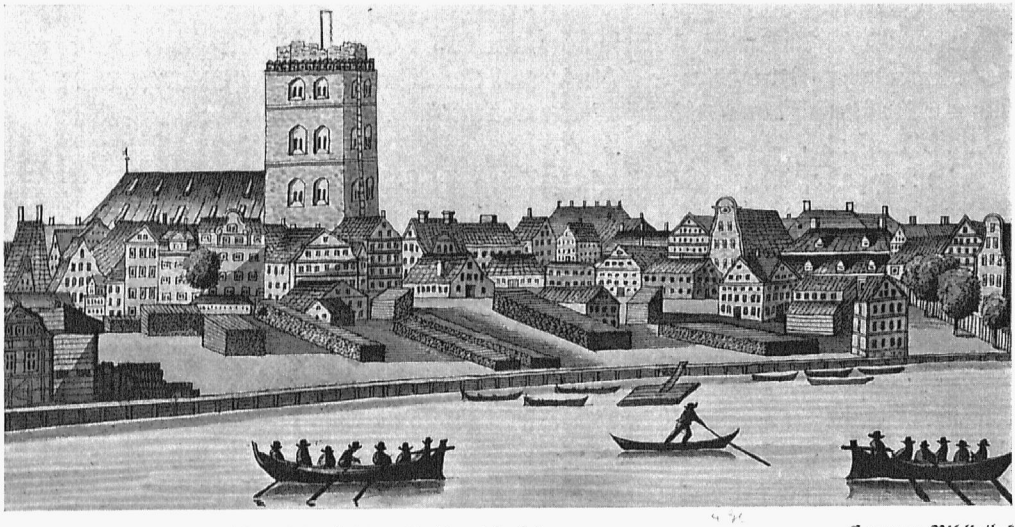


Abb. 149. Der Holzdamm (Gegend der ſpäteren Ferdinandſtraße) von der Lombardsbrücke geſehen um 1811; links der Turmſtumpf St. Jakobi

Commerz-Bibliothek
Nach Holzſchnitt von J. M. David
Februar 1811



Abb. 150. Das Schloß zu Jersbek von Süden geſehen, 1850

Städtiſches Muſeum Altona
Aus Ad. Hormanns: Adelige Güter in Holſtein uſw., Hamburg 1850

41. Landungsplätze an der Alſter

Hierzu die Abbildungen 4, 93, 106, 107, 143, 144 und 145

Die hauptſächlichſten Landungsplätze[1] an der oberen Alſter waren: 1. die Stegener Hude, etwa 1 km oberhalb der Heidkruger Schleuſe am linken Alſterufer nahe der Oldesloer Landſtraße; hier war der Verſchiffungsplatz der Jersbeker Gutsherrſchaft. — Etwas weiter unterhalb auf dem rechten Alſterufer lag

2. die Kayhude, die zum Gute Vorſtel gehört; beide ſind ſeit vielen Jahren außer Benutzung, dienten ehemals zum Verladen des Segeberger Kalks, im weſentlichen waren es jedoch Holz- und Torfhuden;

3. die Hude am linken Alſterufer, etwas oberhalb der Heidkruger Schleuſe und die Ehlersberger Hude gleich unterhalb der Schleuſe, ſo geheißen nach der dortigen Erbpachtſtelle und dem an der Landſtraße nahe der Alſter gelegenen Wirtshaus.

Der alte Verladeplatz Hude oberhalb der Schleuſe war ſchon vor Verfall der Nettelnburger Schleuſe vorhanden. Er gehört nebſt der kleinen Anbauerſtelle Hude ebenfalls zum Gute Vorſtel und diente ehemals für die Verſchiffung des zu Wagen von Segeberg herangefahrenen Kalkes und des Holzes und Torfes, ſowohl des gutsherrlichen als auch des ſonſt aus der Umgegend ſtammenden. Für die vorläufige Lagerung dieſer Stoffe bis zu ihrer Verladung in die Alſterkähne dienten auf dem Hofplatz des weiter unterhalb gelegenen alten Wirtshauſes Heidkrug (ſ. S. 187) zwei ſtrohgedeckte offene Schuppen, von denen einer noch vorhanden iſt (ſ. Abb. 143 S. 229). Nach dem Brande von 1842



Abb. 151. Die Allee von vier Lindenreihen in Jersbek;
Blick vom Fasanenhof nach Nordweſten (Bargfeld)

Privatbeſitz
Phot. Joh. Strüſing, Sept. 1903

wurden hier auch viele Ziegel aus Nahe, sowie später gespaltene Findlinge für Vorsetzenbauten in Hamburg verladen. — Weitere Landungsplätze lagen

4. auf dem Wulksfelder Stau, linkes Ufer, wo zumeist nur Erzeugnisse der Wulksfelder Gutsherrschaft verschifft zu werden pflegten (s. Abb. 144 S. 230 u. Abb. 106 S. 178),

5. beim Wohldorfer Walde die Holzhude am sogenannten Sahren[2], linkes Alsterufer, in südwestlicher Verlängerung der 1912 durch Ausbau eines Feldweges entstandenen Straße Haselknick,

6. bei der Mellenburger Schleuse, sowie

7. bei der Poppenbütteler Schleuse, letztere beide am rechtsseitigen Ufer.

Es wurde aber auch bei den anderen Schleusen ein- und ausgeladen; ferner waren Zwischenplätze vorhanden. So lud man z. B. auf der rechten Uferseite beim Sandfelder Stau Torf von Tangstedt und Wilstedt; auch fast bei jedem Dorf oberhalb Poppenbüttels wurde angefahren, so auf 2 Plätzen bei der Duvenstedter Brücke und unterhalb der dortigen Schleuse, alle 3 auf der Duvenstedter Seite. Auch bei der Rodenbeker Brücke war ein öffentlicher Landungsplatz, der von der Trilluper Ziegelei ehemals fleißig benutzt wurde; ferner gab es Anlegestellen bei der Treudelkule unterhalb Mellenburgs und bei Saselberg oberhalb der Poppenbütteler Schleuse sowie auch an einer Stelle unterhalb dieses Orts. Bei Saselberg, den Hennebergschen Gärten gegenüber, war der geräumige Stapelplatz des Hamburger Domkapitels[3], wohin die im Amte Trittau gelegenen 14 Kapiteldörfer an die dort liegenden Alsterschiffe 150 Faden Buchenholz zur Feuerung, das Bauholz zur Unterhaltung der Domkirche, Domhöfe und Brunnengebäude, 12 Fuder harte Buchenkohlen und anderes mehr liefern mußten.

Da auf Naher Gebiet an der Ober-Alster eine Stelle Habökenhude (= Hainbuchenhude) heißt und es weiter aufwärts auf Wakendorfer Feld eine Uferstrecke des Namens Flemhude gibt, so hat man daraus schließen wollen, das die Schiffahrt auf der Alster ehemals noch bedeutend weiter als

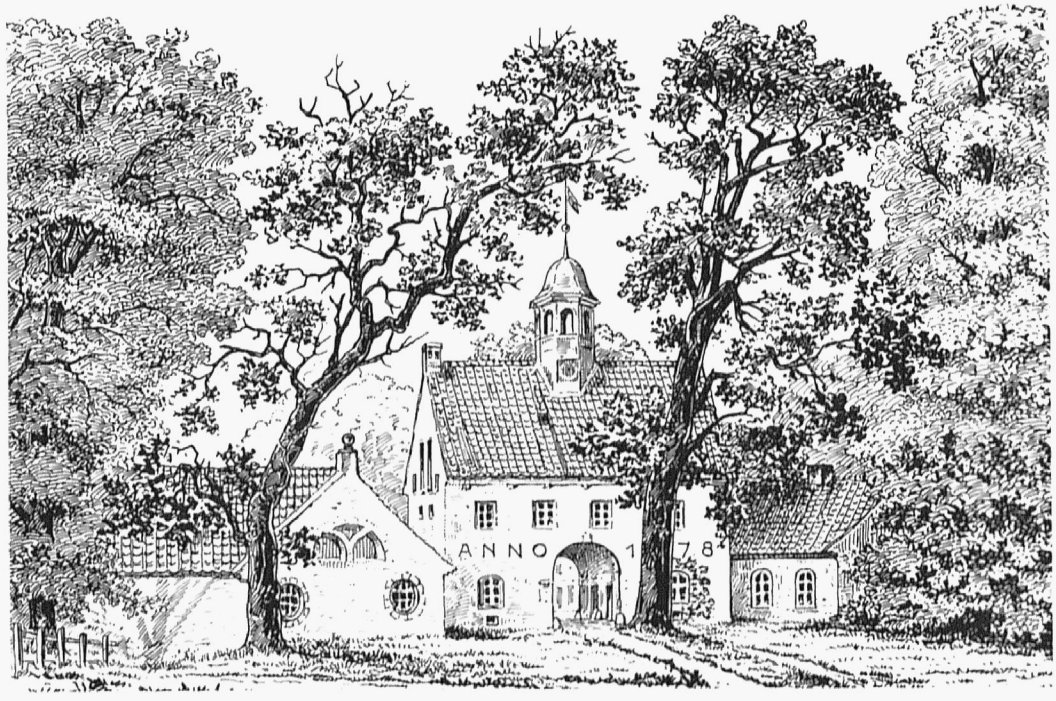


Abb. 152. Das Torhaus von 1678, vor dem Schloßhof in Jersbek

Privatbesitz. Federzeichnung von M. Klaucke nach Bleistiftskizze von W. Melhop a. d. J. 1888



Abb. 153. Das Jersbeker Schloß von der Vorderseite

Privatbesitz
Phot. J. Strüfing, September 1903

bis Hude oberhalb Heidkrugs hinaufgereicht habe[4]. Geschichtliche Nachweise für diese im Hinblick auf die Natur des Baches wenig stichhaltige Annahme sind nicht erhalten, wennschon in der Nähe der Alsterquelle ein Einbaum gefunden ist (s. S. 36), der aber wahrscheinlich nur zum Befahren des dort vor Jahrhunderten befindlichen Mühlteiches gedient haben dürfte.

In Kayhude wurden noch in den Fünfzigern des 19. Jahrhunderts[5] mit den Fahrzeugen der Borsteler Gutsherrschaft jährlich etwa 4 Millionen Soden Torf nach Hamburg verschifft. Die Hauptlandungsplätze bei Heidkrug waren gemeinsames Eigentum der Gutsbesitzer von Borstel und Jersbek.

Nichtberechtigte konnten ihre Waren dort noch um 1850 nur gegen Vergütung von 1 Taler = 3 Mark für jede Ladung verschiffen.

Die dänische Zollstätte lag bei Rethfurt, einem Gehöft unterhalb Heidkrugs, wurde aber später nach dem Ochsenzoll bei Langenhorn verlegt. Auch in Poppenbüttel war ein dänischer Zöllner ansässig (s. S. 205).

In Fuhlsbüttel wurde oberhalb und unterhalb der Schleuse geladen; auch am Alsterdorfer Ufer ist gelegentlich gelöscht worden. Weiter streckabwärts bei der Eppendorfer Mühle wurden Ziegelsteine ausgeladen. Ferner befand sich oberhalb der jetzigen Winterhuder Brücke eine alte, auch später viel benutzte Landestelle (s. Abb. 145 S. 231) für Kartoffeln, Kohl, Feuerung und Baustoffe, seit 1884 Winterhuder Kai genannt, nach 1914 aber im Zusammenhang mit der Alsterkanalisierung völlig umgestaltet. Eine andere Löschstelle lag etwas unterhalb der Brücke auf der gegenüberliegenden Eppendorfer Seite nahe der Kirche (s. Abschn. 68), wo jedoch nur bis etwa 1862 noch ein gewisser Verkehr stattfand. Alle die genannten Lade- und Löschstellen an den Schleusen der oberen Alster sind seit Jahren landseitig mit Buschwerk überwuchert und die Pfähle im Wasser mit Schilf und Ret dicht



Abb. 154. Südſeitige Giebelanſicht des Jersbeker Schloſſes im Jahre 1904 — Privatbeſitz Phot. J. Strüfing, Aug. 1904

umſchloſſen; die Anlagen träumen von dem längſt vergangenen Verkehr der Alſterkähne, werden aber, ebenſo wie die Schleuſenwerke, hamburgiſcherſeits dauernd inſtand gehalten (ſ. Abb. 106 S. 178 und Abb. 117 S. 195).

Auf der Außen-Alſter löſchten die Schiffe im 19. Jahrhundert vor dem Uhlenhorſterweg (Waiſenhausbau 1856/1857), ferner an der Aashörnbucht, die nach ihrem Ausbau den Namen Hohenfelderbucht erhielt, ſowie beim St. Georger Krankenhaus im Stadtgraben, hier in der Hauptſache Feuerung; dieſe ward aber bereits im 17. Jahrhundert auch beim Holzdamm in St. Georg gelöſcht. Dieſer am Ufer der St. Georgsweide belegene Landungsplatz dürfte entſtanden ſein, als der eigentliche Holzdamm bei der jetzigen Ferdinandſtraße infolge Anlage der Feſtungswerke um 1620 für die St. Georger ſchwerer erreichbar geworden war. Dort ward u. a. das Brennholz für das Hoſpital St. Georg ausgeſchifft.

Auf der Binnen-Alſter wurde bei der Eſplanade (dem ſogenannten Pferdeborn) ausgeladen, bis zur Anlegung des Neuen Jungfernſtiegs auch beim Kalkhof bzw. am Kalkgraben. Seitdem am Jungfernſtieg nicht mehr gelöſcht werden durfte, erſtreckte ſich der Hauptlandungsplatz längs des Ufers nördlich vom Alſtertor etwa bis in die Gegend der ſpäteren Gertrudenſtraße; auf ihn wurde die Beziehung „Holzdamm“ übertragen, obgleich dort ein Damm nicht geſchüttet worden war (ſ. Abb. 4 S. 10). Da hier auch Holz und Torf von den Alſterſchiffern verhökert wurde, ſo ſtritten ſich die Vorſteler und die Hamburger Schiffer um die beſten Plätze daſelbſt, welche die Hamburger für ſich allein beanſpruchten. Infolge Verordnung des Rats mußten die Schiffer mit den Liegeplätzen wechſeln, ſo daß jeder einmal an die beſte Stelle kam[6]. Da aber die kleineren Schiffe ſchneller waren als die großen, denen ſie beſonders auf der geräumigen Außen-Alſter vorbeifuhren und dann die beſten Plätze beſetzten, ſo wurden bis zum Brande von 1842 die Liegeplätze für die Alſterſchiffer beim Akziſeposten am Baum vor der Lombardsbrücke verloſt, ſo das keiner der Schiffer ſich benachteiligt oder den andern bevorzugt erachten konnte. Der Landungsplatz beim Holzdamm wurde übrigens nur bis 1810 als Holzſtapelplatz benutzt und bis 1832 bebaut[7].

Als 1837[8] die von den Fuhlsbütteler Mehlſchiffen, aber auch von Torfſchiffen viel benutzte kleine Landeſtelle, die ſogenannte Mehltreppe beim Hotel Belvedere an der Straße Bei der Kunſt

(Reeſendammsbrücke) aufgehoben und dafür ein Landungsplatz nördlich vom ehemaligen Holzdamm beim Drillhauſe nahe dem Glockengießerwall entſprechend ausgebaut werden ſollte, erhoben die dortigen Anlieger wegen der namentlich mit der Torfentladung verbundenen Staubentwickelung Einſpruch beim Rat. Der Landungsplatz mußte dort aber bleiben, weil kein anderer Uferraum an der Binnen-Alſter zur Verfügung ſtand; als er 1838 fertig war, wurden die Mehlſchiffe nach dem Alſtertor verwieſen, und es wurde in einer beſonderen Bekanntmachung vom 17. Juli 1839 feſtgeſetzt, daß Torfſchiffe und Fahrzeuge mit Schutt, Erde oder Unrat ebenfalls nur den Landungsplatz beim Alſtertor benutzen durften. Dagegen mußten die anderen Schiffe mit Bauſtoffen uſw. nach dem Drillhauſe, wo aber ein Lagern von Gegenſtänden nicht zugelaſſen wurde. Vom 1. Auguſt 1839 ab durften „Bei der Kunſt“ nur noch ſolche Schiffe anlegen, die aus Alſterſchuten in Fahrzeuge auf der Kleinen Alſter überluden und umgekehrt; denn eine ſchiffbare Verbindung mit der Elbe fehlte damals noch.

Um 1840 hatte nur je ein Schiffer ſtändig ein Fahrzeug am Alſtertor liegen, aus dem er Holz und Torf in kleinen Mengen verhökerte. Dieſe Stoffe wurden aber auch aus mehreren anderen Schiffen faden- und tehrweiſe verkauft. Auch Schiffe mit Mehl kamen und nahmen Getreide mit zurück, die, welche Genever brachten, luden Kartoffeln als Rückfracht. — Nach dem Brande iſt der Landungsplatz beim Drillhauſe nicht wieder hergeſtellt worden. Die Landeſtelle gegenüber dem Alſtertor aber iſt wieder erſtanden; ſie wurde auch ſpäterhin noch von hökernden Alſterſchiffern und ebenſo von Ewern aus der Elbgegend fleißig benutzt, bis dem Verhökern von Holz, Torf, Gemüſe und Obſt von den Schiffen aus überall an der Alſter ein Ende gemacht wurde (ſ. Abb. 93 S. 152).

Gleichzeitig mit dem Dienſt des Alſteraufſehers (ſ. S. 142) wurde auch das Abgabeweſen an den Landeſtellen der Alſterbecken geregelt; die am Jungfernſtieg mit Milch und friſchem Gemüſe täglich

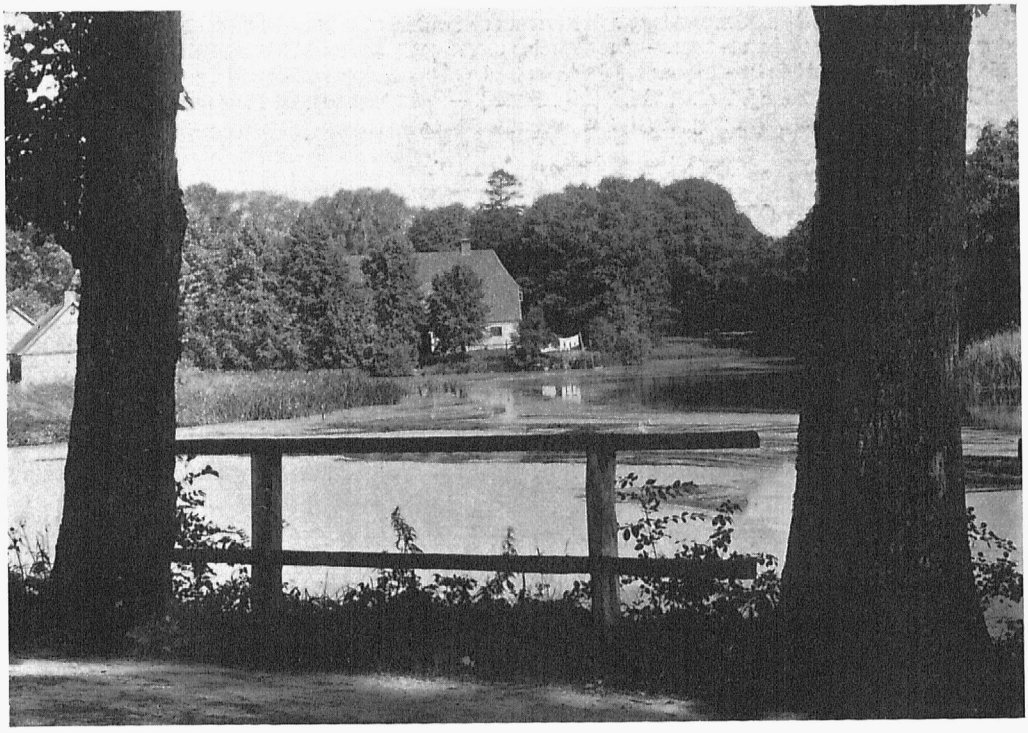


Abb. 155. Der Jersbeker Teich, von der Straße aus geſehen, zwiſchen den Bäumen Gebäude des ſüdlich vom Schloß ſich erſtreckenden Gutshofes

Privatbeſitz
Phot. C. Wurm-Reithmayer, 1909

anlegenden kleinen Ewer ließ man frei. Das Kaje- oder Treppengeld[9] für die auf der Alster an die Stadt kommenden Holz- und Torffahrzeuge, die ihre Ladung hier verkauften, wurde bei Schiffen, bis einschließlich 2000 cb Fuß (= 47 cbm) messend, auf 1 ℔, bei solchen über 2000 cb Fuß Fassung auf 2 ℔ für jede Reise festgesetzt. Alle anderen Ladungen ließ man vorerst frei, um zu verhüten, daß Berufungen von dänischer Seite erfolgten und behauptet werden könnte, diese Abgabe sei ein Schiffszoll und verstoße daher gegen die Zollordnung. Für das Einsammeln dieser Abgabe erhielt der Alsteraufseher gedruckte Zettel mit fortlaufenden Nummern, die von den Schiffsführern eingelöst und im Akzisekontor am Alsterbaum abgegeben wurden.

1849 erfolgte eine Abänderung der Gebühren über die Benutzung der Landungsplätze[10]. Die Fahrzeuge zum Aushökern von Torf, Kartoffeln, Gemüse und Obst durften nur 14 Tage liegen und hatten für die erste Woche 1 ℔, für die zweite 1 ℔ 8 ß zu zahlen; denselben Betrag zahlten im Winter eingefrorene Fahrzeuge, solange sie zum Hökern dienten.

Das Ent- und Beladen von Fahrzeugen innerhalb 24 Stunden war abgabefrei. Infolge dieser Bestimmung benutzten die meisten Frachtschiffe, namentlich Kohlen-, Ziegel- und Sandschuten in großer Zahl, die Landungsplätze an der Alster unentgeltlich. Deshalb wurde 1858[11] festgesetzt, daß für das Entlöschen und Beladen von Schuten, Ewern usw. für jedes Fahrzeug in den ersten 24 Stunden 8 ß zu entrichten sei.

Die weiteren Änderungen der Löschgeldsätze usw. an den Alsterbecken und ihren Kanälen gehören der Neuzeit an; ihre Aufzählung würde hier zu weit führen.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Wltm. Btrg. usw., Hbg. 1826, S. 195 f.; ferner: Ndm. Stat. Tp., Hbg. 1845—1847, S. 250. — [2] Sahren von sor = dürr, trocken oder = sauer, d. h. eine Fläche, wo saures Futter wächst, daher Sahrenkoppel. — [3] Jhrb. Av., 1926/1927, S. 53: L. Frahm. Von Hamburger Domherren und Holsteiner Dörfern. — [4] Nach alter Überlieferung mitgeteilt von R. Hüttmann, Nahe, um 1901. — [5] v. Schröder u. Biernatzki, Tp. von Schleswig-Holstein u. Lauenburg, I, 1855, S. 243. — [6] Mündliche Überlieferung des Schleusenmeisters Timmermann in Wohldorf um 1900. — [7] Ndm. Tp., S. 233. — [8] Ak. Kl. VII, Lit. F f, Nr. 34, Vol. 3 (Hbg. St. Ar.). — [9] Sn. bschl. vom 23. März 1840. — [10] Sn. dkr. vom 2. Februar 1849. — [11] Lpbg. Verordng., XVII, Tarif vom 29. November 1858.

42. Der Warenverkehr auf der schiffbaren Alster

Hierzu die Abbildungen 137, 143 und 145

Aus älterer Zeit haben wir keine zuverlässigen Nachrichten über den Warenverkehr auf der oberen Alster. Über seinen Umfang und seine Bedeutung für das wirtschaftliche Leben der Stadt vermag man sich aus der Zahl der Schiffe, welche die Fuhlsbütteler Schleuse durchfuhren, wo der Zoll bzw. das Schleusengeld erhoben wurde, nur ein annäherndes Bild zu machen. Die Kämmereirechnungen geben bei Buchung der Schleusengelder über die Zahl der Schiffe nur gelegentlich, über die damit beförderten Güter überhaupt keine Auskunft.

In den Jahren 1603—1610[1] durchfuhren die Fuhlsbütteler Schleuse ab- und aufwärts im Durchschnitt jährlich rund 515 Schiffe, die meisten, 603, im Jahre 1603, die wenigsten, nämlich 435, im Jahre 1609. Dagegen war der Verkehr 1636 bedeutend lebhafter; es wurden 688 Schiffe zu Tal durchgeschleust.

Durch die weiter oben gelegenen Alsterschleusen war der Verkehr natürlich geringer als in Fuhlsbüttel, wo alles zusammenkam. Über den Schiffsverkehr durch eine oder die andere der oberen Schleusen sind nur ganz gelegentliche Nachrichten erhalten; so z. B. erfahren wir aus einem Schreiben von 1830[2], daß an beladenen Schiffen durch die Wulksfelder Schleuse die Alster abwärts fuhren:

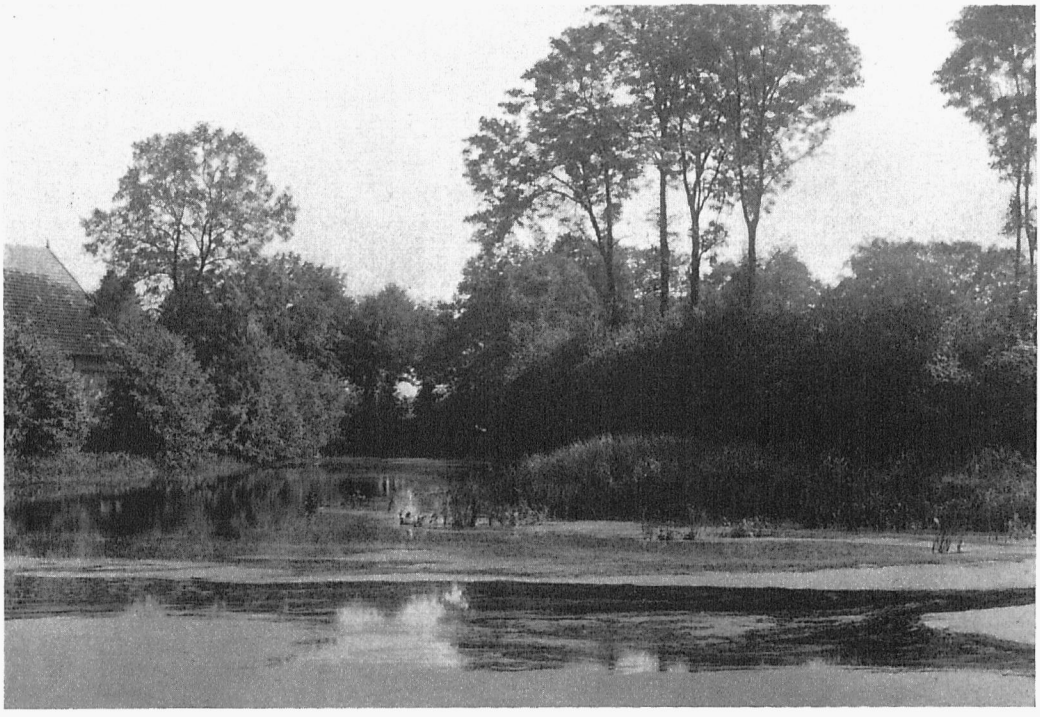


Abb. 156. Blick in den nördlichen Teil des Jersbeker Teiches Privatbesitz. Phot. C. Wurm-Reithmayer, 1909

1825	82 Schiffe	1827	112 Schiffe
1826	83 „	1828	109 „
	1829	88 Schiffe	

im Durchschnitt jährlich rund 95 Schiffe.

Nach Angaben des dänischen Zollamts in Poppenbüttel gingen nach Hamburg abwärts:

1849	240 Schiffe	1857	173 Schiffe
1850	301 „	1858	193 „

Die um die Mitte des 19. Jahrhunderts, 1840—1860, beförderten Warenmengen waren nur noch unbedeutend[3]. Am lebhaftesten war der Verkehr im Frühjahr und im Herbst; in den Monaten April und September fuhren bis zu 34 Schiffe, in den andern Monaten 2 bis 10 Schiffe. Im Juli ruhte die Schiffahrt der Heuernte wegen ganz.

Es wurden damals abwärts befördert: Holz und Torf von der oberen Alster, Seife, Öl- und Ölkuchen aus Poppenbüttel, Branntwein aus Wulksfelde, Kupfer aus Wohldorf, Ziegelsteine aus Trillup und Rahe, auch von verschiedenen Stellen Feldsteine, deren Förderung in den Sechziger Jahren zunahm.

Aufwärts gingen die Schiffe meist leer; mitunter hatten sie Dünger und Straßenkehricht geladen, meist für die Bauern in Hummelsbüttel und Poppenbüttel, aber auch Fette für die Seifenfabrik daselbst sowie Rohstoffe für den Wohldorfer Kupferhammer. Stroh und Lumpen gingen zur Papiermühle in Gurbek, Glasscherben zur Flaschenfabrik und Kartoffeln in die Branntweinbrennerei zu Wulksfelde. — In den Siebzigern des 19. Jahrhunderts erinnerten sich ältere Schiffer, welche die Alster schon mehr als 30 Jahre befuhren, daß ehemals über 20 Schiffe in einer Flotte und zudem zwei Flotten wöchentlich befördert wurden.

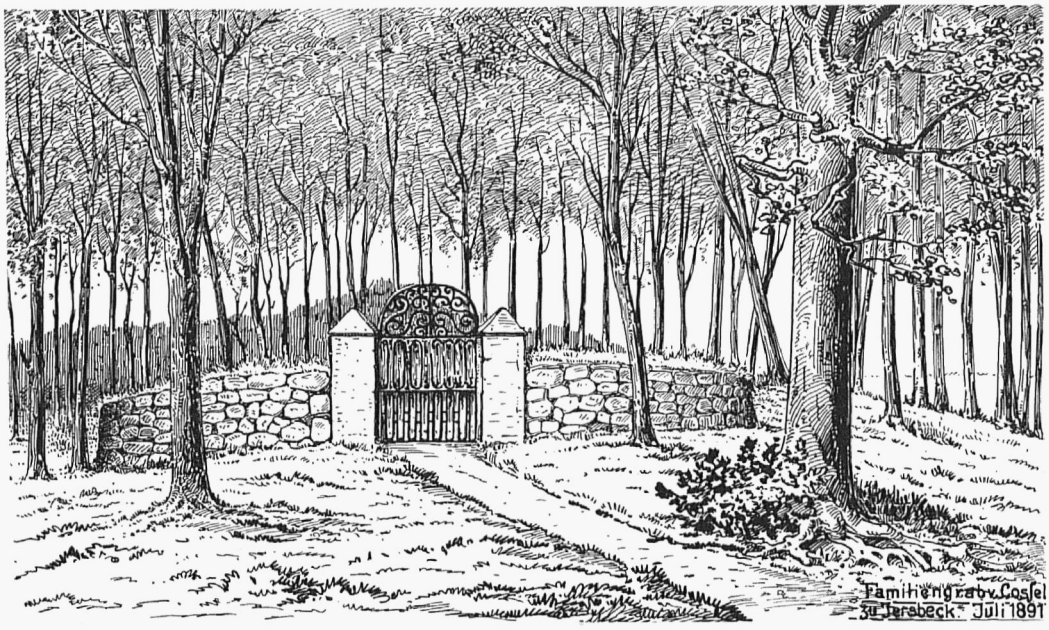


Abb. 157. v. Coßels Grabſtätte im Jersbeker Holz

Privatbeſitz. Federzeichnung von M. Klaucke nach Bleiſtiftſkizze von W. Melhop aus dem Jahre 1891

Um 1850 fuhren noch bis zu 15 Schiffe gemeinſam durch die Mellenburger Schleuſe zu Tal, 1870 deren bis zu 11, 1878 nur noch höchſtens 5, die aber ebenſoviel Waſſer verbrauchten als ehemals 15 Schiffe. Bereits um 1860 fand die Talfahrt in der Regel nur noch einmal wöchentlich ſtatt.

Über den Verkehr durch die Fuhlsbütteler Schleuſe ſind wir verhältnismäßig beſſer unterrichtet als über denjenigen in den oberhalb liegenden Schleuſen, weil hier das Schleuſengeld für den Hamburger Staat eingenommen wurde. — Nachſtehende 1820 beginnende Zuſammenſtellung beruht auf dem Schifferbuch[4] des Fuhlsbütteler Schleuſenmeiſters.

In den Jahrzehnten	Anzahl der durchgeſchleuſten Alſterſchiffe, Flöße uſw.			Schleuſengeld		
	durchſchnittlich durchfuhren die Schleuſe jährlich	höchſte Zahl in einem Jahr	niedrigſte Zahl in einem Jahr	durchſchnittlich jährlich vereinnahmtes Schleuſengeld ℳ u. ß	höchſte Jahreseinnahme ℳ u. ß	niedrigſte Jahreseinnahme ℳ u. ß
1820—29	232	339	183	345.11	495.12	269.10
1830—39	195	340	160	293. 2	367. 8	254.10
1840—49	213	278	168	384. 3	466.14	318. 6
1850—59	254	323	146	444. 1	563. 7*	246. 6
1860—69	164	244	108	388. 3**	508. 8	235. 8
1870—79	88	116	59	316. 5†	528.60	177.10††
1880—89	52	74	23	168. 5	286.50	105.90

* Die höchſte Schleuſengeldeinnahme überhaupt fand 1856 ſtatt. — ** 1864 wurde auf dem Mühlenteich vor der Schleuſe der Schlängel gelegt zur leichteren Vereinnahmung des Schleuſengeldes und für den Verkehr der Schiffer. — † Seit 1875 tritt Reichswährung ein, hier iſt des Vergleichs wegen alles in ℳ und ß umgerechnet. — †† Im Kriegsjahr 1871.

In den Jahren 1890—1900 durchfuhren anfänglich noch 26, 1898 nur noch 4, dann gar keine Alsterkähne mehr die Schleuse. Die Anzahl der Jollen und Ruderboote stieg von 13 auf 73 (1895 waren es 98), während die Schleusengeldeinnahme 1890 von Reichsmark 102,00 auf Reichsmark 43,20 im Jahre 1900 fiel. — Die Jollen und Ruderboote beginnen Mitte der Siebziger zu erscheinen; ihr Verkehr hat sich erst allmählich, in neuerer Zeit ganz bedeutend vermehrt. — Die Art der Ladung der Alsterschiffe ist in dem oben erwähnten Schifferbuch erst von 1825 ab verzeichnet.

Einen wesentlichen Anteil bilden Steine, sowohl Pflastersteine als Ziegel, die in dem Buch nicht getrennt sind; 1828 hatten die 170 Schiffe Steinladung. 1831 begann die Beförderung von Branntwein und wurde bis 1870 fortgesetzt; 1837 hatten 12 Schiffe nur Branntwein geladen, sonst waren es weniger, 1868—1870 nur noch je 1 Schiff jährlich. 1850—1859 war der Schiffsverkehr besonders lebhaft; mitunter mußte während halber Tage ununterbrochen durchgeschleust werden. In der Hauptsache wurden Brennholz und Torf befördert; 1846 hatten 207 Schiffe diese Ladung, 1847 deren 220, wovon 134 mit Torf, die restlichen 86 mit Holz befrachtet waren. Die Torffahrten hörten gegen Mitte der Siebziger, die Beförderung von Brennholz 1879 auf, nur 1894—1898 kam vorübergehend von Wulksfelde aus wieder etwas Brennholz zur Stadt.

Der Verkehr mit Ziegelsteinen begann 1843, ein Jahr nach dem großen Brande; 1846 hatten 24 Schiffe diese Ladung, 1861 deren 54; erst 1891 verschwand dieses Erzeugnis von der Alster.

Der Verkehr mit Ölkuchen und Seife begann 1837; im Jahre 1855 waren hiermit 11 Schiffe beladen, 1862 hörten diese Ladungen aber auf.

In den Vierzigern des 19. Jahrhunderts finden wir gelegentlich Blaupapier und Glas als Schiffsladung verzeichnet. — Bis zum großen Brande von 1842 kam auch viel Mehl von Fuhlsbüttel herunter, mindestens eine Schute wöchentlich, das aber unterhalb der Schleuse eingeladen wurde; ausgeladen hat man es „Bei der Kunst“ in der Gegend der jetzigen Reesendammsbrücke (s. S. 242 u. 243).

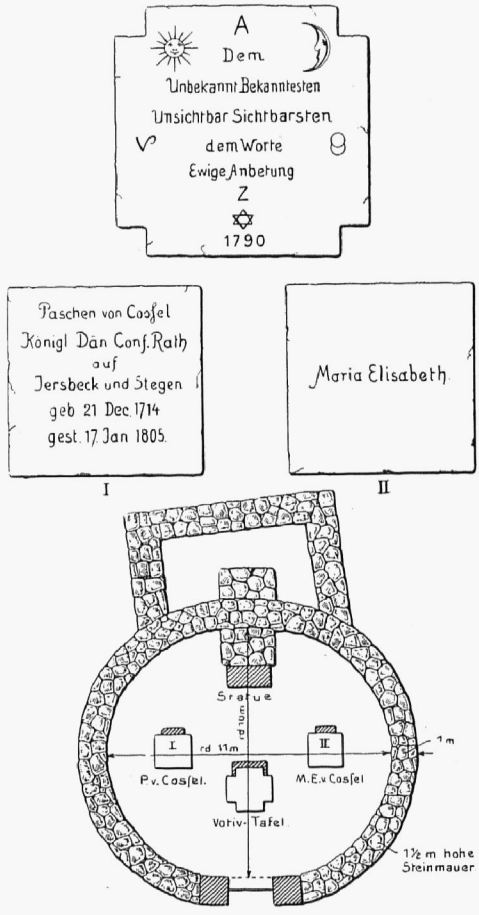


Abb. 158. Grabtafeln und Grundriß des v. Coßelschen Familiengrabes im Jersbeker Holz. Privatbesitz. Nach Aufnahme von W. Melhop, 1891

Einen großen Anteil am Schiffsverkehr auf der Alster hatten die Brockdorffschen, seit 1839 Baudissinschen Fahrzeuge des adeligen Gutes Borstel bei Sülfeld; ihre Ladungen bestanden aus Holz, Torf und mitunter aus Ziegelsteinen. 1820 machten sie 35 Reisen, die meisten 1854, nämlich 81; sie brachten vertraglich Feuerung für das Krankenhaus an der Lohmühlenstraße, das Werk- und Armenhaus sowie das Waisenhaus.

1875 verschwanden die Schiffe des Borsteler Gutsbesitzers von der oberen Alster, weil die beförderten Brennstoffe dem Wettbewerb der englischen Steinkohle nicht mehr gewachsen waren.

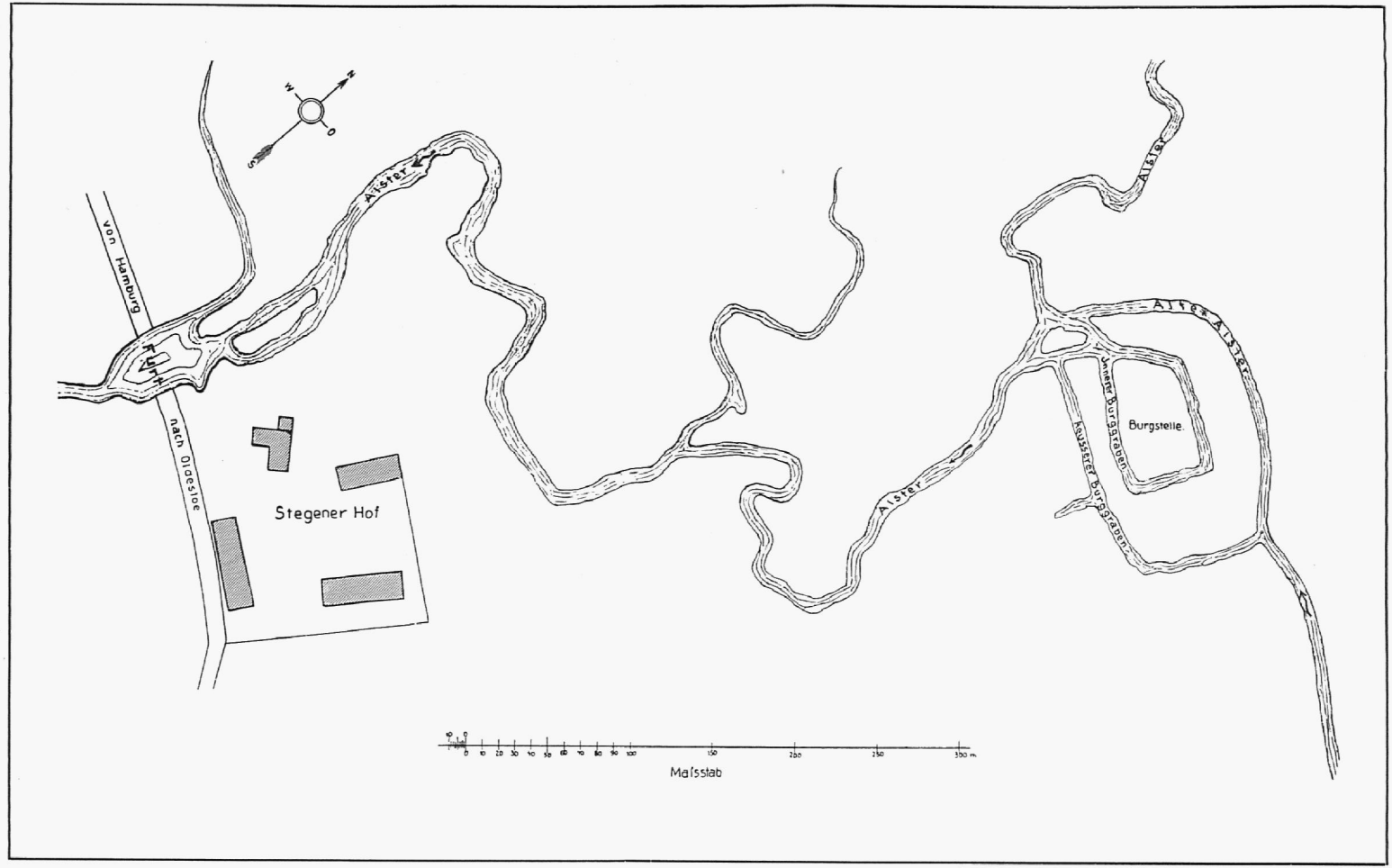


Abb. 159. Lageplan des Stegener Hofes und der Burgstelle zu Anfang des 18. Jahrhunderts

Privatbesitz. Zeichnung nach einer alten Kartenskizze im Jersbeker Gutsarchiv

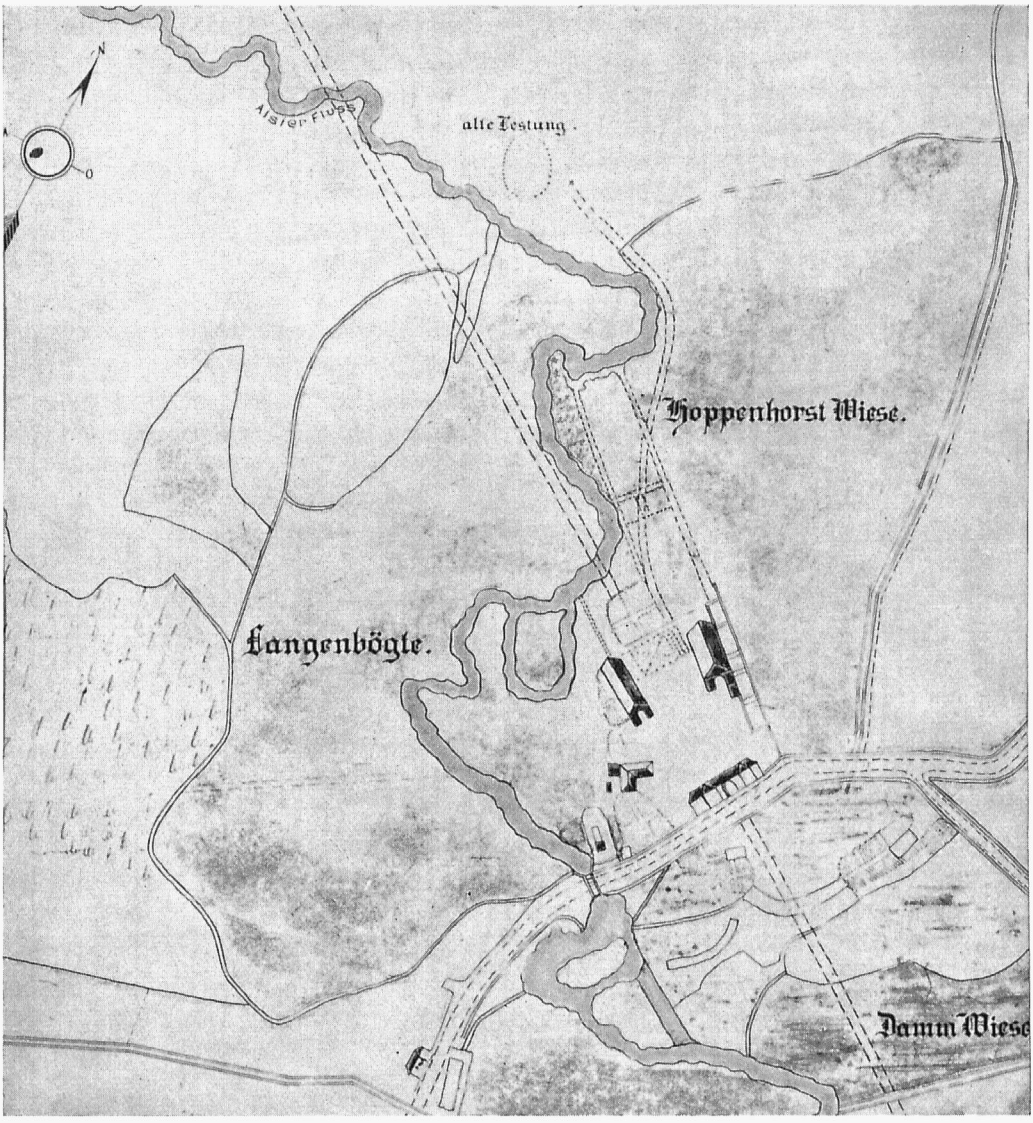


Abb. 160. Lageplan des Stegener Hofes und der Burgſtelle (alte Feſtung) im Jahre 1776, nachdem Hamburg an der Furtſtelle eine Brücke über die Alſter gebaut hatte

Privatbeſitz. Kopie einer Handſkizze der zum Stegener Hof gehörigen Feldmark, von J. M. Kaltenbach von 1776 im Iersbeker Gutsarchiv

Wenn die zu verſendenden Stoffe nicht unmittelbar an der Alſter lagen, alſo wiederholt auf- und abgeladen bzw. mit Wagen von weit herangefahren werden mußten, ſo konnte das an und für ſich geringwertige Roherzeugnis die Schiffsfracht nicht mehr tragen. Die Ziegelei in Nahe benutzte die Alſter in den Siebenziger Jahren nicht mehr, weil eine Schiffsbeförderung von etwa 10000 bis 12000 Ziegeln 75 Mark koſtete, wodurch das Tauſend Steine um 6 bis 7 Mark verteuert wurde und den Wettbewerb in Hamburg nicht beſtehen konnte. — Bis in die Sechziger des 19. Jahrhunderts hat ſich die Alſterſchiffahrt noch bezahlt gemacht; dann kam der an ſich nur noch geringe Pulsſchlag des Warenverkehrslebens auf der oberen Alſter allmählich ganz zum Stocken.

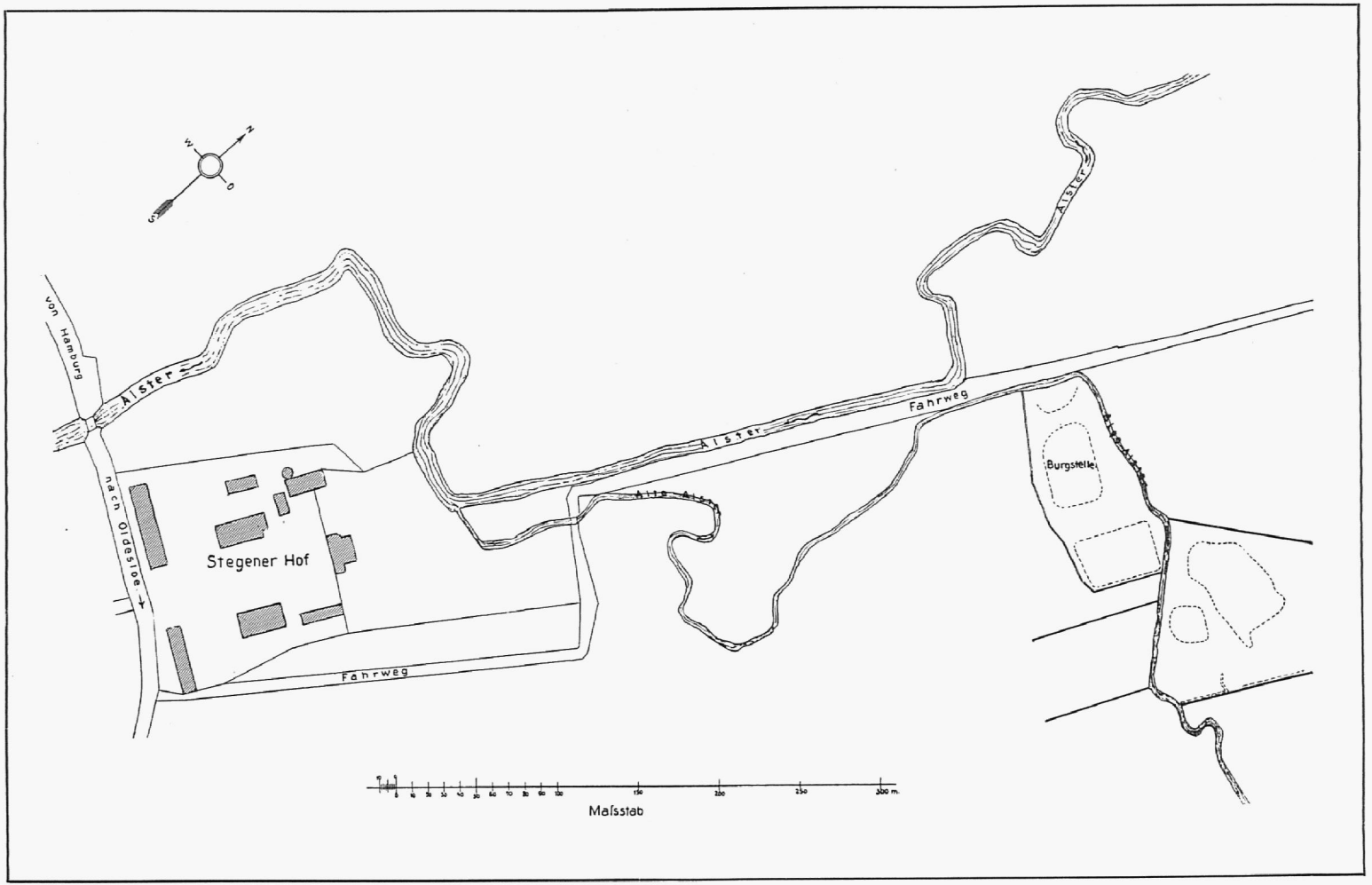


Abb. 161. Lageplan des Stegener Hofes und der Burgstelle um 1900

Privatbesitz. Zeichnung nach einem Katasterplan

Zwar wurde noch 1875 in einer Eingabe der Eigentümer des Gutes Borstel, der Ziegelei in Trillup und der Branntweinbrennerei in Wulksfelde behauptet, daß ihre Erzeugnisse, bestehend aus Torf, Ziegeln, Branntwein und Granitsteinen, ausschließlich auf die Alsterschiffahrt angewiesen seien. Aber bereits 1878[5] wird berichtet, daß die Alsterschiffahrt nur noch ein kümmerliches Dasein führe und ständig abgenommen habe, nicht durch die Ungunst Hamburgs, sondern durch andere Anlässe. Zufolge Verbesserung des allgemeinen Verkehrsnetzes wurden andere Bezugsquellen wettbewerbsfähig und führten die Erzeugnisse des Alstertals den Landstraßen und Eisenbahnen zu.

So ist denn die Lastschiffahrt auf der oberen Alster eingegangen; dafür blühte die Lustschiffahrt mächtig auf, die gelegentlich von einzelnen Wassersportfreunden bis oberhalb Heidkrugs ausgedehnt wird. Die Boote wurden über die Schleusendämme hinweggeschleppt, bzw. gekarrt; erst im 20. Jahrhundert legte man an den schwierigen Stellen hierfür Tunnel an (s. Abb. 145 S. 231).

Über die hauptsächlich auf den Alsterlastschiffen beförderten Erzeugnisse ist mit Ausnahme des Holzes, worüber auf Seite 257 berichtet wird, noch Nachstehendes mitzuteilen:

Der Kalk

Der Segeberger Kalk war neben dem Holz ehemals die zumeist alsterabwärts verschiffte Ware; es ist nicht zweifelhaft, daß die Abschiffung des Segeberger Kalks ein Hauptbeweggrund zur Schiffbarmachung der Alster in den Jahren 1448 bis 1465 war[6]. In den Rechnungsbüchern des Kalkhofes

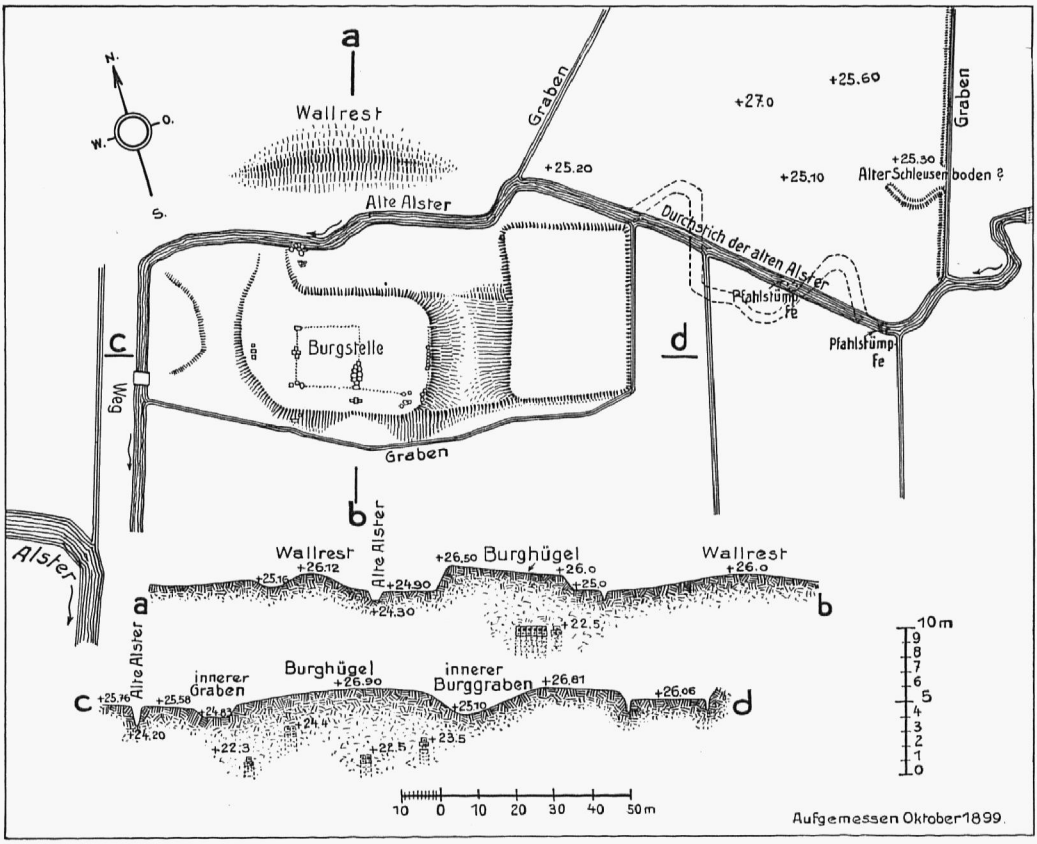


Abb. 162. Reste der Burg Stegen mit Querprofilen; die Höhenzahlen beziehen sich auf Hamburger Null

Privatbesitz
Nach Aufnahme des Verfassers

wird bis 1464 der Segeberger Kalk nicht erwähnt, weil er der Schwierigkeit und Koſten der Landbeförderung wegen vom Bezuge ausgeſchloſſen war; ſobald er jedoch auf dem Waſſerwege nach Hamburg gebracht werden konnte, wurde es anders[7].

Die Aufräumung der Alſter von Fuhlsbüttel bis Stegen im Jahre 1465[8] ſowie die gleichzeitigen Ausbeſſerungsarbeiten an der Stegener Schleuſe[9] werden wegen der bevorſtehenden erſten Abſchiffung von Segeberger Kalk vorgenommen worden ſein. 1464 und 1465 reiſten Ratsmitglieder wiederholt nach Stegen[10] zu Detlev von Buchwald und zum König Chriſtian I. von Dänemark, der ſich zeitweilig dort aufhielt, und 1465 ſchloß die Stadt mit ihm einen Vertrag, worin der König ſich auf zehn Jahre verpflichtete, alljährlich 15 bis 20 Prahmladungen Segeberger Kalk zu 12 Laſt zu einem feſten Preiſe von $3^1/_2$ ß Lübſch für die Laſt durch ſeinen Amtmann zu Segeberg nach Stegen liefern zu laſſen[11]. Noch im nämlichen Jahre trafen die erſten 57 Laſt Segeberger Kalk auf der Alſter in Hamburg ein, die ein Viertel der Geſamteinfuhr an Kalk ausmachten. Im nächſten Jahr kam bereits die Hälfte alles Kalks aus Segeberg die Alſter hinunter, und bald fand Kalk von anderen Herkunftsorten nur noch in geringer Menge Verwendung.

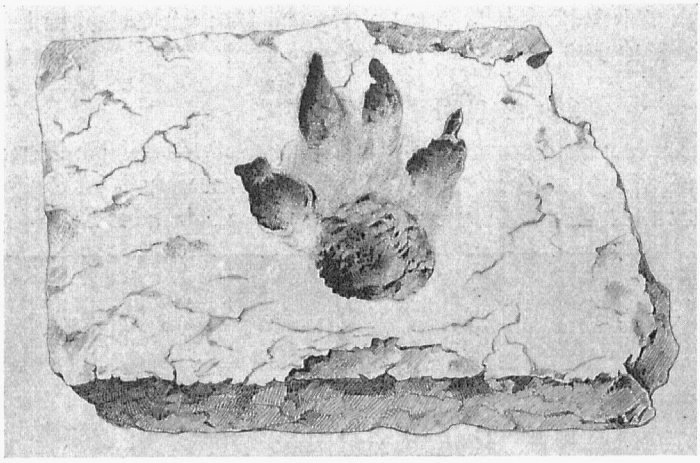


Abb. 163. Abdruck der vermeintlichen Wolfsklaue in einigen der auf der Burgſtelle bei Stegen gefundenen Ziegelſteinen

Privatbeſitz
Zeichnung
von M. Klaucke

Der Segeberger Gipskalk wurde zu Wagen über Sülfeld bis zur Stegener Schleuſe gefahren, wo der Landungsplatz Kalkhude hieß, dort verwogen und in die Alſterſchiffe geladen. Auch am Otterkolk[12], das oberhalb Wulksfelde gelegen haben dürfte, und ſpäterhin bei der Heidkruger Schleuſe bzw. bei Ehlersberg waren Kalklagerplätze. — Der Verkehr mit Segeberger Kalk war ſehr lebhaft, noch um 1750 kamen mitunter bis 40 Kalkſchiffe zur Zeit durch die Schleuſen[13].

Die Schiffe vermochten bei reichlichem Waſſer 220 Schiffs℔ = 70400 ℔, bei weniger Waſſer 190 Schiffs℔ = 60800 ℔ rohe Kalkſteine zu befördern[14].

Der in Segeberg gebrochene Kalk ging zumeiſt nach Hamburg[15], wo hauptſächlich mit ihm gebaut wurde. Bei Streitigkeiten hielt die ſchleswigſche Regierung den Kalk zurück, wie z. B. 1558. Da die ungehinderte Zufuhr für die Stadt aber ſehr wichtig war, ſo ſuchte Hamburg ſich dann die Beamten durch allerlei Geſchenke günſtig zu ſtimmen; daher heißt es bei gewiſſen Ausgaben in den Kämmereirechnungen in jener Zeit gelegentlich: ad promovendam vecturam calcis[16] (um der Kalkbeförderung nachzuhelfen).

Nach 1465 ließ Hamburg das Flußbett faſt alljährlich räumen, wie einzelne Eintragungen in den Kämmereirechnungen beſagen, ſowohl zum Vorteil der ſtädtiſchen Mühlen[17] bzw. zum beſſeren Waſſerabfluß als auch mehrfach zur Erleichterung der Zufuhr des Segeberger Kalkes nach Hamburg[18].

Dasſelbe gilt für die Ausbeſſerung der Stegener Schleuſe 1474[19].

Außerdem ſorgte der Rat auch für die Kalkverſchiffung durch Beſchaffung der nötigen Fahrzeuge; 1466 finden wir eine Reihe von Ausgaben für den Bau und die Ausbeſſerung der benutzten Schiffe[20].



Abb. 164. Der Burghügel bei Stegen im Auguſt 1909 Privatbeſitz. Zeichnung von M. Klaucke

Die Kalkbeförderung auf der Alſter war auch der Anlaß, daß man 1616 den ſtädtiſchen Kalkhof vom Wandrahm an die Alſter nach der Weide vor dem Dammtor verlegte, wo er bis gegen Ende des 18. Jahrhunderts in Betrieb geweſen iſt. Die beiden im Grundriß quadratiſchen Kalköfen hatten je 15 m Seitenlänge und ragten hoch empor (ſ. Abb. 137 S. 224); die Kalkmühlen lagen dahinter als langgeſtreckter Bau an der Dammtorſtraße. Der von der Binnen-Alſter abzweigende Kalkgraben war 30—50 Fuß (8,6 m—14,3 m) breit; an ſeiner Stelle wurde bei Anlage des Neuen Jungfernſtiegs 1826 die Große Theaterſtraße geſchaffen, auf dem Platz des Kalkhofs gleichzeitig das Stadttheater errichtet.

Die Einnahme für den Kalk gehörte zum Amt Segeberg, das, wie die Teilungsregiſter von 1544[21] beſagen, jährlich ungefähr 700 ℔ von den Hamburgern für Kalk bekam[22].

Als 1699 die Fuhrleute aus dem däniſch- und holſtein-plöniſchen Gebiet ein Schiffspfund (=320 ℔) bei den teuren Zeiten nicht mehr für die bedungenen 14 Schilling fahren wollte, legte der Rat während der noch laufenden Vertragsjahre 2 ß für das Schiffspfund zu[23].

Der Kalkſtein-Vertrag mit der däniſchen Regierung bzw. dem Herzog zu Schleswig-Holſtein-Plön wurde laufend verlängert, ſo 1742 auf weitere 8 Jahre bis 1750[24]; in dem dann folgenden neuen Vertrag wurde die jährlich zu liefernde Menge Kalkſtein auf 12000 Schiffs℔ feſtgeſetzt. Als 1765 die Kämmerei mit der däniſchen Rentekammer einen neuen Vertrag über die jährliche Kalkſteinlieferung abſchloß, blieb die Menge zunächſt beſtehen, wurde aber 1769—1780 auf 18000 Schiffs℔ geſteigert, ſo daß jährlich etwa 90—95 Schiffe mit Kalkſtein auf der Alſter in Hamburg eintrafen[25].

1796[26] hörte die Kalklieferung von Segeberg her an die Stadt auf; denn Hamburg bezog damals ſeinen Gipskalk wohlfeiler aus Lüneburg. Der Landweg, den der Segeberger Kalk zurücklegen mußte, um an die Schiffsladeſtelle der Alſter zu gelangen, und die Koſten der Feuerung für das Brennen ſtellten ſich zu teuer.

Schiffe mit Kalk haben jedoch auch noch in ſpäteren Jahren die Alſter befahren; es waren jedoch keine ſtaatlichen mehr.

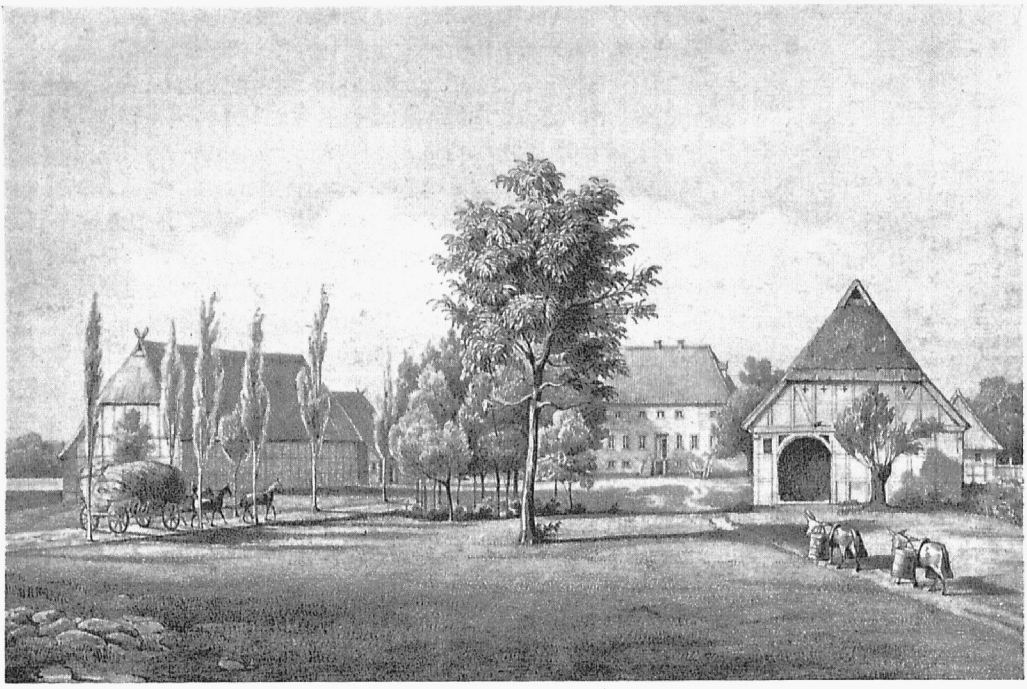


Abb. 165. Der Stegener Hof, von Süden geſehen

Städt. Muſeum, Altona
Aus Ad. Hormanns: Adelige Güter in Holſtein uſw., Hbg. 1850, Verl. Chs. Fuchs

Der Torf

war früher ein ſehr begehrtes Heizmittel und wurde in großen Mengen die Alſter herab nach Hamburg gebracht. Geſammelt wurde der zu Wagen angefahrene Torf in ſtrohgedeckten Schuppen an der oberen Alſter nahe den Landeplätzen (ſ. S. 238 f.). Hinter dem Hauſe des Moorvogtes zu Stegen oberhalb der Heidkruger Schleuſe ſtand um 1900 noch ein Torfſchuppen an der Stegener (Jersbeker) Hude; ein zweiter daneben iſt 1892 eingeſtürzt. — Ein anderer auf der zum Gut Borſtel gehörigen Uferſtrecke Kayhude vorhandener Torfſchuppen, dem Landungsplatz Ehlersberg gegenüber, wurde, weil ſeit vielen Jahren außer Gebrauch, 1898 abgebrochen. Ein weiterer ſolcher Torfſchuppen war ſpäter noch am alten Landungsplatz zu Heidkrug erhalten; er gehörte auch zu Borſtel; dieſer wie der zu Ehlersberg ſind beide ſehr alt[27] (ſ. Abb. 143 S. 229). — Auf dem Landungsplatz oberhalb der Heidkruger Schleuſe wurde noch in den Sechzigern des 19. Jahrhunderts ziemlich viel Torf eingeladen und verſchifft, desgleichen in Duvenſtedt; von jener Zeit an nahm das Torfverſchiffen allmählich ab. Die letzten Torfſchiffe durchfuhren die Poppenbütteler Schleuſe 1871. — Der Torf kam aus den Mooren von Borſtel, Nahe, Jersbek, Kayhude und vom Glasmoor. Den Tangſtedter und Wilſtedter Torf brachte man bei der Mellenburger Schleuſe in die Schiffe. — Der Vertrieb von Torf hatte durch die Kontinentalſperre eine große Begünſtigung erfahren, weil die hamburgiſche Bevölkerung dadurch faſt ausſchließlich auf Holz und Torf angewieſen war; denn die vordem ſchon ſehr viel gebrauchten engliſchen Steinkohlen konnten der Sperre wegen nicht herüberkommen. Späterhin aber war eine der Urſachen des Niederganges der ganzen Alſterſchiffahrt die immer mehr zunehmende Verwendung der Steinkohle.

Beſonders lebhaft war der Torfhandel des Gutes Borſtel, welches noch um die Mitte des 19. Jahrhunderts etwa zehn eigene Alſterſchiffe faſt nur dazu in Betrieb hatte. 1805 wurden nach Hamburg 50 Schiffe Torf für je 80 Reichstaler das Schiff verpfändet, von denen aber 31 Schiffe

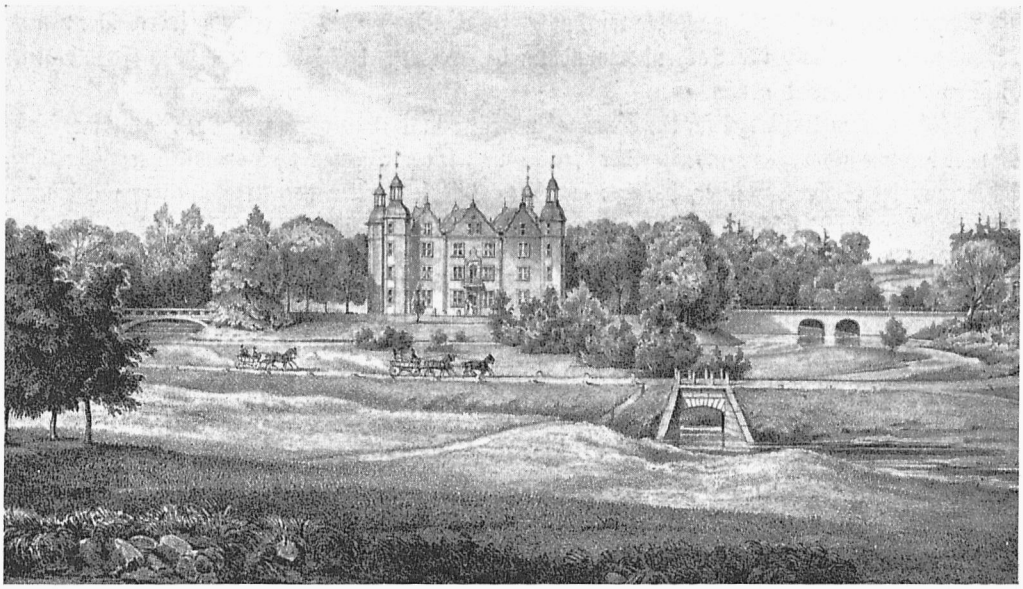


Abb. 166. Das Schloß Ahrensburg, Ansicht von Süden

Städt. Museum, Altona
Aus Ad. Hormanns: Adelige Güter in Holstein usw., Hbg. 1850

rückständig blieben, wie sich beim Borstelschen Konkurs[28] 1826 herausstellte. Das Gut Jersbek verkaufte seinen Torf in den Vierzigern bis Sechzigern des 19. Jahrhunderts an die hamburger Feuerungshändler, die aber auch viel Torf aus Tangstedt bezogen.

Übrigens gingen nicht alle Torfschiffe nach Hamburg hinunter; bis in die Siebziger des 19. Jahrhunderts wurde von oberhalb kommender Torf jede Woche sowohl in Wulksfelde für die dortige Brennerei und Glashütte als auch in Trillup für die dort angelegte Ziegelei und noch bis 1880 in Hohenbuchen für den dortigen Fabrikbetrieb ausgeladen. Nach dem Brande von 1842 wurde das Torfverschiffen eingeschränkt; dafür wurden jedoch Ziegel und Sand heruntergebracht.

Da der trockene Torf beim Ausladen leicht Staub entwickelt, so wurden die Torfschiffe, als 1839 der neue Landungsplatz beim Drillhause in Benutzung kam, von dort ganz verwiesen und durften nur noch beim Alstertor löschen. Wegen dieser Staubbelästigung mußten am Jungfernstieg Wohnende, wenn sie ihren Bedarf an Torf einzunehmen wünschten, dazu jedesmal vorher die Erlaubnis der Polizeibehörde einholen, die dann dafür die Zeit am frühen Morgen vorschrieb.

Geliefert an die Verbraucher wurde der Torf nach Teer oder Tehr[29] = 1000 Soden. Später erfolgte die Lieferung auch wohl nach Raummeter; je nach der Sorte faßte 1 cbm 370 bis 450 Soden, wenn der Torf geschüttet, d. h. nicht gestapelt wurde[30]. Früher kaufte man den Torf auch viel nach der Zahl der Soden, wobei die Tangstedter Torfbauern die schlauesten Schliche wußten, um ihre Kundschaft trotz genauen Aufpassens beim Vorzählen zu übervorteilen. Sie kamen mit kleinen vierräderigen, von Hunden gezogenen Kastenwagen zur Stadt, aus der sie Küchenabfälle für die Schweine, Straßenkehricht und Dünger mit zurückbrachten. Fester schwarzer Backtorf oder guter Stechtorf wurde 1880 bereits mit 5 bis 7 Mark für 100 ℔ bezahlt.

Ziegelsteine

kamen, soweit bekannt geworden, erst nach dem großen Hamburger Brande in größerer Menge die Alster herab; 1844—1870 schickte die Ziegelei in Nahe ihre Steine mit Baudissinschen Schiffen von Kayhude nach Hamburg; u. a. wurde mit diesen Ziegeln die Petrikirche wieder aufgebaut.

Auch in Eppendorf bei der Mühle wurden Ziegel von der oberen Alster ausgeladen. Der private Landungsplatz oberhalb der Tarpenbeckmündung ist aber erst 1876 beim Bau des Fuhlsbütteler Gefängnisses in Betrieb gekommen.

1856[31] wurden die Ziegel für die Wandrahmsbrücke in Trillup gebrannt. Der Eigentümer dieser Ziegelei beklagte sich wegen Hinderung der Verschiffung seiner Steine nach Hamburg durch die Alsterschiffer und die Schleusenmeister, die ihm angeblich Schwierigkeiten bereiteten, weil er mit eigenen Kähnen fuhr. Ein Befehl der Baudeputation an die Schleusenmeister schaffte aber bald wieder Ordnung. Die letzten Schuten mit Verblendsteinen aus Trillup sind wahrscheinlich 1889 gefahren worden; dann ging der dortige Betrieb ein.

Felsen.

Das Verschiffen von Felsen bzw. Findlingen zum Straßen- und Vorsetzenbau kam Mitte der Fünfziger des 19. Jahrhunderts mehr in Aufnahme, als das Befördern von Torf abnahm.

Namentlich aus Hummelsbüttel wurden viele Findlinge weggeholt, der dort wohnende Schiffer Wels fuhr mit zwei Schiffen meist nur solche Steine. So ist es gekommen, daß die ehemals an Feldsteinen reiche Gegend der oberen Alster davon ziemlich entblößt wurde. Namentlich von den Hünengräbern nahm man die Steine, die teils schon an Ort und Stelle zu fertigen Pflastersteinen zerspalten wurden und dann „Musiksteine" hießen, weil man sie in Hamburg zu sog. Mosaikpflaster (rauhem Pflaster) verwendete.

Auch aus der Alster gefischte Findlinge kamen nicht selten zur Verschiffung. Mit dem Steinfischen beschäftigten sich die Alsterschiffer gern im Winter, wenn die Schiffahrt ruhte und der Wasserstand in der Alster niedrig gehalten wurde.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Dr. J. F. Voigt: Der Haushalt d. St. Hbg., 1601—1650, Hbg. 1916, S. 133. — [2] Schreiben des Schleusenwärters Leßau vom 19. Januar 1830 (Hbg. St. Ar.). — [3] Aus gelegentlichen Angaben in den Akten des Ingenieurwesens der Baudeputation sowie Mitteilungen des Schleusenmeisters Bargmann in Fuhlsbüttel, 1900. — [4] Das 1820 von G. M. Bargmann begonnene Schifferbuch enthält bis in die Neunziger Jahre alle Namen der Schiffseigentümer bzw. Schiffer, deren Fahrzeuge durchgeschleust sind, ziemlich regelmäßig auch die beförderten Waren sowie stets die Beträge an vereinnahmtem Schleusengeld. — [5] Ak. des Ingenieurwesens der Bdp. Bericht des Obering. F. Andreas Meyer vom Jahre 1878. — [6] Kpm. Km.Rch., II, S. 215, 218, 252 u. 265. — [7] Hgd. Dkschr. usw., S. 31/32. — [8] ad 6, S. 262 u. 263. — [9] Ebendas. S. 252 u. 265. — [10] Ebendas. S. 218, 251 u. 252. — [11] Die Originalurkunde vom 24. Juni 1465 befindet sich in der Trese K 12 im Hbg. St. Ar. — [12] Kpm. Km.Rch., III, S. 119 (1473), 224 (1476), 422 (1478); ferner: Staphorst, Hamburgische Kirchengesch., I, 1723, S. 516, Urkunde Nr. 814 um 1477 über Kalklagerung bei Wulksfelde und Otterkolk. — [13] Mündliche Überlieferung um 1900 von Timmermann auf Röterkate, dessen Großvater Alsterschiffer war. — [14] Wltm. Btrg. usw., Hbg. 1826, S. 195 f. — [15] Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte. Herausgegeben von Dietrich Schäfer, Bd. VIII. Zur Schleswig-Holsteinischen Handelsgesch. des 16. u. 17. Jahrh. von Adolf Jürgens S. 39. — [16] Kpm. Km.Rch., VII, S. 222, 252, 301. — [17] Ebendas. II, S. 414 (1469) u. III, S. 275 (1476). — [18] Ebendas. III, S. 117 (1473) u. S. 159 (1474), IV, S. 58 (1484). — [19] Ebendas. III, S. 159. — [20] Ebendas. II, S. 286 (1460), III, S. 139 (1474), IV, S. 31 (1483) u. S. 58 (1484). — [21] Neues Staatsbürgerliches Magazin, herausgeg. von N. Falck, 1832—1842, IV, S. 241. — [22] Der Segeberger Kalkberg von Prof. Dr. Asmussen, S. 355 im Schleswig-Holsteinischen Gnomon, Kiel 1843. — [23] Stelzner, Versuch einer zuverlässigen Nachricht usw., S. 342. — [24] Km.Prtk. 1750/1751, S. 18, 84, 416, 1752—1754, S. 103, 113, 360/361, 1754—1756, S. 133, 143, 145. — [25] Ak. Kl. II, Nr. 18a, Vol. 1, Pars 5, Nr. 1 u. 2 (Hbg. St. Ar.). — [26] Wld. prtk. 5 d. Wldhsch., 1781—1829, S. 136. — [27] Nach mündlichen Angaben des Moorvogts Ahrens zu Stegen, die im Dezember 1909 von den Schleusenmeistern Timmermann in Wohldorf und Schleu in Poppenbüttel bestätigt wurden. — [28] Sammlung der wichtigsten Abhandlungen zur Erläuterung der vaterländischen Geschichte usw., welche in den Schleswig-Holsteinischen Anzeigen erschienen sind. Tondern 1826, Bd. 4, S. 344. — [29] Mittelniederdeutsches Wörterbuch von Schiller und Lübben, Bd. IV, S. 533: Ter, Teer = Packen oder Ballen Tuch. In Hamburg eine gewisse Menge Brennholz oder Torf. Ferner: Tabellen zur Umwandlung des bisherigen Hamburger Maßes usw. in Metermaß, von Obergeometer Stück, Hbg. 1876, S. 26, 1 Tehr = 120 cb-Fuß = 2,82 cbm. Finder gibt in Hamb. Bürgertum i. d. Verg. (1929) auf S. 275 an: 1 Teer = 60 Körbe zu je 50 Soden; demnach hätte 1 Teer 3000 Soden gehabt. — [30] Mündliche Angabe des hamb. Feuerungskontrolleurs Flügger, 1918. — [31] Archiv d. Ldhsch., Bericht vom 25. April 1856 (Hb. St. Ar.).

43. Der Holzhandel auf der Alster

Hierzu die Abbildungen 148 und 149

Die Kalkschiffahrt war bedeutend; aber der wichtigste, jedenfalls der am lebhaftesten betriebene Handelsverkehr auf der Alster galt dem Brenn- und Nutzholz. — Wie bedeutend die auf der Alster an die Stadt kommende Holzmenge gewesen ist, geht aus der Tatsache hervor, daß ehemals hier eine eigene zahlreiche Brüderschaft der Holzhändler am obern Damm (dem nachmaligen Jungfernstieg) bestanden hat, welche ihre Satzungen lediglich auf die Alster bezog (s. S. 263).

Anfänglich ward das Holz in Scheiten den Fluß herab geflößt; als aber die Schiffbarmachung bis Wohldorf fertig war, wurde die Holzverschiffung noch einige Jahre, bevor die Alster bis Stegen befahren werden konnte, von dort aufgenommen.

Seit 1461 ist in den Kämmereirechnungen unter den Einnahmen aus Wohldorf alljährlich der Gewinn verzeichnet, der durch den Verkauf des von dort der Stadt zugeführten Brennholzes nach Abzug der Unkosten für die Stadtkasse verblieb. Mitunter ist die Zahl der beförderten Prahmladungen angegeben; 1461 waren es 100 und 1477 sogar 177[1]. In den übrigen Jahren des 15. Jahrhunderts blieb die Zahl meist unter 100. Welche Wichtigkeit der Wasserstraße für diesen Verkehr durch die Verbilligung der Beförderungskosten beizumessen war, ergibt sich auch daraus, daß der Überschuß aus den Holzverkäufen in der zweiten Hälfte des 15. und auch noch im ersten Viertel des 16. Jahrhunderts die bedeutendste Einnahme der Stadt aus Wohldorf ausmachte[2].

Die Gutsherrschaften in Holstein waren in jenen frühen Zeiten vornehmlich auf die Ausnutzung und Verwertung ihrer großen Waldbestände angewiesen; ihre ganze wirtschaftliche Stellung hing hauptsächlich von ihrem Waldbesitz ab. Die Ackerwirtschaft war zu jener Zeit von nur geringer Bedeutung.

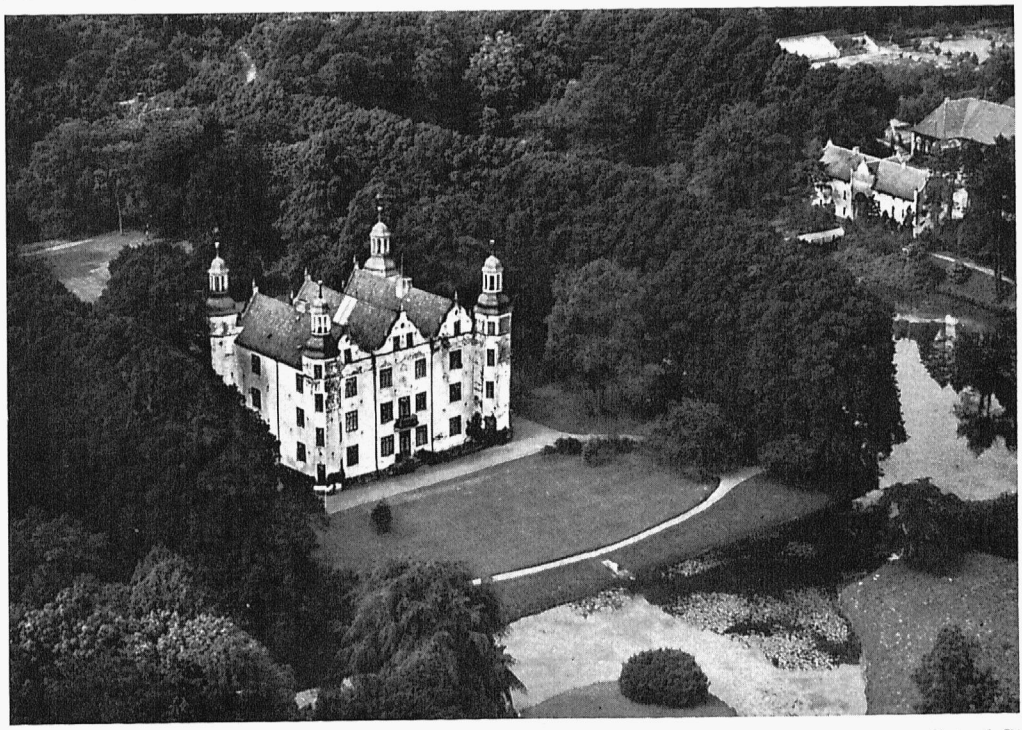


Abb. 167. Flugzeugaufnahme des Schlosses Ahrensburg; Blick auf die Südseite, rechts das Torgebäude

Privatbesitz
Phot. d. Hbg. Luftbild-G. m. b. H., 1929

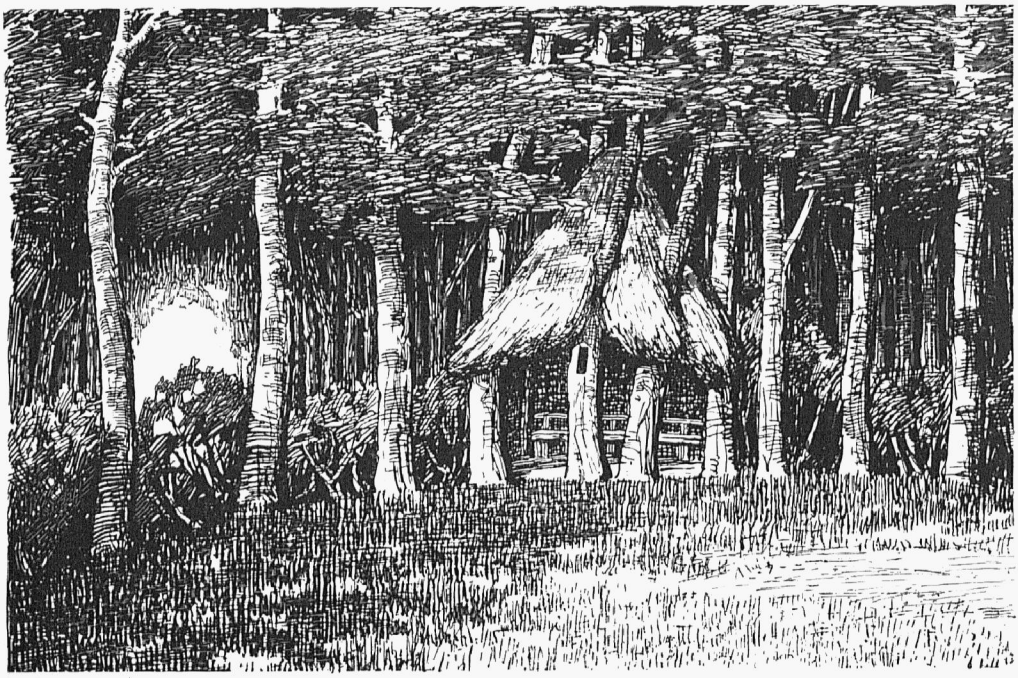


Abb. 168. Die Chriſtinenhütte im Wohldorfer Holz, 1834

Privatbeſitz. Zeichnung von V. Schwartze nach Bleiſtiftſkizze v. W. P. Melhop, Auguſt 1834

Im Gegenſatz zu der Mehrzahl der deutſchen Städte, die bis über die Mitte des 19. Jahrhunderts hinaus ungefähr auf den Umfang beſchränkt blieben, den ſie zu Ende des 13. Jahrhunderts erreicht hatten, erfuhr Hamburg während des 30jährigen Krieges durch den Anbau des St. Michaeliskirchſpiels eine erhebliche Erweiterung. Infolgedeſſen war man genötigt, in beſtändig ſteigendem Maße große Mengen von Bau- und Brennholz für den ſtädtiſchen Bedarf zu beziehen, die der Stadt meiſt aus den Waldungen an der oberen Alſter auf dem Waſſerwege zugeführt wurden. So hatte 1699 ein einziger Verkäufer allein für den ſtädtiſchen Kalkhof 600 Faden (etwa 1300 cbm) Holz (ſ. unten) zu liefern[3].

Verladen wurde das Holz bei Stegen oder bei dem Sahren, dem Lagerplatz der Stadt in Wohldorf, wohin auch die holſteiniſchen Untertanen ihr Holz brachten.

Für die Verſchiffung des Holzes von beiden Orten ab beſtand ein feſter, zwiſchen den Holzhändlern und Schiffern vereinbarter Tarif[4].

Die älteſte Holzniederlage in Hamburg befand ſich auf dem Oberdamm (Reeſendamm). Bereits der Müller Heine Reeſe hatte im letzten Viertel des 13. Jahrhunderts vertraglich das Recht, den Oberdamm zum Lagern von Holz und Steinen, welche in Alſterſchiffen an die Stadt gebracht wurden, zu benutzen, wie auch ein Mandat des Rats vom Jahre 1443[5] beweiſt.

Die erſten bekannten Bilder der Stadt aus der Vogelſchau von der Alſterſeite (1587)[6] zeigen uns die Mengen des die Alſter herabgeſchifften, auf dem Oberdamm gelagerten Fadenholzes (ſ. Abb. 148 S. 236). Fadenholz iſt Brennholz, das im allgemeinen aus dünnen, höchſtens einmal geſpaltenen, minderwertigen Stämmen und Knüppelholz beſteht. Das ſtärkere, zweimal geſpaltene (gekluftete) erſtklaſſige Holz heißt Klufthol z. Beide Holzſorten gibt es in Kiefern, Eichen und Buchen. Der Faden Brennholz enthielt gewöhnlich bei einer Klobenlänge von 2 bis $2^1/_6$ Fuß und bei $6^2/_3$ Fuß Höhe 2,09 bis 2,26 Raummeter; erreichte die Höhe 7 Fuß, ſo ſtieg das Maß bis zu 2,38 Raummeter[7].

Der Hamburger Walddörferfaden, nach dem dort eingekauft wurde, maß 2,63 bis 2,85 Raummeter; auf dem Meßberg hatte der Faden sogar 3,77 Raummeter; es bestanden also überall voneinander abweichende Maße. Gewöhnlich wurde der Faden Brennholz zu 2,09 cbm gerechnet[8].

Im Receß von 1529 gab der Rat zwei Bürgern die Aufsicht über das Messen des Brennholzes, und auf Antrag der Bürgerschaft stellte er 1615 einen geschworenen Setzer des Holzes an. Den Mißbräuchen beim Setzen und Messen des Brennholzes scheint damit aber nicht gründlich abgeholfen worden zu sein. Schon 1621 verlangten die Bürgerdeputierten, daß das Holz auf dem Damm gleich in Vollem auf ein gewisses Maß gesetzt werde sowie, um mehr Platz für den Verkehr zu schaffen, daß den längs des Dammes ansässigen Grundeigentümern fernerhin weder zum Holzlagern noch zu anderen Zwecken die Wasserplätze auf dem Damm vermietet würden. 1628 verlegte man dann die Holzlagerplätze vom Oberdamm ganz weg nach dem neuhergerichteten sogenannten Holzdamm nördlich vom Alstertor (s. Abb. 149 S. 237).

Veranlaßt durch immer neue Klagen, hatte der Rat 1634[9] festgestellt, daß die die Alster befahrenden Holzhändler das Fadenholz auf dem Damm und auch anderswo „von vielen Jahren her zum nicht geringen Schaden der Bürgerschaft gar löcherlich und vorteilhaftig“ setzen ließen, worauf bei Strafe verordnet ward, daß das Fadenholz nunmehr fein dicht und untadelhaft, hinten und vorn gleich lang, oben und unten gleich breit gesetzt werden mußte. Auch durften zwischen das Holz keine Pfähle mehr gestellt werden, weil dadurch dem Käufer ein Fünftel oder ein Sechstel entzogen wurde, sondern 3, 4, 5 und 6 Faden waren nacheinander dicht zusammen ohne Zwischenpfähle zu setzen. — Diese Verfügung des Rats fand auch Berücksichtigung in der Formel des Eides, den die Hamburger Holzhändler zu



Abb. 169. Zerstörung im Wohldorfer Holz durch den Sturm am 12. Februar 1894

Privatbesitz
Phot. von Strumper & Co., 1894

leiſten verpflichtet waren. Die erwähnten Übelſtände ſcheinen damit aber nicht behoben worden zu ſein, denn 1796 ſah ſich die Patriotiſche Geſellſchaft genötigt, einen Ausſchuß zu Abſtellung der Mißbräuche im Feuerungshandel einzuſetzen.

Während des 16. und 17. Jahrhunderts wurde der Holzhandel auf der Alſter vielfach von den auf Vorſtel bei Sülfeld ſowie auf Jersbek anſäſſigen Buchwalds beläſtigt und geſtört[10]. Aus dem Gute Vorſtel kamen ehemals bedeutende Holzmengen, nicht nur Stämme, ſondern auch Knieholz zum Schiffsbau. Das gefällte Holz wurde ſeitens der Bauern im Winter auf die Ladeplätze an der oberen Alſter gefahren.

Für das Aufſetzen des fremden Holzes daſelbſt erhoben die Beſitzer dieſer „Huden“ ein beſtimmtes Stättegeld, wie es auch an die Stadt Hamburg, in Wohldorf und auf dem Oberdamm bezahlt werden mußte. Dies Stättegeld gehörte zu den älteſten Einnahmen aus dem Holzhandel und wurde am ſchon erwähnten Sahren[11] erhoben. Der Faden Brennholz koſtete dort anfänglich 2 ß, ſpäter 4 ß Stättegeld[12], Schiffsbauholz dagegen 3 Rtlr. Laut Waldbuch waren die Stättegeldeinnahmen im Sahren: 1555 = 46 Rtlr. 8 ß, 1556 = 163 Rtlr. 6 ß, 1557 = 125 Rtlr. 6 ß und 1558 = 172 Rtlr.

Als 1648[13] hamburgiſcherſeits eine Erhöhung des Stättegeldes auf dem Oberdamm beabſichtigt war, baten „ſämtliche die Alſter befahrenden Holzhändler“, mit der neuen Auflage verſchont zu werden. Anfänglich hätten ſie, ſo hieß es in der Eingabe weiter, „ufm Damm“ kein Stättegeld entrichtet, dann ein geringes, worauf man dieſe Raumhauer (alſo Platzmiete) auf 1 ℔ Lübſch den Fuß erhöht habe.

Auch gegen die geplante Erhöhung des Holzzolles, der nach ihrer Angabe für die Schiffsladung Brennholz bereits früher von 18 ß auf 2 ℔ und für Bauholz von 36 ß auf 4 ℔ heraufgeſetzt worden war (und der 1648 auf 3 bzw. 6 ℔ erhöht wurde), machten ſie Einwendungen (ſ. S. 171).

Außerdem klagten die Holzhändler in der Eingabe, daß vormals mit denen vom Adel viel beſſer zu handeln geweſen ſei beim Holzeinkauf; durch den Wettbewerb der Elb-Holzhändler aber ſowie der Holzwagen (d. h. alſo derjenigen Händler, die ihr Holz zu Wagen an die Stadt brachten) ſei der Holzhandel auf der Alſter ſo heruntergekommen, daß von den ehemals 46 Schiffen nur noch 24 in der Fahrt wären. Die Geſuchſteller behaupteten, bei der beabſichtigten Zollerhöhung nicht beſtehen zu können uſw. — Der Holzhandel beſtand aber auf der Alſter trotz Erhöhung von Stättegeld und Zoll bis ins 19. Jahrhundert weiter.

Als der Waldherr vor dem Sahren in Wohldorf 1780[14] einen Sperrbaum hatte ſetzen laſſen, beſchwerte ſich die Glückſtädter Regierung 1781 beim Rat. Dieſer erwiderte, daß der Baum geſetzt ſei, um in den wenigen Wochen, da die Kammer zur Aufſtellung und Abfahrt ihres eigenen Holzes dieſen der Stadt gehörigen Platz benötige, nicht ferner, wie ſonſt geſchehen, von den Holzhändlern durch Benutzung des Platzes beeinträchtigt und geſtört zu werden. Es hätten ſich aber jene kurze Zeit über, da der Baum geſchloſſen ſei, alle diejenigen, die Holz durchbringen wollten, nur bei dem nahe wohnenden Waldvogt zu melden, der jeden, der Holzfuhren an das Schiff bringen wolle, unentgeltlich durchlaſſe. Die übrige Zeit ſtände der Baum beſtändig offen für jedermann. Auf eine 1782 erfolgte Beſchwerde des Amtes Tremsbüttel[15] in der gleichen Sache wurde in ähnlicher Weiſe erwidert unter der ausdrücklichen Verwahrung, daß alles ſolches bloß aus nachbarlicher Gefälligkeit geſchehe und keine rechtliche Schuldigkeit daraus gefolgert werden könne.

Auch 1795[16] und 1796 kam es noch zu Beſchwerden über den Lagerplatz und den Schlagbaum am Sahren, ebenſo über den Holzvogt daſelbſt, der ſowohl der Kämmerei als auch dem Waldherrn unterſtellt war, was mitunter zu Mißverſtändniſſen Anlaß gab. Späterhin, als die Schiffahrt zurückging, iſt dieſer Landungsplatz allmählich ganz in Vergeſſenheit geraten.

1771[17] war der Holzhandel recht lebhaft; es kamen von den hamburgiſchen Forſten allein 76 Schiffe Holz die Alſter herunter, das am Holzdamm aufgeſetzt, bzw. den Bauhofs-Offizianten



Abb. 170. Sonnenſchein im Wohldorfer Holz,
Frühling 1926

Privatbeſitz
Phot. W. Fromberg, 1926

abgeliefert ward. Das Brennholz belief ſich auf 999 Waldfaden, die aber in Hamburger Maß mehr als 1200 Faden (zu 2,09 cbm) austrugen.

Der Geſamtwert des gelieferten Holzes wurde von der Kammer auf 16455 ℔ geſchätzt, die Unkoſten beliefen ſich auf 4744 ℔ 2 ß. Der Waldherr fügte bei Ablieferung des Bauholzes den Wunſch hinzu, „daß bei dem Bauhofe in der Verwendung dieſes Holtzes ſo gute Aufſicht und Wirtſchaft möge geführt werden, als man ſich Mühe gegeben hat, in der Zubereitung und unbeſtohlenen Vollſtändigkeit alles zu nutzen.“ — Zur Verſchiffung des Holzes für den Bauhof die Alſter abwärts war ein beſonderes Schiff da. Als 1792[18] dies Holzfahrzeug der Kammer faſt gar nicht mehr gebraucht wurde, ſeine Unterhaltung aber zu koſtſpielig war, ward es öffentlich an den Meiſtbietenden verſteigert. — Im weiteren Verlaufe des 19. Jahrhunderts wurde auf der Alſter neben dem Torf im weſentlichen nur noch Brennholz befördert, ganz ſelten Nutzholz, ſo in den ſechziger Jahren von Wulksfelde Eiſenbahnſchwellen und Rammpfähle ſowie bis Ende der ſiebziger Jahre aus Wohldorf größere Eichen- und Buchenſtämme als Flöße[19]. Dagegen mußte das längs der oberen Alſter gebrauchte Zimmerholz meiſt von Hamburg aufwärts befördert werden. — Allmählich nahm der Verbrauch an Brennholz und Torf, verdrängt durch die billigere und bequemere Steinkohle, immer mehr ab, wozu ſowohl das Verſchwinden der Hölzungen an der oberen Alſter als auch die Trockenlegung der Moore mit beitrugen.

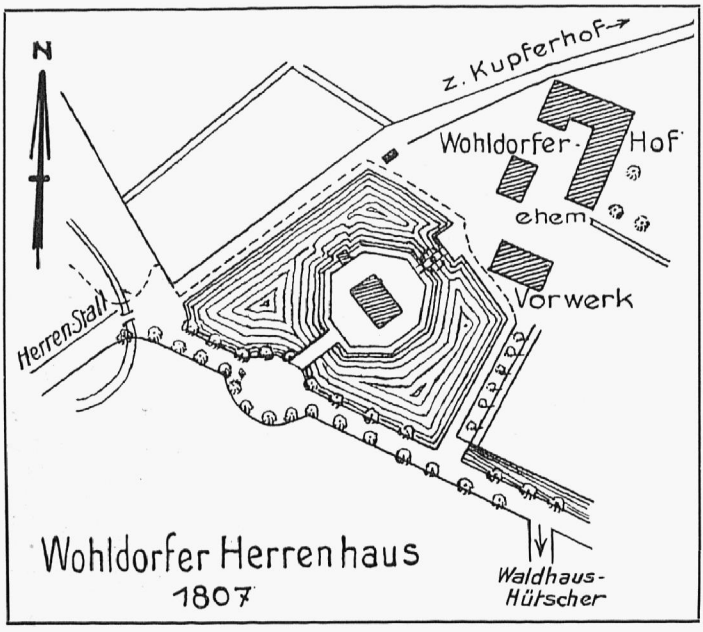


Abb. 171. Lageplan des Herrenhauſes zu Wohldorf im Jahre 1807 Nach einem Grundriß des Vermeſſungsweſens

1857 und 1858 kamen noch zuſammen 500 Faden Brennholz abwärts. Dann ging dieſe Holzbeförderung allmählich zurück und hörte Anfang der achtziger Jahre ganz auf[20].

Anmerkungen:

[1] Vgl. Kpm. Km.Rch., II, S. 106, III, S. 256. — [2] Hgd. Dkſchr. uſw., S. 33. — [3] Km.Prtk. 1688—1699, Fol. 109 b. — [4] ad 2, Urkundenanhang, S. 169, Nr. XIX, Art. 14. — [5] Lpbg., Programm zur 3. Säkularfeier uſw., 1828, S. 66. — [6] Das Bild heißt: Hamburg vom äußern Dammthor geſehen; eine frühere Anſicht von der Elbſeite her ſtammt von 1572. — [7] G. Kowalewski: Die Aufgaben der Hbg. Patr. Geſ. während der Franzoſenzeit, Hbg. 1913, S. 41/42, Brennholzmaße, zuſammengeſtellt 1811—1813. — [8] Tafeln zur Umwandlung des Hamb. Maßes in Metermaß, von Obergeometer Stück, Hbg. 1876, S. 26. — [9] Ak. Kl. VII, Lit. K b, Nr. 8 a, Vol. 7 n f. 8 (Hbg. St. Ar.). — [10] Über die häufigen Streitigkeiten der Stadt mit den Buchwalds, die ſich mit Vorliebe an den Hamb. Holzhändlern vergriffen, finden ſich zahlreiche Nachrichten in den Irsb. Alſt. Ak. — [11] Abſchr. d. Wld.bch., S. 430, Ak. Hbg. St. Ar., Kl. IV, Lit. B, Nr. 1, Vol. 1 b, Faſz. 1. — [12] Dr. J. F. Voigt, Beitr. z. Hbg. Verw.geſch., Hbg. 1917, Heft I, S. 23. — [13] Ak. Kl. VII, Lit. K b, Nr. 8 a, Vol. 7 n 2 f. 8, Holzhandel an und auf der Alſter, 1628—1681. Stättegeld, 4. Septbr. 1648 (Hbg. St. Ar.). — [14] Wld.prtk. 4 d. Wldhſch., 1770—1781, S. 396 u. 410. — [15] Wld.prtk. 5 d. Wldhſch., 1781—1829, S. 33 u. 136. — [16] Wld.prtk. d. Km., Nr. 3, 1789—1802, S. 68, 69, 72, 75, 79/80. — [17] Wld.prtk. 3 d. Wldhſch., S. 35. — [18] ad 16, S. 25. — [19] Mündliche Überlieferung des Schleuſenmeiſters Schleu in Poppenbüttel 1900. — [20] Aus dem 1820 begonnenen Schifferbuch des Schleuſenwärters Bargmann in Fuhlsbüttel.

44. Die Holzhändler

Die Händler, welche ſich mit der Herabſchiffung des Brennholzes auf der Alſter und deſſen Verkauf in Hamburg befaßten, bildeten eine Brüderſchaft, deren vom Jahre 1631 ſtammende Satzungen erhalten ſind[1]. Dieſe „Artikel der Brüderſchaft der Holzhändler auf dem Obern Damm“ umfaſſen nicht weniger als 39 Punkte, deren weſentliche Beſtimmungen nachſtehend zuſammengeſtellt ſind:

Aufgenommen wurde nur, wer die von E. H. Rat erteilte Rolle anerkannt, das Bürgerrecht voll erworben und ſich durch Namensunterſchrift oder Zeichnung ſeiner Marke verpflichtet hatte, den Brüder-

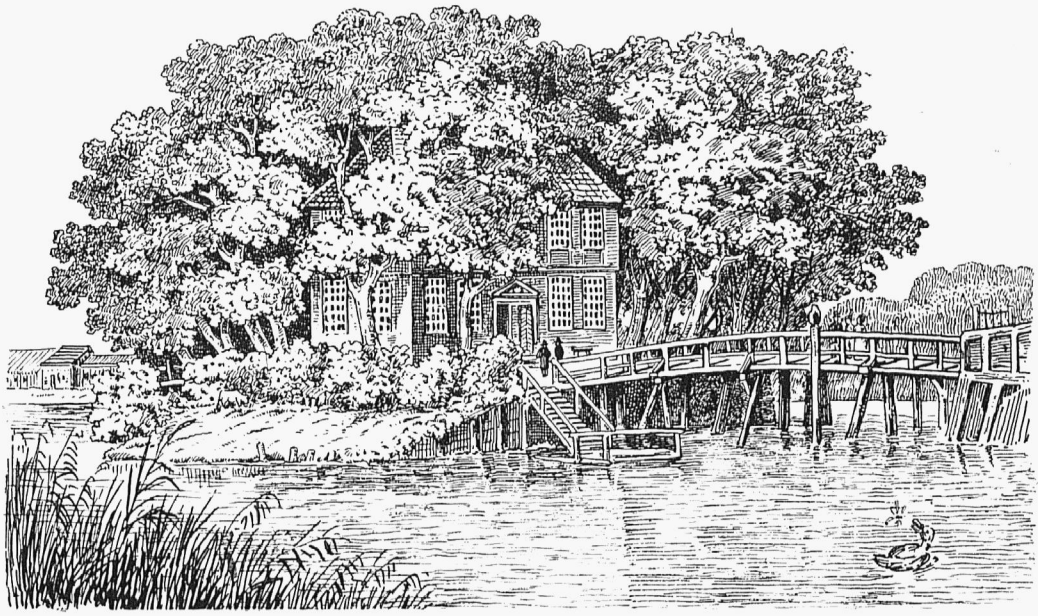


Abb. 172. Das Herrenhaus zu Wohldorf im Jahre 1840

Privatbeſitz. Zeichnung von Otto Speckter, kopiert von M. Klaucke

ſchaftsartikeln in allem nachzuleben. Zum Eintritt mußte der Aufzunehmende 2 Rtlr. zur „recognition“ dem Herrn Patron (einem Mitglied des Rats) für die Kämmerei entrichten, 4 Rtlr. in die Brüderſchaftslade, 1 Rtlr. in die Armenbüchſe und einen weiteren Reichstaler den beiden Alterleuten für das Einſchreiben, zuſammen alſo 8 Rtlr. zahlen.

Kein Holzhändler durfte mehr als drei Schiffe haben und fahren laſſen; keins durfte mehr als 24 Faden Holz (50 cbm) faſſen. Es durfte auch ohne Vorwiſſen und Bewilligung des Patrons ſtatt eines alten Schiffes kein neues aufgeſetzt oder gebaut werden bei 50 Rtlr. Strafe an das Gemeine Gut. Wurde mit Genehmigung für ein altes ein neues Schiff gebaut, ſo war dafür 1 Rtlr., erhielt ein Schiff ein neues Umholz, waren 2 ℔, wer ſein Schiff ſchrauben, d. h. mittels Schrauben ſeitlich aufkippen ließ, um an den platten Boden gelangen zu können, hatte 1/2 Rtlr. und für Dichtenlaſſen 8 ß, alles in die Armenkaſſe zu erlegen.

Kein Schiff durfte bei 10 Rtlr. Strafe verkauft, und die mit den Schiffern (Steckel- oder Stecknitzfahrern) abgemachten Lohnſätze durften nicht geändert werden. Auch ſollte für das Legen des Holzes „auf die Böhre“ den Steckelfahrern und Knechten nichts vergütet werden, weil ſie es ohne dies zu tun ſchuldig waren; bei Zuwiderhandlung verfiel 1 ℔ lübſch in die Armenkaſſe, in die auch für jedes Schiff, das nach vollendeter Reiſe am Damm anlegte, 2 ß lübſch erlegt werden mußten.

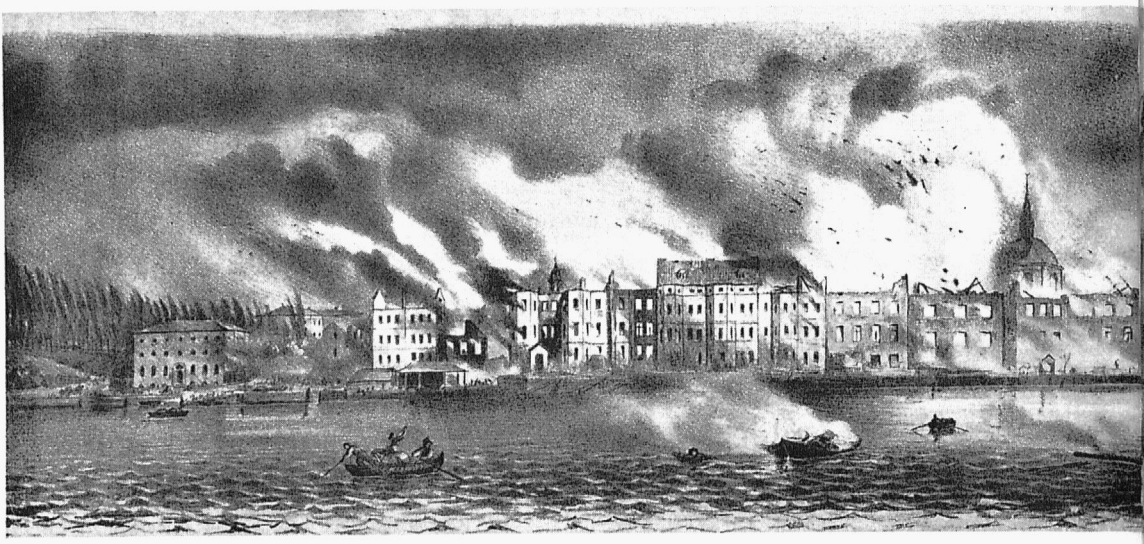


Abb. 173. Panorama des Hamburger Brandes, 5.—8. Mai 1842, von der Alsterseite gesehen (1. Teil)

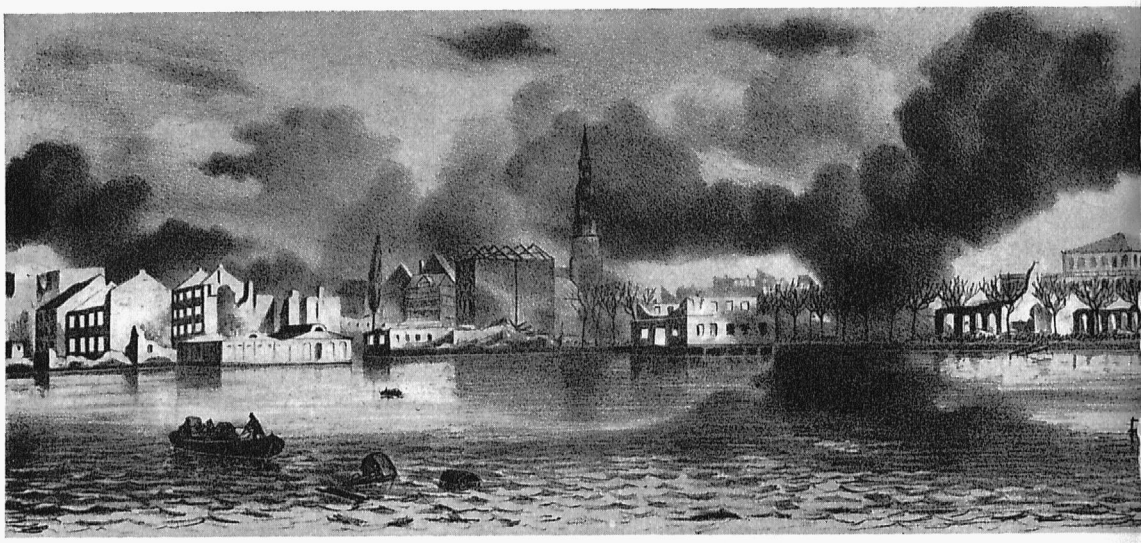
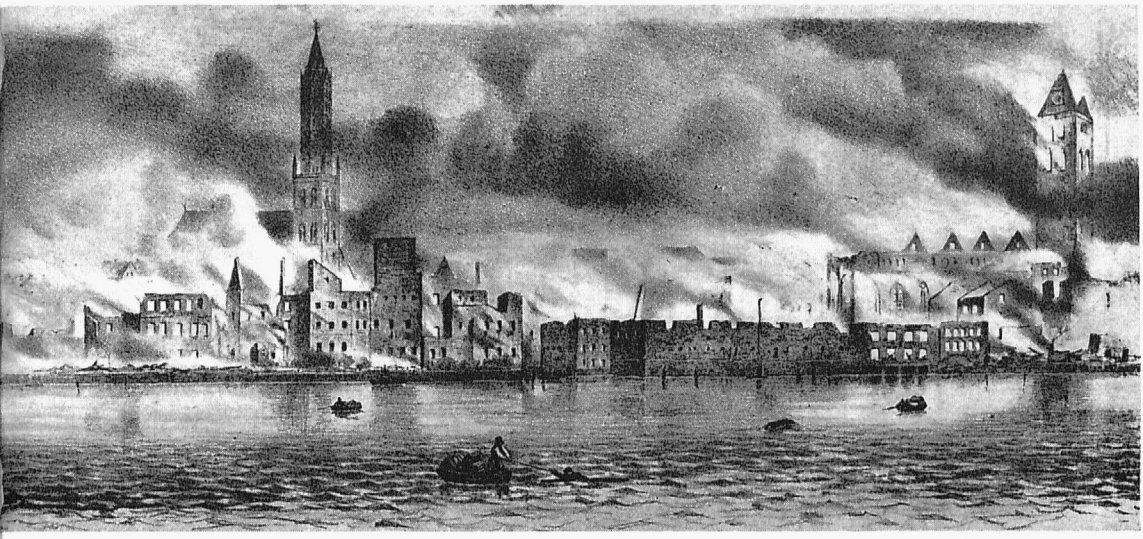
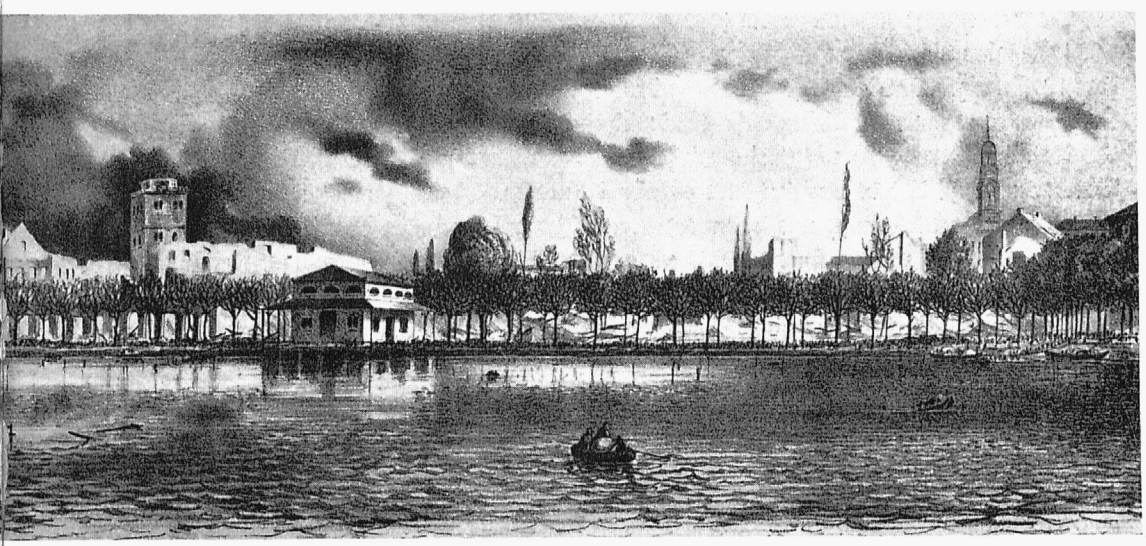


Abb. 174. Panorama des Hamburger Brandes, von der Alsterseite gesehen (2. Teil)



St. Jakobi Smiths Wasserturm Alstertor Zuchthaus Ruine St. Petri

Staatsarchiv. Nach Lithographie: Chr. Roß del., W. T. Wulff fec., Lith. Speckter & Co.



Ruine St. Nikolai Alsterpavillon Jungfernstieg St. Michaelis

Staatsarchiv. Nach Lithographie: Chr. Roß del., W. T. Wulff fec., Lith. Speckter & Co.

Kein Holzhändler durfte dem andern die Verkäufer oder Kunden abspenstig machen bei 10 Rtlr. Strafe an den Patron, 4 an die Brüderschaft und 1 an die Armen, also zusammen 15 Rtlr.

Recht eingehend werden die allein 14 Punkte umfassenden Gebote für die Steckelfahrer bedacht (s. S. 225). Auch die Pflichten der Schleusenmeister sind erwähnt; namentlich durften letztere bei Strafe keinen Holzhändler beim Durchschleusen bevorzugen. — In den Punkten wird auch die „aus gutem Willen“ zugestandene Vergünstigung, bei den drei Schleusen Mellenburg, Poppenbüttel, Fuhlsbüttel von jedem Schiff zwei Kloben Holz dem Schleusenmeister zuzuwerfen, bestätigt; wer aber mehr Holz aufwarf, verfiel in 3 Rtlr. Strafe, zur einen Hälfte an den Patron, zur andern an die Brüderschaft.

Die beiden auf Lebenszeit gewählten Alterleute hatten jährlich zu Pfingsten Rechnung abzulegen; gleichzeitig wechselte auch das Worthalten und Rechnungführen unter ihnen. Wenn ein Altermann durch sein Verhalten der Brüderschaft Schaden zufügte, so ward er seitens der ganzen Brüderschaft unter Zuziehung des Patrons seines Amtes entsetzt und ein anderer Altermann gewählt.

Die beiden verordneten Alterleute waren für ihre Mühewaltung und Versäumnis als „Recompens“ jeder mit zwei Schiffen von den Abgaben befreit, ausgenommen den Zoll und die Armengelder.

Kein Holzhändler durfte bei 3 Reichstaler Strafe an Sonn- und Festtagen die Schiffe am Damm entleeren oder sonst an seinem Holz arbeiten lassen. Im letzten, wegen der bei Zuwiderhandlungen sehr hohen Strafe als besonders wichtig gekennzeichneten Punkt der Artikel werden die sämtlichen Mitglieder verpflichtet, alles was künftig unter Zuziehung des Herrn Patrons und der Brüderschaft beraten, geredet, beschlossen und verhandelt würde, geheimzuhalten bei 10 Reichstaler Strafe für das Gemeine Gut oder bei Strafe der Ausstoßung.

Diese am 16. Mai 1631 aufgerichteten 39 Artikel bestätigte der Bürgermeister von Eitzen (1578—1653) als Patron durch folgende vorsichtige Nachschrift: „Auf inständiges Suchen und Begehren der sämtlichen Holzhändler, so jetzt die Fahrt auf der Alster gebrauchen, habe ich diese Beliebung, doch eines Hochw. Rats competirenden Hoheit wegen unverfänglich, mit unterschrieben.“

Die Brüderschaft stammte jedoch schon aus älterer Zeit; denn es sind bereits aus der Zeit vor 1631 Eingaben „sämtlicher Holzhändler auf dem Oberdamm vor dem Dammtor“ bekannt, so z. B. vom 18. Februar 1628[2], als die Verlegung der Holzstapelplätze vom Oberdamm nach dem späteren Holzdamm bevorstand. In diesem Schriftstück wird eingangs darauf hingewiesen, daß die Gesuchsteller das die Alster heruntergebrachte Fadenholz seit vielen und langen, fast undenklichen Jahren auf dem Oberdamm gesetzt und es von da hätten abholen lassen usw. Obgleich dann eine ganze Reihe von Gründen, die ihrer Meinung nach gegen den neuen Platz auf dem alten Wall hinter den Raboisen sprechen, aufgezählt und in bewegten Worten auf den Schaden hingewiesen wurde, der den Holzhändlern aus der Verlegung des Stapelplatzes erwachsen werde, hatte das eindringliche Gesuch doch nicht den gewünschten Erfolg, auch nicht, als sich die Holzhändler am 7. April desselben Jahres deshalb nochmals an Bürgermeister und Rat wendeten. Es blieb bei der einmal festgesetzten Verlegung des Holzstapelplatzes vom Jungfernstieg weg nach dem Holzdamm, wo jeder einzelne Holzhändler von der Kammer einen Raum zum Niedersetzen seines Holzes pachtete.

Etwas besser ging es den Holzhändlern mit einem Gesuch, als der Rat 1648 den Holzzoll auf 3 und 6 ß zu erhöhen beabsichtigte[3]. „Sämtliche die Alster befahrenden Holzhändler“ legten in ihrer Eingabe vom 4. September 1648 dar, ihr Handel sei schon durch die bestehenden Zollsätze und durch die Einführung eines inzwischen beträchlich erhöhten Platzgeldes (Stättehauer) am Holzdamm stark belastet. Da überdies das zu Schiff auf der Elbe oder aus der Umgegend zu Wagen von Fremden angebrachte Holz frei eingehe, auch diese Einfuhr neuerdings erheblich zugenommen habe, so hätten sie wegen des ihnen verbliebenen geringen Nutzens zur Zeit nur noch 24 Schiffe in Fahrt usw. Infolgedessen ließ der Rat die bisherigen Zollsätze vorerst noch sechs Jahre weiter bestehen (s. S. 171).

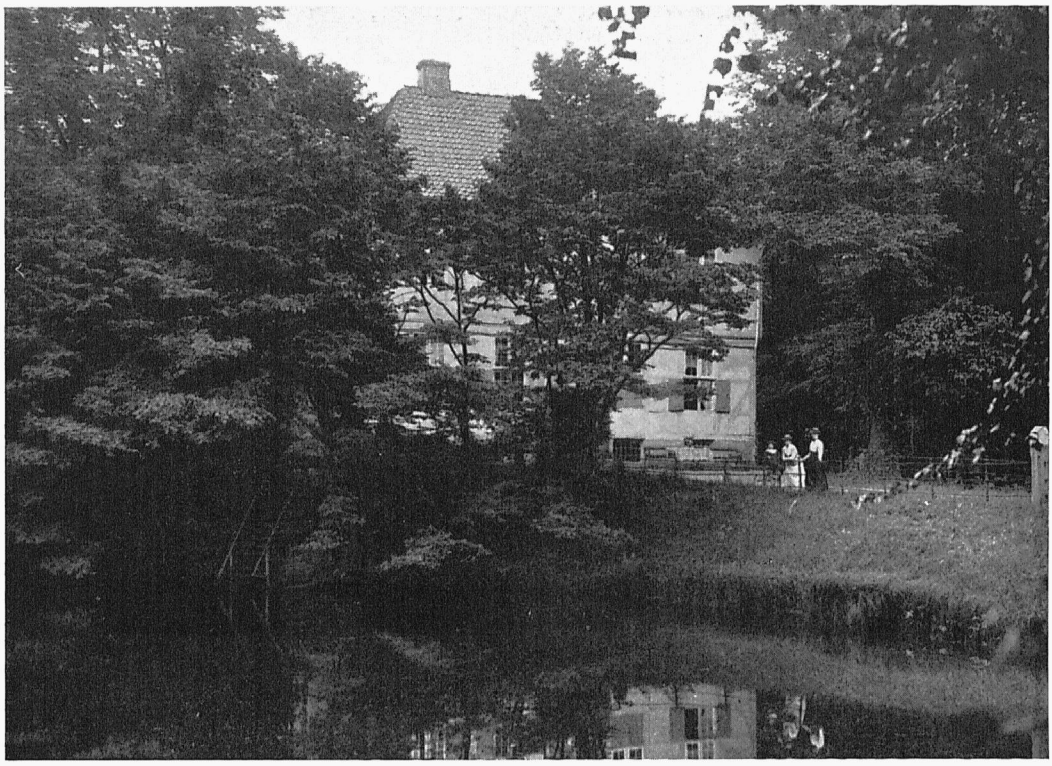


Abb. 175. Das Herrenhaus in Wohldorf um 1902 — Denkmalarchiv. Phot. W. Dreesen, Flensburg 1902 aus: Malerische Bilder der Freien und Hansestadt Hamburg und ihrer Umgebung

Sehr viele Übergriffe hatten die Holzhändler im 16. und 17. Jahrhundert von den Buchwalds auf Borstel (bei Sülfeld) sowie auf Jersbek-Stegen zu erdulden. Wenn der Hamburger Rat auch bemüht war, den Holzhändlern und den Alsterschiffern nach Kräften beizustehen, so reichte das doch nicht aus, sie vor Raub und Erpressung auf holsteinischem Gebiet erfolgreich zu beschützen.

Was das fernere Gedeihen des Holzhandels auf der Alster anlangt, so wurde, wie oben erwähnt, bereits 1648 über den Wettbewerb des Elbe-Holzhandels geklagt. Trotzdem brachte der Brennholzhandel auf der Alster noch lange Zeit guten Ertrag, und der Holzdamm wurde bis ins 19. Jahrhundert von den Alster-Holzschiffern fleißig benutzt. Dann aber wird 1819[4] bezeugt, daß der Platz seit einer Reihe von Jahren nur noch wenig zum Brennholzstapeln verwendet wurde, weil der Holzhandel von der Alster her sehr abgenommen hatte und sich weiter verminderte, da mit den dortigen Hölzungen beinahe gänzlich aufgeräumt wäre. Man benutzte andere Holzlagerplätze; namentlich der Stadtdeich[5] war inzwischen der Mittelpunkt für den Holzhandel geworden. In weiter Ausdehnung lagen dort, wie am Grasbrook, die Holzflöße aus Preußen, Böhmen und Polen. — Ende der Sechziger des 19. Jahrhunderts hatte der Holzhandel auf der Alster ganz aufgehört. Wann die Holzhändler-Brüderschaft eingegangen ist, war nicht zu ermitteln.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Ak. Kl. IV, Lit. A, Nr. 2a, Vol. 1a 4, Faſz. 2, u. Kl. VII, Lit. Kb, Nr. 8, Vol. 7 (Hbg. St. Ar.). — [2] Ak. Kl. VII, Lit. Kb, Nr. 8a, Vol. 7 u. 2 f. 8. Holzhandel auf und an der Alster (Hbg. St. Ar.). — [3] ad 1 unter Vol. 7: Wegen der großen Unkosten zur Unterhaltung der Schleusen von jedem Schiff mit Fadenholz anstatt 2 ℔ nun 3 ℔ und von Bauholz statt 4 ℔ nun 6 ℔ zu nehmen. Ferner: Dr. J. F. Voigt, Beitr. z. Hbg. Verw.gesch., I, Hbg. 1917. Bericht von 1644 mit Vorschlägen zur Verminderung der Ausgaben der städtischen Verwaltung usw., S. 23, wegen Woltorff. — [4] Ak. Kl. VII, Lit. Ff, Nr. 52, Faſz. 2 (Hbg. St. Ar.). — [5] Ansichten der Freien und Hansestadt Hamburg, von Pastor Hübbe, Hbg. 1828, II, S. 381.

45. Einiges aus der Tier- und Pflanzenwelt der oberen Alſter[1]

Der Monat, in welchem man am leichteſten einen Einblick in die Eigentümlichkeiten der Tier- und Pflanzenwelt in Umgebung dieſes Fluſſes gewinnen kann, iſt der Auguſt. — Die Wieſen ſind ſchmal und klein, die Ret- und Schilfbeſtände gering, und doch finden einige Wildentenpaare hier und dort einen Niſt- und Brutplatz, wo ſie ihre Jungen großziehen. Sind dieſe erwachſen, ſo verbringt die Familie die Ruhezeit ſitzend auf den zahlreichen waagerechten Zweigen der Weidengebüſche am Ufer. Leichter wird es ſchon den Sumpfhühnern, ihre Brut aufzuziehen. Sie finden ſich darum in größerer Zahl ein. — In anderen Gegenden iſt der Eisvogel ſo gut wie ausgeſtorben. Auf der Alſter ſieht man ihn noch immer zu Paaren dahinfliegen, obwohl ein Fiſchzüchter in einem einzigen Winter über 50 Stück fing. In ſteilen Uferwänden oder in den etwas abgelegeneren Mergelwänden, beſonders bei Altenmühle, findet der Fachmann noch ſicher ein paar Neſter.



Abb. 176. Blick über den Herrenhausteich hinweg auf den Wohldorfer Gutshof

Privatbeſitz
Phot. F. Stender 1894

Von den in Hamburg aufgezogenen Schwänen verirrt ſich oftmals einer oder ein Paar ſtromaufwärts und verläßt die neue Heimat erſt dann, wenn im ſtrengen Winter der Fluß überall vereiſt iſt.

Recht zahlreich iſt der Pirol. In den kleinen Buchenbeſtänden am Alſterrande hat er ſein Wiegenneſt gebaut und erfüllt für ein paar Wochen die Luft mit ſeinem eigentümlichen Ruf.

Grünſpecht und Buntſpecht ſind recht häufig; auch der Schwarzſpecht iſt im Wellingsbütteler, Wohldorfer und Wulksfelder Gehölz faſt alljährlich beobachtet worden.

Das Ackermännchen und die Schwalben bauen gerne unter den Schleuſen.



Abb. 177. Das Mauſoleum in Wohldorf

Privatbeſitz. Phot. W. Fromberg 1927

Sehr häufig kommt der Zaunkönig vor, und eigentümlich iſt der Anblick, wenn ein ſolcher unter dem von Sträuchern feſtgehaltenen Eiſe auffliegt, wo er ſeine Nahrung ſuchte.

Der Fiſchbeſtand hat mit den Jahren erheblich abgenommen. Noch vor 30 Jahren war es ein herrlicher Anblick, wenn an einem ſonnigen Tage das ganze Staubecken eben unter der Oberfläche mit Braſſen bedeckt war. In tieferen Kulen einen mehr als fünfpfündigen Hecht zu angeln, war keine Kunſt. Die Aale waren ſo reichlich, daß ſie nicht nur mit Angeln und in Körben gefangen, ſondern mit dem ſogenannten Pedder oder Pödder (Regenwürmer auf eine Schnur gezogen und dann zu einem Klumpen vereinigt) gefangen werden konnten.

Die Sande wimmelten von Gründlingen; Barſch, Rotauge und Häſel waren ungemein häufig.

Die Schmerle, ehemals in Hamburg ſehr begehrt, dagegen ſind ausgeſtorben.

Heute, wo an mehreren Stellen Forellen gezüchtet werden, hat ſich dieſer gern geſehene Gaſt erheblich vermehrt.

Mit Abnahme des Fiſchreichtums ſind auch die Freibeuter, die Fiſchottern und die Fiſchreiher, ſehr ſelten geworden.

An den Ufern der Alſter ſieht man recht häufig die ſchwarze Johannisbeere. Der Strom ſorgt für ihre Verbreitung.

Die blauen Blüten des kletternden Nachtſchattens, die weißen der Winde und die roten des Weidenröschens und des hanfartigen Waſſerdoſten prangen bunt durcheinander und ſpiegeln ſo die Farben der hamburger und ſchleswig-holſteiniſchen Fahne im Waſſer wider.

An ſumpfigen Stellen im Dickicht hat der Schachtelhalm (Schaffruß, Kannenkrut) große Flächen dicht beſetzt.

Auf den moorigen Wieſen an der oberen Alſter blüht noch ſpät das Sumpfeinblatt. Gegen Pfingſten ſah man noch mitunter einzelne Männer und Frauen die Wieſen nach gefleckten Knaben-

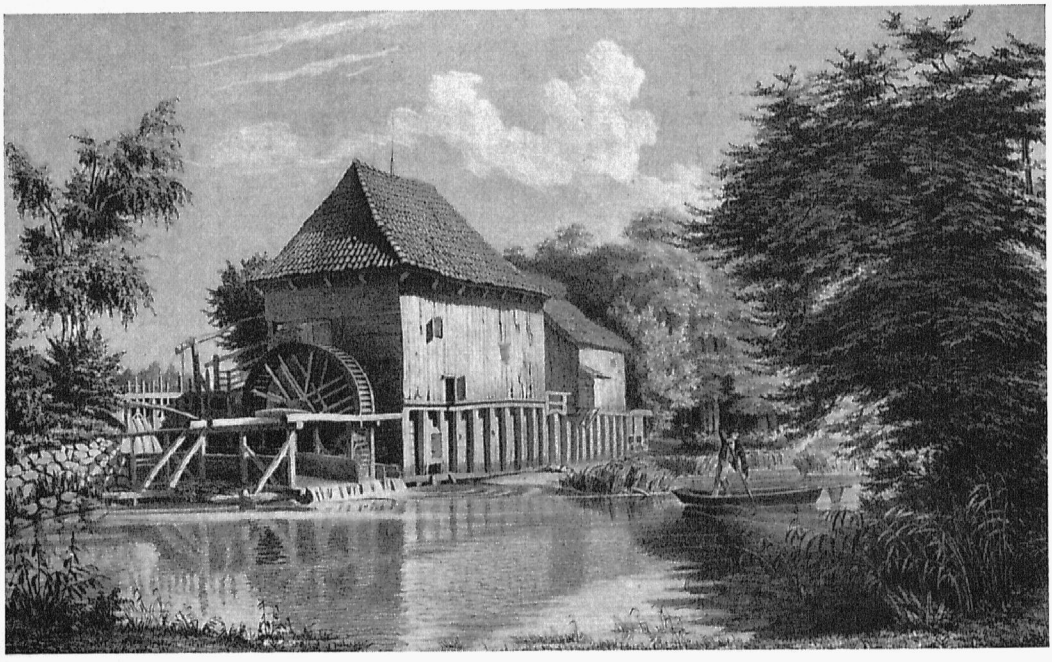


Abb. 178. Die Wohldorfer Mühlen, links die Kornmühle, rechts die Ölmühle, von der Kolkſeite um 1850

Staatsarchiv
Gez. u. lith. v. W. Bode, Druck Chs. Fuchs, Hamburg



Abb. 179. Die Wohldorfer Mühlen von der Staufeite um 1850 — Staatsarchiv N. d. Natur gez. v. C. Laeisz, L. Gray sc., Verlag B. S. Berendsohn

kraut abſuchen, deſſen handförmige Wurzeln bis zum Kriege vor der Hamburger Börſe feilgehalten wurden. Sie bringen angeblich nicht nur Glück, ſondern verbürgen eine ſtets gefüllte Geldbörſe.

Bei dem Inſtandſetzen der Gärten wird noch heute vielfach das alte Laub, Unrat u. a. m. in die Alſter geworfen. Infolgedeſſen ſieht man hier und da am Ufer Blumen und Zierſträucher, die ſonſt nur in Gärten gefunden werden und deren Standort anders gewiß nicht erklärt werden könnte. Von dieſen Gewächſen hat ſich beiſpielsweiſe eine Winteraſter mit violetten Randblüten und gelben Kelchblüten ſowie die aus Nordamerika ſtammende Rudbeckia laciniata an verſchiedenen Stellen eingebürgert.

Die große Teichbinſe, Scirpus lacustris, trifft man nur an einigen ruhigen Uferſtellen, und die ſeinerzeit in den Alſterbecken ſo ſtark auftretende Waſſerpeſt (Helodea canadensis) zeigte ſich zwar auch in dem Staubecken in Poppenbüttel, verſchwand aber bald wieder nach einem ſtarken Winter.

[1] Mitgeteilt von Ludwig Frahm, 1918.

Anmerkung:

46. Hamburgs Fiſcherei-Recht in der oberen Alſter

Die Fiſcherei oberhalb Fuhlsbüttels bis Heidkrug ſteht infolge des Eigentums- und Hoheitsrechts an der Alſter ſeit Jahrhunderten der Stadt Hamburg zu; bereits 1495[1] findet ſich in den Kämmerei-rechnungen unter den Ausgaben für Wohldorf je ein Betrag zum Ankauf von Jagdgeräten und für die Beſchaffung eines Fahrzeuges zur Ausübung der Fiſcherei. Dieſe, ehemals ein Regal des Rats, wurde, um das Recht Hamburgs darauf zur Geltung zu bringen, für den Waldherrn von den Schleuſen-meiſtern der oberen Alſter ausgeübt.

In dem Eid[2], den sie dem Waldherrn leisten mußten, heißt es u. a.:

„daß ich der Fischerei auch nicht anders als nach Anweisung und Befehl des Wohlweisen Waldherrn gebrauchen, die in dem Fluß von Fremden oder Einheimischen ungebührlich ausübende Fischerei, sie geschehe heimlich oder öffentlich, keineswegs verstatten, sondern solche bestmöglichst wehren und davon dem Wohlweisen Waldherrn sofort Nachricht abstatten, auch ihm, wenn er in Wohldorf sich aufhält, ein gutes Gericht Fische liefern will."

Aus diesem Grunde erhielten der Waldherr bei Anwesenheit in Wohldorf sowie die Kämmerei, wenn sie ihre Ausfahrt dorthin machte, seitens der Schleusenmeister in Wohldorf, Mellenburg, Poppenbüttel und Fuhlsbüttel Fische für ihre Tafel. Die beiden erstgenannten Schleusenmeister sollten laut Kirchenbuch auch dem Pastor in Bergstedt alljährlich Fische bringen, was jedoch schon früh in Vergessenheit geraten ist.

Die Alsterfischerei war in der Folge zwar den Schleusenmeistern nicht eigentlich überlassen worden; das Fischen mittels Einsetzen von Aalkörben in die Schleusen wurde indessen mit Wissen der Vorgesetzten geduldet. Es beruhte auf einem alten Herkommen und bildete seit Jahren einen Nebenbezug der Schleusenmeister. Wie die Eidesformel ergibt, waren die Schleusenmeister verpflichtet, eine gewisse polizeiliche Aufsicht auf der Alster zu führen und das Fischen durch Unbefugte tunlichst zu verhindern.

Als dann 1830 die Waldherrenschaft aufhörte und die Landherrenschaft an ihre Stelle trat, wurde der schon damals allmählich unbedeutender gewordenen Alsterfischerei behördlicherseits nicht mehr soviel Aufmerksamkeit geschenkt und gegen das Fischen Unberechtigter nicht mehr strenge eingeschritten. Infolgedessen blieb der auf die Fischerei bezügliche Satz späterhin aus dem Schleusenmeistereid fort, und die Fischlieferungen nach Wohldorf hörten ebenfalls nach und nach auf.

1851 waren die Schleusenmeister in Fuhlsbüttel, Poppenbüttel, Mellenburg und Wohldorf der Ansicht[3], daß sie zur Fischerei auf der Alster berechtigt seien, ein jeder von ihnen auf der Strecke ober- und unterhalb der ihnen anvertrauten Schleuse. Ferner erklärten sie, noch immer verpflichtet zu sein, alljährlich bei Anwesenheit der Kammer in Wohldorf dieser eine gewisse Menge Fische unentgeltlich zu liefern.

Die seit 1866 die Stelle des Eides einnehmende Dienstanweisung der Schleusenwärter enthält über die Alsterfischerei nichts mehr.

Späterhin, noch gegen Ende des 19. Jahrhunderts[4], wurde von den Schleusenwärtern der oberen Alster die Fischerei nicht nur da, wo der Strom von hamburgischem Gebiet begrenzt wird, sondern auch da, wo er preußisches Gebiet durchfließt, in der Regel mittels Einsetzen von Aalkörben in die Schleusen ausgeübt.

Des Fischens mit Netzen enthielten sie sich mit Ausnahme des auf Hamburger Gebiet wohnenden Wohldorfer Schleusenmeisters, der in dieser Weise längs des hamburgischen Ufers fischte.

Einen Vertrag mit der Finanzdeputation über diese Fischerei in der Alster hatte — mit Ausnahme des Fuhlsbütteler — keiner der Schleusenmeister und zahlte auch keine Abgaben dafür.

Weiter unterhalb, bei Fuhlsbüttel, wo die Alster bis Wellingsbüttel aufwärts ganz auf Hamburger Gebiet fließt, mußte der Schleusenmeister ehemals gleichfalls auf unberechtigtes Fischen achten und es zu verhindern suchen. So zeigte er 1757[5] an, daß der Bauer Studt in dem Dorfe Struckholt, welches dem Hospital St. Georg unterstand, in der Alster stackte, dadurch die Fahrt der Holzschiffe hinderte und die Düpe durch Sand verdürbe. Ferner hielte er sich auch einen Kahn zum Fischen, was nur den Schleusenmeistern für ihre Achtung auf die Alster und deren Schleusen zukomme; daraufhin wurde die Übertretung durch den Waldherrn abgestellt.

Nach dem 1806 geleisteten Eid des Schleusenmeisters gehörte die Fischerei oberhalb Fuhlsbüttels damals zu seinem Einkommen, wofür er — wie erwähnt — dem wohlweisen Waldherrn, wenn er sich in Wohldorf aufhielt, ein gutes Gericht Fische liefern mußte.

Bei ſpäteren Anſtellungen der Schleuſenmeiſter iſt die Fiſcherei nicht mit übertragen, jedoch hat der Schleuſenmeiſter nach ſeiner Angabe bis 1883 Aale nach Wohldorf geliefert.

Wennſchon außer dem Schleuſenmeiſter niemand zur Ausübung der Alſterfiſcherei bei Fuhlsbüttel berechtigt war, fiſchten dort doch bis in die Achtziger des 19. Jahrhunderts beliebige Leute, worauf die Finanzdeputation die Fiſcherei auf Hamburger Gebiet aufwärts bis Wellingsbüttel 1883 an den Fuhlsbütteler Schleuſenmeiſter verpachtete, der dort mit dem Wurfnetz in ganzer Breite des Fluſſes fiſchte; in der Schleuſe ſelbſt wurden Fiſche nicht gefangen.

Gegen das Fiſchereirecht der Stadt auf der oberen Alſter ſcheinen in früheren Zeiten nennenswerte Eingriffe ſeitens der Anlieger oder amtliche Widerſprüche holſteiniſcherſeits nicht vorgekommen

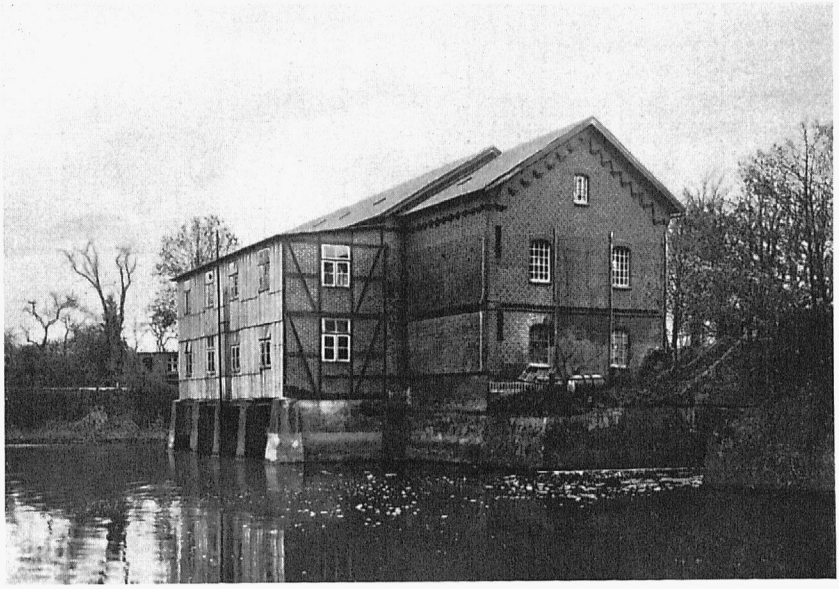


Abb. 180. Die Wohldorfer Kornmühle von der Kolkſeite im Herbſt 1925

Privatbeſitz
Phot. W. Fromberg 1925

zu ſein, wohl weil Hamburgs Alſterfiſchereirecht als ſelbſtverſtändliche Folge des Eigentums und der Nutzungsbefugnis galt. Nachrichten von derartigen Übergriffen ſind aus älterer Zeit nicht überliefert. Späterhin wurde dies Fiſchereirecht der Stadt den Schleuſenmeiſtern aber häufiger ſtreitig gemacht, nicht nur von den däniſchen, ſondern nachmals auch ſeitens der preußiſchen Behörden.

Im 17. und 18. Jahrhundert, als die Alſter noch fiſchreich war, hat man hamburgiſcherſeits das Fiſchereirecht der Stadt mit Strenge durchgeführt und die Schleuſenmeiſter in der Ausübung ihrer Fiſchereiobrigkeit geſchützt[6]. Den holſteiniſchen Uferanliegern und den Untertanen des Domkapitels in Poppenbüttel war nicht einmal das Halten von Kähnen auf der Alſter geſtattet, weil ſie zur Ausübung der Fiſcherei benutzt werden könnten. Als 1674[7] der Bauervogt zu Poppenbüttel und zwei Eingeſeſſene von Rodenbek, unter ihnen der Müller, der bisher einen Kahn nur auf ſeinem Mühlenteich gehabt hatte, Kähne auf der Alſter hielten, mit denen ſie nachts fiſchten, wurde auf Anlaß des Waldherrn an das Domkapitel und das Amt Tremsbüttel geſchrieben, damit die Übeltäter angehalten würden, die Kähne von der Alſter zu entfernen und die widerrechtliche Fiſcherei einzuſtellen.

Die Erwiderungen des Amts und des Kapitels ſind nicht erhalten. Das Domkapitel hat aber offenbar die nachgeſuchte Rechtshilfe geleiſtet und das Verbot erlaſſen, ſo daß fernerhin der Schleuſenmeiſter wieder allein die Fiſcherei auf der ganzen ihm zugewieſenen Strecke bei Poppenbüttel ausübte.



Abb. 181. Die Aue oberhalb der Wohldorfer Kornmühle im Frühjahr 1926

Privatbeſitz
Phot. W. Fromberg 1926

Im Juni 1690 beklagte ſich der dortige Bauervogt bei dem Kapitel darüber, daß der Schleuſenmeiſter ihm weder für Geld noch für gute Worte ein Gericht Fiſche überlaſſen wolle. Er wurde abgewieſen, ging dann aber im folgenden Jahre mit dem Schulmeiſter zuſammen ſelbſt auf den Fiſchfang, worauf ihnen die Netze abgenommen und beiden eine Strafe von je einem Reichstaler auferlegt wurde.

Auch noch 20 Jahre ſpäter hielt das Domkapitel ſeine Untertanen dazu an, das Fiſchereirecht Hamburgs zu achten, und erließ 1710 auf die Beſchwerde des Schleuſenmeiſters, unter Hinweis auf den Fall von 1691, an die Poppenbütteler Untertanen nochmals bei Strafe von einem Reichstaler und unter Androhung der Wegnahme der Netze ein Verbot, in der Alſter zu fiſchen.

Jedoch auch ſonſt wurde das hamburgiſche Fiſchereirecht ehemals anerkannt. Wie eine 1693 ſtattgehabte Zeugenvernehmung über die Fiſcherei in der Alſter bei Wellingsbüttel ergab, hielt ſich der Eigentümer des Hofes, Herr Reſident Kurtzrock, nicht ſelbſt zur Ausübung dieſer Fiſcherei für berechtigt, ſondern deckte ſeinen Bedarf an Fiſchen aus dem Fang des hamburgiſchen Schleuſenmeiſters.

Bis gegen die Mitte des 18. Jahrhunderts haben, ſoweit ſich feſtſtellen ließ, nennenswerte Eingriffe in das hamburgiſche Fiſchereirecht auf der Alſter nicht ſtattgefunden.

Späterhin aber wurden holſteiniſcherſeits mehrfach Verſuche unternommen, die Schleuſenmeiſter mit Gewalt an der Wahrnehmung ihrer Dienſtobliegenheit zu hindern und damit die Fiſchereihoheit Hamburgs anzugreifen.

1744 wurden dem Wohldorfer Schleuſenmeiſter, als er mit ſeinen Söhnen in der Alſter fiſchte, was bisher ohne Hinderung geſchehen war, von dem Bergſtedter Kirchſpielvogt und dem Bauervogt von Trillup nebſt vier Leuten gewaltſam die gefangenen Fiſche ſamt Hüdefaß (Fiſchbehälter), Netzen und allen Gerätſchaften weggenommen[8].



Abb. 182. Blick über den Kupferteich auf den Wohldorfer Kupferhof, Frühling 1927; vorn links die Schüttenanlage — Privatbesitz Phot. W. Fromberg 1927

Auf die Beschwerde des Rats beim Amte Trittau wegen dieser „enormen Attentate" erklärte der Kirchspielvogt dem Waldherrn im weiteren Verlauf der Verhandlungen vertraulich, daß er Hamburgs Berechtigung sehr wohl kenne, jedoch auf Befehl des Justiziars des angrenzenden adeligen Gutes Tangstedt also zu handeln genötigt gewesen sei. Der Tangstedter Gutsherr klagte nämlich darüber, daß der Pächter des hamburgischen Vorwerks Wohldorf seine Ackergrenzen zum Nachteil der Tangstedtschen arg verschoben habe — so daß jene Fischereistörung also als eine Art Wiedervergeltung erscheint. Als nach fast Jahresfrist weder der verlangte Schadenersatz noch die Rückgabe der Geräte erfolgt war, ließ der Senat dem geschädigten Schleusenmeister im Mai 1745 ein neues Netz nebst Hüdefaß mit dem Befehl zustellen, nunmehr desto fleißiger den Fischfang zu üben und jede etwaige Störung sogleich anzuzeigen. Es wurde ihm aber bei seiner Fischerei in der Alster kein Hindernis mehr bereitet.

Als 1765[9] der Rodenbeker Müller in der Alster fischte, nahm ihm der Schleusenmeister auf Mellenburg das Netz weg. Der Rat entschied auf die Bitte des Müllers um Rückgabe seines Netzes, daß der Wald- und Landherr es ihm unter ernstlicher Verwarnung, sich des Fischens in der Alster künftig zu enthalten, wiedergeben solle, wenn er das Netz abholen würde[10]. Das tat der Rodenbeker Müller aber nicht, sondern paßte eine Gelegenheit zur Vergeltung ab und nahm dem genannten Schleusenmeister Ende August 1769, wie letzterer klagte, mit einer überlegenen Mannschaft sein Fischnetz weg[11].

Das infolgedessen an den Amtmann zu Trittau seitens des Waldherrn gesandte Schreiben um Abstellung der Eingriffe in den diesseitigen Besitz blieb unbeantwortet. Bei späterer mündlicher Wiederholung der Beschwerde äußerte sich der Amtmann vertraulich gegen den Boten dahin, daß die Wegnahme

des Netzes durch den Müller auf Befehl der Regierung zu Kiel geschehen sei, daß das Netz nicht zurückgeliefert und die Fischerei in der Alster neben den holsteinischen Ufern den hamburgischen Eingesessenen fernerhin nicht gestattet werden könne; der Waldherr möge es entschuldigen, „wenn er, der Amtmann, von weiterer schriftlicher Erklärung als einer ihm unangenehmen Beschäftigung sich dispensire."

Der mit der Rechtslage wohlvertraute holsteinische Beamte vermochte also, gerade wie auch 1744, die höheren Orts getroffene Maßnahme nicht zu rechtfertigen und suchte sich den Weiterungen zu entziehen[12]; denn auch auf spätere nochmalige schriftliche Anmahnung seitens des Waldherrn erfolgte keine Antwort.

Um das hamburgische Recht zu behaupten, wurde der Schleusenmeister wie 1745 auf Befehl des Rats wieder angewiesen, die Fischerei in der Alster auch in der Rodenbeker Gegend „nach wie vor zu exercieren"! Holsteinischerseits versuchte man zwar, die Schleusenmeister durch Drohungen einzuschüchtern, aber zu tätlichen Angriffen ist es nicht wieder gekommen.

Obwohl, wie der genannte Waldherr weiter berichtet, diese Fischerei ratione utilis von keinem Belang war, da die Kammer davon schlechterdings nichts und die Waldherren bei ihrer Anwesenheit in Wohldorf einige kleine Flußfische von schlechtem Wert hatten, so schrieb der Rat gleichwohl im Juni 1770 pro conservando iure an die Regierung zu Kiel, führte Beschwerde über das Benehmen des Trittauer Amtmannes und bat um behufige Verfügung zur Vorbeugung etwaiger hinkünftiger Turbation.

Wennschon auch hierauf eine Erwiderung nicht erfolgte, so scheint, wie der Waldherr im Protokoll vermerkte, doch gehörigen Orts die Anweisung ergangen zu sein, die hamburgischen Untertanen in der Ausübung der Alsterfischerei fernerhin nicht zu behindern; denn man hörte hierüber weiter keine Klagen[13]. Eine Bestätigung findet diese Eintragung dadurch, daß über die folgenden sechs Jahrzehnte keine Nachrichten vorliegen, daß das hamburgische Fischereirecht von holsteinischer Seite eine Beeinträchtigung erfahren habe.

Dagegen versuchte 1782 das Domkapitel ganz entgegen seiner früheren Haltung[14], dem Schleusenmeister zu Poppenbüttel für die dortige Fischerei eine jährliche Pacht von 8 ß abzuverlangen, widrigenfalls



Abb. 183. Die Rodenbeker Mühle von der Teichseite gesehen um 1838 Privatbesitz. Nach Zeichnung von Th. Soley



Abb. 184. Die Rodenbeker Mühle von der Kolkſeite

Sammlung Syndikus Dr. Heyden
Zeichnung von J. C. C. Meyn 1838

ihm alles Fiſchen bei 5 Reichstaler Strafe unterſagt ſei. Das war auch dem Waldherrn „ganz etwas Neues"; der Schleuſenmeiſter erhielt Befehl, jene 8 ß nicht zu zahlen, mit der Alſterfiſcherei aber wie gewöhnlich fortzufahren und, wenn das Domkapitel etwas wider ihn verfügen würde, ihm dies ſogleich zu melden. Aber auf Beſchwerdeſchreiben des Rats ließ das Domkapitel ſeine Forderung fallen.

Auch im 19. Jahrhundert brachte Hamburg ſeine Fiſchereihoheit auf der oberen Alſter erneut zur Geltung[15] durch eine 1822 vom Waldherrn erlaſſene Bekanntmachung, in welcher die unbefugte Ausübung der Fiſcherei in dem Fluſſe auf der Strecke von Fuhlsbüttel bis Mellenburg unter Strafandrohung verboten wurde. Die Schleuſenmeiſter wurden angewieſen, Perſonen, die dem Verbote zuwider beim Fiſchfang betroffen würden, die Netze abzunehmen. Infolgedeſſen verbot der Poppenbütteler Schleuſenmeiſter im Juni 1830 dem Paſtor Führer aus Hamburg, der neben ſeinem Garten in Poppenbüttel einen Fiſchfang angelegt hatte, Fiſche „aus der hamburger Alſter" zu fangen, und zog ihm ſeine Netze auf[16].

1837 unterſagte der Beſitzer von Wulksfelde, Uhrlaub, der Hamburg durch ſeinen Widerſtand gegen die Schiffahrtsordnung von 1825 bereits viele Verdrießlichkeiten bereitet hatte, dem Schleuſenmeiſter in Wulksfelde die Ausübung der Fiſcherei in der Alſter und ließ ihm das Netz wegnehmen. Als dem Verlangen der Landherrenſchaft um Beſtrafung derjenigen, die den Schleuſenmeiſter in der Ausübung ſeines „unzweifelhaften Rechtes" gehindert hatten, durch den Juſtiziar von Wulksfelde keine Folge geleiſtet ward, erhob der Senat 1838 Beſchwerde bei der Regierung in Gottorp. Dieſe ſtellte aber in Abrede, daß Hamburg die Hoheit über die Alſter zuſtehe. Dies war das erſtemal, daß eine ſchleswig-holſteiniſche Regierung eine ſolche Erklärung abgab. Der Senat legte hiergegen Berufung in Schleswig ein; die dortige Regierung änderte aber ihren Standpunkt nicht[17].

Anders verlief ein holſteiniſcher Übergriff im Jahre 1857, als Poppenbütteler Eingeſeſſene wieder im dortigen Schleuſenkolk fiſchten und den ihnen entgegentretenden Schleuſenmeiſter ſogar mißhandelten.

Der hamburgiſche Landherr rief deswegen das zuſtändige Tangſtedter Juſtiziariat an, welches darauf den einen Übeltäter verwarnte und den andern in eine Geldſtrafe nahm.

Im nächſten Jahr wurden dieſelben Poppenbütteler wieder beim Fiſchen in der Alſter betroffen und von der Hamburger Landprätur in Geldſtrafe genommen. Als das genannte Juſtiziariat letztere einzutreiben verſuchte, legten die Verurteilten bei ihrer Regierung Berufung ein. Das Obergericht in Glückſtadt, dem wahrſcheinlich die Urkunden von 1306—1310 unbekannt waren, erkannte die hamburgiſche Hoheit und Juriſdiktion über die Alſter nicht an und wies die Vollſtreckung der Strafe ab[18], überging jedoch die Frage der Fiſcherei mit Stillſchweigen. Dieſe Stellungnahme der holſteiniſchen Behörden änderte ſich auch nicht, als die däniſche Regierung durch die preußiſche erſetzt wurde. Die Streitfrage iſt mangels beweiskräftiger Unterlagen von der andern Seite nie zum klaren Austrag gebracht worden.

Das erſte allgemeine hamburgiſche Fiſchereigeſetz vom Jahre 1878[19], welches eine jährliche Schonzeit von zwei Monaten (10. April—9. Juni) vorſchrieb, umfaßte auch die Alſter und alle in deren Flußgebiet befindlichen, nicht geſchloſſenen Gewäſſer. Dieſe nachmals in das noch gültige Revidierte Geſetz von 1887[20] übernommene Vorſchrift wurde auch in die Dienſtanweiſung der neu ernannten Schleuſenmeiſter folgendermaßen mit eingefügt: „Die Ausübung der Fiſcherei ſoll dem Schleuſenmeiſter im Bereich der Schleuſe geſtattet ſein, doch hat er dabei die geſetzliche Schonzeit vom 10. April bis 9. Juni einzuhalten[21]“.

Eingeräumt war übrigens den Schleuſenmeiſtern die Fiſchereiberechtigung, wie oben angedeutet, weſentlich in der Abſicht, daß ſie dadurch mitwirken ſollten zur Aufrechterhaltung der Fiſchereihoheit Hamburgs. Man ſchützte ſie daher in deren Ausübung nach wie vor ausdrücklich.

1882 verbot die Kirchſpielvogtei von Bargteheide — wohl ebenfalls in Unkenntnis der beſtehenden Rechtsverhältniſſe — unterm 26. Auguſt alle und jede Fiſcherei in den Alſterſtrecken neben den Gemeinden Hummels-, Wellings-, Poppenbüttel, Saſel und Bergſtedt ganz allgemein, nachdem dieſe Gemeinden auf die ihnen preußiſcherſeits beigemeſſene Fiſchereibefugnis verzichtet hatten.

Die ſeitens des Senats daraufhin auf Grund der fiskaliſchen Gerechtſame des hamburgiſchen Staats angeknüpften Verhandlungen hatten keinen erfolgreichen Fortgang. 1889 wurde auf Anlaß des genannten Kirchſpielvogts die Alſter in Bergſtedt und Poppenbüttel bis zur Mitte als Gemeindeeigentum erklärt und 1890 beſchloſſen, die Fiſcherei in dem Fluſſe gemeinſam mit Saſel und Hummelsbüttel zu verpachten. Der Beſchluß gelangte aber nicht zur Ausführung, weil Wellingsbüttel, Saſel und auch Wulksfelde das Eigentumsrecht an der Alſter abgelehnt hatten[22]. Zum endgültigen Austrag iſt die Sache nicht gekommen. Da die auswärtigen Verwaltungen die ihrerſeits erhobenen Anſprüche ſchwerlich zu begründen vermögen, ſo iſt dem hamburgiſchen Fiſchereirecht in der ſchiffbaren oberen Alſter amtlich nicht weiter widerſprochen worden, namentlich auch wohl deshalb, weil die Frage des Fiſchereirechts ſeit Jahren ihre einſtige Bedeutung nach und nach völlig eingebüßt hat dadurch, daß der ehemalige Fiſchreichtum der oberen Alſter (ſ. S. 282) weſentlich durch Fiſchen vieler Unbefugten, gänzlich verſchwunden iſt.

Anmerkungen:

[1] Vgl. a) Hgd. Dkſchr. uſw., S. 48, b) Kpm. Km.Rch., IV, S. 313. — [2] Wld.prtk. 5 d. Wldhſch., 1781—1829, 1806, den 29. März. — [3] Ak. des Ingenieurweſens d. Bdp., Bericht des Bauinſpektors Maack vom 26. Mai 1851. — [4] Ebendaſ. Bericht des Bauinſpektors Fiſcher vom 15. Nov. 1898; ferner: Mündliche Überlieferung des Zimmermeiſters Carl Wagener, Poppenbüttel, im Jahre 1900. — [5] Wld.prtk. 2 d. Wldhſch., 1743—1758, S. 400. — [6] Ebendaſ. — [7] ad 1a, S. 91 f. — [8] Ebendaſ. S. 93 f. — [9] Wld.prtk. 3 d. Wldhſch., 1758—1769, S. 222. — [10] Sn.prtk. 1765, Fol. 900, Befehlsbuch der Wedde und d. Wldhſch., 1751—1769, S. 209. — [11] ad 9, S. 376. — [12] ad 1a, S. 93. — [13] ad 9, S. 376 f. u. Sn.prtk. 1770, Fol. 143 u. 404. — [14] Wld.prtk. 5 d. Wldhſch., 1781—1829, S. 24, Sn.prtk. 1782, Fol. 149 u. 150, Prtk. d. Domkap., 1779—1783, S. 491 f. — [15] ad 1a, S. 123 f. — [16] Archiv d. Ldhſch. Gſt., III, H 1. — [17] ad 1a, S. 130—131. — [18] Ebendaſ. S. 133. — [19] Smlg. Hbg. Geſ., 1878, S. 48. — [20] Ebendaſ. 1887, S. 92. — [21] ad 1a, S. 123/124. — [22] Nach mündlicher Mitteilung des Zimmermeiſters C. Wagener, Poppenbüttel, im November 1898.

47. Der Fiſchreichtum der oberen Alſter[1]

Alte Leute wiſſen noch von dem Fiſchreichtum in der oberen Alſter zu erzählen. Denken wir 60 bis 70 Jahre zurück: Da liegen auf Mellenburg ſechs Alſterſchuten. Schon in der Frühe werden die Schleuſentore geöffnet; denn es gilt, den Liegeplatz in Hamburg noch an demſelben Tage zu erreichen. Ein Schiff nach dem andern gleitet talwärts. Alles aufgeſtaute Waſſer muß abgelaſſen werden, um bei dem erheblichen Gefälle genügend Vorrat für die Weiterfahrt der Schiffe zu haben. Durch die gewaltige Flut werden viele Fiſche mit ſtromabwärts geführt. Aber ſchon nach ein paar Stunden merken ſie, daß ſie in ein fremdes und für ſie gefährliches Gebiet geraten ſind. Sie machen kehrt und ſuchen in Scharen die alte Heimſtätte der Schleuſenkule wieder zu erreichen. Das aber iſt ſchon ſchwierig geworden. In flachen Rinnſalen, ſo daß ſich die Rücken aus dem Waſſer erheben, irren ſie bald an dem rechten, bald an dem linken Ufer ſtromauf. Aber hier warten einige Männer und Jungen ihrer mit Forken, Stechern und Knütteln, oder waten, bewaffnet mit einem nicht zu ſchweren Griepnetz, in den Fluß, und wenn ſie eine größere Schar auf dem Flachen haben, ſchieben ſie das Netz hinter ihr ins Waſſer und treiben die Schar dann zurück, um mit reicher Beute ihre Säcke zu füllen. — Von dieſen Gelegenheitsfiſchern konnte man damals eine große Mahlzeit für ein paar Schillinge kaufen. Dieſe Raubfiſcherei war dadurch begünſtigt, daß ſeit 1866 an die Stelle des Eides für die hamburgiſchen Schleuſenmeiſter der oberen Alſter eine Dienſtanweiſung getreten war, welche bezüglich der Aufſicht über die Fiſcherei daſelbſt nichts mehr enthielt.

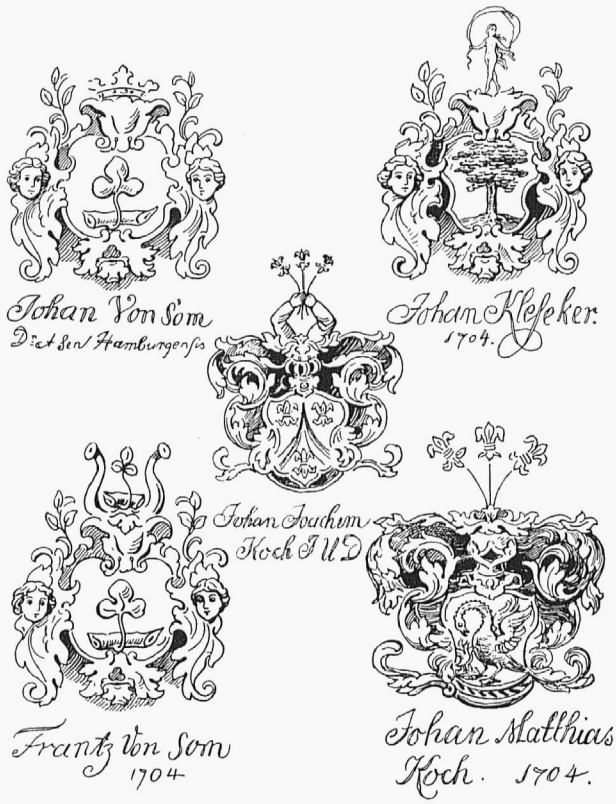


Abb. 185 Sammlung Syndikus Dr. Heyden
Einige der Wappenſcheiben Nach Zeichnung von J. C. C. Meyn
in dem ehemaligen Mühlengebäude zu Rodenbek Mai 1838

In der Folge war es für die Angler eine gute Gelegenheit, ihre Angeln zum ergiebigſten Fang aller ſchönen Fiſcharten in die tieferen Kulen zu ſenken. Am häufigſten von allen Fiſchen war der Aal. Auch die Schmerle ſoll nicht ſelten geweſen ſein; ſie iſt aber völlig verſchwunden, ebenſo Lachs und Lachsforelle. Vorherrſchend war damals auch der Braſſen, den man heute nur noch in wenigen größeren Kulen unterhalb der Schleuſen findet. Barſche und Weißfiſche waren ſo zahlreich, daß man in einer Stunde einen Eimer voll angeln konnte, und an flachen, ſandigen Stellen war das Bett grau mit Gründlingen überſät. Der Waſſerſtand war im Juli, wenn der Heuernte wegen der Fluß nicht geſtaut werden durfte, ein ſo niedriger, daß ein Knabe den Fluß an den meiſten Stellen durchwaten konnte. Während dieſer Zeit hat man den Fiſchen im Laufe der Jahre ſo nachgeſtellt, daß faſt nichts zurückblieb. Hecht, Rotauge und Aal ſind die Überbleibſel des ehemaligen Fiſchreichtums. Werden

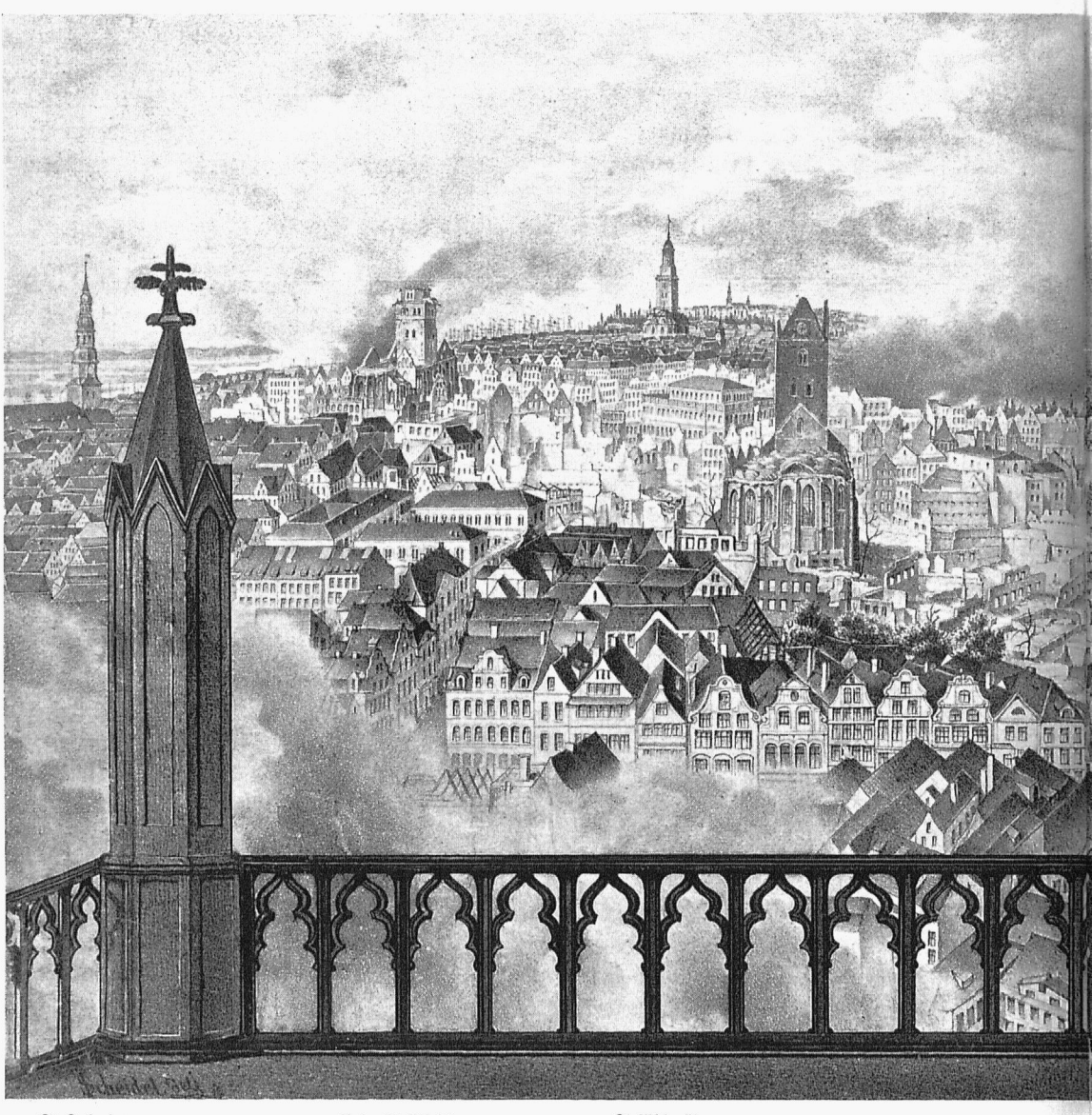


Abb. 186. Panorama von Hamburg nach dem großen Brande vom 5.—8. Mai 1842, von der Galerie des St. Jakobi-Kirchturms gesehen

gelegentlich in der Alster große Bachforellen gefangen, so rühren sie wahrscheinlich von der Forellenzüchterei in Hohenbuchen-Poppenbüttel her, die an einem Nebenbach dort mit Erfolg betrieben wird. Großfischzüge mit dem Schleppnetz in den Mondscheinnächten vor den Schleusentoren und in den tiefen Buchten der Alster stehen noch heute in guter Erinnerung.

Solange die frischen Wassermengen bei der Schiffahrt die Fische aus dem Unterlauf zum Aufstieg anspornten und es noch gute Laichgelegenheiten gab, ging der Fischreichtum in der Alster nicht zurück; aber mit dem Niedergange der Schiffahrt ist auch er aus der oberen Alster verschwunden. Den ganzen



Verein für Hamb. Geſchichte
Nach Lithographie von Scheidel

Sommer hindurch findet kein durchgreifender Austauſch der Gewäſſer mehr ſtatt. Die faſt ſtändig geſchloſſenen Schleuſen hemmen den Aufſtieg der Fiſche beim Aufſuchen von Laichplätzen, und in vielen der Schüttenöffnungen ſind dauernd Netze geſtellt oder Bungen und Aalkörbe geſetzt, welche die Fiſche erbarmungslos wegfangen. Außerdem werden die zwiſchen den Schleuſen liegenden Flußſtrecken immer mehr von Raubfiſchern heimgeſucht, insbeſondere im Juli, wo, wie erwähnt, keine Stauung ſtattfindet und in dem dann ſehr ſeichten Fluſſe kein größerer Fiſch ungeſehen und ungefangen bleibt. Im letzten Viertel des 19. Jahrhundert wimmelte der Fluß noch von Fiſchen. Ältere Alſteranwohner wiſſen

von der guten alten Zeit zu berichten, wo ſie als Knaben in Ermangelung der Angelhaken mit umgebogenen Stecknadeln die Gründlinge herausholten, welche in tauſendköpfigen Schwärmen auf den Sänden lagen, und wo Ende der ſechziger Jahre eifrige Angler mehrpfündige Hechte für 8 ß feilboten. War eine Netzfiſchung erfolgt, ſo hatten in der Regel auch die Schweine mehrere Tage reichlich Futter an Weißfiſchen. Noch um die Jahrhundertwende vermochte man mit einem Schlage einer Bohnenſtange in den flutenden Fäden des Waſſerhahnenfußes 8 bis 10 große Rotaugen zu erlegen. — Den ſchönſten Anblick gewährte eine der Schleuſenkulen an einem warmen, ſonnigen Sommertage. Wie Schafe auf der Weide ſonnten ſich die Braſſen dicht unter der Oberfläche. Nur die Fünf- und Mehrpfünder hielten es geraten, in etwas größerer Tiefe zu bleiben. In den ſtillen Winkeln ſtanden große Hechte. Warf man dann mit einem Stein unter die Schar, ſo entſtand ein Rauſchen, das den Waſſerfall der Schleuſe übertönte.

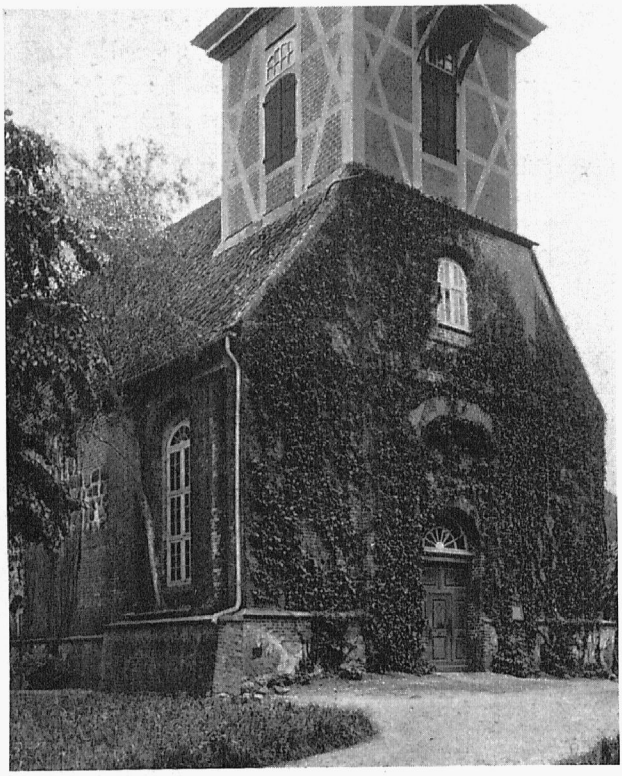


Abb. 187. Die Kirche in Bergſtedt mit der aus der nordſeitigen Mauer emporwachſenden Birke

Privatbeſitz
Phot. R. Henſchler
Auguſt 1912

Von alledem iſt nichts mehr da; der Angler kann ſtundenlang ſitzen, ohne einen einzigen Biß zu bekommen, und die Netzfiſcherei hat auch, ihrer Ertragloſigkeit wegen, faſt ganz aufgehört. Es waren zu viele Unberufene da, die zumal im Juli, wo die Alſter wenig fließt, alle Kulen ausfiſchten. Dieſer durch unſachgemäßes, raubſüchtiges Vorgehen und durch Nichtachten der geſetzlichen Schonzeit ſeitens einzelner verurſachte Zuſtand iſt um ſo bedauerlicher, als gerade die obere Alſter, wie die früheren Zeiten erweiſen, geeignet wäre, viele zur menſchlichen Nahrung nützliche Fiſche heranzuzüchten und gedeihen zu laſſen.

Wie groß einſt der Reichtum der Alſter an verſchiedenen Fiſcharten war, geht aus folgender Aufzählung[2] hervor, die außer den bereits erwähnten noch 17 Fiſcharten in der oberen ſowie der Außen- und Binnen-Alſter nachweiſt: Aalquappe, Alander, Bachneunauge, Döbel, Elritze, Flußbarſch, Haſel, Karauſche, Karpfen, Pliete, Raab, Schlammpeitzker, Schleie, Stichling, Stuhr, Ukelei und Zander.

Wahrſcheinlich kommen außerdem vor: Bitterling, Groppe, Moderlieschen und Steinbeißer.

Anmerkungen:

[1] Vgl. die Aufſätze von L. Frahm in d. Jhrb. Av., 1908, S. 23, ſowie 1928/1929, S. 19 f; ferner: im Niederd. Heimatkr., Hbg. 1923, S. 191; auch ſonſt teils wörtlich nach Frahms Mitteilungen. — [2] Nach Angaben des Dr. M. v. Brunn vom Zool. (Naturhiſt.) Muſeum in Hbg., 1904.

48. Jersbek

Hierzu die Abbildungen 146, 150—158

Jersbek, früher Yrekesbeke und Gierichsbek geheißen, iſt ein adeliges Gut, das längere Zeit mit Stegen zu einem Beſitz vereinigt war, bis letzteres 1924 abgetrennt und verkauft ward. Jersbek liegt 3½ km weſtlich von Bargteheide im nordöſtlichen Teil des Entwäſſerungsgebietes der Alſter, der aus der Jersbeker Feldmark der Sielbek mit ſeinem Nebenbach Iſernbek zufließt.

Im 15. Jahrhundert gehörten die Güter[1] Jersbek, Borſtel und Rade der Familie Hummelsbüttel. Mit Hartwig v. Hummelsbüttels Erbtochter Magdalena erheiratete etwa um 1460 Detlef von Bockwoldt (v. Buchwald) dieſe Güter.

Jersbek blieb dann ununterbrochen bis 1725 im Beſitz dieſer Familie, mit deren Mitgliedern, insbeſondere im 16. und 17. Jahrhundert, Hamburg viele teils recht unerfreuliche Beziehungen hatte. Im genannten Jahr kam das Gut durch Verheiratung der letzten Sproſſin der Buchwalds an Benedix v. Ahlefeldt, Probſt des Kloſters Uetersen und nachmaligem königlichen däniſchen Geheimrat. 1774 erwarb der frühere Domſyndikus und Konferenzrat P. v. Coſſel, dem Stegen bereits gehörte, auch Jersbek. Nach inzwiſchen wiederholtem Beſitzwechſel wurde 1840 Graf Th. v. Reventlov Eigentümer beider Güter (für 215000 Reichstaler). 1924 haben ſeine Nachkommen das Gut Stegen an die Alſterdorfer Anſtalten in Hamburg veräußert. — Jersbek war noch im Anfang des 18. Jahrhunderts ſehr holzreich. Benedix v. Ahlefeldt ließ jedoch über die Hälfte der Holzung fällen, verſchönerte übrigens das Gut ſehr. Die vielgerühmten, ſchon von weither ſichtbaren, hohen, ſchnurgeraden Alleen, meiſt mit vier Baumreihen, in Umgebung des Schloſſes, ſtammen aus ſeiner Zeit (ſ. Abb. 151 S. 239); v. Ahlefeldt war prachtliebend und als großer Kunſtfreund bekannt. Ehe er Gutsbeſitzer wurde, lebte er als Diplomat in Hamburg, wo er, angeregt durch ſein lebhaftes Intereſſe an Theater und Muſik, 1722 mit anderen



Abb. 188
Das Waldherrengeſtühl
in der Kirche zu Bergſtedt

Aus der Zeitſchrift „Der Hamburger“,
Bd. II, Heft 18, September 1912
Nach Zeichnung von Marie Zacharias

Herren des diplomatiſchen Korps die Leitung der Oper übernahm, die durch ihn einen Aufſchwung erhielt[2]. Seine Kollegen überließen ihm bereits nach einem Jahre die Führung der Oper allein, die er dann noch drei Jahre unter Aufwendung erheblicher Mittel leitete. Hierbei büßte er einen Teil ſeines Vermögens ein, weshalb er vom Theater zurücktrat und ſich von nun an ſeinen Kunſtliebhabereien in Jersbek widmete. Hier beſuchte ihn u. a. auch der hamburgiſche Dichter Fr. von Hagedorn, der den ſeiner reichhaltigen Luſt- und Gewächshäuſer ſowie der ſchönen Anlagen wegen berühmten Garten 1752 beſungen hat.

Ein ungefähres Bild der einſtigen Pracht der Laubgänge, hohen Hecken mit Standbildern und Ziergefäßen des Jersbeker Parks gibt der 1747 von Chr. Fritſch nach Sonnins Aufnahme gefertigte Stich (ſ. Abb. 146 S. 232) Hortus Alefelto Jersbecensis in Holsatia. Dieſe perſpektiviſche Zeichnung Sonnins war nach Reinkes[3] Bericht das einzige Stück, welches er von Arbeiten dieſer Art geliefert hat, und zeugte von ſeiner vorzüglichen Geſchicklichkeit in dieſem Fache. Die Zeichnung hat die Eigentümlichkeit, daß man mittels am Rande angebrachter Maßſtäbe die Größe eines jeden Gegenſtandes auf ihr meſſen kann.

Der etwa 15 Hektar umfaſſende Gutspark zeigt noch jetzt die unverkennbaren Spuren der franzöſiſchen Gartenkunſt aus der Zeit Ludwigs XIV. In den langen Alleen kommt das Hilfsmittel der Perſpektive wirkungsvoll zum Ausdruck; die verſchollene Barockzeit hat hier grünbemooſte Sandſteingötter, hohe geſchorene Hecken und gewölbte Laubengänge hinterlaſſen, die das Gefühl des Eingehegtſeins ganz beſonders ſtark erwecken[4]. Was in dieſen Gartenanlagen zu den Seiten der Mittelachſe dicht vor dem Schloſſe an Erfindung aufgewandt war, erzählt der Plan bis in die Einzelheiten. Der freigebige Eigentümer ſtellte auch mehrſitzige Wagen zur Verfügung, mit denen die Fremden, welche die Anlagen beſuchen wollten, ſich im Garten umherfahren laſſen konnten.

Es iſt übrigens zweifelhaft, ob der Garten wirklich ganz ſo beſtanden hat, wie es der Plan zeigt. Von vielen Einzelheiten, u. a. von dem darauf am Eingang ſichtbaren Gartenſchloß, iſt keine Spur erhalten. Die Hecken und Alleen findet man noch zum Teil, dazwiſchen Viehweiden, Gemüſe- und Obſtgärten. An manchen Stellen trifft man hier noch häufig Weinbergſchnecken an, die zur katholiſchen Zeit bis ins 16. Jahrhundert vielfach als Faſtenſpeiſe gegeſſen, auch daſelbſt wohl in beſonderen Vorrichtungen gezogen und gemäſtet wurden.

Die Baulichkeiten des in dichten Baumgruppen verſteckten Jersbeker Schloſſes, die nicht mit in das Gefüge der Gartenanlage hineingezogen ſind, ſtammen in ihren Hauptteilen wahrſcheinlich aus der Mitte des 17. Jahrhunderts und waren im gotiſchen Stil errichtet; ſie erhielten unter Benedix v. Ahlefeldt im weſentlichen die noch vorhandene Geſtalt[5]. Die breiten waſſerreichen Gräben, von denen das feſte Haus urſprünglich ganz umgeben war, ſind an drei Seiten noch erhalten (ſ. Abb. 155 u. 156 S. 243 u. 245).

Das alte Wohngebäude (ſ. Abb. 150 S. 238), deſſen Mauern teils mit dichten Efeuranken bedeckt ſind, hat zwei Paralleldächer mit ſteilen, einſt gotiſch abgetreppten, ſpäter aber vereinfachten Giebeln, zwiſchen denen groteske Barockmasken (ſ. Abb. 154 S. 242) das Dachwaſſer ausſpeien.

Vor dem Schloſſe breitet ſich ein ausgedehnter Platz (ſ. Abb. 153 S. 241), zu dem ein zur Straße ſchräg liegendes, mit einem Glockentürmchen geſchmücktes, noch aus der Buchwaldſchen Zeit ſtammendes Torhaus den Zugang bildet (ſ. Abb. 152 S. 240); es iſt mit den Reizen altertümlicher Romantik umwoben. Die Vorderſeite zeigt die Jahreszahl 1678, die dem Schloſſe zugewendete Seite die Buchſtaben H. A. v. B. und F. M. v. B., ſowie in lateiniſcher Sprache den 31. Pſalm:

„In te, domine, speravi,
Non confundor in aeternum“.

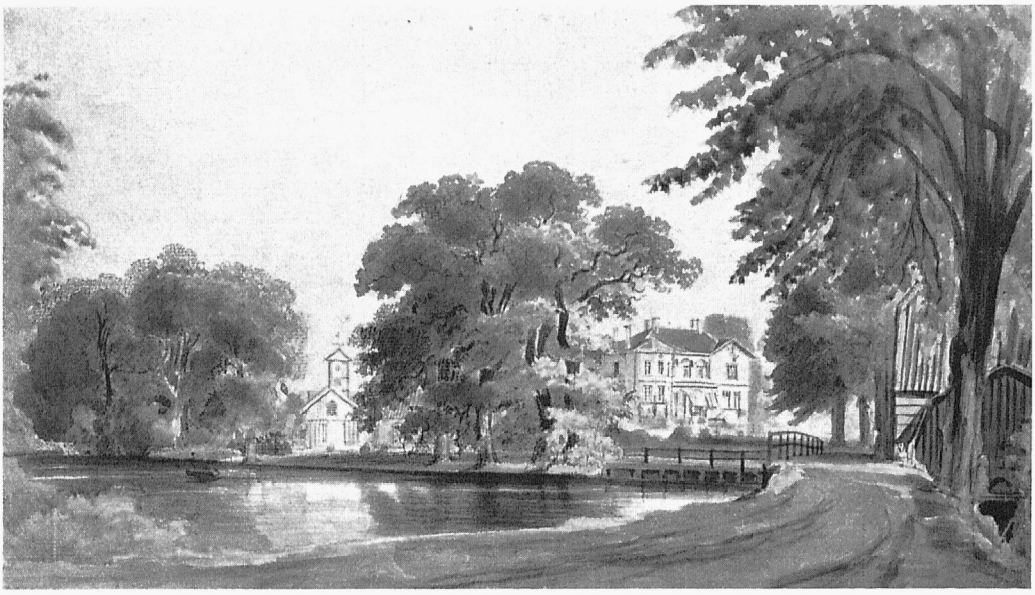


Abb. 189. Kählers Park „Hohenbuchen“ in Poppenbüttel, von Weſten geſehen etwa 1860 — Denkmalarchiv Nach Aquarell von Wilh. Heuer

(Herr, auf dich traue ich, laß mich nimmermehr zuſchanden werden). Dieſer maleriſche Schloßtorbau iſt ſo zur Seite gerückt, daß man durch die von Bargfeld herführende, aus vier Reihen bejahrter Linden gebildete, lange ſchnurgerade Allee nach Jersbek kommend (ſ. Abb. 151 S. 239), ihn erſt im letzten Augenblick zu Geſicht bekommt.

Die andere nach Bargteheide gerichtete Straße führt ſüdlich vom Schloſſe im Bogen um den mit dem alten Schloßgraben in unmittelbarer Verbindung ſtehenden maleriſchen Gutsteich (ſ. Abb. 155 S. 243) herum; an ihm liegen, teils in üppigem Baumwuchs verſteckt, die ausgedehnten Wohn- und Wirtſchaftsgebäude des Jersbeker Pachthofes.

Einen Teil des ausgedehnten Jersbeker Gehölzes bildete einſt der öſtlich davon liegende Mönkenbrook[6]. Er war früher ein ſchauerlicher und gefährlicher Wald, Wunneken- oder Winnekenbrook, auch Rieſenbuſch genannt, wo die meiſten Strauchräubereien vorkamen, zu deren Abſtellung und Ahndung vom 13. bis 17. Jahrhundert Hamburg und Lübeck viel Geld aufwenden mußten. Stelzner erzählt[7], daß ſich 1592 im Rieſenbuſch zwiſchen Hamburg und Lübeck eine Menge Räuber und Mörder aufhielten. Obgleich die ſchlimmſten Übeltäter gefangen und gerädert wurden, war dem Unweſen doch nur ſchwer zu ſteuern, weil das Geſindel allerorten ſeine Schlupfwinkel hatte.

Im 18. Jahrhundert, wahrſcheinlich unter v. Ahlefeldt, iſt dieſer noch in der Mitte des 17. Jahrhunderts vorhandene Wald verſchwunden, und es findet ſich der Meierhof Mönkenbrook an ſeiner Stelle.

Neben Benedix von Ahlefeldt iſt unter allen neueren Eigentümern Jersbeks wohl der Konferenzrat v. Coſſel die bedeutendſte und feſſelndſte Perſönlichkeit.

Paſchen Edler v. Coſſel[8], am 21. Dezember 1714 geboren, wurde nach dem Studium der Rechte und Ablegung der Doktorprüfung in Hamburg Advokat und 1750 Syndikus des Domkapitels. Im nächſten Jahre war er Comes Palatinus Caesareus et Rev. Capituli Syndicus[9], und 1754 wird hinzugefügt: auch Hochfürſtlich-Mecklenburgiſcher Juſtizrat. Nachdem er 1755 vom Kaiſer geadelt

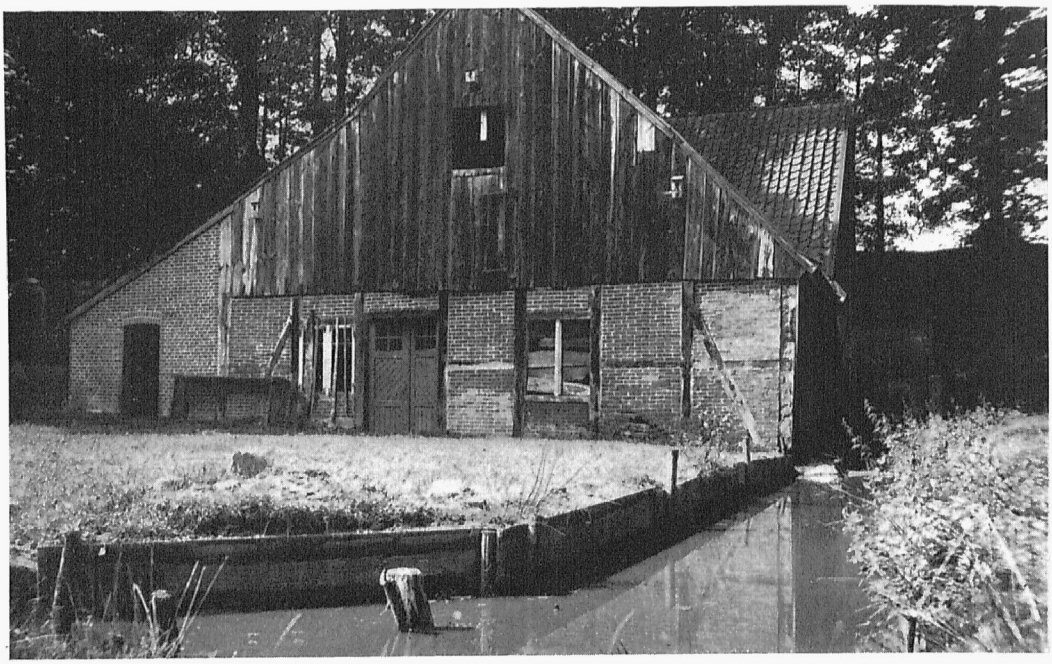


Abb. 190. Die obere Kupfermühle in Poppenbüttel, von der Seite des Kupferteichs im Frühjahr 1925

Privatbesitz
Phot. W. Fromberg 1925

war, wird er von 1756 an Herzoglich Mecklenburgischer Justizrat, Römisch Kaiserlicher Pfalzgraf und Hofrat Dr. Synd. genannt.

Sein Syndikat des Domkapitels legte er im Frühjahr 1761 nieder.

Anno 1780 ward er Königlich-Dänischer Konferenzrat und kaufte 1781 das holsteinische Gut Jersbek, nachdem er, wie es scheint, bereits früher das nahegelegene Stegen besessen hatte. In Jersbek wohnte er dann meistens und starb daselbst am 17. Januar 1805 in dem hohen Alter von neunzig Jahren[10].

In der Südostecke des Jersbeker Gehölzes erhielt er neben seiner ihm einige Jahre früher vorangegangenen Gattin unter hohen Buchenkronen die selbst gewählte Ruhestätte (s. Abb. 157 S. 246). Diese hat einen länglich-runden Grundriß und ist von einer etwa 1½ m hohen Feldsteinmauer in Art eines heidnischen Steinkreises umgeben, mit einem rechteckigen Ansatz an der Rückseite, vorne durch eine hohe eiserne Pforte verschlossen. Außer den beschädigten Grabtafeln des von Cossel und seiner Gemahlin enthält der etwa 10 zu 11 m weite Raum innerhalb der Mauer im Vordergrunde eine Widmungstafel mit astrologischen Zeichen (s. Abb. 158 S. 247).

Im Hintergrunde steht eine mythologische Sandsteingestalt, ein Mann, der Feldgestein aufeinandertürmt, ungefähr in Lebensgröße, vielleicht der das Himmelsgewölbe tragende Atlas.

Es ist anzunehmen, daß dies Erbbegräbnis 1790 entstand und daß der Gründer Ansichten hatte, die von der landesüblichen Glaubenslehre abwichen. In der Jersbeker Gegend geht noch heute die Sage, v. Cossel habe in der Halle seines Schlosses auf einer kupfernen Pfanne ein „ewiges Feuer" mit glühenden Holzkohlen unterhalten lassen und sei so eine Art Feueranbeter gewesen. Hiervon hat sich in der Literatur jedoch nirgends eine Andeutung gefunden.

Jedenfalls aber war v. Cossel eine geistig hervorragende Persönlichkeit und einer der einsichtsvollsten und fleißigsten Rechtsgelehrten in Hamburg, daneben aber ein unruhiger und eigenartiger Kopf. Der

berüchtigte Freigeiſt und Gottesleugner Edelmann, als deſſen Freund er betrachtet wurde, ſoll 1750 bei ihm gewohnt haben. Im Jahre 1753 wurde Dr. v. Coſſel wegen ſeiner anzüglichen Schreibart zufolge einer Klage des Hamburger Senats bei der Königlich-Däniſchen Regierung getadelt. Er lebte noch längere Zeit in Hamburg, wo er ein Haus beſaß; dieſes und andere Dinge gaben ihm Anlaß, den Behörden verſchiedentlich Schwierigkeiten zu bereiten. Sein rechthaberiſches Weſen wird durch folgendes Vorkommnis[11] beleuchtet: Obgleich ihm 1786 der Amtmann zu Tremsbüttel das Zeugnis gegeben hatte, er ſei einer der wohldenkendſten, menſchenfreundlichſt geſinnten Gutsherren und ſehe es für Pflicht an, den ſklaviſchen Zuſtand der Leibeigenſchaft ſeiner Bauern aufzuheben und ihre Lage auf alle Weiſe zu verbeſſern, war v. Coſſel ſpäter der einzige, der 1796 Einſpruch erhob gegen den in Kiel gefaßten Entſchluß, die Leibeigenſchaft auf allen Gütern des Herzogtums abzuſchaffen[12], und der dies Vorhaben als einen Eingriff in wohlerworbene Rechte erklärte. Seine Vorſtellungen hatten aber keinen Erfolg; das Geſetz vom 19. Dezember 1804 hob die Leibeigenſchaft in Schleswig-Holſtein mit dem 1. Januar 1805 auf.

An v. Coſſel erinnern noch zwei Denkmünzen[13] mit ſeinem Bildnis.

An den Schloßpark ſtößt das Geweſe der altbekannten Gaſtwirtſchaft „Faſanenhof“, der ſeinen Namen wahrſcheinlich nach einem unweit in Wieſe und Buſch gelegenen Faſanengehege hat, das die Liebhaberei eines früheren Gutsherrn geweſen ſein wird. Bereits im 18. Jahrhundert wird der ſchönen Gemälde des Künſtlers von Lyck im Speiſezimmer dieſes Gaſthofes gedacht, die aber bei einer Feuersbrunſt 1791 verlorengegangen ſind. Schon Willebrand ſagt 1783[14]: „Die Luſtwege nach Jersbek und Wellingsbüttel gehören auch zu Hamburgs Annehmlichkeiten, beſonders da man Fremden an beiden Orten den Zutritt in die herrlichen Gärten und Eremitagen gerne geſtattet. Die Wirtshäuſer in Jersbek und Wellingsbüttel ſind auch ſo gut eingerichtet und mit allem ſo wohl verſehen, daß es Reiſenden hier wohl nie an Überfluß und Bequemlichkeit mangelt.“

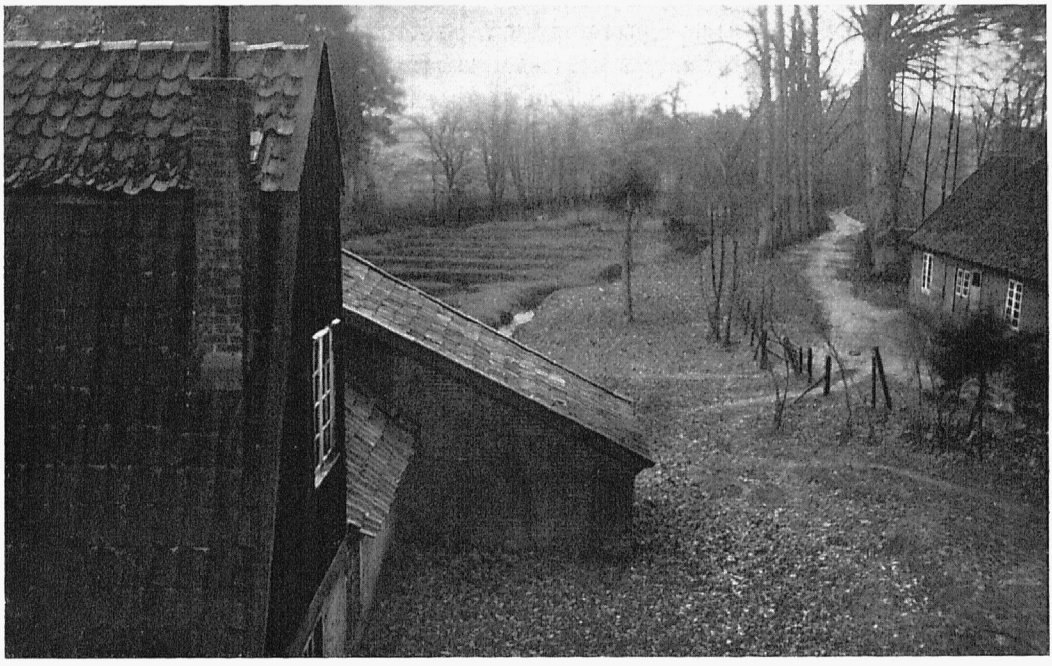


Abb. 191. Blick von der oberen Kupfermühle in Poppenbüttel gen Süden auf das vom Mellingbek durchfloſſene Tal

Privatbeſitz
Phot. W. Fromberg 1925

Der Fasanenhof hatte noch bis zu Beginn des 20. Jahrhunderts seinen guten Ruf bewahrt; dann ist es dort aber infolge Wechsels des Pächters stiller geworden, und die Schar der Hamburger Ausflügler hat sich anderswohin gewendet.

Anmerkungen:

[1] Vgl. v. Schröder und Biernatzki, Topographie von Schleswig-Holstein und Lauenburg, II, 1856, S. 3. — [2] Hamburger Nachrichten vom 4. September 1924, Kl. Ausgabe. Ein Leiter der Hamburger Oper vor 200 Jahren, von Hans Detlef v. Ahlefeldt. — [3] J. F. Reinke, Lebensbeschreibung E. G. Sonnins, Hbg. 1824, S. 24. — [4] Lichtwark, Breitfenster und Hecke, Hbg. 1906, S. 21, enthält auch eine verkleinerte Wiedergabe des Sonninschen Plans von Jersbek. — [5] Haupt, Bau- und Kunstdenkmäler der Provinz Schleswig-Holstein, 1888, Bd. II, S. 535; ferner: J. v. Schröder, Darstellungen von Schlössern und Herrenhäusern der Herzogtümer Schleswig-Holstein und Lauenburg, Hbg. 1862, unter Jersbek. Beide Werke enthalten die Darstellung des Schlosses nach dem Stich von Fritsch, 1747. — [6] Hansische Geschichtsblätter, Jahrg. 1896, III, S. 50, Fr. Bruns: Lübecks Handelsstraßen am Ende des Mittelalters. — [7] Stelzner, Nachrichten v. d. Stadt Hbg., II, S. 428. — [8] Lexikon Hamb. Schriftsteller, von Dr. Hans Schröder, I, Hbg. 1849, S. 586/587. — [9] Hamb. Staatskalender, 1751, 1754, 1756—1760. — [10] Todesanzeige in den Hamb. Wöchentl. Nachrichten, 1805, Stück C, Beilage Sp. 95. — [11] Schleswig-Holst. Geschichte, 1694—1804, von Peter v. Kobbe, Altona 1834, S. 287; ferner: ad 10. — [12] Schlesw.-Holst. Prov.-Bericht, 1798, II, S. 145—164. — [13] C. O. Gaedechens, Die neueren Hamb. Münzen u. Medaillen, Hbg. 1843, S. 238/239. — [14] Willebrand: Annehmlichkeiten in und um Hamburg, 1783, S. 63.

49. Der Jersbeker Lachs

Bis 1892 verehrte die Finanzdeputation der Jersbeker Gutsherrschaft in der Regel jährlich einen geräucherten Lachs. Über die Herkunft dieser von der Finanzdeputation[1] als „freiwillige Gepflogenheit zur Förderung freundnachbarlicher Beziehung“ bezeichneten Leistung ist Sicheres nicht bekannt, aber sie steht, wie wir sehen werden, mit der Alster in engem Zusammenhang.

Es war eine alte deutsche Sitte, nachbarlichen Fürstlichkeiten, denen man Wohltaten und Gunst verdankte, alljährlich eine Ehrengabe darzubringen. U. a. brachte der Lübecker Martinsmann jährlich am Martinstag (10. November) ein Ohm rheinischen Most in das Herzogliche Hoflager zu Schwerin[2].

Da der Lachs in alten Zeiten eine besonders kostbare und feine Speise war, so wurde seine Lieferung gelegentlich als Lösegeld ausbedungen, wie sich aus folgendem Vorkommnis ergibt:

1557 nahm Jasper v. Bockwoldt[3] den Hamburger Holzhändler Make Langeheime auf der Alster gefangen und ließ ihn in Ketten nach Borstel (bei Sülfeld) bringen, weil er von dort gebürtig und ohne Erlaubnis fortgezogen war — entgegen einem kaiserlichen Privileg von 1482, nach dem Leibeigene, die zehn Jahre in Hamburg unbesprochen gewohnt hatten, nicht mehr verfolgt werden durften.

Zunächst wies Jasper von Bockwoldt den Einspruch des Rats ab, gab aber nach einigen Wochen den Holzhändler frei, nachdem dessen Frau 200 Gulden Lösegeld geboten und die Hälfte bar bezahlt hatte; sie mußte sich aber außerdem verpflichten, dem Junker, solange er lebe, jährlich zwei Lachse zu liefern, von welcher Abgabe Langeheine indessen auf Betreiben des Rats nach drei Jahren befreit wurde.

Die Lieferung eines geräucherten Lachses seitens Hamburgs an den Gutsherrn von Borstel, Marquard v. Bockwoldt, wird, soweit zu ermitteln, zuerst in der in Lübeck verwahrten Abrechnung über den 1525—1530 gebauten Alster-Trave-Kanal erwähnt.

Der Hamburger Rat hatte mit diesem Bockwoldt, über dessen Grund und Boden der Kanal führte, viel zu tun. Um ihn bei Beginn des Baues in guter Laune zu erhalten, verehrte die Stadt ihm 1526 zwei Tonnen Bier, einen „Drogen“ Lachs und einen $9^1/_2$ Pfund schweren Hut Zucker, wofür zusammen 9 ℔ 11 ß aufgewendet wurden.

Der Lachs allein kostete damals 2 ℔ 4 ß = 2 Reichsmark jetzigen Geldes, das in jener Zeit aber eine etwa fünfzigfach größere Kaufkraft hatte als jetzt.

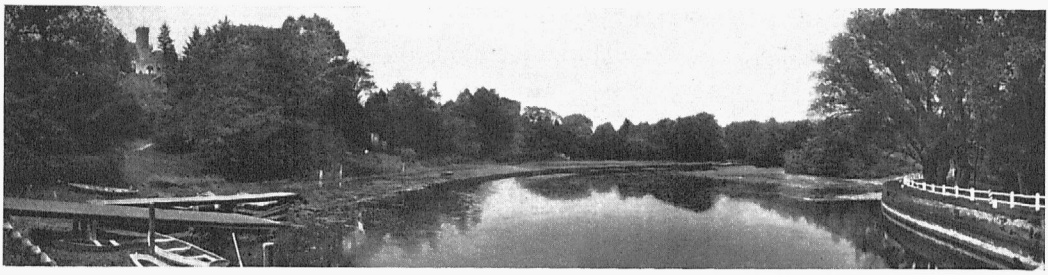


Abb. 192. Der Stau oberhalb der Poppenbütteler Schleuse mit Blick auf den Park Hohenbuchen, links die Hennebergsche künstliche Ruine — Verein f. Hamb. Geschichte Nach Photogr. von 1911

In der bis 1530 reichenden Kanalabrechnung wird der Lachs nicht wieder erwähnt, wohl aber andere Geschenke an Bockwoldt. Es ist einer Überlieferung nach nicht unwahrscheinlich, daß späterhin, als der Alster-Trave-Kanal eingegangen war, die Gabe eines geräucherten Lachses eine Erkenntlichkeit darstellte für die von seiten der Jersbeker Herrschaft erlaubte Verwendung von Erde ihrer angrenzenden Ländereien bei den hamburgischen Alsterschleusenbauten. Bestätigt wird dies durch eine Stelle des sogenannten Waldbuches[4], in der es, die Alsterschleusen betreffend, heißt:

> „Denen von Bockwoldt zu Borstel wird jährlich von den Waldherren ein geräucherter Lachs verehrt, welchen sie auch in die jährliche Waldrechnung bringen, weil sie (die von Bockwoldt) dagegen zulassen und vergönnen, daß zu den Schleusendämmen die Erde von ihren Gütern genommen wird."

Es ist zu bemerken, daß im 17. Jahrhundert den Bockwoldts die benachbarten Güter Borstel, Jersbek, Stegen, Wulksfelde und Hoisbüttel gehörten; vermutlich bewohnte grade damals das Haupt der Familie das Gut Borstel, weshalb hier dieses und nicht Jersbek genannt ist. Seine Nachfolger wohnten aber in Jersbek. Auf dem dazu gehörenden Gute Stegen lagen von hamburgischen Alsterbauwerken die Nettelnburger und die Stegener Schleuse sowie später die Stegener Brücke. Die beiden ersten sind eingegangen; die Brücke besteht noch, und es müssen bei größeren Ausbesserungen Aufgrabungen auch jetzt noch auf dem angrenzenden Gutsgelände vorgenommen sowie Baustoffe dort gelagert werden; auch wird der Grund und Boden der Gutsherrschaft im Bedarfsfalle für die Anlage einer Notbrücke in Anspruch genommen. Sonach würden die Dienste des Gutes Jersbek zur Gegengabe des Lachses hamburgischerseits geführt haben.

Eine etwas abweichende Begründung für die Lachslieferung ergibt sich aus einem Bericht von 1644[5] mit Vorschlägen zur Verminderung der Ausgaben für die städtische Verwaltung usw., in dem unter dem Titel „Besoldung und Unkosten bei Woltorp" erwähnt ist: „den Bockwoldischen jährlich ein Dröger Lachs wegen dessen, daß unsere Schiffer auf ihr Land gehen."

Also auch hier ist in gewissem Sinne von einer Gegenleistung, bzw. von einer Gewährung die Rede, die sich aber auf eine später in Fortfall gekommene Leinpfadgerechtigkeit bezogen hat. Eine Aktennotiz[6] vom Jahre 1766 erwähnt schließlich, daß der geräucherte Lachs eine Erkenntlichkeit hamburgischerseits auch dafür sei, daß die die Alster begrenzenden Ländereien des Gutes Jersbek bei der Schiffahrt unter dem Alsterhochwasser zu leiden hätten.

Eine vertragsmäßige Verpflichtung Hamburgs für diese Lachslieferung ließ sich nicht feststellen[7]; die Gepflogenheit wurde aber bereits im 17. Jahrhundert regelmäßig geübt, weshalb sie als eine zu Recht bestehende Gewohnheit, jedenfalls als eine von seiten des Empfängers längst ersessene Leistungspflicht der Stadt Hamburg betrachtet werden konnte. Die Besorgung des Lachses lag dem Waldherrn ob. Anfänglich wurden die Kosten für die Lachslieferung in den waldherrlichen Jahresrechnungen

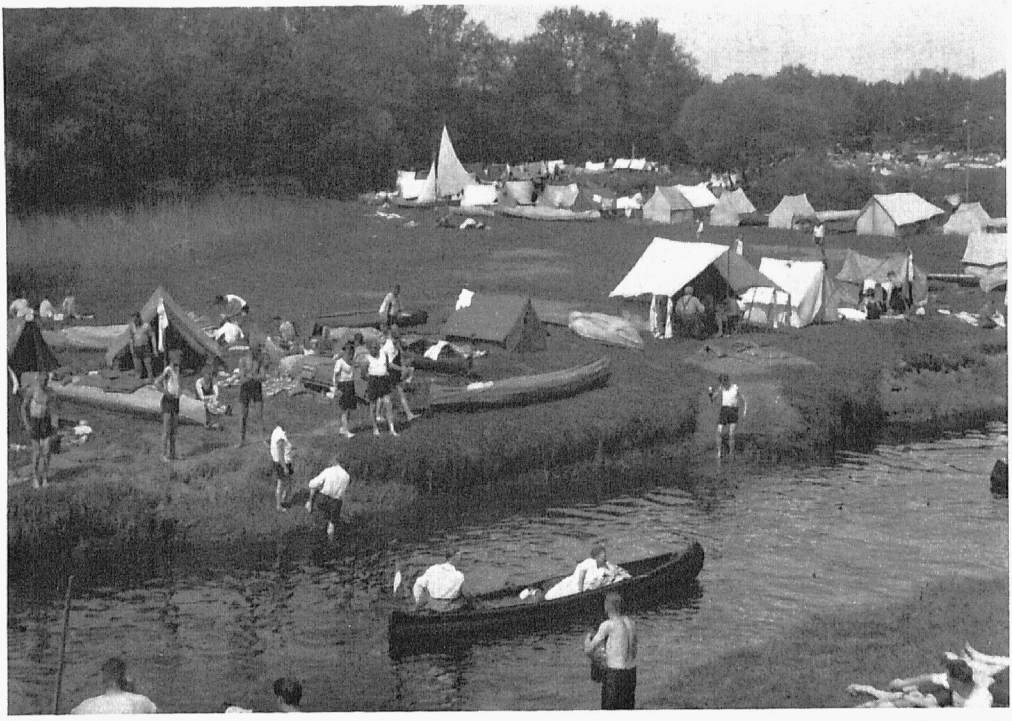


Abb. 193. Wochenende an der Oberalſter, Zeltlager auf einer Hummelsbütteler Weide unterhalb Poppenbüttel

Privatbeſitz
Phot. F. Fromberg, im Sommer 1929

nicht geſondert aufgeführt, vielmehr ſcheinen ſie unter „allerhand Uthgaven“ und „Uthgaven wegen der Sluſen“ einbegriffen geweſen zu ſein, die ihrem weſentlichen Inhalt nach den „Einnahme- und Ausgabebüchern der Kämmerei“ einverleibt wurden.

Dieſe und die Waldprotokolle enthalten auf den Lachs bezüglich Angaben. So heißt es 1649/1650: „Vor einen geräucherten Lachs an Frau von Bockwoldt (es war dies des Hans von Bockwoldt Witwe) 11 ℔ 6 ß.“ — 1678 koſtete der Lachs an den Junker von Bockwoldt 17 ℔ 8 ß, 1680 aber 26 ℔.

Es fehlen dann Angaben über den Jersbeker Lachs bis 1728, wo für einen ſolchen 29 ℔ 4 ß gebucht werden.

1735 koſtete ein friſcher Lachs von 26 Pfund Gewicht 26 ℔, vom Markt bringen 4 ß, zu räuchern 1 ℔ und für den Kaſten dazu, welcher mit dem Lachs dem Herrn v. Ahlfeldt auf Jersbek durch den Waldvogt in der Stadt überliefert wurde, ſind 1 ℔ 4 ß gebucht.

1747 erhielt auch der neu ernannte Statthalter von Holſtein einen Lachs, augenſcheinlich eine beſondere Auszeichnung, da nach den Abrechnungen vorhergehender Jahre immer nur der großbritanniſche Geſandte, abweichend von anderen Verehrungen, ein ſolches Geſchenk erhielt.

Als 1760[8] beim Neubau der Wohldorfer Schleuſe Erde vom Gelände des Gutes Tangſtedt gebraucht wurde, forderte der Beſitzer, Geheimer Rat v. Holmer in Kiel, „eine annehmbare Recognition“, worauf der Senat beſchloß, es damit wie bei dem Gut Jersbek zu halten. Die Kammer wollte aber „nicht gern“ an dieſe jährliche Gabe, ſondern lieber einen erklecklichen Weinzettel ſpenden, entſchloß ſich jedoch, für das eine Jahr einen Lachs zu ſchicken. Inzwiſchen fand die Baubehörde, daß man künftig dieſe Schleuſe bauen und ausbeſſern könne, ohne das Tangſtedter Gebiet zu berühren, weshalb es um ſo mehr bei der einmaligen Lieferung für 1760 geblieben iſt.

Als 1764 der Domherr von Ahlefeldt auf Jersbek gestorben war und das Gut vorläufig von seinem Schwager, dem Baron von Kurtzrock auf Wellingsbüttel, verwaltet wurde, fragte der derzeitige Waldherr, Senator Clamer, beim Rat an, ob er den Lachs an Herrn von Kurtzrock oder an das Haus Jersbek schicken solle, worauf der Senat entschied „an das Haus Jersbek".

1773[9] mahnte der damalige Eigentümer des Gutes, Baron von Oberg, wegen des seit zwei Jahren nicht gelieferten Lachses. 1774, als Paschen von Cossel Besitzer von Jersbek geworden war, entschied der Senat auf Anfrage des Waldherrn Schulte, daß mit der Sendung des geräucherten Lachses auf Rechnung der Kammer fortzufahren sei. — In den Abrechnungen von 1749—1810 ist die Lachslieferung nicht enthalten; wahrscheinlich wurde sie nach Einführung des neuen Finanzplanes aus der Rubrik „kleine Ausgaben" der Finanzdeputation beglichen. — Zur Zeit der französischen Besatzung der Stadt unterblieb die Lachslieferung ganz, und erst 1815[10], als T. C. v. Cossel deshalb mahnte, begann der Waldherr im Auftrage der Kammer wieder mit der Zusendung des geräucherten Elblachses.

1823 erinnerte der hamburgische Bürger Louis Thierry, der 1819 Jersbek und Stegen erworben hatte, den Waldherrn Senator Westphalen wegen des geräucherten Lachses[11], der die Sache als ein freiwilliges Geschenk von seiten der Stadt angesehen hatte, das man nicht fortzusetzen brauche; der Senat beschloß jedoch, wie im Jahre 1774 mit diesem Gebrauch fortzufahren. Dazu bemerkte der sparsame Senator Westphalen handschriftlich: „Ich hoffe, daß mein Herr Nachfolger nicht anderen Gutsbesitzern ähnliche Galanterien auf Kosten der Stadt beweisen werde, da diese schon seit 70 Jahren, nur zu 30 ℔ den Lachs gerechnet, derselben 2100 ℔ gekostet hat."

Seitdem scheint die Lachslieferung nach Jersbek ziemlich ununterbrochen erfolgt zu sein; denn Akten über Mahnschreiben späterer Besitzer von Jersbek liegen nicht vor. Im Waldprotokoll wird die Lachslieferung aber noch wiederholt erwähnt, namentlich finden sich Preisangaben.



Abb. 194. Das Herrenhaus in Wellingsbüttel um 1850

Verein f. Hamb. Geschichte
Nach Lithogr. von Ad. Hornemann

1842 wurde sie wohl infolge des großen Brandes vergessen, und man sandte dafür 1843 auf Erinnerung des Grafen Th. v. Reventlow zwei Lachse[12]; ebenso 1849, da es 1848 unterblieben war. Auch 1851 schickte die Kammer zwei Lachse. — In den neueren Staatsbudgets findet sich der Lachs wiederholt erwähnt, noch 1860 im Posten: Notwendige und kleine Ausgaben.

Die Staatshaushaltsabrechnungen bringen die Kosten für den Lachs nach Jersbek ziemlich regelmäßig. — 1864 erhielt der die Abrechnungen prüfende bürgerschaftliche Ausschuß auf Erkundigung über die Lachslieferung die Auskunft, daß diese „Prästation" dem Grafen Reventlow auf Jersbek seit vielen Jahren zuständig gewesen und in natura geleistet worden sei.

Die Jahresausgabe für den Lachs stieg von 1860 bis 1875, wennschon keineswegs gleichmäßig, von 30 auf rund 95 Reichsmark. — In den Jahren 1872 und 1873 war die Lachslieferung unterblieben; dann übermittelte man dem Grafen Reventlow mit einem höflichen Entschuldigungsschreiben 1874 zwei Lachse. Aber bereits 1875 bis 1878 geriet die Lachslieferung von neuem in Vergessenheit; auf mittelbare Anregung der Gräfin sandte die Finanzdeputation 1879 drei Lachse, zwar nicht nach Jersbek, sondern wie gewünscht nach Altona zu Lachsbutterbroten für die Besucher eines dortigen Wohltätigkeitsbazars, vielleicht, weil die damalige Gutsherrschaft auf den Genuß geräucherten Lachses kein großes Gewicht legte.

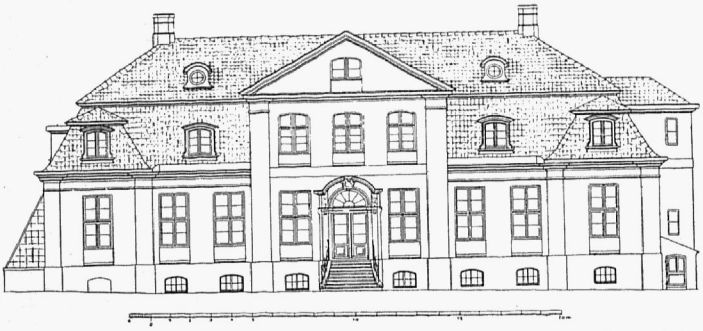


Abb. 195. Aussehen der Parkfassade (Südwestseite) des Herrenhauses im Wellingsbütteler Gutspark vor dem Umbau im Jahre 1888 — Privatbesitz. Kopie nach einer Zeichnung des Architekten Martin Haller, 1888

Die Untergebenen der Gutsherrschaft empfanden das aber um so schmerzlicher, da sie früher etwas von dem Hamburger Lachs abbekommen hatten; sie erinnerten deshalb auch immer wieder an die Lieferung, wenn sie unterblieben war, was in den folgenden Jahren häufiger vorkam.

1880 wurden zwei Lachse im Werte von zusammen 103,78 Reichsmark nach Jersbek geschickt, weil die Lieferung für 1879 wieder unterblieben war, wie sie auch 1881—1889 abermals in Vergessenheit geriet, ohne daß eine Anmahnung erfolgt zu sein scheint. — Erst Ende 1889, als sich der Jersbeker Gutsinspektor an den Oberingenieur Franz Andreas Meyer wendete, kam die Angelegenheit wieder in Erinnerung, worauf die Finanzdeputation wegen Ablösung dieser Verpflichtung mit der Gutsherrschaft in Unterhandlung trat, die im Februar 1892 fernerhin auf die gedachte Lieferung Verzicht leistete.

Hiermit verschwand eine wahrscheinlich aus dem 16. Jahrhundert herrührende Gepflogenheit, die bei ihrer Entstehung von wichtiger Bedeutung, durch ihre lange Dauer zu einer Art Verpflichtung geworden war und deshalb wiederholt die Bestätigung des Senats erhalten hatte, in unserer Zeit aber keine eigentliche Berechtigung mehr besaß und fallen mußte, weil sie ihre Kraft verloren hatte.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Registraturbericht v. 15. XII. 1889 (Hbg. St. Ar.), ferner M. V. Hbg. G. VII. S. 167. — [2] Niedersachsen V. S. 43. — [3] Aus dem deutschen Rechtsleben von Dr. R. Brinckmann. Kiel, 1862. S. 205. — [4] v. H. Tp. Aufl. 2, 1811, Bd. III, S. 177, der dort aber unzutreffend von einem frischen Lachs berichtet. — [5] Dr. J. F. Voigt, Beiträge zur Hamb. Verwaltungsgesch., Hbg. 1917, I., S. 24. — [6] Jrsb. Alst. Ak. Nr. 41. — [7] Gutachten des Archivars Dr. Otto Beneke vom 14. Januar 1890, das bis zum Schluß noch mehrfach benutzt ist (Hbg. St. Ar.). — [8] Wld. prtk. 3 d. Wldhsch. (1758—1769), S. 76. — [9] ad 6, Nr. 43. — [10] Wld. prtk. 5 d. Wldhsch. (1781—1829), S. 293. — [11] ad 6, Nr. 56. — [12] Wld. prtk. 5 d. Ldsch. Gst., S. 24 und 176; nach 1846 bis 1860 sind die Lachslieferungen in den Waldprotokollen der Kämmerei vermerkt.



Abb. 196. Das Herrenhaus im Wellingsbütteler Gutspark nach dem Umbau von 1888

Privatbesitz
Phot. von G. Koppmann & Co., 1901

50. Die Raubburg Stegen

Hierzu die Abbildungen 159—165

Die holsteinische Geschichte überliefert uns, daß der unruhige Sinn, der im Landesadel seit Anfang des 14. Jahrhunderts lebhaft aufgetreten war, immer wieder hervorbrach und Ackerbau wie Handel störte; namentlich die Landstraße zwischen Hamburg und Lübeck wurde vom Raub-Adel arg unsicher gemacht. Die Kaufleute beider Städte, welche derzeit viele ihrer Waren nur auf den Landstraßen beförderten, litten sehr unter dem Räuberwesen. Die geschädigten Städte wandten sich deshalb in ihrer Not um 1340 an den friedliebenden Grafen Johann von Wagrien mit dem Gesuch, ihnen die Veste Segeberg einzuräumen, um von da aus die Straßenräuber in Obacht zu nehmen. Besonders schwer brandschatzte der Ritter Johann von Hummersbüttel[1] die Warenzüge der hansischen Kaufleute von einer Wasserburg[2] aus, welche 1341 errichtet war in der Nähe der Stegener Alsterfurt, durch die der Weg von Hamburg nach Lübeck führte.

Die in unserer Gegend einst vorhandenen Burgen des spätmittelalterlichen niederen Adels, die wegen des aus ihnen verübten Straßenraubes von den Städten Hamburg und Lübeck größtenteils gebrochen worden sind, waren einschließlich Stegens sämtlich nach dem gleichen Grundgedanken angelegte sogenannte Wasserburgen.

Durch Aufwerfen des Burghügels, der Wurt, entstand der Hausgraben; die Bodenmenge für den Ringwall lieferte der zweite Wassergraben. So war die eigentliche Burg durch zwei Gräben mit dazwischenliegendem Erdwall geschützt, ähnlich wie es die Schlösser Bergedorf und Ritzebüttel zeigen. In Wohldorf ist die mustergültige Lage im Gelände, wenn auch ohne den äußeren Graben noch

deutlich zu erkennen, nur daß hier jetzt das Herrenhaus die Burgſtelle einnimmt. — Außer den zwei Gräben ſchaffte Hummersbüttel einen weiteren Schutz dadurch, daß er mittels Dammes durch die Alſter die umgebende ſumpfige und bewaldete Niederung völlig unter Waſſer ſetzte. Dadurch ſtörte er auch die weiter unterhalb bereits damals ſtattfindende Alſterſchiffahrt und ſperrte den Mühlen das Triebwaſſer.

In den alten Chroniken wird die Burg, welche etwa 600 m oberhalb der jetzigen Stegener Brücke zwiſchen der Alſter und der ſogenannten Alten Alſter lag, „Hohenſtegen[3]“ genannt, eine Bezeichnung, die auch beim Bau des Alſter-Trave-Kanals (1526) wiederkehrt, ſpäter aber völlig verſchwunden iſt.

Bereits 1333 hatte Hummersbüttel, obgleich einem in der älteren holſteiniſchen Landesgeſchichte bedeutenden Geſchlecht angehörig, die Dörfer des hamburgiſchen Domkapitels geplündert und ihre Bauern gewaltſam behandelt[4]. 1342 erſchollen wieder laute Klagen des Kapitels über die großen Verwüſtungen, welche von den in der Raubgeſchichte Holſteins bekannten Rittern und Knappen Scharpenberg, Linow, Tzule, Hummersbüttel und anderen verurſacht waren. Die Detmar-Chronik ſagt hierüber: „Se deden groten ſchaden unde vele unbequempheit in den landen unde uppe der ſtraten, husmanne und hovemanne (d. i. Bauer und Gutsbeſitzer) unde mannigheme guden kopemanne“.

Der Graf von Schauenburg-Holſtein, Heinrich (1317—1382), wegen ſeines Kriegsmutes in jungen Jahren „Iſern Hinrik“[5] genannt, konnte die Lübecker und Hamburger anfangs nicht recht leiden, weil ſie zu ſo großer Macht gekommen waren; er ſah deshalb auch den räuberiſchen Edelleuten ſeines Landes, wenn ſie die hanſiſchen Wagen plünderten, etwas durch die Finger. Als der Graf aber inzwiſchen der Städter Tapferkeit und ihre Rechte beſſer kennengelernt hatte, vereinigte er ſich mit ihnen gegen die beuteluſtige Ritterſchaft, um ſo mehr, als dieſe auch an des Grafen eigenen Gütern Raub und Plünderung verübte.

Im Jahre 1347 kam am 24. Auguſt zwiſchen den Grafen Johann, Heinrich und Gerhard von Holſtein und dem Hamburger Rat ein beſonderes Bündnis[6] wegen der Sicherſtellung der Landſtraßen und vornehmlich in Anſehung der Schlöſſer zu Stegen und Woltorp zuſtande. In dem Vertrage ward beſonders feſtgeſetzt, daß der Damm über die Alſter bei Stegen zerſtört, auch überhaupt nie ein Deich über die Alſter geſtattet werden ſolle, auch an ihr nicht gebaut werden dürfe, es ſei denn ein einfacher ungeplankter Bergfriede.

Die Koſten dieſes Feldzuges übernahmen die Verbündeten zu gleichen Teilen.

Das gemeinſame Heer der Grafen und Hamburgs hat dann zunächſt Woltorp angegriffen, erobert und gebrochen. Das feſte Schloß Stegen aber verteidigte ſich längere Zeit mit Hartnäckigkeit: „denn die Veſte war ſtark, daß man ſie übel kunte beweltigen“. Näheres iſt über die Belagerung ſelbſt nicht bekannt; ſchwerlich dürfte dabei ſchon Schießpulver zur Anwendung gelangt ſein. Die Weiterführung der Belagerung der Burg, deren Hauptſchutz ihre ſumpfige, überſchwemmte Umgebung war, hemmte nach einer Weile die Dazwiſchenkunft des von einer Pilgerfahrt nach Paläſtina heimkehrenden Königs Waldemar III. (Atterdag) von Dänemark, weil der in dem Turm eingeſchloſſene Ritter ihm lehnspflichtig war. Die unternommene Entſetzung der Burg gelang dem König zwar nicht, aber 1348 kam zwiſchen ihm und den holſteiniſchen Grafen ein Vertrag zuſtande, in dem u. a. feſtgeſetzt ward, daß letztere dem Johannes Hummersbüttel 5000 Mark lötigen Silbers lübeckiſcher Währung geben ſollten und der König es übernahm, den Ritter binnen eines Monats aus der Burg herauszuſchaffen. Hummersbüttel blieb es ſo erſpart, die Zahl der gehängten Raubritter zu vermehren; er zog mit Weib und Kind in die Verbannung nach Dänemark. Die Teilnahme Hamburgs an obiger Zahlung iſt fraglich; denn Stegen iſt in hamburgiſchen Beſitz nie übergegangen; es kam ſpäter an die Familie Buchwald zu Jersbek. Das Raubſchloß jedoch wurde abgebrochen, geſchleift und nie wieder aufgebaut. Auch das Land Holſtein ſcheint durch die bei dieſer letzten Fehde gemachten



Abb. 197. Durchblick vom Park über den Teich auf das Wellingsbütteler Herrenhaus, 1901

Privatbesitz
Phot. G. Koppmann & Co., 1901

Anstrengungen der Grafen wirklich beruhigt worden zu sein. Erst nach 40 Jahren kam es wieder zu einem bedeutenden, durch den holsteinischen Adel angestifteten Landfriedensbruch. —

Die Burgstelle blieb wüst liegen; in der Abrechnung über den Bau des Alster-Trave-Kanals, der dicht bei ihr vorbeiführte, ist von der „alten Borg", bei der 1528/1529 eine Schleuse gebaut wurde, wiederholt die Rede; um die Mitte des 16. Jahrhunderts soll bei Stegen eine Zollstätte (Schleusengeldeinnahmestelle?) gelegen haben.

Der abseits von den Verkehrswegen der Neuzeit hinter dem Gutshof befindliche Burgplatz überragt als länglicher flacher Erdhügel das umschließende Gelände nur etwa 1 bis $1\frac{1}{2}$ m (s. Abb. 164 S. 253); er wie die fast verschwundenen Ringwälle und Gräben sind völlig mit Gras überwachsen. Die Ringwälle, welche um 1870 noch deutlich hervortraten, sind jetzt fast ganz eingeebnet worden durch die jahrhundertelang darüber hinziehende Pflugschar.

Aus den 1899 vorgenommenen Nachgrabungen hat ſich ergeben, daß die Stegener Burg in ihren Abmeſſungen etwa dem um 1380 erbauten Turm auf Neuwerk entſprach, wenn er auch keinesfalls ſo hoch war. Letzterer mißt 13½ m im Geviert, ſeine Wände ſind 2½ m dick, der Eingang lag 8 m überm Boden. Die Stegener Befeſtigungen waren ſicher nicht größer als der Raum, den der Ritzebütteler und der Bergedorfer Schloßgraben umfaſſen; der Wall des erſteren bildet ein unregelmäßiges Fünfeck, deſſen Seitenlängen zwiſchen 50 und 90 m ſchwanken; der Bergedorfer Schloßgraben umgibt ein Viereck von 40 und 50 m. Der etwa 50 zu 60 m große Stegener Burgplatz genügte alſo vollkommen für die oben geſchilderte Anlage. Bei den mehrfachen Veränderungen, die in jener Gegend im Laufe der Jahrhunderte ſtattgefunden haben, ſind indeſſen beſtimmte Angaben über die frühere Geſtalt des Platzes nicht mehr möglich. Beſonders einſchneidende Umgeſtaltungen erlitt die Umgebung, als man dort um 1526 den Alſter-Trave-Kanal vorbeiführte, der ſpäterhin wieder verfiel. Eine aus der erſten Hälfte des 18. Jahrhunderts ſtammende Karte vom „Hochadeligen Gute Jersbek und Stegen“ (ſ. Abb. 159 S. 248) zeigt noch beide Burggräben ganz deutlich. Die Alſter, welche damals ſüdlich der Burgſtelle in bedeutenden Krümmungen nach Oſten und Weſten dahinfloß, nahm die Alte Alſter nicht wie jetzt oberhalb des Stegener Hofes, ſondern nahe der Burgſtelle auf.

In der Handſkizze (ſ. Abb. 160 S. 249) von der zum Gute Stegen gehörigen Feldmark aus dem Jahre 1776 ſind die beiden Burggräben nicht mehr vorhanden; das Burggelände iſt durch eine leicht punktierte ovale Linie mit der Inſchrift „alte Feſtung“ kenntlich gemacht. In der durch geſtrichelte parallele Linien angedeuteten, weſtlich der Burgſtelle auf den Stegener Hof zuführenden Wegeplanung ſehen wir die Vorbereitung für die auf der Karte (ſ. Abb. 161 S. 250) dargeſtellte Verlegung des Alſterlaufes, das dadurch zur „Alten Alſter“ gewordene abgeſchnittene Stück der früheren eigentlichen Alſter, ſo daß die Alte Alſter nunmehr, ſtatt bei der Burgſtelle, ihr erſt weiter unterhalb beim Stegener Hof zufließt.

Dieſe Alſterbegradigung und Wegeanlage, zu der man auch wohl Boden von den alten Burgwällen mit verwendet haben mag, iſt vor dem Jahre 1809 ausgeführt worden; denn eine Stegener

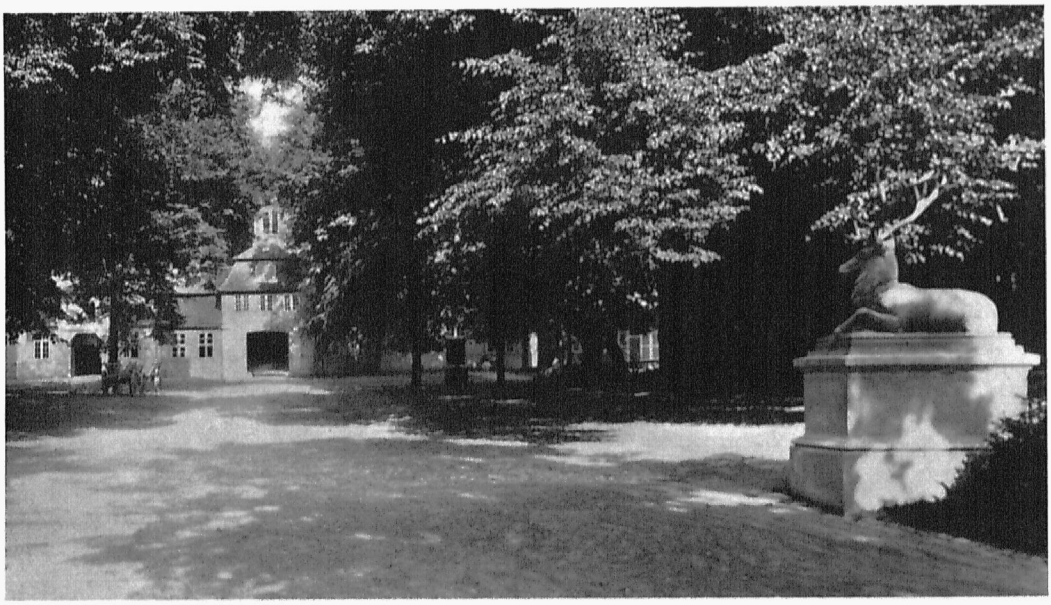


Abb. 198. Das alte Torgebäude von 1757 in Wellingsbüttel Privatbeſitz. Phot. G. Koppmann & Co., 1901

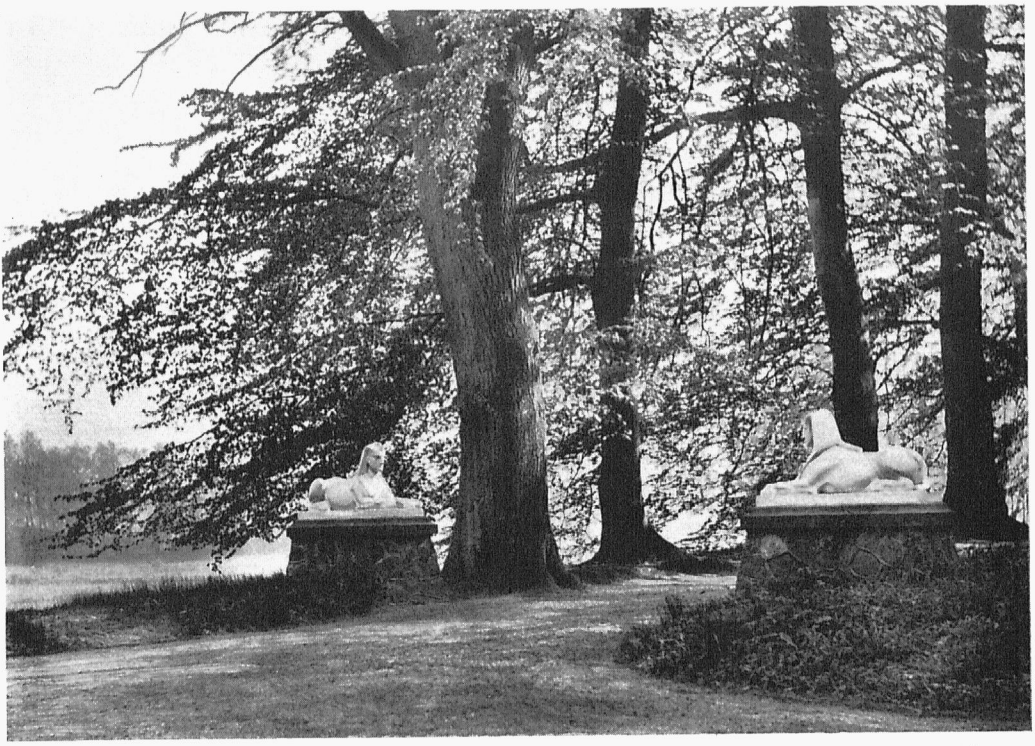


Abb. 199. Eingang zur Sphinxallee im Wellingsbütteler Gutspark Privatbeſitz. Phot. E. Stender, 1911

Karte des königlichen Landmeſſers Boyſen von dieſem Jahr zeigt bereits den noch jetzt beſtehenden Zuſtand der Flußläufe und Wege. Wahrſcheinlich hat der Beſitzer Stegens, v. Coſſel, dieſe Veränderungen beſchafft, als er 1783 mehrere Krümmungen der Alſter in Umgebung des Hofes gegen den Wunſch des Hamburger Rats abſchneiden ließ.

Wenden wir uns nun wieder zur alten Burgſtelle zurück, ſo bemerken wir, daß der Burggraben im Norden und Oſten jetzt noch von einer Bodenerhebung begrenzt wird, welche auf der dem Burggelände zugewandten Seite wallartig iſt (ſ. Abb. 162 S. 251). Sie hat hier eine Höhe von $1^1/_4$ m und verflacht ſich nach dem angrenzenden Ackerlande hin. Im Süden liegt ebenes Land, welches wegen ſeiner tiefen Lage zur Zeit der Burg wohl leicht zu überſchwemmen war; vielleicht hat man aus dieſem Grunde den äußeren Ringwall hier nicht beſonders hoch gemacht; denn von ihm iſt an dieſer Stelle kaum noch etwas wahrzunehmen. Im Jahre 1809 gab die Jersbeker Gutsherrſchaft den Burgberg für 3 Reichstaler Kanon einem in Bargfeld eingeſeſſenen Landmann in Erbpacht; ſeitdem gehört der Burgberg zu dieſem Dorfe.

Auf der Oſtſeite des Burghügels liegt eine ihm ähnliche, vor längerer Zeit teilweiſe abgegrabene, ehemals am Fuß mit Feldſteinen eingefaßte Bodenerhöhung. Hier hat man die auf S. 35 erwähnten ſteinzeitlichen Überbleibſel gefunden, welche darauf hindeuten, daß hier bereits vor Jahrtauſenden Menſchen gewohnt haben.

Im Jahre 1890 iſt in der Nähe, nordöſtlich vom Burghügel, im moorigen Bruchlande ein zinnerner Krug zutage gefördert worden, der 1350 Brakteaten (nur auf einer Seite geprägte dünne Silbermünzen) enthielt. Dieſe haben vielleicht bedrängte Anſiedler während Kriegswirren oder aus Furcht vor Räubern vergraben. Die Münzen ſtammten aus dem 13. Jahrhundert, alſo noch aus der Zeit vor Johann Hummersbüttel.



Abb. 200. Bauernhaus an der Hummelsbütteler Landstraße in Fuhlsbüttel — Privatbesitz
Phot. C. Wurm-Reithmayer, 1909

Das Bett der im Südosten der Bodenerhöhung vorbeifließenden Alten Alster wird dort an mehreren Stellen von Reihen eichener Pfähle durchsetzt, vielleicht Reste einer im 16. Jahrhundert hier vorhandenen Stauanlage oder Schiffahrtsschleuse. Nordöstlich von dieser Stelle liegt etwa 1 m tief unter dem Moor ein hölzerner Boden, etwa einst einem Schleusengerinne angehörend.

Der eigentliche Burgplatz brachte seinem Bargfelder Eigentümer landwirtschaftlich nicht viel ein, desto mehr aber als Steinlager. Bis um die Mitte des 19. Jahrhunderts noch haben bedeutende Reste von Findlings- und Ziegelgemäuer auf dem etwa 140 m im Umfang messenden Burghügel gestanden. Die bis zu 2 m dicken Mauerstücke ragten damals noch etwa 1 1/2 m über das Gelände hervor, und an der Westseite führte ein verfallener, bogenförmiger Eingang in das verschüttete Turminnere. Während mehrerer Jahrzehnte bis in die achtziger Jahre sind aus dem Burghügel viele Ziegelsteine und rund 300 cbm Felsen abgefahren worden. Man hat die baulichen Überbleibsel so gründlich fortgeschafft, daß das Sucheisen nur noch an wenigen Stellen erst bei etwa 2 m Tiefe unterm Boden auf steinerne Baureste stößt, die über die Grundgestalt und Stärke des Turms einiges Licht geben. Er scheint etwa 14 m im Geviert groß gewesen zu sein. Die 2 bis 2 1/2 m dicken Grundmauern bestanden aus Findlingen in Kalk versetzt, der obere Teil des Baues aus gebrannten Ziegeln. Das Dach war mit sogenannten Mönchs- und Nonnenpfannen gedeckt, von denen Bruchstücke sich noch jetzt dort finden. Minder starke, lückenhafte Grundmauerreste im Osten und Westen des Turms können vielleicht zu Abschlußmauern von Vorhöfen gehört haben. Der Zugang zur Burg dürfte auf der Südseite zu suchen sein, wo Mauerwerkstrümmer den inneren Graben durchsetzen und sich Wasserdurchlässe aus Felsen befunden haben sollen. In der Nähe dieser Stelle hätte man sich auch wohl die erwähnte Alsterabdämmung zu denken. — Der Fuß des Burghügels scheint gegen Abspülen durch das Wasser des inneren Grabens ehemals mit einer rundherum geführten Felseneinfassung gesichert gewesen zu sein,

von der ſpärliche, von Gras überwucherte Reſte noch vorhanden ſind. Im inneren Burggraben wurden außerdem ehemals beſonders an der Oſtſeite viele eichene Bohlen und Hölzer gefunden und von den Bauern geborgen. Sie ſollen angeblich von einer dort früher befindlich geweſenen Zollſtelle für den Alſter-Trave-Kanal herrühren. Auch aus der eigentlichen Waſſerfahrt (Alte Alſter) hat man in jener Gegend bis in die achtziger Jahre viel Eichenholz herausbefördert.

Aus den Ziegelſteinen hat derzeit der Eigentümer des Burghügels in Bargfeld eine Scheune errichtet; viele ſind auch 1857/1858 zur Hintermauerung der Landfeſten der Stegener Brücke verbraucht worden (ſ. S. 184). Die zum Burgbau verwendeten Ziegel hat man auf einer weſtwärts in der Nähe der Landſtraße gelegenen, noch heute „Tegelkamp“ heißenden Flur gebrannt; man ſtieß dort vor etwa 70 Jahren beim Niederwerfen eines Walles auf einen alten Brennofen mit Backſteinen, die in ihren Maßen mit den im Burghügel gefundenen übereinſtimmten[7]. Sie meſſen durchſchnittlich 27 bis 29 cm in der Länge, 13½ bis 14½ cm in der Breite und 8 bis 9 cm in der Höhe[8]; ſie wiegen, gut getrocknet, das Stück 13 Pfund, wogegen die jetzt üblichen Mauerſteine nur etwa 3½ Pfund ſchwer ſind. Auf einigen der in Stegen gefundenen wie auch in manchen der dorther ſtammenden mittelalterlichen Ziegelſteinen der obengenannten Bargfelder Scheune findet ſich in guter Ausprägung eine „Wolfsklaue“ eingedrückt (ſ. Abb. 163 S. 252). Man hielt dieſe anfänglich für ein Ziegelzeichen, das der Grundherr den Backſteinen für ſeinen Burgbau habe aufdrücken laſſen von Leibeigenen, welche dieſe Steine für ihn herſtellten. Nach Erklärung des verſtorbenen Direktors des hamburgiſchen Zoologiſchen Gartens, Dr. Bolau, rühren die Eindrücke von einem recht großen Haushunde her, der über die friſch geformten, noch weichen Steine gelaufen und deſſen Fußſpur beim Brennen erhalten geblieben iſt. Die Stelle, wo der Turm ſtand, weiſt kaum noch Überbleibſel von ihm auf; nur der Hügel und ein Stückchen Wallgraben ſind noch zu erkennen und erinnern an alte,



Abb. 201. Blick in den Brombeerweg gen Süden — Privatbeſitz. Phot. C. Wurm-Reithmayer, 1909

längſt dahingeſchwundene Zeiten. — Nachdem die Alſterdorfer Anſtalten hochwertiges Baugelände in Alſterdorf an den Hamburger Staat verkauft hatten, erwarben ſie 1924 das Gut Stegen (für 400 000 Reichsmark) und übernahmen es am 1. Oktober in eigene Bewirtſchaftung. Bei den aus dieſem Anlaß nötig gewordenen Um- und Neubauten[9] haben ſich auf dem Gutshofe ſelbſt, am dortigen Herrenhaus (ſ. Abb. 165 S. 254) und in ſeiner nächſten Umgebung, ebenfalls erhebliche Baureſte gefunden, über deren Urſprung nichts bekannt iſt.

Gelegentlich der Erneuerung des Herrenhauskellers ſtieß man 1925 an der Weſtſeite hinter der Ziegelverblendung auf ältere Grundbauten aus großen, in Kalk verſetzten Felſen, die aus dem 11. oder 12. Jahrhundert ſtammen mögen[10].

Von dieſer Seite des Kellers führt, wenig unter der Erdoberfläche, ein Gang in nordweſtlicher Richtung 25 m weit nach einem Teich im Garten, bzw. früher vielleicht zur Alſter. Dieſer noch jetzt begehbare unterirdiſche Gang iſt etwa 1,6 m hoch und 60 bis 80 cm breit. Seine Wände beſtehen aus großen, unbehauenen, teils geſpaltenen Findlingen, die ohne Bindemittel zuſammengefügt ſind.

Ebenfalls 1925 wurde auf der andern Seite im Südoſten des Herrenhauſes beim Ausſchachten des Bodens für den Unterbau des neuen Wirtſchaftsgebäudes in der Tiefe ein 2 bis 3 m breites Gerinne freigelegt, in dem zahlreiche Eichenſtümpfe ſtanden. Dieſes Gerinne ſetzt ſich nach Nordoſten in die Niederung fort, wo es einſt ebenfalls zur Alſter führte und ſo den Hausplatz auch von dieſer Seite abſchloß. Mutmaßlich könnte der Graben der Reſt eines Mühlengerinnes ſein.

Das ſind offene Fragen, deren Löſung der Zukunft verbleibt. Jedenfalls deuten dieſe Funde darauf hin, daß auch der jetzige Gutshof einſt ein befeſtigter Burgplatz geweſen iſt, hat ſich doch in der Gegend eine Überlieferung erhalten, die von einer dreimaligen Zerſtörung der Stegener Burg zu berichten weiß.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Z. V. Hbg. G., S. 391. Die Ritter v. Hummersbüttel führten ihren Namen wahrſcheinlich nach dem nördlich von Hamburg gelegenen Dorf Hummelsbüttel. — [2] Nach d. ſchlesw.-holſt. Topogr. von v. Schröder u. Biernatzky, Bd. II, S. 478, baute Johann v. Hummersbüttel den ſteinernen Turm zu Stegen. Nach dem Hamb. Gedenkbuch v. Fr. Clemens, Hbg. 1844, S. 77–79, ließ der Kommandant v. Segeberg den Turm tom Steghen errichten. — [3] Holſten-Chronik von Peterſen (1556) ſowie Umſtändl. Geſch. d. Kaiſerl. u. d. Heil. Römiſchen Reichs freien Stadt Lübeck v. Johann Rudolph Becker (1782). In der ad 2 erwähnten Topogr. von v. Schröder u. Biernatzky Bd. II (1856) wird irrtümlich geſagt, aus der Bezeichnung Tho dem Stegen ſei fälſchlich Hohenſtegen herausgeleſen worden. — [4] Vaterl. Archiv f. d. Herzogt. Lauenburg 1857, 1. Bd., VII., S. 150 f. Von den Schlöſſern d. Sachſen-Lauenbg. Raubritter. — [5] Dr. Otto Beneke, Hbg. Geſch. u. Sagen, 5. Aufl., 1903, S. 92–95. — [6] Klf. Hbg. Geſ. u. Vrf., IX., S. 25 u. 683, ferner Tratziger: Chronika d. Stadt Hbg., S. 82. — [7] Nach ſchriftl. Nachrichten des Lehrers Siebke, Bargteheide († 1899), der die Reſte noch ſelbſt geſehen und beſchrieben hat, ſowie nach Mitteilungen von Rud. Hüttmann, Rahe, deſſen Vater die Landfeſten der Stegener Brücke erbaut hat. — [8] Das ſog. Kloſterformat hat 28×14×7 cm. — [9] Briefe u. Bilder aus Alſterdorf, 1926, Nr. 1, S. 29: Bericht des Gutsinſpektors W. Mittmann. — [10] Nach eigener Feſtſtellung; ſ. auch ad 9, S. 26: Stegen von W. Günther.

51. Das Schloß Ahrensburg

Hierzu die Abbildungen 166 und 167

Zu den ſogenannten Waſſerburgen im Entwäſſerungsgebiet der Alſter gehört auch das Schloß Ahrensburg[1]. Sein Vorgänger war ebenfalls eine nicht mehr vorhandene Waſſerburg beim jetzigen Dorfe Ahrensfelde, deren ſpärliche, aus Erdwällen beſtehende Überreſte etwa 4 km ſüdöſtlich von Ahrensburg im Walde Hagen verſteckt liegen. Die alte Burg „Arnesvelde“ hatte einen großen Umfang; ſie war von drei Ringwällen umgeben, deren äußerer die Anſiedelung der zur Burg gehörenden Bauernſchaft mit einſchloß. Nach Südweſten war dieſe Burg durch weite Sumpfniederungen und Waſſerflächen geſchützt und völlig unzugänglich. Erſt um die Mitte des 19. Jahrhunderts hat

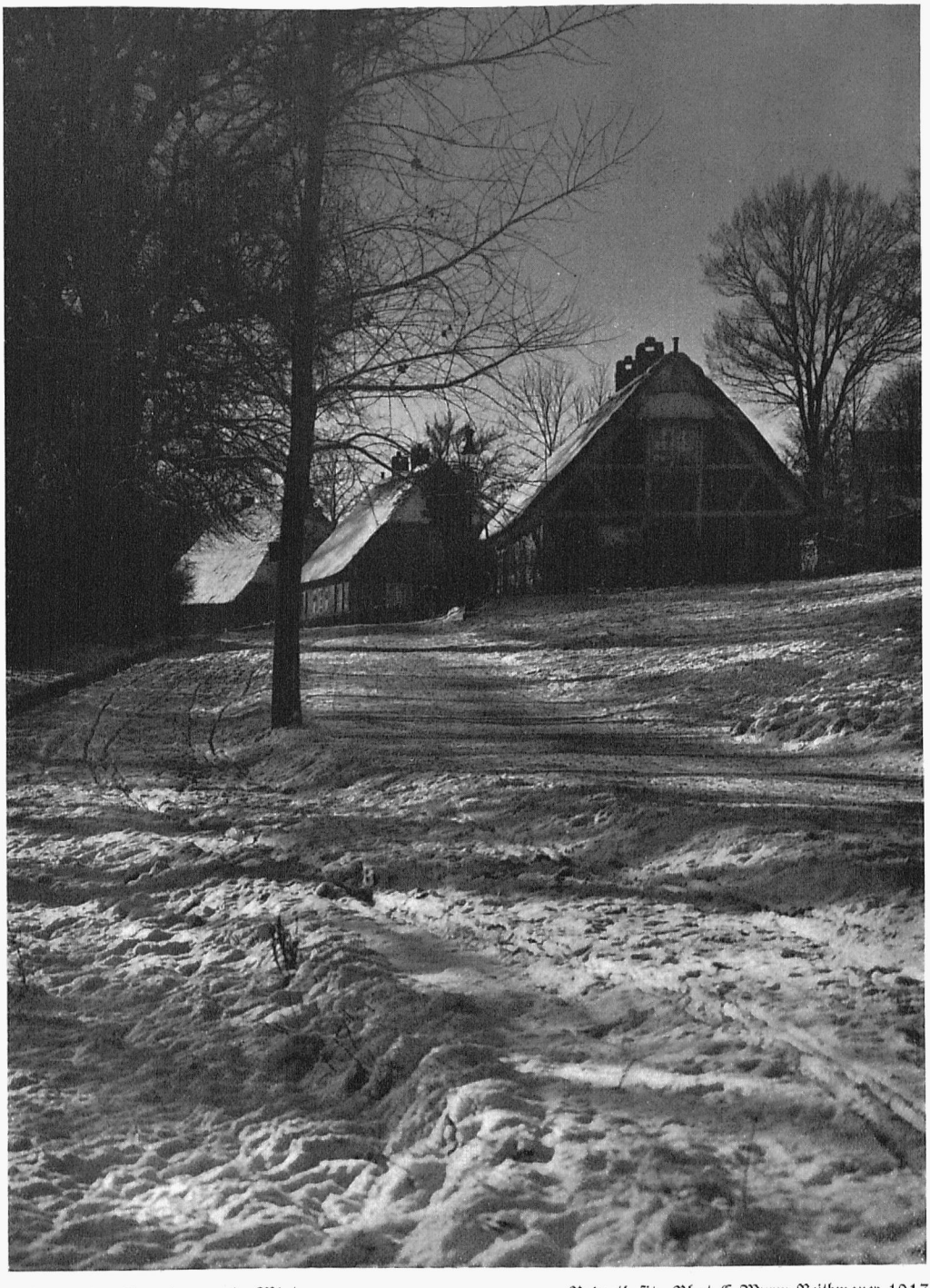


Abb. 202. Der Brombeerweg im Winter — Privatbesitz. Phot. C. Wurm-Reithmayer, 1917



Abb. 203. Gehöft in Strukholt,
Oſtſeite des Fuhlsbütteler Mühlenteiches

Privatbeſitz
Phot. C. Wurm-Reithmayer, 1908

man begonnen, die Strecken des ſogenannten Ahrensfelder Teiches durch Vertiefung des Hopfenbaches zu entwäſſern, und in den ſechziger Jahren wurde der Damm der Lübeck-Hamburger Eiſenbahn hindurchgeführt.

Arnesvelde wird zuerſt 1196 erwähnt, als Graf Adolf III. den Ort dem Domkapitel zu Hamburg zum Geſchenk machte; die Schenkung ward aber von Adolf IV. nicht anerkannt. Bald danach iſt die Burg Unterſchlupf für Raubritter geworden, die mit denen zu Wohldorf und Stegen Gemeinſchaft machten.

Um der Beläſtigungen Herr zu werden, ſchloſſen Hamburg und Lübeck 1306 einen Bund zu dem Zwecke, den Turm in Travemünde ſowie die Schlöſſer Arnesvelde und Wohldorf von Grund aus zu beſeitigen. Das Vorhaben gelangte jedoch nicht zur Durchführung; denn Arnesvelde ſtand noch 1314 und kam 1326 durch Tauſch in den Beſitz des Kloſters Reinfeld, das dafür Trittau hergab. Als 1550 zufolge Einführung der Reformation die Klöſter aufgehoben und ihre Güter eingezogen wurden, überließ der däniſche König Arnesvelde, von dem nur noch Teile der Burg erhalten waren, und Woldenhorn an den Feldherrn Daniel von Rantzau für billigen Preis in Anerkennung hervorragender Kriegshilfe gegen Schweden. Als D. v. Rantzau dort 1589 fiel, ging der Beſitz an ſeinen jüngeren Bruder Peter über. Dieſer iſt der eigentliche Gründer von Ahrensburg und der Erbauer des Schloſſes ſowie der Kirche, die beide, letztere auf einer ins Auetal vortretenden Anhöhe, 1596 gleichzeitig vollendet wurden, einſchließlich der zu beiden Seiten der Kirche noch jetzt ſtehenden Armenhäuſer, der ſogenannten „Kirchenbuden“.

Mit dem Schloßbau zugleich legte P. Rantzau die ebenfalls noch erhaltene Schloßmühle (ſ. S. 13) an. Um ihr mehr Waſſer zuzuführen, ließ er 1595 kurzer Hand den ſeit alters her beſtehenden nordweſtwärts nach dem Bredenbeker Teich gerichteten Abfluß des Ahrenfelder Teiches zuwerfen und dafür einen etwa 2 km langen Graben (Hopfenbach) in öſtlicher Richtung zur Aue hin ausheben (vgl. Karte I S. 16). Mit dem dadurch geſchädigten Beſitzer der Bergſtedter bzw. Rodenbeker Mühle entſtand deshalb ein Rechtsſtreit, deſſen Ausgang aber nicht bekannt iſt[2]; jedenfalls ſind die von P. Rantzau eigenmächtig

zu seinem Vorteil geänderten Vorflutverhältnisses des Ahrensfelder Teiches bis zum heutigen Tag bestehen geblieben. Im Jahre 1759 verkaufte die Familie Rantzau das Gut nebst dem Schloß Ahrensburg an den Grafen Heinrich Carl von Schimmelmann[3], der zu Hamburg in engen Beziehungen stand. Der Name „Ahrensburg", der anfänglich nur den Schloßbau bezeichnete, ward allmählich auf den umliegenden Ort übertragen. Sein ursprünglicher Name „Woldenhorn" geriet dadurch in Vergessenheit, obgleich er noch bis in unsere Tage amtlich gebraucht wurde.

Die großzügig entworfene, regelmäßige Anlage der Straßen des Orts läßt vermuten, daß Schimmelmann der Gedanke vorschwebte, hier nach Art eines kleinen Fürsten eine Residenz zu schaffen. Angeblich hat er dabei als Berater Sonnin hinzugezogen, der vorher den Plan zu dem Jersbeker Park entworfen hatte (s. S. 284).

Das von Peter Rantzau erbaute Schloß Ahrensburg, zu dem die aus dem Abbruch der alten Burg Arnesvelde gewonnenen Baustoffe mit verwendet sein sollen, deutet in der äußeren Baugruppierung auf dänische Vorbilder hin[4].

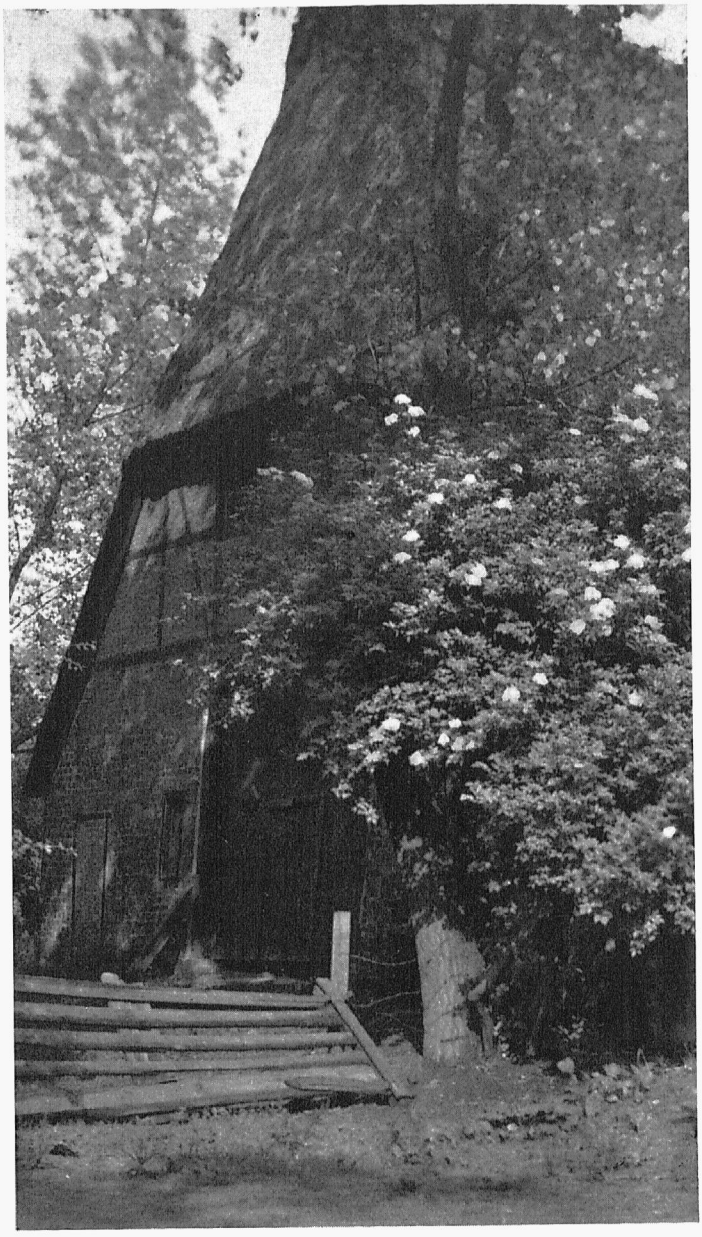


Abb. 204. Alte Scheune an der Nesselstraße, Fuhlsbüttel — Privatbesitz. Phot. R. Henschler, Juni 1915

Die Ahrensburg liegt als richtiges Wasserschloß auf einer von der zum Schloßgraben und zu ausgedehnten Teichflächen erweiterten Aue gebildeten Insel, die durch eine aus Granitquadern gebaute Brücke mit zwei Korbbögen zugänglich ist (s. Abb. 166 S. 255). Am äußeren Brückenkopf steht das den Zugang bewachende, in schlichten Formen deutscher Renaissance errichtete Torgebäude.

Das Schloß, einst von hohen, nur noch teilweise erhaltenen Wällen eingefaßt, stellt sich als ein, abgesehen von wenigen Giebelzieraten, weißgekalkter viereckiger Putzbau auf Granitsockel dar. Es

beſteht aus drei nebeneinander liegenden Giebelhäuſern (ſ. Abb. 167 S. 257) und iſt an den Ecken flankiert von vier zierlichen Turmanbauten in Frührenaiſſance, die wahrſcheinlich früher Treppen enthielten. Die nicht ſehr dauerhaften Giebelverzierungen aus Sandſtein ſind faſt alle im Laufe der Zeit verſchwunden, aber abgeſehen davon iſt das Äußere des Schloſſes faſt unverändert auf uns gekommen als eins der älteſten, nichtkirchlichen Bauwerke in der Nähe Hamburgs.

Das Innere des Schloſſes bietet, wie die meiſten aus früheren Jahrhunderten erhaltenen ſchleswig-holſteiniſchen Herrenhäuſer, wenig aus älterer Zeit; es iſt wiederholt, je nach dem herrſchenden Geſchmack, verändert, wobei der größte Teil der ſchönen Barock-Stuckdecken verlorengegangen iſt.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Techniſche Beilage der Hamb. Nachrichten (Ausgabe C) vom 7. Juni 1923: Baugeſchichtliches von Ort und Schloß Ahrensburg von Architekt G. Henry Grell. — [2] Nach Akten des Kieler Staatsarchivs über einen Rechtsſtreit im Jahre 1595 zwiſchen P. Rantzau und dem Bergſtedter Müller, mitgeteilt 1931 von H. Schadendorff, Ahrensburg. — [3] Topographie der Herzogtümer Schleswig-Holſtein und Lauenburg von v. Schröder u. Biernatzky, Bd. I, S. 156. — [4] Haupt: Die Bau- und Kunſtdenkmäler der Provinz Schleswig-Holſtein, II., S. 528 f., VI., S. 10, 109, 216, 649, 726.

52. Die hamburgiſchen Walddörfer

Die hamburgiſchen Walddörfer Farmſen, Berne, Volksdorf, Wohldorf-Ohlſtedt und Groß Hansdorf-Schmalenbeck liegen alle im Entwäſſerungsgebiet der Alſter auf dem Geeſtrücken, der ſich zwiſchen Alſter und Bille bis in die Stadt Hamburg hinein erſtreckt. Sie gelangten im 14. und 15. Jahrhundert durch Kauf in ihren Beſitz. Dabei leitete Hamburg weſentlich das Beſtreben, Waldungen in ſeiner Nachbarſchaft zu erwerben, um ſo unabhängig von anderen Landesherren über Holz für Bauzwecke und Feuerung verfügen zu können. Aber auch die Waſſermühlen an den zur Alſter ſtrömenden Bächen waren in jenen Zeiten wertvoll für den Mehlbedarf ſeiner Bewohner.

In der Neuzeit, wo weder der Holzbedarf aus den hamburgiſchen Waldungen noch der Waſſermühlenbetrieb eine nennenswerte Rolle mehr ſpielt, ſind die Walddörfer als Erholungsgebiete für Ausflügler und als Siedlungsbezirke für die außerhalb der Großſtadt wohnende Bevölkerung zur höchſten Wichtigkeit gelangt.

Nachdem ſich die von Alt-Rahlſtedt her 1904 bis Volksdorf und 1907 bis Wohldorf in Betrieb geſetzte Kleinbahn für den Verkehr als unzureichend erwieſen hatte, wurde ſtaatsſeitig eine engere und beſſere Verbindung mit dem Stadtinnern mittels der Walddörferbahn geſchaffen, die auch der bis dahin ohne Bahnanſchluß gebliebenen Ortſchaft Groß Hansdorf-Schmalenbeck zugute kam.

In alten Zeiten war die Gegend zwiſchen Alſter und Bille großenteils mit Wald bedeckt, den die Raubzüge feindlicher Nachbarn und ſpätere Kriege vielfach gelichtet haben. Die verwüſteten Strecken überwucherte Heidekraut, wodurch ſich die Eigenart der Gegend weſentlich änderte. Noch im 18. Jahrhundert waren die Walddörfer wirklich von Wald umgeben, der aber nach und nach ſtark ausgerodet wurde; auf dieſe Weiſe iſt Farmſen ein Walddorf ohne Wald geworden.

Die größte Bedeutung hatten die Waldungen ſchon im Mittelalter außer zur Holzgewinnung auch für Ausübung der Jagd.

Die Bewohner der Walddörfer waren Leibeigene, der Grund und Boden war Staatseigentum; für ſeine Benutzung mußten die Bauern Grundzins entrichten. Ihnen gehörten aber die Baulichkeiten, welche der Grundherr den Bauern zu vergüten hatte, wenn er ſie vom Hofe trieb. Von dieſem Rechte wurde Gebrauch gemacht, wenn die Bauern durch Zänkereien untereinander, durch Jagdfrevel und fortgeſetzten Holzdiebſtahl oder durch ihre Hartnäckigkeit in Verhandlungen der Obrigkeit zu viele Mühe und Verdruß bereiteten. Seitens Hamburgs als Grundherr in den Walddörfern ſind, ſoweit

feſtgeſtellt, ſolche Vertreibungen von Untertanen aus Haus und Hof nicht vorgekommen. Die Verwaltung führten die Waldherren, welche Mitglieder des Rats waren; ihnen unterſtanden die Waldvögte und Waldreuter. — Die alljährlich wiederkehrenden Einnahmen der hamburgiſchen Kämmereikaſſe aus den Walddörfern umfaßten die ſtändigen Abgaben der Eingeſeſſenen, Einkünfte vom verpachteten Land, von Vorwerken und von der Mühle in Wohldorf, von der Ziegelei in Farmſen, den Fiſchteichen, insbeſondere aber die Erträge aus den Hölzungen und der Alſterſchiffahrt, ferner Strafgelder und andere kleine Einkünfte. Den Hauptertrag lieferte das in den Hölzungen geſchlagene Holz, von dem nur ein kleiner Teil verkauft, das meiſte jedoch bei ſtädtiſchen Bauten und zur Feuerung für die ſtädtiſche Verwaltung verwendet wurde. — Eine weitere, in ihren Erträgniſſen freilich ſehr wechſelnde Einnahme, nicht ſelten ganz ausbleibend, zuweilen recht bedeutend, hatte die Kämmerei im Herbſt durch die Verpachtung der Ernte an Eicheln und Bucheckern zur Schweinemäſtung[1]. 1647 belief ſich das Maſtgeld aus den Walddörfern auf 860 ℔, 1650 dagegen nur auf 268 ℔[2].

Die Ausgaben für die Walddörfer wurden veranlaßt durch Neubauten ſowie Ausbeſſerungen von Häuſern, Brücken und Schleuſen, durch die Forſtverwaltung, Aufwendungen für Jagd und Fiſcherei, ferner durch Gehälter und Zuwendungen an die bei der Verwaltung der Walddörfer Angeſtellten.

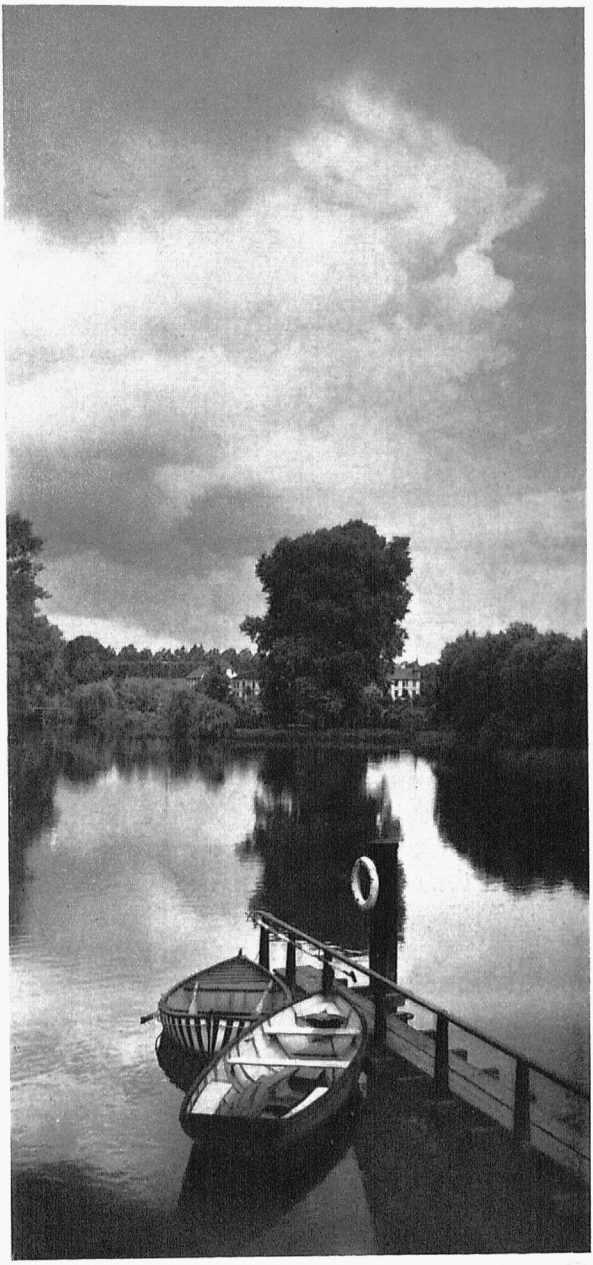


Abb. 205. Blick von der Mühle über den Fuhlsbütteler Mühlenteich nach Norden (Alſterpark) Privatbeſitz Phot. C. Wurm-Reithmayer 1909

Bis 1803 gehörte auch Hoisbüttel zur Hälfte dazu; letzteres wurde dann von Dänemark gegen Alſterdorf eingetauſcht. Auf Hoisbütteler Gebiet liegt der Schüberg, die einzige bedeutende Erhebung der ziemlich gleichförmigen Ebene des ſüdlichen Stormarns. Seine rundliche, 63 m (N. N.) hohe Kuppe iſt deshalb von weit her ſichtbar und gilt als Richtpunkt für Wanderer im Entwäſſerungsgebiet der Alſter. An der Nordſeite hat man den Berg angegraben, ſo daß hier an dem ſonſt



Abb. 206. Struckholt, Oſtſeite des Fuhlsbütteler Mühlenteiches um 1909 — Privatbeſitz Phot. C. Wurm-Reithmayer, 1909

bewaldeten Hügel eine kahle Sandfläche entſtanden iſt, die man aber neuerlich bepflanzt hat. Der Name „Schüberg“ bedeutet nach Dr. Waltemath[3] „Opferberg“. Bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts ſtand eine Kate auf dem Hügel. Jetzt befindet ſich dort noch ein Denkſtein, der an eine Tochter des ehemaligen Beſitzers des Hoisbütteler Hofes erinnert, eine Gräfin Schmettau, die gerne oben geweilt und ſich an dem weiten Rundblick ergötzt hat. — Über die Entſtehung des Hügels erzählt L. Frahm[4] eine hübſche Sage, in der mitgeteilt wird, wie ein Rieſe dort den Sand aus ſeinen Schuhen ſchüttete. Er berichtet auch von einer Burg, die auf der Kuppe geſtanden haben ſoll, und von einem ſchlafenden Heer im Innern des Hügels. Zwei andere Schübergmärchen teilt H. Henri[5] im „Hamburger“ mit.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Dr. J. F. Voigt: Die Hbg. Landgem. Groß Hansdorf-Schmalenbeck, Hbg. 1906, S. 33 f. — [2] Von demſelben: Der Haushalt der Stadt Hamburg 1601—1650, Hbg. 1916, S. 131. — [3] Neue Hamburger Zeitung v. 30. Sept. und 24. Okt. 1905. — [4] Jhrb. Av. 1906, S. 29. — [5] Die Zeitſchrift „Der Hamburger“, 1912, S. 346.

53. Die Hamburger Waldungen

Hierzu die Abbildungen 168—170

Längs des Talabhangs der Alſter und ſeiner Nebenbäche iſt der Wald, der ehemals die Umgebung Hamburgs weithin bedeckte, bis zu unſern Tagen in einzelnen Streifen und abgeſonderten Hölzungen erhalten geblieben, in der Nähe der Stadt aber völlig verſchwunden; ſeinen Reſten begegnen wir in Harveſtehude, Groß Borſtel, Hamm und Horn. Von Fuhlsbüttel an aber finden wir ihn noch jetzt mit Unterbrechungen in Wellingsbüttel, Poppenbüttel, im Rodenbeker Quellental und in Wohldorf, Volksdorf, Groß Hansdorf-Schmalenbeck, Tangſtedt, Wulksfelde, Rade, Heidkrug, Stegen und Jersbek. Insbeſondere Poppenbüttel hat ſeine Anziehungskraft namentlich den zerſtreut und in Gruppen ſtehenden, alten ſchönen Waldbäumen zu verdanken, deren vornehmlich der dortige Hof Hohenbuchen

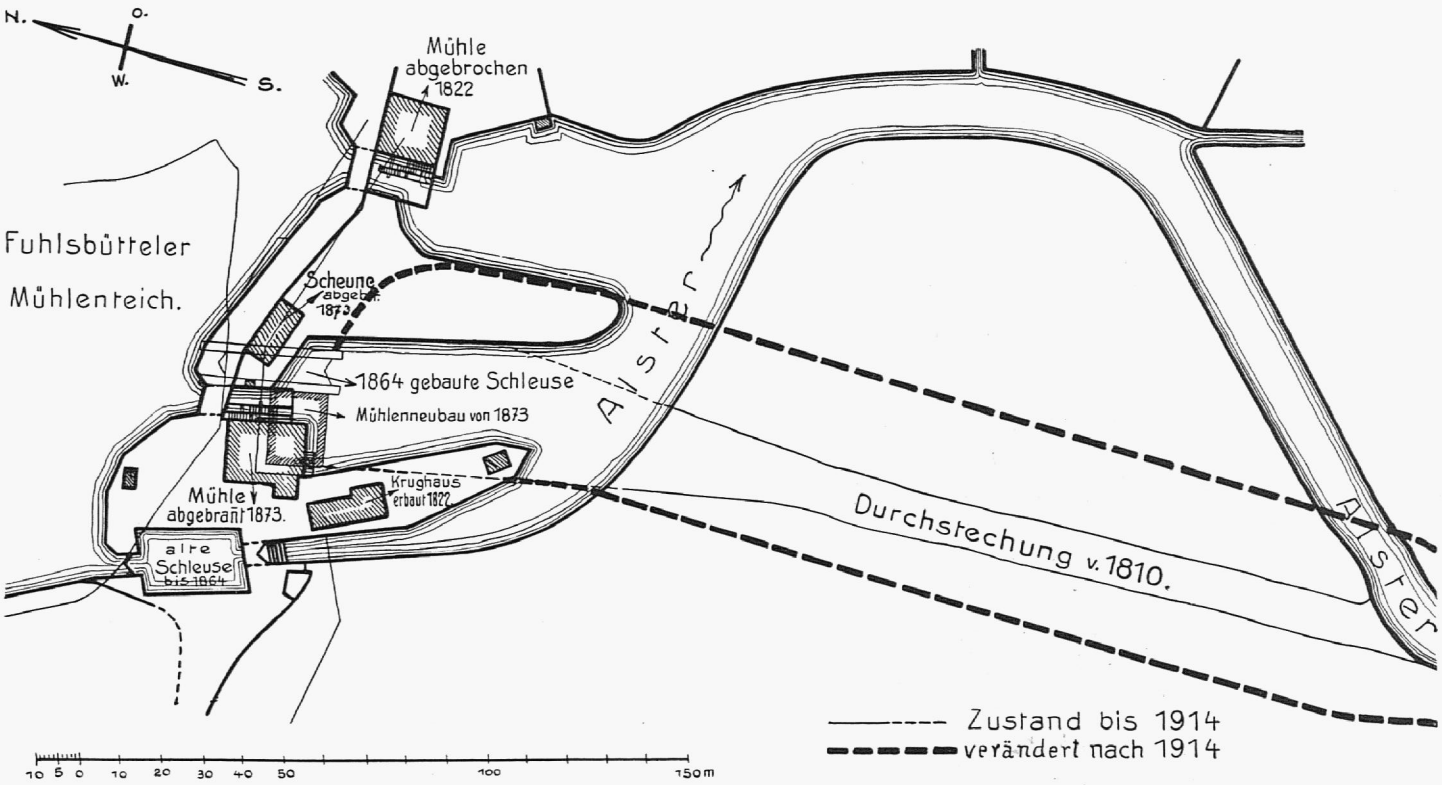


Abb. 207. Plan der Fuhlsbütteler Mühlen und Schiffahrtsschleuse um 1800 nebst den daselbst bis 1914 stattgehabten Veränderungen

Privatbesitz. Nach Plänen der Kämmerei-Kontrakte-Bücher und Angaben des Vermessungswesens zusammengestellt von M. Klaucke

noch manche beſitzt. Nördlich der oberen Alſter liegt der ausgedehnte, aber nur teilweiſe zu ihrem Entwäſſerungsgebiet gehörende Kisdorfer Wohld. — Die Gehölze im Alſtertal beſtehen aus Buchen und Fichten, weniger aus Eichen, Tannen und Kiefern; auch Birken, Ulmen oder Ipern kommen vor mit Unterholz von Haſelſträuchern, Weiß- und Schwarzdorn ſowie Stechpalme. In den Niederungen finden ſich Erlen, Weiden und Eſchen. — Die hamburgiſchen Staatsforſten der Alſtergegend umfaſſen

in Groß Borſtel . . .	13	ha
„ Langenhorn	1½	„
„ Volksdorf	87	„
„ Groß Hansdorf .	62	„
„ Beimoor	42½	„
„ Schmalenbeck . . .	92	„
„ Wohldorf	171	„
zuſammen	469	ha

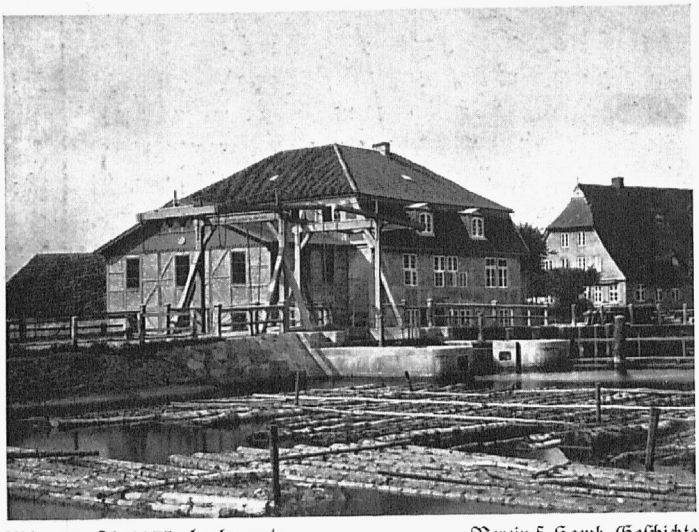


Abb. 208. Die 1873 abgebrannte Fuhlsbütteler Mühle um 1870

Verein f. Hamb. Geſchichte
Phot. Carl Boer, Schiffbek

Rechnet man hierzu noch 32 ha Waldbeſtand auf dem Ohlsdorfer Friedhof, ſo kommt man auf rund 500 ha hamburgiſche bewaldete Fläche in der Alſtergegend, = etwa nur 1/56 des nördlich der Elbe belegenen Hamburger Gebiets (28000 ha). — Im Laufe der Jahre wurden die hamburgiſchen Waldungen wiederholt von Stürmen heimgeſucht, ſo 1793, als 200 große Eichen und über 1400 Buchen umwehten. Auch 1806 und 1836 wüteten Stürme in den Walddörfern; beſonders ſchwer hauſte im Februar 1894 ein Sturm, der ganze Strecken des Wohldorfer Waldes niederriß (ſ. Abb. 169 S. 259) und auch in den ſtädtiſchen Wallanlagen an 60 alte dicke Bäume entwurzelte.

Im 18. Jahrhundert begann man neben der reinen Nützlichkeit auch die Schönheit des Waldes zu erkennen und zu ſchätzen. Für hübſche Spaziergänge und Unterkunftshütten, namentlich im Wohldorfer Walde, ſorgte man bereits frühzeitig. Um 1800 wurden 4 Strohhütten gebaut; die letzte entſtand 1804[1] nach Zeichnung der Frau des verdienten Senators und Waldherrn Weſtphalen. In dieſem nach ihrem Vornamen „Chriſtinenhütte“ geheißenen Häuschen bewirtete das Ehepaar ſeine Freunde. Die als mildtätig bekannte Frau Senator (1758 bis 1840) war nicht nur Naturfreundin, ſondern auch eine nicht unbegabte Dichterin[2]. Die Hütte lag rechts vom Hauptwege, der vom Herrenhauſe durch die Wohldorfer Hölzung zum Wirtshauſe führt; ſie beſtand in der Hauptſache aus einem zwiſchen fünf hohen Stämmen eines Buchenrundſtandes befeſtigten Strohdach, mit Sitzen darunter, und war an der Rückſeite geſchloſſen. An einem der als Stützen dienenden Baumſtämme hatte Frau Chriſtine (geb. v. Axen) eine Blechtafel befeſtigen laſſen mit nachſtehenden Verſen[3] aus ihrer Feder:

Ehe Säul' war, war Baum:
Baum iſt zur Säule geworden,
Tragend das ſtroherne Dach,
Schützend und labend zugleich;
Freundlicher ladet es Euch
Als Marmorſäulen der Städte,
Heilig der Freundſchaft und Ruh',
Nimmer mit Golde gekauft.
Mädchen und Jünglinge, kommt,
Und tanzet in goldenen Locken des Haupthaars,
Singend Gefühle der Luſt,
Preiſend das liebliche Dach;
Mooſe decken es einſt —
Der Glanz der Locken verſchwindet.
Denkt der Erbauerin!
Sie war in Arkadien auch! —

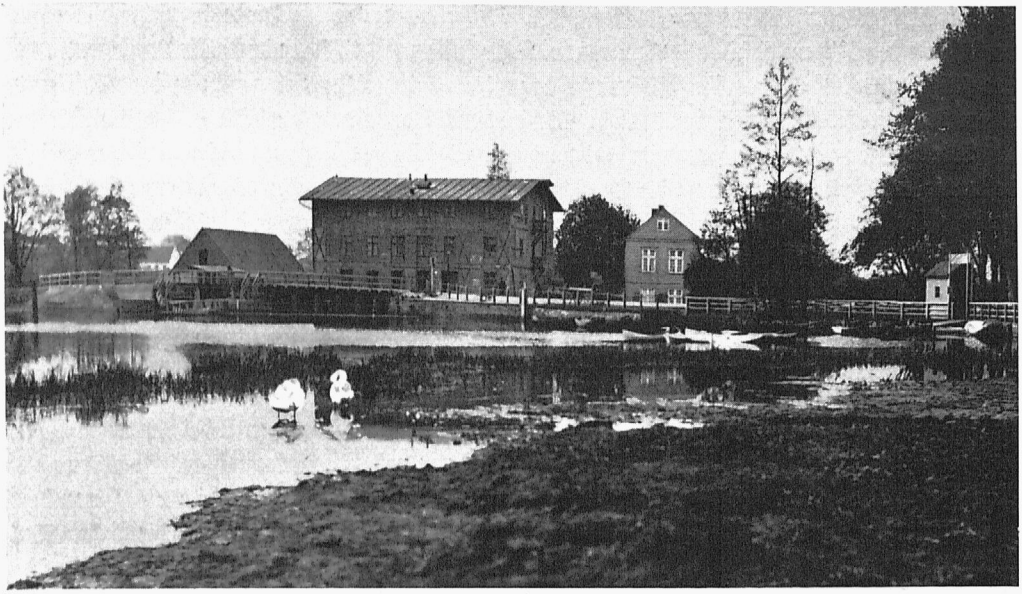


Abb. 209. Der Fuhlsbütteler Mühlenteich vom Alsterpark gen Süden gesehen; in der Mitte das Mühlengebäude, rechts daneben das Schleusenhaus um 1912 — Privatbesitz Phot. R. Henschler, Mai 1912

Die nach einer hellen malerischen Niederung offene Hütte beschreibt ein Wanderer 1834[4] folgendermaßen: „ganz aus Erzeugnissen des Waldes gebaut, von anspruchsloser, einladend freundlicher Gestalt, bringt sie einen sehr angenehmen Eindruck dem stillen Gemüt“ (s. Abb. 168 S. 258).

Die Christinenhütte zerfiel kurz vor 1860. Nach Forträumung des Strohdaches verblieb die Tafel vorerst noch an dem Stamm, ist aber nach etwa 10 Jahren ebenfalls der Vergänglichkeit anheimgefallen.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Wld.prtk. 4 d. Km., 1803—1807, S. 31. — [2] Lexikon Hbg. Schriftsteller II, S. 633; ferner Hbg. Nachr., Abendausg. v. 28. März u. 9. Juni 1906: Der Obelisk auf der Collau in Lockstedt v. E. Jungmann; ferner bringt Lichtwark „Das Bildnis in Hamburg“ II, 1888, S. 46 das Bild der Dichterin v. W. Tischbein. — [3] Holst. Tourist, von Peregrinus Pedestris (Th. Marston) Hbg. 1836, S. 46. — [4] Aus dem Tagebuch z. Jahr 1834, d. 23. Aug., von Wilh. Peter Melhop (handschriftlich), woher auch die Abbildung stammt.

54. Das Herrenhaus in Wohldorf

Hierzu die Abbildungen 171, 172 und 175

Da, wo sich das jetzige Herrenhaus in Wohldorf befindet, stand vermutlich einst auf einer anscheinend künstlich hergestellten Insel der Aue die schwer zugängliche Wasserburg und Raubritter-Veste Woltorp, die 1347 von den Hamburgern und den mit ihnen verbündeten holsteinischen Landesherren zerstört worden ist.

Ursprünglich soll diese Veste ebenso mit einem doppelten Wassergraben umgeben gewesen sein, wie die auf Seite 293 beschriebene Stegener Burg, mit der die Wohldorfer Anordnung auch durch ihre Lage in dem leicht unter Wasser zu setzenden, sumpfigen Wiesental der Aue übereinstimmte.

Ob das Wohldorfer Herrenhaus[1] aus der zerstörten Veste entstand, ist nicht nachzuweisen; die Eroberung des Raubschlosses hatte 1347 nicht die Fortnahme des zugehörigen Landbesitzes zur Folge. Seine teilweise Überlassung an Hamburg fand erst 1369/1370 statt, während die Erwerbung des

ganzen Wohldorfer Gebiets sowie anderer Walddörfer mit der vollen Landeshoheit und Gerichtsbarkeit von den Rittern v. Alvesloe (genannt v. Kaden) sich erst 1437 zunächst pfandweise und 1440 endgültig vollzog. Hamburgischerseits wurde dann die Waldherrschaft eingerichtet; die Waldherren waren Ratsmitglieder und versahen alle obrigkeitlichen und Verwaltungsgeschäfte in den Walddörfern.

Wie der Name andeutet, war das Haus für diese obrigkeitlichen Personen des erworbenen Gebiets bestimmt; es führte mitunter auch die Bezeichnung „Spiker" von „umherspähen", wie Zollenspiker an der Elbe, wo nach den Schiffen mit zollpflichtigen Waren gespikert, d. h. umhergespäht wurde. Nachmals begegnen wir auch der Bezeichnung „Lusthaus" für das Wohldorfer Herrenhaus; denn es diente nicht nur den Amtsgeschäften der zuständigen Herren, sondern auch ihrer Erholung. Das Wohldorfer ist das einzige noch erhaltene der Lust- und Herrenhäuser des Rats; früher gab es solche noch in Billwärder und Groß Hansdorf. Das Lusthaus Uhlenhorst diente der Erholung löbl. Kämmerei.

Das Herrenhaus, welches 1487 niederbrannte[2], wurde teils zur Unterbringung von Kriegsknechten für den Schutz der hamburgischen Besitzungen benutzt, teils, um den Ratsherren bei Amtshandlungen im Landgebiet Unterkunft zu schaffen. Es ward 1489[3] neu gebaut und kommt auch später noch in den Abrechnungen vor; 1539 wird das ausgebesserte Haus daselbst ausdrücklich als Herrenhaus („Domus Herreorum") bezeichnet. Auch 1561 und 1562 sind für das Haus und die Brücke Ausgaben vermerkt, die sich zweifelsohne auf das Herrenhaus beziehen, da nur zu diesem eine solche über den alten teichartigen Schloßgraben führte. Daraus geht zugleich hervor, daß das 1489 an Stelle des niedergebrannten neuerbaute Herrenhaus auf der Stätte des jetzigen belegen gewesen ist.

Nach mehr als 200 Jahren, 1711, wurde über einen Neubau des altersschwach gewordenen Herrenhauses verhandelt; die Kämmerei sagte in ihrem Antrag an E. E. Rat, daß das alte irreparable Haus ein „schier zu Nichts mehr zu gebrauchendes Wesen" sei. Der Neubau ist 1712[4] ausgeführt worden und erhielt nach zwei Jahren auch eine neue Brücke. Diese Schloßgrabenbrücke wird bereits 1561 in den Kämmereirechnungen erwähnt; sie führte auf den unmittelbar östlich vom Herrenhause gelegenen Vorwerkshof, über welchen die Auffahrt seit alter Zeit erfolgte; darum findet sich hier über der Tür, welche anfänglich den Vorder- und Haupteingang bildete, nicht an der jetzigen westlichen Vorderseite des Hauses, noch heute folgende Inschrift:

„Domino Johanne von Som et Domino Woltero
Beckhofio, Praetura sylvestri fungentibus,
aedes hae extruetae sunt Anno MDCCXII".

(Als Herr Johann von Som und Herr Walter Beckhof die Waldherrschaft innehatten, ist dieses Haus errichtet im Jahre 1712). Erst nachdem das Vorwerk in Pacht gegeben war, wandelte sich die ehemalige Rückseite zur Vorderseite des Hauses und erhielt die dortige Zufahrt mit der noch vorhandenen Sonnenuhr, während die Vorwerksbrücke zum einfachen Laufsteg wurde.

Wann die Brücke auf der Südwestseite des Hauses entstanden ist, konnte nicht festgestellt werden; auf der Karte von Wohldorf und Ohlstede, aufgemessen 1779 von J. F. Reinke, Grenzaufseher, sind beide Brücken vorhanden, der Steg nach dem Vorwerk als Drehbrücke (s. Abb. 171 S. 262).

Die einfache Inneneinteilung des Hauses ist im Laufe der Jahre mehrfach verändert worden, aber die anfängliche Anlage doch noch erkennbar. Im Erdgeschoß nahm ein großes Zimmer die eine Seite ein, die andere enthielt ursprünglich zwei kleinere, auch heizbare Gemächer; im ersten Stock gab es ebenfalls nur drei Zimmer, zwei kleine und einen großen breiten Saal, der ersichtlich als amtliches Versammlungs-, Audienz- und Beratungszimmer gedacht war, wozu er auch bis weit ins 19. Jahrhundert hinein benutzt worden ist. Nachmals hat man diesen Saal in vier kleine Schlafräume geteilt.

Auf der später, wie es scheint, verkleinerten Diele des Herrenhauses fand das Land- und Waldgericht statt; der größte Teil der dort zur Aburteilung gelangenden Vergehen betraf den Holzdiebstahl.

Bis 1850 wurde das noch erhaltene, ſtark vergitterte Gefängnis im Keller des Herrenhauſes für Feld-, Forſt- und Fiſchfrevler benutzt; ſpäter ſind zwei Gefängniszellen auf dem Grundſtück des Herrenſtalles (ſ. unten) dafür eingerichtet worden. — Die Ausſtattung des Herrenhauſes geſchah ſtaatsſeitig; die Vervollſtändigung des abgängig gewordenen Hausrats, bzw. die Einwerbung der Koſten dafür, erfolgte ſeitens des Waldherrn.

1776 wurde der nach dem Baumgarten führende, zum Luſtwandeln der Bewohner des Herrenhauſes dienende Laubgang, der „Jungfernſtieg", verbeſſert und von hier aus eine Brücke über die Aue gebaut ſowie eine gerade Allee durch den Wald auf das damals neu entſtandene Wirtshaus (Hütſcher) angelegt (jetzt Waldhaus Wohldorf). In dem genannten Luſtholz jenſeits der Aue ließ der Waldherr Schulte 1810 eine neue Anlage ſchaffen und mit einer Hütte nach dem Beiſpiel ſeines Vorgängers (ſ. S. 308) zum Ausruhen ſchmücken.

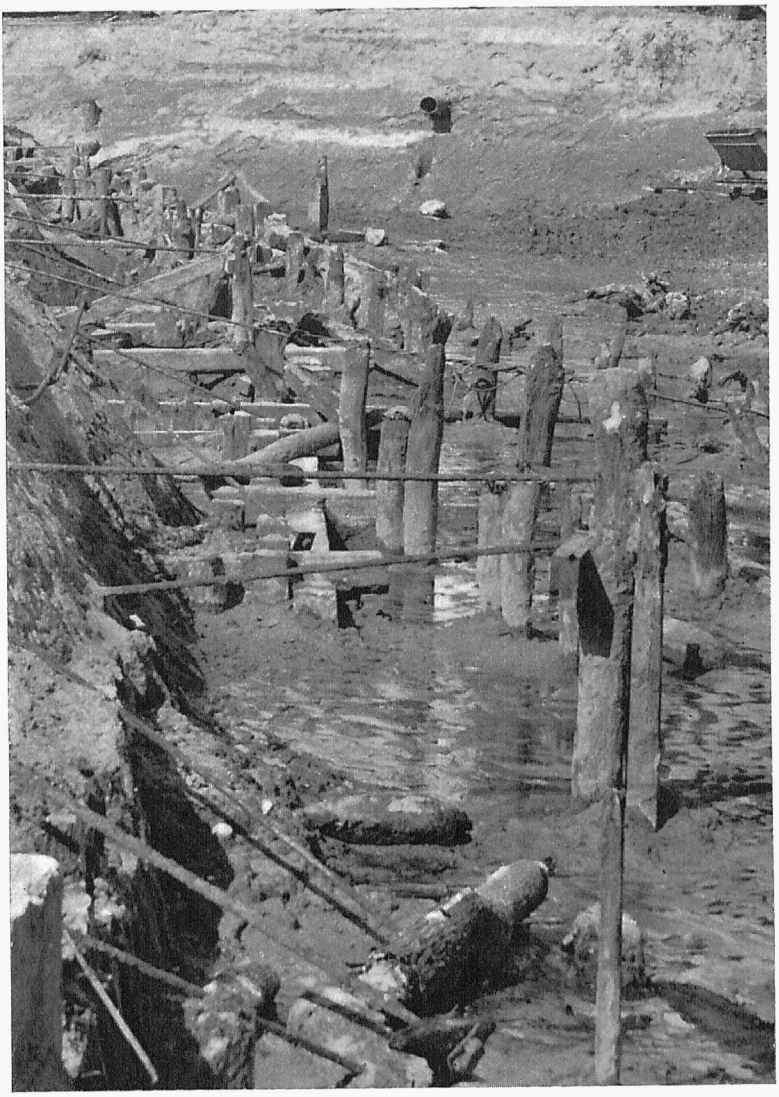


Abb. 210. Blick in die Kanalbaugrube mit den Pfahlwerksreſten der ehemaligen zweiten Fuhlsbütteler Mühle — Privatbeſitz Phot. C. Wurm-Reithmayer, 1914

Der Waldherr verfügte als Hausherr über das Wohldorfer Herrenhaus. Er geſtattete aber den Kämmereibürgern gelegentlich ihrer amtlichen Anweſenheit in den Walddörfern die Mitbenutzung des Hauſes, weil es in der dortigen Alſtergegend damals an guten Wirtshäuſern mit geeigneten Räumlichkeiten „zum Abtritt" völlig fehlte.

In Wohldorf pflegte dann in der Regel eine Mahlzeit ſtattzufinden, zu der die Schleuſenmeiſter von Wohldorf bis Fuhlsbüttel abwechſelnd friſche Fiſche zu liefern verpflichtet waren.

Die nach und nach auf Koſten der Kammer beſchafften Möbel, Hausgeräte uſw. wurden 1811 auf Befehl der franzöſiſchen Munizipalität einſchließlich des Hausrats zu Uhlenhorſt, Groß Hansdorf, in Fuhlsbüttel, im Marſtall ſowie der in der Lade der Elbdeputation befindlichen Gegenſtände teils

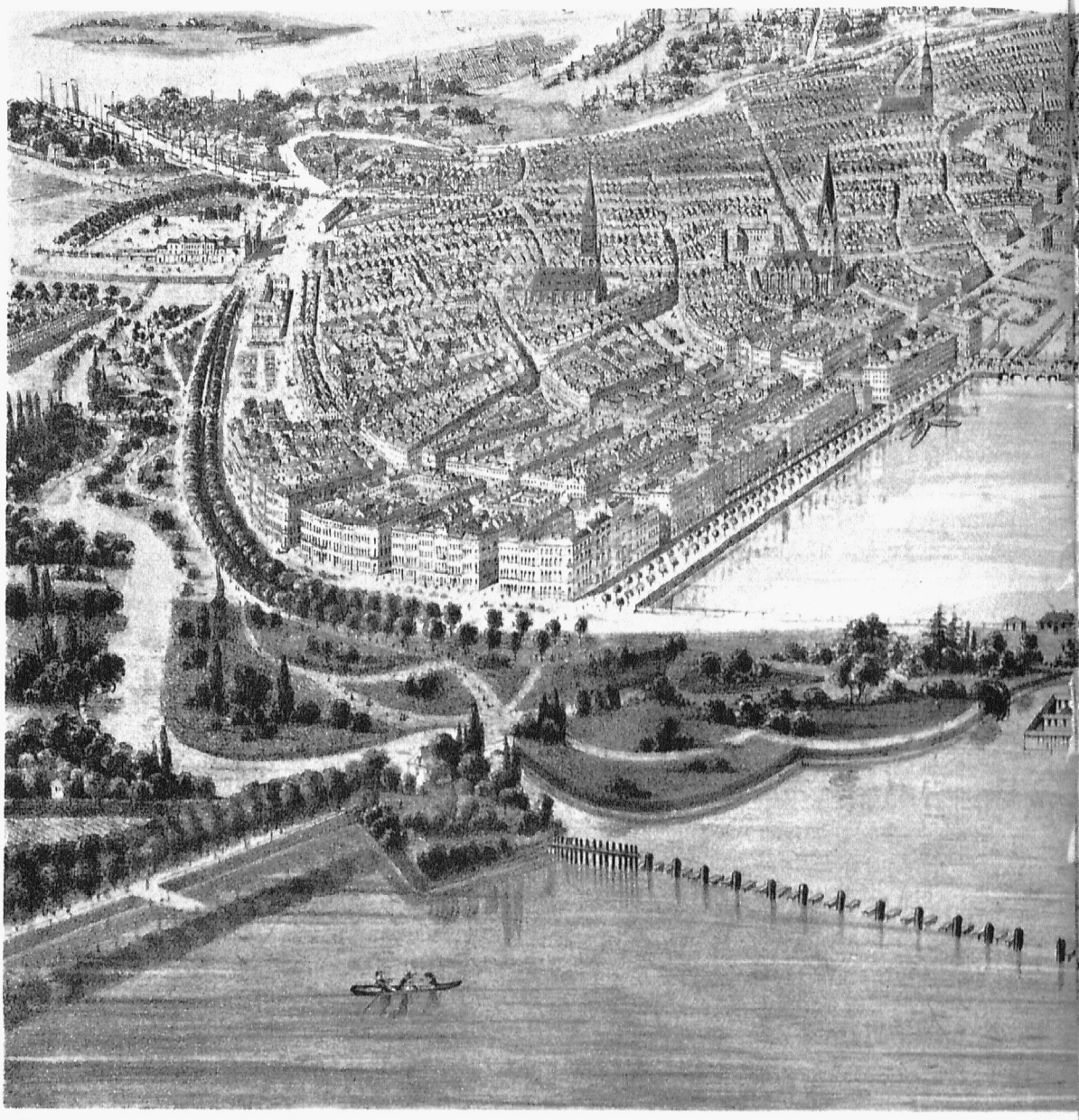
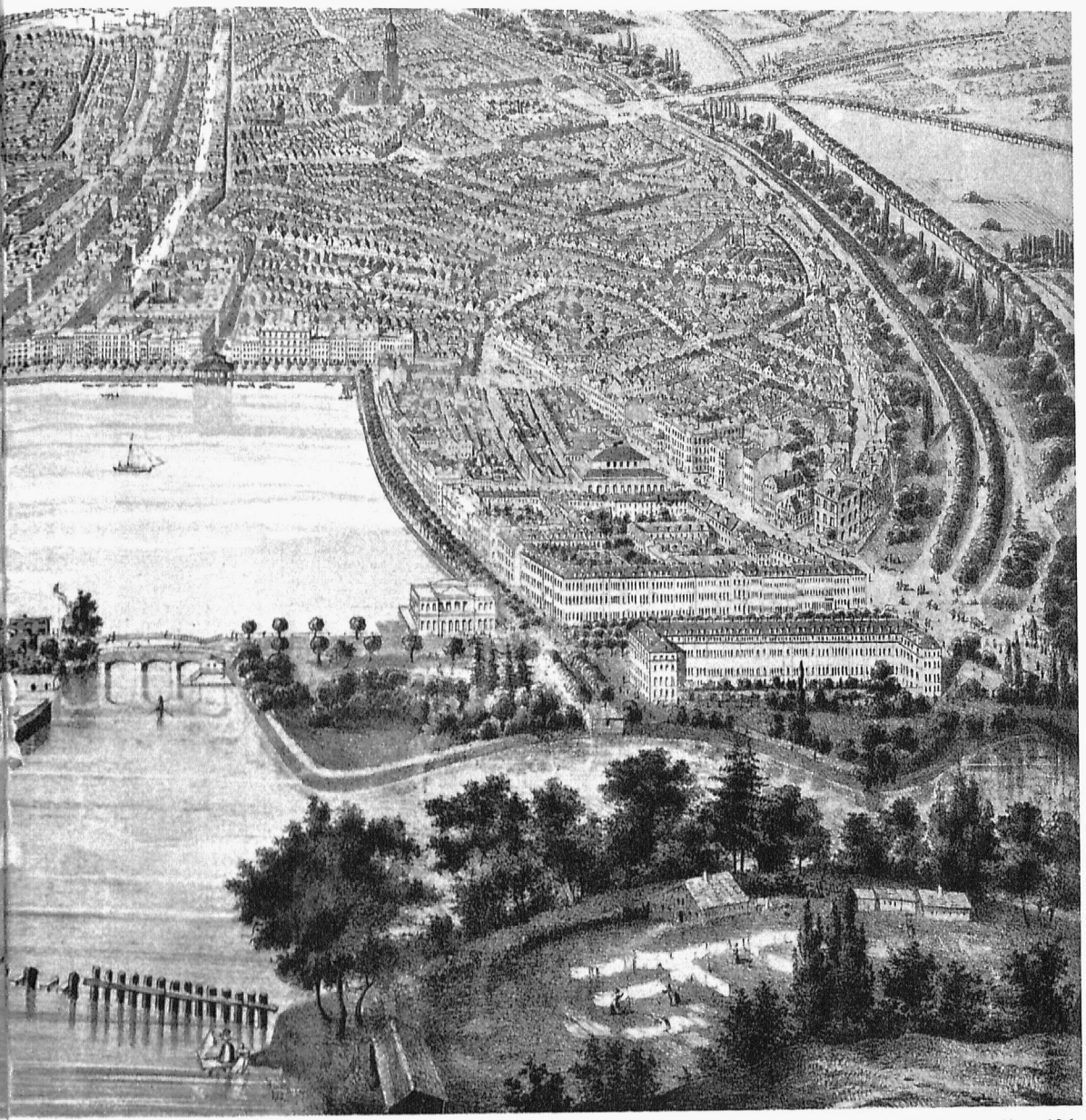


Abb. 211. Hamburg aus der Vogelschau, etwa 1850

Im Vordergrund die Außen-Alster mit beiderseits abzweigenden Stadtgräben, davor vom linken zum rechten Alsterufer reichend der erst 1866 beseitigte Baum; vor der Lombardsbrücke links Donners

verkauft, teils zur Einrichtung des zum Sitze der Mairie bestimmten Stadthauses am Neuen Wall benutzt. — Aus dem uns erhaltenen, sehr genauen Hausrats-Verzeichnis geht hervor, daß das Herrenhaus derzeit außer dem großen Saal, der Diele und der Waldstube mit Nebenstube zehn Zimmer enthielt mit zusammen 17 Betten. Außerdem standen sowohl in der Waldstube als auch im Zimmer daneben je zwei Bettstellen, so daß zusammen 21 Ratsmitglieder, Deputierte und Gäste im Herrenhaus nachts untergebracht werden konnten. Dieses enthielt ferner außer der recht vollständig



Sammlung Gottfried Schramm. Nach Lithographie im Verlag von Berendsohn

Badeanstalt, dahinter die bekannte Windmühle; in der rechtsseitigen nördlichen Ecke der Binnen-Alster bei der Ausmündung des Neuen Jungfernstiegs in die Esplanade die 1854 abgebrochene Wallhalle

ausgestatteten Küche, dem Vorkeller und dem Speisekeller, im Dachgeschoß eine Bedientenkammer mit zwei zweischläfrigen Bettstellen sowie eine Mägdekammer mit einem Wandbett nebst einer zweischläfrigen Bettstatt.

Unter der französischen Herrschaft wurde das Herrenhaus nach Fortschaffung der Einrichtung seitens der Munizipalität 1811 meistbietend auf 9 Jahre für 300 ℳ jährlich verpachtet[5] mit der Verpflichtung, sämtliche Gebäude, Vorsetzen und Brücken zu unterhalten.



Abb. 212. Birken am Tarpenbeck zwiſchen Niendorf und Langenhorn Privatbeſitz. Phot. R. Henſchler, Mai 1915

1817 traf Senator Jeniſch[6] mit dem Pächter eine Vereinbarung, daß er das Herrenhaus räumte und es dem Waldherrn wieder zur Verfügung ſtellte.

1820 erklärte der Waldherr Dr. J. H. Bartels[7], das von der Kammer wieder eingerichtete und möblierte Herrenhaus ſei gegenwärtig der angenehmſte Sommeraufenthalt. Die obenerwähnten beiden Zugangsbrücken zum Herrenhauſe, die weſtliche 3,7 m breite und der nur 1,4 m breite Drehſteg nach



Abb. 213. Der Tarpenbeck zwiſchen Niendorf und Langenhorn im Frühjahr 1915 — Privatbeſitz. Phot. R. Henſchler, April 1915

dem Vorwerk befanden ſich 1830[8] in ſchlechtem Zuſtande; der Drehſteg drohte einzuſtürzen und ſollte ganz geſperrt werden. 1833 wurden beide Brücken nochmals notdürftig ausgebeſſert; im Winter 1838[9] ſtürzte der Drehſteg ein und wurde dann nebſt der Vorſetze für 300 ℔ erneuert.

Die vordere große Brücke (ſ. Abb. 172 S. 263) konnte 1845[10] nochmals geflickt werden. 1856 wurde dafür der Erddamm geſchüttet mit ſteinernem Durchlaß, was einen Geſamtkoſtenaufwand von 1850 ℔ verurſachte. Der Steg zum Vorwerk iſt in den ſechziger Jahren verſchwunden.

Wie in früheren Zeiten, ſo hat auch nach Aufhebung der Fremdherrſchaft die Kämmerei freigebig für den guten Zuſtand der inneren Einrichtung des Wohldorfer Herrenhauſes geſorgt.

1830 kam die Obrigkeit über die Walddörfer und damit die Zuſtändigkeit der Waldherren in betreff des Wohldorfer Herrenhauſes an den neuen Landherrn der Geeſtlande. Seitdem benutzten auch ſonſtige Senatsmitglieder das Herrenhaus zur ſommerlichen Erholung im Einvernehmen mit dem Landherrn, und die Finanzdeputation, ſeit 1860 Nachfolgerin der löblichen Kämmerei, kehrte nach wie vor an den Tagen ihrer Beſichtigungsfahrt durch die Walddörfer im Wohldorfer Herrenhauſe ein.

Auch jetzt noch erfolgt die Inſtandhaltung und Ausſtattung des Herrenhauſes auf Staatskoſten; der dort gelegentlich wohnende Senator oder Staatsrat bringt aber ſein Silberzeug uſw. mit und muß auch ſelbſt für Bedienung und Vorräte an Lebensmitteln ſorgen, die in der Küche und den Kammern des Kellers untergebracht werden. Zu erwähnen ſind ſchließlich noch, als zum Wohldorfer Herrenhauſe gehörend, der Herrenſtall und die Herrenſcheune, die früher zur Unterbringung der Kutſcher, Pferde und Wagen bei den Inſpektionsfahrten der Kämmerei und ihrer Nachfolgerin, der Finanzdeputation, dienten. Dieſe Gebäude liegen in unmittelbarer Nähe der Lindenallee, welche längs der Nordſeite des Herrenhauſes in die Straße zum Kupferhof führt. — Mit dem Grundſtück des Herrenſtalls iſt ſeit langer Zeit eine Bäckerei nebſt Wirtſchaftsbetrieb verknüpft, aus der die Bewohner

des Herrenhauſes mit dem täglichen Brot verſorgt werden. Außerdem lieferte der auf dem Herrenſtallgrundſtück gelegene Brunnen das Trink- und Gebrauchswaſſer, welches eimerweiſe hinübergetragen wurde, bis 1924 gelegentlich einer Inſtandſetzung des Bauwerks unmittelbar vor dem Herrenhauſe ein arteſiſcher Brunnen erbohrt ward.

So war für die während der warmen Jahreszeit daſelbſt weilenden Mitglieder des Senats und der Finanzdeputation geſorgt. Um das im Winter unbewohnte alte Fachwerkgebäude beſſer als bisher vor dem Verfall zu ſchützen, wurde es im Herbſt 1928 mit einer Sammelheizung ausgeſtattet. Der bei den Beratungen über dieſen Antrag aufgetauchte Plan, das Haus zu einem Erholungsheim für alte Leute auszubauen, wurde aufgegeben; denn das Herrenhaus, das ſeine ehrwürdige Geſchichte hat, iſt unter Denkmalſchutz geſtellt und darf nicht verändert werden; auch ſonſt iſt es ſeines Alters wegen ſowie aus geſundheitlichen Gründen für eine ſolche durchgreifende Umgeſtaltung nicht geeignet.

Im Winter wird das Herrenhaus, wie ſchon erwähnt, meiſtens nicht benutzt; es liegt dann verſchlafen wie ein Dornröschenſchloß hinter hohem Gittertor einſam da, die Fachwerkwände berankt, die kleinſcheibigen Fenſter des Erdgeſchoſſes großenteils mit Laden geſichert, das rote Spitzdach zwiſchen dichte Baumkronen gebettet. Der breite, dunkle, im Sommer weithin mit Entenflott übergrünte Waſſergraben, auf dem aber auch zeitweilig die Sumpfdotterblume ihre goldene Pracht entfaltet, trennt das Bauwerk von ſeiner Umgebung, erhöht ſeine Unnahbarkeit und verſtärkt den Zauber des über das Ganze gebreiteten ländlichen Friedens (ſ. Abb. 175 S. 267).

Anmerkungen:

[1] Vgl. Ak. Kl. IV, Lit. B, Nr. 4, Vol. 2 f, Faſz. 7, Invol. 9, Das Herrenhaus Wohldorf, Archivalbericht v. Dr. Otto Beneke vom 1. Mai 1884 (Hbg. St. Ar.) — [2] Kpm. Km. Rch. VI, S. 417. — [3] ad 2, Bd. VII, S. CLXXIV. — [4] Wld. prtk. d. Km., Nr. 1, 1711—1748, S. 7. Im November 1711 wurden Eichen zum Bau des Hauſes in Wohldorf angewieſen; der Bau war 52 Fuß (14,9 m) breit und 26 Fuß (7,45 m) tief. — [5] ad 1, Invol. 3; ferner Km. Kntr. Bch. EE, S. 329. — [6] Wld. prtk. V d. Wldhſch. 1781—1829, S. 246. — [7] Ebendaſ. S. 248: Dr. Bartels kam 1798 in den Rat, wurde 1820 Bürgermeiſter. — [8] Wld. prtk. d. Ldſch. Gſt., 1830, S. 3. — [9] Ebendaſ. S. 33 und 101. — [10] Ebendaſ. S. 75, 83, 88 u. 106.

55. Der Wohldorfer Hof

Hierzu die Abbildungen 176 und 177

Das große, aus den alten Hofländereien der Burg Woltorp beſtehende Landgut, der „Wohldorfer Hof", auch „Vorwerk" genannt, liegt unmittelbar nordöſtlich von der Herrenhausinſel und wurde früher für Rechnung der Kammer verpachtet. Zunächſt war das Herrenhaus in dieſe Pacht mit einbegriffen[1], von 1593 ab nicht mehr[2].

Die Pächter bereiteten der löblichen Kämmerei aber viel Ärger und Verdruß, auch waren ſie ſäumig mit der Zahlung der Pacht. Deshalb wurde das geſamte Wohldorfer Vorwerk einſchließlich dem Brau- und Brennereirecht 1777 öffentlich meiſtbietend für 6000 ℔ jährlich in Erbpacht gegeben[3]. Dies geſchah, wie es heißt, wegen der „vielen, faſt unvermeidlichen Vexis", die die Kämmerei im Lauf der Jahre mit den verſchiedenen Gutspächtern hatte (die Irrungen gelangten ſogar bis an das Kammergericht in Wetzlar), insbeſondere deswegen, weil die Verpachtung auf Zeit für die Stadt ſehr ſchädigend geweſen war. Die bis dahin in den Pachtverträgen über den Gutshof mit einbegriffene Wohldorfer Kornmühle ward von nun ab für ſich allein verheuert.

1807[4] verkaufte der Staat das Gut für die nach unſeren Begriffen höchſt niedrige Summe von 20000 ℔ endgültig an den derzeitigen Erbpächter.



Abb. 214. Die Collau um 1926
nahe ihrer Mündung in den Tarpenbeck

Privatbesitz
Phot. W. Fromberg, Frühjahr 1926



Abb. 215. Alte Tarpenbeckbrücke zwiſchen Niendorf und Fuhlsbüttel (Zeppelinſtraße) Privatbeſitz
Phot. J. Strüfing, Mai 1914

Mit dieſem Verkauf des Gutes hörte auch die als ſehr läſtig empfundene Verpflichtung der Eingeſeſſenen der ſechs Walddörfer auf, ihren Bedarf an Bier und Branntwein aus der Gutsbrauerei und -brennerei zu entnehmen[5], ebenſo die bis dahin dem Vorwerk zuſtehende Leiſtung von Hand- und Spanndienſten der Dorfeingeſeſſenen[6].

Die Brauerei und Brennerei des Gutes iſt etwa um die Mitte des 19. Jahrhunderts eingegangen.

Bei dem Verkaufe des Pachthofes im Jahre 1807 war dem Staate zwar für den Fall eines etwaigen erneuten Verkaufs des Gutes das Vorkaufsrecht verblieben; er verzichtete jedoch darauf, als der Beſitz 1845 für 78000 Reichstaler = 195000 ℳ den Eigentümer wechſelte[7].

1862 gelangte das Landgut zum Preiſe von 265000 ℳ an J. D. Koopmann (Inhaber einer Spritfabrik und Exportſchlachterei), der es weſentlich verbeſſerte und ausbaute (ſ. Abb. 176 S. 268) ſowie für ſich und ſeine Familie dort ein Mauſoleum errichtete (ſ. Abb. 177 S. 269). Seine Erben gerieten aber in Schwierigkeiten. Das rund 477 ha große Gut wurde 1903 im Zwangsverkauf für 455000 Reichsmark aufgelaſſen bei einer Beſchwerung von 1,9 Millionen Reichsmark.

1931 begann man mit einer Aufteilung des Gutsgeländes für Gartenhausplätze, ohne daß der Staat von ſeinem Vorkaufsrecht Gebrauch gemacht hätte.

Anmerkungen:

[1] Vgl. M. V. Hbg. G. VI, S. 35. — [2] Km. Kntr. Bch. A, S. 134. — [3] Extractus Prot. Senatus Hamb. vom 12. April 1776; ferner Ands. Verord. I, S. 101. — [4] Km. Kntr. Bch. CC, S. 42. — [5] Dr. J. F. Voigt: die Hbg. Landgem. Gr. Hansdorf-Schmalenbeck, Hbg. 1906, S. 22. — [6] Die Bauernbefreiung in den Hbg. Walddörfern am Anfange des 19. Jahrh. von Dr. H. Bock, Hbg. Geſch. u. Hmbl., III, S. 306 f. — [7] Kl. IV, Lit. B, Nr. 4, Vol. 2 f, Faſz. 7, Invol. 6 (Hbg. St. Ar.).

56. Die Wohldorfer Kornmühle

Hierzu die Abbildungen 178—181

Die Wohldorfer Kornmühle wird von der geſtauten Aue getrieben, etwa 1 km oberhalb ihrer Mündung in die Alſter. Wann dieſe Mühle entſtanden iſt, konnte nicht beſtimmt feſtgeſtellt werden. Bereits 1471—1475 finden ſich Ausgaben[1] für den Bau einer Mühle in Wohldorf; auch wurde ein Mühlſtein beſchafft und vom Müller 1480 eine Brücke gebaut. Eine Ausbeſſerung der Mühle erfolgte 1489—1494.

1578 fand ein Vergleich der Kammer[2] mit Jochim Grote, dem bisherigen Müller zu Woltorp ſtatt, als er abzog.

Die Wohldorfer Kornmühle war wie die Fuhlsbütteler eine Zwangsmühle; denn 1584 wurde vom Landgericht zu Woltorp beſtimmt[3]:

„Welcher Hausmann unter E. H. Raths Jurisdiction ſein Korn zu andern fremden Mühlen fährt, um da mahlen zu laſſen, und darüber beſchlagen und bedrapen wird, desſelben Korn und Pferde ſollen an die Herrſchaft verfallen ſein, auch ein jeder vor den begangenen Ungehorſam 60 ß. Lübſch zu Brüche der Obrigkeit zu entrichten und bezahlen ſchuldig ſein und ſollen nirgends anders zur Mühle fahren als nach Woltorp und Vulsbüttel.“

Dieſer Zwang war beſonders läſtig für die Eingeſeſſenen in Groß Hansdorf und Schmalenbeck, weil er hinſichtlich der Pflicht zur Benutzung der entfernten Wohldorfer Mühle auch noch fortbeſtand, als 1642 in Schmalenbeck eine Waſſermühle eingerichtet wurde (ſ. Abſchn. 58). Die Eingeſeſſenen pflegten ſich mit den Pächtern der Wohldorfer Mühle über eine wegen des Fernbleibens von der Mühle zu zahlende Entſchädigung zu verſtändigen; 1763 empfing der Wohldorfer Müller aus Groß Hansdorf



Abb. 216. Tarpenbeckbrücke im Niendorferweg Gr. Borſtel — Privatbeſitz. Phot. J. Strüſing, Mai 1914

und Schmalenbeck eine jährliche Abfindung von 48 ℔. — Die Wohldorfer Kornmühle, welche nur einen Gang hatte, war zunächst mit dem Vorwerk gemeinsam verpachtet, bis letzteres 1777[4] in Erbpacht kam.

1733 schloß die Kammer mit dem Müller einen Vertrag[5] zum Neubau des Mühlhauses. Das baufällige alte Haus wurde durch Hofedienste der Stadt abgebrochen; die gewonnenen Abbruchstoffe verblieben dem Müller. Die für den Neubau gewährten sechs Eichen mußte er selbst fällen und schneiden lassen, während die Hofedienste dies Holz und alle anderen Baustoffe zur Baustelle fahren und bei Errichtung des Gebäudes Handdienste leisten mußten. In dem neuen Mühlhause durfte kein Schornstein seitwärts aus dem Dache geführt, sondern es mußte ein Herd mit Rauchfang auf der Diele gesetzt werden, nach Gewohnheit der Häuser der Hausleute; der Rauch vom Ofen wurde in den Herd oder Kamin geleitet. Gedeckt wurde das Haus mit gutem Schoof und, wo es erfordert, mit Windbrettern wohl versehen, „daß nichts darauf zu sagen vorfalle".

Als Geldunterstützung bei dem Neubau erhielt der Müller von der Kämmerei 1900 ℔ lübsch in 5 ß-Stücken.

1751[6] bedurfte die Mühle eines neuen Grundwerks; dazu hämmerten (bezeichneten) der Waldherr und zwei Kämmereibürger 27 Eichen.

Aber bereits nach 20 Jahren, 1771[7], mußte wieder eine beträchtliche Menge Holz zur Erbauung eines neuen Grundwerks bei dieser Mühle ausgewiesen werden.

Die Unterhaltung der Mühle, des Grundwerks, der Schütten und des Müllerhauses besorgte laut Vertrag der Bauhof[8]. Zur Feuerung hatte der Pächter zehn Faden Weichholz (etwa 21 cbm). Die Fischerei in der Aue stand ihm zu, oberhalb bis zum Gebiet des Besitzers der Kupfermühle, unterhalb bis an die Alster und des Schleusenmeisters Scheume.

Jedoch behielten die Wohlw. Waldherren und Verordnete der Kämmerei bei ihrer dortigen Gegenwart die Freiheit zu jedesmaligem Belieben, sowohl im Kolk als in der Aue unter- und oberhalb der Mühle fischen zu lassen. Sollten sie das aber nicht tun wollen, so war der Pächter auf Verlangen verpflichtet, ein gutes Gericht Fische zu liefern. Auch mußte der Pächter auf die ihm zustehende Fischerei gute Acht haben, damit von Fremden keine Eingriffe geschähen.

Das Wasser im Mühlteich durfte er nicht höher als 3½ Fuß über dem Fachbaum stauen. Gute Aufsicht auf Feuer und Licht ward ihm besonders eingeschärft.

1809 wurde dem Müller die Anlage einer Ölmühle auf eigene Kosten neben der vorhandenen Mühle beim Freigerinne gestattet[9] (s. Abb. 178 S. 270 u. Abb. 179 S. 271). Diese Ölmühle durfte aber nicht zum Nachteil der Kornmühle arbeiten; wenn der Wasservorrat für beide Mühlen, die je ein Rad hatten, nicht reichte, mußte die Ölmühle stillstehen; keinesfalls durften sich die Mahlgäste wegen Vernachlässigung beschweren.

1821[10], bei einer Verlängerung des Vertrages, übernahm der Pächter alle Ausbesserungen des Mühlengebäudes nebst dem gehenden Werk, des Wohnhauses, des Schütten- und Grundwerkes, der Vorsetzen sowie des Dammes usw. auf seine Kosten, wogegen ihm die jährliche Pachtsumme von 1350 ℔ auf 600 ℔ herabgesetzt wurde.

Die Bestimmungen über die Fischerei blieben unverändert bestehen, ebenso die schon 1748[11] zur Vorbeugung von Streitigkeiten mit dem oberhalb liegenden Kupfermüller für beide Teile verbindlichen Vorschriften über das Mahlen und Stauen daselbst. Wenn der Kupfermüller beständig mahlte, so hatte der Pächter sich mit dem ihm dadurch zulaufenden Wasser zu begnügen. Andernfalls war der Kupfermüller gehalten, damit der Kornmüller mahlen könne, die Schütten zu ziehen und das Wasser bis 7 Fuß (2 m) von seinem Grunde ablaufen zu lassen, aber nicht weiter. Ebenso durfte der Kornmüller über den ihm gegebenen Wasserpaß von 3½ Fuß (1 m) nicht stauen, damit das Kupferwerk

nicht gehemmt werde. Ferner war dem Kornmüller vorgeſchrieben, vom 1. Mai bis 1. November nur ſo hoch zu ſtauen, daß die in der Gegend befindlichen Fußſteige vom Waſſer frei blieben.

Als 1860 das Freigerinne nebſt der Brücke neu gebaut wurden, brach man die Ölmühle ab; bald danach, 1863/1864, erfolgte dann der Neubau der Kornmühle ſeitens des Pächters. Dadurch trat an die Stelle des maleriſchen alten Holzgefaches der Waſſerradmühle der auf Abb. 180 S. 273 erſichtliche nüchterne Backſteinnutzbau mit unſichtbarem Turbinenantrieb.

Der Stau der Wohldorfer Kornmühle beträgt ſeitdem $4^1/_2$ Fuß = 1,29 m über dem neuen Fachbaum = + 20,68 m H. N., derjenige der Kupfermühle + 23,95 m H. N.

Die Kornwaſſermühle iſt noch jetzt im Staatsbeſitz, während die Kupfermühle 1876 verkauft wurde.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Kpm. Km. Rch., Bd. 3, S. XC, Bd. 7, S. CLXXIV. — [2] Km. Kntr. Bch. A, S. 101. — [3] Abſchr. d. Wld. bch., S. 220 in der Ak. Kl. IV, Lit. B, Nr. 1, Vol. 1 b, Faſz. 1 (Hbg. St. Ar.). — [4] Km. Kntr. Bch. P, S. 368 u. 426. — [5] desgl. H, S. 49. — [6] Wld. prtk. II d. Wldhſch., 1743—1758, S. 317. — [7] Wld. prtk. IV d. Wldhſch., 1770—1781, S. 35. — [8] Km. Kntr. Bch. R, S. 530; hier iſt ein Riß der Mühle vom Kapitän Olbers v. 23. Jan. 1777 beigefügt. — [9] Wld. prtk. 1807—1810, S. 38 (derzeit Walddepartement), die Kerne wurden mit Stampfern zermalmt, ebenſo wie in Poppenbüttel. — [10] Km. Kntr. Bch. JJ, S. 630. — [11] Km. Kntr. Bch. J, S. 487.

57. Der Kupferhof in Wohldorf

Hierzu die Abbildung 182

Der Kupferhof liegt öſtlich vom Wohldorfer Vorwerk, in der Luftlinie nur 1 km oberhalb der Mühle an der hier zum zweiten Male geſtauten Aue. Dieſe bietet dort maleriſche Waſſerpartien, wie denn überhaupt die geſamte Umgebung des ehemaligen Kupferhammers voll romantiſcher Reize iſt. Über die Gründung dieſes Werkes ſind wir genau unterrichtet. Am 1. Mai 1622 ſchloß die Kammer



Abb. 217. Blick von Norden her über den Eppendorfer Mühlenteich hinweg auf die Mühle und das Gebäude des Herrenhofes um 1833

Verein f. Hamb. Geſchichte
Nach Zeichnung von J. E. Marſton 1833 aus dem „Holſteiniſchen Touriſten", S. 71



Abb. 218. Der Eppendorfer Mühlenteich von Süden, bei der Borsteler Brücke gesehen, 1901

Privatbesitz
Phot. G. Koppmann & Co., Juni 1901

mit zwei Unternehmern einen Vertrag[1] über die Anlegung einer Messingdrahtmühle an der Aue in Wohldorf auf ihre eigenen Kosten gegen 120 ℔ Jahrespacht, wobei ihnen zur ersten Anlage während 200 Tage Handdienste und für 100 Tage Spanndienste mit Pferd und Wagen zugesichert wurden. Nach 20 Jahren sollte die Mühle nebst Stauwerk ohne Grund und Boden geschätzt und den Unternehmern bezahlt werden, wofern man sich wegen neuer Hauer nicht vergleichen könne.

Der Betrieb scheint sich nicht gelohnt zu haben; denn bereits 1640 waren Schütten- und Mühlwerk sehr baufällig; die Kammer übernahm alles nebst der Brücke, aber ohne den Mühlenstein, für 1500 ℔ Lübsch und hob den Vertrag auf. Danach wurde wohl eine Walkmühle aus dem Werk; denn 1665[2] findet sich in dem Vertrage über Verpachtung des Wohldorfer Vorwerks der Satz, daß, falls der Pächter die wüste Walkmühle oberhalb wieder in Betrieb setzen sollte, er jährlich noch 50 ℔ zu zahlen hätte. Dazu ist es aber nicht gekommen; denn 1687[3] verheuerte die Kämmerei diese wüste Walkmühlenstelle an den Münzmeister Lüders zur Anlage einer Kupfermühle für 30 Taler jährlich; eine Kornmühle zu bauen war ihm untersagt. Im Stauen und Laufenlassen des Wassers hatte er sich so zu begnügen, daß der Besitzer der Kornmühle sich nicht beschweren könne. Die Bäume auf dem Platze der neu zu errichtenden Mühle überließ man ihm für 600 ℔. — Mittels des Kupferhammers, von dessen Anlage der noch heute bestehende Name „Kupferhof" herrührt, wurden dicke Stücke und Barren-Kupfer zu Schiffsböden und Platten gehämmert, d. h. ausgebreitet.

Im Jahre 1715[4] machte der Pächter Trummer der Kammer die Anzeige: die Mühlenstätte sei in so verwahrlostem Zustande, „daß nicht allein die Gebäude, sondern auch das Schmiede-, Schmelz-, Mühlen- und Wasserwerk dergestalt verfallen wäre, daß solches ohne Aufwendung vieler Tausende nicht wiederum in bewohn- und brauchlichen Stand gebracht werden könnte; das wäre aber seine Gelegenheit nicht", er wolle deshalb diese Mühlenstätte cum pertinentiis an die Gebrüder Müller abtreten, damit das Werk nicht wieder zur wüsten Kupfermühlenstätte werde, gleich wie es bei Antritt des seligen Lüders eine wüste Walkmühlenstätte gewesen sei.

Die Kämmerei war mit dieser Übertragung einverstanden. Bei der Pachterneuerung[5] im Jahre 1730 ward festgesetzt, daß die Pächter den freien Verkehr über den Kupferhof, wegen dessen einige

Mißhelligkeiten entstanden waren, fernerhin zu dulden hatten, solange die Sonne über dem Horizont stand; nach Niedergang und bis zum Aufgang der Sonne konnte der Heurer den Kupferhof verschließen.

Um ferneren Streitigkeiten vorzubeugen, wurde wegen der Stauung der Aue oberhalb des Kupferhofes und unterwärts vor der Kornmühle vom Wohlweisen Waldherrn ein Wasserpaß festgesetzt und von E. E. Hochw. Rat die achtfüßige Stauordnung durch Dekret konfirmiert. Im Falle der Mieter diesen Stau nicht einhielt, mußte er für jeden Schaden, der dem Pächter der Kornmühle daraus erwuchs, jährlich 10 Reichstaler zahlen.

Die Höhe der Stauung wurde vom Grundbalken gemessen und in einen Ständer des Schütten-Grundwerks deutlich eingekerbt.

1739[6] war die nach dem Kupferhof führende „Rote Brücke" über die Aue ganz verfallen. Seitens der stets auf Sparsamkeit bedachten Kämmerei wurden drei Eichen zur Ausbesserung zugestanden mit der Bemerkung, daß einstämmiges, d. h. dünnes abgängiges Holz gut genug dazu wäre, wenn es nur noch gesund sei. Auf diese Weise werde auch der Sägerlohn gespart, weil das einstämmige Holz von den Untertanen behauen werden könne; die Bäume sollten nämlich zum Belag der Brückenbahn und zum Geländer dienen. Nachdem noch 1740 Holz für die Brücke angewiesen war, erfolgte 1796 eine völlige Erneuerung des Bauwerks durch den Bauhof[7].

1748[8] scheinen wegen der Wasserstauung wieder Streitigkeiten vorgekommen zu sein; die Kammer entschied, Usance bleiben müsse wie bisher, „daß der Kupfermüller nicht über 7 Fuß hoch stauen brauche und wenn er mehr Wasser habe, es auf Verlangen des Kornmüllers laufen zu lassen schuldig sei, inmaßen sonsten, wenn der Kupfermüller lediglich von dem Kornmüller dependiren sollte, die



Abb. 219. Das Akzisehaus und die Eppendorfer Mühle am nördlichen Ende der Eppendorfer Landstraße, 1901

Privatbesitz
Phot. G. Koppmann & Co., Juli 1901



Abb. 220. Die alte Eppendorfer Mühle von der Kolkſeite geſehen; rechts hinter den Bäumen der ehemalige Akziſeposten an der Eppendorfer Landſtraße

Privatbeſitz
Phot. G. Koppmann & Co.
Juni 1901

Kupfermühle nichts wert und folglich die Kammer ihrer 200 ℔ Pacht mit der Zeit verluſtig werden würde". Fernerhin blieb dann der höchſte Stauſpiegel des Kupferteiches unverändert auf 8 Fuß über Null am dortigen Flutmeſſer (= 2,29 m); da dieſer Nullpunkt auf + 21,66 m H. N. liegt, hat der Stau eine Höhe von + 23,95 H. N. (ſ. S. 321).

Im Laufe der Jahre wechſelten die Pächter des Kupferhofes noch mehrfach. In den Dreißigern des 19. Jahrhunderts ging der Kupferhammer ein, und die Waſſerkraft wurde eine Zeitlang zum Aufkratzen von Wollumpen benutzt, die als Shoddy nach England kamen.

Dann entſtand daſelbſt eine Baumwollweberei, deren Stühle man, weil das Waſſer mitunter unzureichend wurde, ſeit 1847 aushilfsweiſe auch mittels einer kleinen Dampfmaſchine betrieb.

1872, als die Anlage in andere Hände überging, beſtand die Weberei aus 80 Stühlen und beſchäftigte etwa 120 Leute. Dem Pächter wurde 1876[9] auf ſeinen Antrag das geſamte Anweſen ſeitens des Hamburger Staats für 30000 Reichsmark verkauft.

Im Jahre 1899 ging die mechaniſche Weberei ein; das Grundſtück gelangte in andere Hände. Der neue Beſitzer brach das Webereigebäude nebſt der Dampfkeſſelanlage und dem Schornſtein ab, ließ jedoch die Stauanlage beſtehen, ſo daß der ſchön gelegene reizvolle Kupferteich erhalten geblieben iſt (ſ. Abb. 182 S. 275). Die Turbinenanlage diente ſpäterhin zur Erzeugung elektriſchen Lichts für den Kupferhof.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Km. Kntr. Bch. B, S. 185. — [2] Km. Kntr. Bch. C, S. 245. — [3] Km. Kntr. Bch. D, S. 283 u. 298. — [4] Km. Kntr. Bch. F, S. 263 u. 300. — [5] Km. Kntr. Bch. G, S. 300. — [6] Wld. prtk. d. Km., Nr. 1, 1711—1748, S. 64 u. 92. — [7] desgl. Nr. 3, 1789—1802, S. 90. — [8] Km. Prtk. 1747—1748, S. 369 u. Km. Kntr. Bch. J, S. 487. — [9] Km. Kntr. Bch. WWW, S. 891.

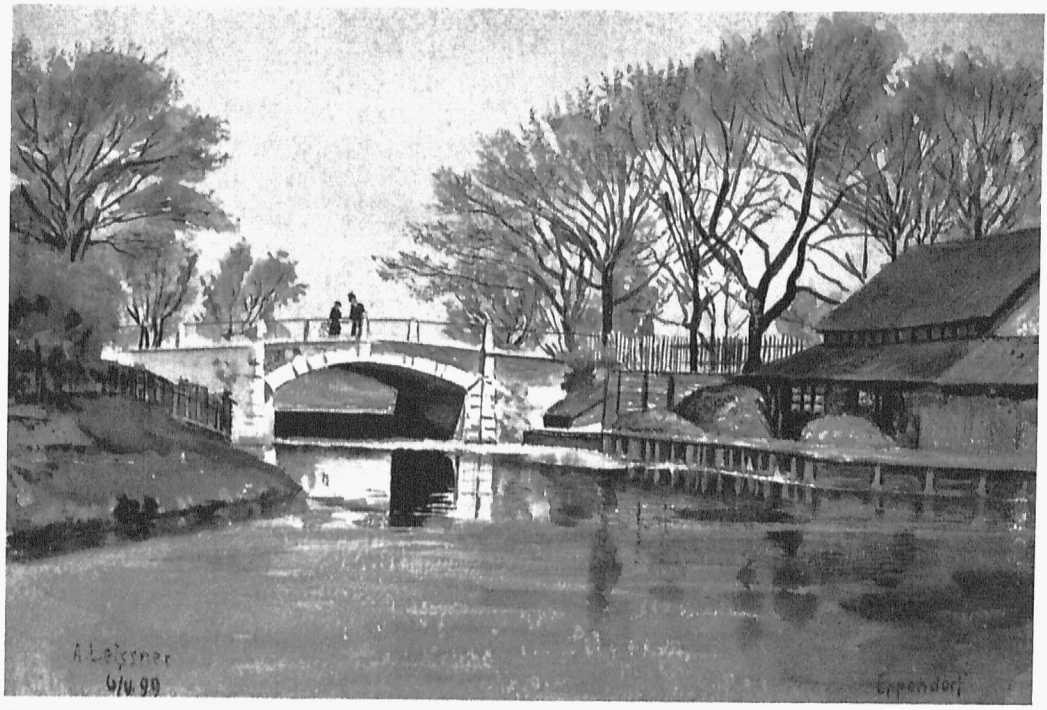


Abb. 221. Die Borſteler Brücke
zwiſchen Eppendorfer Landſtraße und Alſterkrugchauſſee im Jahre 1899

Denkmalarchiv
Nach Aquarell von A. Leißner, 1899

58. Die Waſſermühle in Groß Hansdorf

Bereits 1529 und auch noch ſpäterhin wird von einer Mühle an der Aue in Groß Hansdorf berichtet, deren Teich[1] zum Fiſchfange benutzt wurde, von der aber ſonſt nichts bekannt iſt. Beſtimmte Nachrichten über eine andere dortige Waſſermühlenanlage ſtammen erſt aus dem Jahre 1642, als der Rat dem Jaſper Meyer, Beſitzer des Schmalenbecker Hofes, gegen Grundhauer geſtattete, auf dem Damm vor dem durch Stauung der Hoisdorfer Aue gebildeten Hansdorfer Teich eine Lohmühle[2] anzulegen. Dieſe iſt nachher mit Bewilligung E. E. Rats in eine Kornmühle umgewandelt worden und bis ins 19. Jahrhundert ſtändig in Pacht der Familie M. verblieben. 1730[3] litt der Hansdorfer Mühlenteich an Waſſermangel, weil er ſehr zugewachſen war.

Ob dem Verlangen des derzeitigen Pächters, die Hand- und Hofedienſte möchten den Teich ausbringen, gewillfahrt worden iſt, war nicht zu erſehen. Abhilfe wurde aber geſchaffen; denn die Waſſermühle blieb noch über 100 Jahre in Betrieb; 1798 war ſie ſehr verfallen, und die Kammer bewilligte dem Meyer zur Wiederherſtellung fünf Eichen und eine Buche[4]; erſt 1844 iſt die Mühle infolge Waſſermangels eingegangen. Das Mühlengebäude wurde dann abgebrochen und das Wohnhaus zu der am Mühlendamm in Groß Hansdorf noch heute beſtehenden Gaſtwirtſchaft eingerichtet.

Inzwiſchen war ſchon 1802, ebenfalls von einem Gliede der genannten Familie Meyer, in den Schmalenbecker Heidbergen eine Windmühle erbaut worden, die aber 1805 abbrannte. Sie wurde von dem neuen Eigentümer des ehemals Meyerſchen Grundbeſitzes an anderer Stelle wieder errichtet, dort 1869 nochmals vom Feuer zerſtört, dann jedoch nicht wieder aufgebaut[5].

Der Groß Hansdorfer Mühlenteich wuchs im Laufe der Jahre mehr und mehr zu, iſt jedoch 1930 ſtaatsſeitig für Badezwecke in ganzer Ausdehnung wiederhergeſtellt worden.

Anmerkungen:

[1] Dr. J. F. Voigt: Die Hbg. Landgem. Gr. Hansdorf-Schmalenbeck, Hbg. 1906, S. 9. — [2] Km. Kntr. Bd. C S. 255. — [3] Wld.prtk. d. Km., Nr. 1 (1711—1748), S. 26. — [4] ad 3, Nr. 3 (1789—1802), S. 120. — [5] ad 1, S. 67.

59. Die Rodenbeker Mühle

Hierzu die Abbildungen 183 — 185

Die Rodenbeker Mühle gehört zu den alten Mühlenanlagen im Tale der Alſter. Der den Mühlenteich bildende Rodenbek entſteht aus dem Bredenbek und Lottbek und war ſchon 1558[1] geſtaut. Nachdem die Mühle ſpäterhin lange wüſt gelegen hatte, wurde 1698[2] Marcus Neve für 102 Reichstaler Grundmiete damit belehnt.

Als 1748 der Müller in Rodenbek einen neuen Grundbau ausführen wollte, hat man nach längeren Verhandlungen des Amtmanns zu Trittau mit dem Hamburger Senat[3] die Schiffahrt in der Alſter von Martini bis Petri Stuhlfeier (11. November 1750 bis 22. Februar 1751) völlig eingeſtellt und dadurch den Waſſerſpiegel unterhalb der Mühle ſo weit geſenkt, daß der Müller ſein Bauvorhaben beſchaffen konnte.

Die reizvolle Umgebung der Mühle war ſchon in älterer Zeit bekannt; in den Dreißigern des 19. Jahrhunderts[4] wird ihre hübſche Lage gerühmt.

Das maleriſche alte Mühlengebäude (ſ. Abb. 183 S. 276 u. Abb. 184 S. 277) beſaß in den Fenſtern eines von außen zugänglichen, über dem Mühlwerk gelegenen Saales Glasſcheiben mit

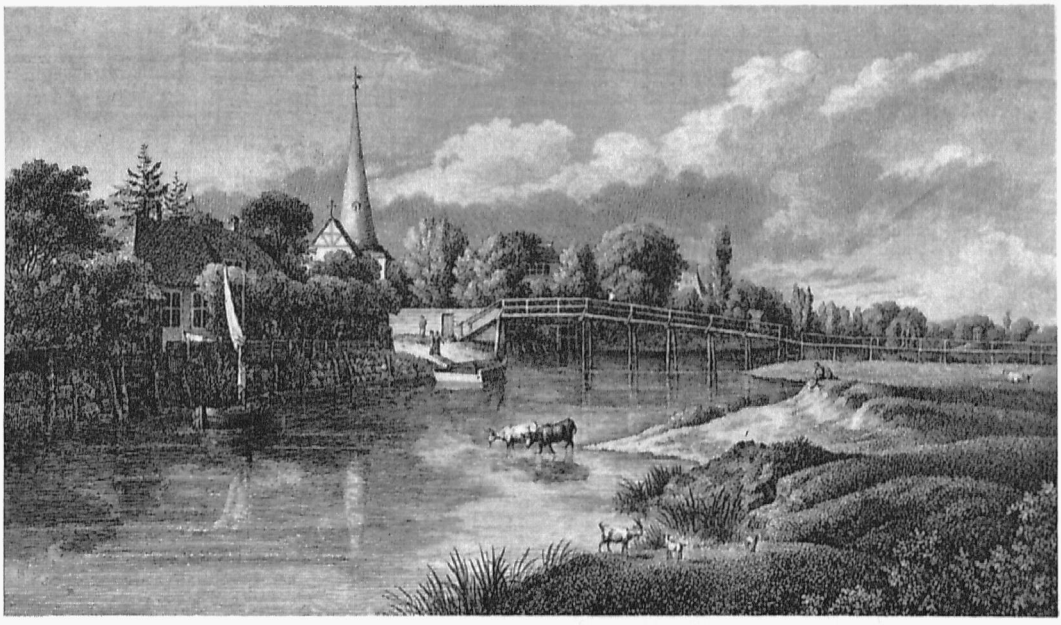


Abb. 222. Die Alſter bei der Eppendorfer Kirche mit dem Hohen Steg, um 1828

Verein f. Hamb. Geſchichte
Aus J. Chr. Plath: Anſichten der Freien u. Hanſeſtadt Hamburg, Bd. II
Gez. von Radl, geſt. von Schleich



Abb. 223. Der Hohe Steg über die Alſter zwiſchen Eppendorf und Winterhude um 1835

Privatbeſitz
Nach einer Aquarellſkizze von G. Haeſelich gezeichnet von W. Schwartze

Wappen von Hamburgern, welche die Jahreszahl 1704 zeigten und dort noch 1838 vorhanden geweſen ſind: Wappen der Senatoren J. v. Som und Franz v. Som, des Senators J. M. Koch, des Sohnes des letzteren, Ratsſekretärs Dr. J. J. Koch (Schwiegerſohn des Senators v. Som) ſowie Wappen von J. Klefeker (ſpäter Syndikus) und H. Brandenburg (Kerzengießer und Bürgerkapitän). Man hat die Anbringung dieſer (ſ. Abb. 185 S. 279) und vielleicht anderer nicht mehr bekannter Wappen in Verbindung bringen wollen[5] mit einer Benutzung des Saales zu einer Art Freimaurervereinigung, was indeſſen nicht zutrifft[6]. Die Stiftung jener Wappenſcheiben dürfte eher ein Geſchenk an den Müller für gaſtliche Aufnahme der Geber in jener anmutigen, aber fern von Wirtshäuſern belegenen Mühle geweſen ſein, die demnach alſo ſchon zu Anfang des 18. Jahrhunderts ein Zielpunkt für Ausflügler geweſen iſt.

Die abwechſelnd ſowohl als Korn- wie auch als Lohmühle benutzte Anlage war um 1840 neu gebaut worden, geriet aber dann in Verfall.

1872 kaufte der Feilenhauer Wecker die damals völlig verwahrloſte Mühle und verlegte ſeine Feilenhauerei aus Hamburg dorthin. Die Waſſermühle wurde dann nach und nach erneuert, auch eine Dampfmaſchine aufgeſtellt. 1884 verſchaffte Wecker dem damals im weiten Bogen zur Alſter fließenden Mühlgraben mittels Durchſtechung einer Landzunge einen etwas oberhalb des alten liegenden unmittelbaren Abfluß in die Alſter und richtete das Geweſe zur Gaſtſtätte ein, die ihrer romantiſchen Lage und beſonders des hübſchen Mühlenteiches wegen ſich mit den Jahren immer lebhafteren Zuſpruchs erfreute.

Unterhalb der Mündung des Rodenbeks führt ſeit alters eine Brücke über die Alſter nach Trillup, die 1768[7] auf Koſten der Hamburger Kämmerei erneuert wurde. 1827 lag dieſe Brücke ſo tief, daß die Schiffe nur bei Niedrigwaſſer darunter hindurchfahren konnten, was zu fortwährenden Klagen Anlaß gab, zumal der Stau von Mellenburg bis in den Kolk der Rodenbeker Mühle reichte.



Abb. 224. Die Binnen-Alster vom Garten Sansſouci geſehen, um 1810 Lombardsbrücke

Das Bild gehört zu den Suhrſchen Panoramen und wäre in der Rundung zu betrachten,

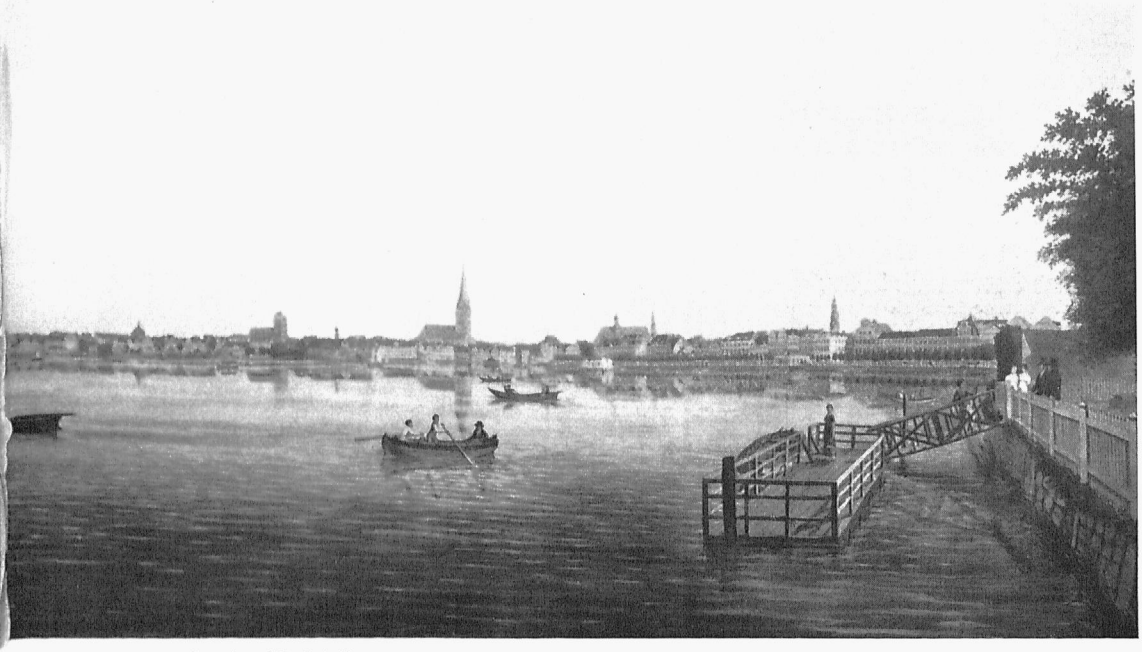
Bei der 1828 vollendeten Erneuerung der Brücke, welche aber nicht auf Koſten Hamburgs erfolgte, hat man ſie höher gelegt und 1866, desgleichen 1898, in Holz neu gebaut. Nach weiteren 30 Jahren trat an die Stelle des Holzwerks ein höherer und breiterer Eiſenbetonbau, der im November 1928 dem Verkehr übergeben ward.

Als man im April 1923 auf einem der Rodenbeker Mühle nördlich benachbarten Grundſtücke die Wurzelſtöcke des dort 1921 gefällten, nach Befund der Jahresringe etwa 200 Jahre alten Buchenbeſtandes durch Sprengung beſeitigte, kam nahe dem Abhange nach der Alſter eine große Menge altertümlicher Ziegelreſte zum Vorſchein. Die Steine hatten meiſtens das im Mittelalter übliche große Format[8]. Man fand außerdem auch grün- oder rotglaſierte, 2½ cm ſtarke Platten, ſogenannte Aſtern, 12½ cm im Quadrat, ferner allerhand Formſteine, glaſierte plumpe Henkel, Topfdeckel in bäuerlicher Ritztechnik, braunglaſierte Eckziegel mit dem Tauornament, wie ſie bis ins 16. Jahrhundert in Hamburg zum Einfaſſen von Fenſter- und Türöffnungen der Backſteinfaſſaden beliebt waren. In Menge fanden ſich ferner Bruchſtücke von Dachſteinen in Art der ſogenannten Mönchs- und Nonnenziegel.

Die Nachgrabung ergab, daß es ſich hier um Überbleibſel einer Ziegelei handelte, von der man die in Kalk aufgeführten Grundmauern des Brennofens mit Ziegeln des letzten Brandes freilegte; ſonſtige Gebäudereſte haben ſich an jener Stelle nicht gefunden. Die Ziegelei dürfte dem Befunde nach etwa von der Mitte des 15. Jahrhunderts bis zum Dreißigjährigen Kriege in Betrieb geweſen und dann zerſtört worden ſein.

Ihre Erzeugniſſe ſind wahrſcheinlich größtenteils auf der Alſter, zu der ein noch ſchwach erkennbarer Damm als Karrenweg hinabführte, nach Hamburg befördert worden.

Von der fraglichen Fläche iſt nur bekannt, daß der Grund und Boden von 1345—1564 dem Hamburger Domkapitel gehörte, dann aber an den Herzog von Holſtein-Gottorp gelangte. Über-



Turmſtumpf St. Jakobi — Muſeum f. Hamb. Geſchichte. Nach dem Rundgemälde von C. Suhr, 1810

ſo daß die linke und die rechte Seite, wie es ſein ſoll, ſcheinbar zuſammenſtoßen

lieferungen von dieſer alten Ziegelei haben ſich in der Bevölkerung nicht erhalten. — Nach Beſeitigung der Stubben und Reinigung des Bodens wurde an jener Stelle ein Gartenhaus errichtet.

Anmerkungen:

[1] Vgl. M. V. Hbg. G., XI, S. 174: „Hamburgenſien in älteren Amtsbüchern des vormaligen holſteiniſchen Amts Trittau" von Dr. J. F. Voigt. — [2] Nach der Mitteilung des Verfaſſers des Aufſatzes ad 1 muß die dort genannte Jahreszahl 1690 richtig 1698 heißen. — [3] Vgl. Sn.prtk., 1748: S. 537, 550 u. 555; 1749: S. 642, 744, 767; 1750: S. 9 u. 17. [4] Der holſteiniſche Touriſt, von Peregrinus Pedeſtris (Th. Marſton), Hbg. 1836, S. 55. — [5] Privilegierte wöchentl. gem. Nachr. von und für Hbg. v. 25. Mai 1838: „Eine Antiquität" von Paſtor Dr. Doſe. — [6] W. Graupenſtein „Geſchichte der St. Johannisloge zum Pelikan in Hamburg", Hbg. 1871, S. 116—121. — [7] Wld.prtk. d. Wldhſch. (1758—1769), S. 341. — [8] Die dortigen Ziegel maßen 17,5 × 9 × 5 cm und 25 — 26 × 12 — 12,5 × 6 — 8 cm, während die bei Stegen gefundenen 27—29 × 13,5—14,5 × 8—9 cm maßen, alſo noch größer waren (vgl. S. 299).

60. Die Bergſtedter Kirche

Hierzu die Abbildungen 187 und 188

Die Kirche in Bergſtedt iſt die Pfarrkirche für das hamburgiſche Walddorf Wohldorf-Ohlſtedt. Mit ihrem ſpitzen, 37 m hohen Turm bildet ſie faſt überall die Wegemarke für Wanderer durch das mittlere Alſtertal und ſeine Umgebung. Die Kirche ſelbſt feſſelt den Beſucher dadurch, daß aus der Fenſterbrüſtung an ihrer Nordſeite eine etwa 15 cm dicke Birke emporwächſt. Der Baum, deſſen Wurzeln durch die Mauer zur Erde hinabreichen, ſoll bereits über 100 Jahre alt ſein (ſ. Abb. 187 S. 282). Auch an der anderen Seite ſtand auf der Fenſterbrüſtung eine Birke, die aber etwa um die Jahrhundertwende vom Sturme abgebrochen wurde; ihre noch vorhandenen, von außen an der Mauer herabgehenden Wurzeln haben von neuem getrieben und eine junge Birke entſtehen laſſen.

Die Kirche[1] iſt alt und wird bereits 1248 erwähnt; ſie war der Maria und dem St. Willehad geweiht, wurde 1256 neu gebaut und gehört zur frühgotiſchen Gruppe der Granithauſteinbauten; das Portal iſt ſpitzbogig.

Im Dreißigjährigen Kriege[2] mußte die Gemeinde unter den katholiſchen Soldaten ſchwer leiden; die Kirche wurde ausgeraubt und war trotz wiederholter Ausbeſſerung 1656 dachlos. Ein bereits 1650 fertiger Dachreiter wehte wiederholt herab und erhielt erſt 1745—1750 die jetzige Turmgeſtalt[3], als man die Kirche nach Weſten verlängerte. Zu letzterem Bau mußten die nach Bergſtedt eingepfarrten hamburgiſchen Untertanen der Walddörfer Wohldorf-Ohlſtedt zufolge Senatsbeſchluß von 1745 Hand- und Spanndienſte leiſten; außerdem wurde von jedem Kommunikanten „Ein Taler“ als Beitrag zu dem Bau eingefordert.

1749[4] erfolgte für die Umbildung des Dachreiters zum Turm eine zweite Umlage, die von 3 ℔ bis auf 8 ß abgeſtuft war. Den höchſten Satz zahlten die Ganz- und Halbhufner nebſt ihren Frauen; die großen Kätner waren mit 2 ℔, die Inhaber eigener Katen zu 1 ℔ 8 ß, Inſten, ihre Frauen, die Altenteiler, Knechte und Mägde, alle zu je 1 ℔ eingeſchätzt, ebenſo jedes Kind im Hauſe, das zum Heiligen Abendmahl ging; nur Kindermägde und Dienſtjungen kamen mit 8 ß davon.

Im Zuſammenhange mit der Kirchenerweiterung wurde 1748 das jetzt noch vorhandene hamburgiſche Geſtühl[5] angefertigt als Erſatz für ein älteres, kleineres, das nach einem Bericht des derzeitigen Waldherrn bereits 1734 faſt unbenutzbar war.

Als Anfang 1747[6] „ein convenabler Platz“ zum Geſtühl wie auch zum Begräbnis vorgeſchlagen und auch ein Riß eingeſandt war, wonach das Geſtühl verfertigt werden ſollte, erfolgte die Beſichtigung[7] der Plätze durch die Kammer und den Waldherrn „im Vorbeifahren“. Der Paſtor Mumßen zeigte den „Locum“, wenn man durch die Turmtür in die Kirche tritt, gleich rechter Hand. Das Geſtühl wurde gleichzeitig mit dem Tiſchler aus Duvenſtedt einſchließlich Maler- und Schmiedearbeiten für 275 ℔ „accordiret“ und zugleich die Anſchaffung von zwei Lehn- und ſechs Comdorſtühlen beſchloſſen; dann „proſequirten“ die Herren ihren Weg nach Wohldorf, wo ſie ſpeiſten und ſich darauf zur Ruhe begaben. Der Pächter des Wohldorfer Hofes aber mußte mit dem Tiſchler über den Geſtühlbau einen förmlichen Vertrag errichten. Die Arbeiten waren im Juni 1748[8] fertig (ſ. Abb. 188 S. 283) und ſtellten ſich mit den erwähnten Stühlen auf 428 ℔.

Die Lehnſtühle waren für die beiden Waldherren beſtimmt, die das Herrenhaus in Wohldorf zur Sommerwohnung für ſich und ihre Familie zu benutzen pflegten. Außerdem wurde das Geſtühl von dem Pächter des Wohldorfer Hofes und deſſen Familie mitbenutzt, der ſich, wie es in ſeinem Vertrage hieß, „des Kirchenſtuhls und Begräbniſſes daſelbſt zu erfreuen“ hatte; wenn aber die Herrſchaft ſich des Geſtühls bedienen wollte, mußte er ſolches einräumen. Als der Hof 1777 in Erbpacht kam, wurde in dem darüber geſchloſſenen Vertrage dem Erbpächter die Mitbenutzung des Kirchenſtuhls mit der gleichen Maßgabe zugeſtanden; ebenſo iſt es bei dem Verkauf des Gutes Wohldorf 1807 feſtgeſetzt worden, wofür dem Käufer die Unterhaltungskoſten für immer auferlegt worden ſind. Dabei iſt es geblieben; noch gegenwärtig ſteht das Geſtühl den im Wohldorfer Herrenhauſe Aufenthalt nehmenden Mitgliedern des Senats uſw. zur Verfügung. Die kirchlichen Beziehungen Bergſtedts zu Hamburg erſtreckten ſich auch auf einige Schleuſenmeiſter, die dem Paſtor abgabepflichtig waren. Der Mellenburger hatte jährlich 12 ℔ oder, wenn der Paſtor damit zufrieden war, einige Gerichte Fiſche zu liefern; der Wohldorfer gab 1 Himpten Roggen und eine Knocke Flachs.

Im Jahre 1900 iſt die Kirche dank eines Vermächtniſſes des nach Amerika ausgewanderten Gemeindemitgliedes Iden unter Leitung des Architekten Faulwaſſer gründlich wieder hergeſtellt worden.

Auf dem die Kirche umgebenden alten Friedhofe zu Bergſtedt ruht u. a. ein Freiheitskämpfer, der Rittmeiſter Ph. H. v. Bühler[9] der Hanſeatiſchen Kavallerie von 1813/1814 und Chef der

Freiwilligen Jäger von 1815, geb. 1779; er ſtarb in Duvenſtedt 1854, wo er eine Bauernſtelle beſaß. Auf der Raſenfläche beim Turmeingange nahe der aus der Kirchenwand wachſenden Birke ſteht unter einer ſchönen Trauereſche der Grabſtein des hamburgiſchen reformierten Paſtors Führer, der in Poppenbüttel wohnte und ſtarb. Außerdem ſind auf dieſem Totenacker begraben der hamburgiſche Senator Kirchhoff († 1800) und der Kaufmann Olde († 1789), die beide ebenfalls in Poppenbüttel anſäſſig geweſen waren. Ihre Grabſtätten ſind aber nicht mehr erhalten, angeblich während des letzten Krieges weggeräumt.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Haupt: Die Bau- u. Kunſtdenkmäler d. Provinz Schleswig-Holſtein, 1888; ferner: Jhrb. Av. 1908, S. 9: Was die Bergſtedter Kirchenbücher aus dem 17. Jahrhundert berichten, von Gerhard Peters, Bergſtedt. — [2] Jhrb. Av. 1913, S. 16: Alter Mörtel an Kirche und Paſtorat in Bergſtedt, von Joh. Peters. — [3] ad 1, Bd. VI: Geſchichte und Art der Baukunſt in Nordelbingen, in den Herzogtümern Holſtein und Lauenburg uſw., 1925, S. 105, 199, 467. — [4] Wld.prtk. II d. Wldhſch., 1743 – 1758, S. 230. — [5] Jahrbuch der Geſellſch. Hamb. Kunſtfreunde, 1900, S. 85: Das hamburgiſche Geſtühl in der Kirche zu Bergſtedt, von Dr. A. Hagedorn, m. Abb. von Marie Zacharias, S. 19, auch abgedruckt im „Hamburger", Nr. 18 v. Sept. 1912. — [6] Wld.prtk. d. Km., Nr. 1 (1711 – 1748), S. 174 f., 1746, ſowie S. 178 f., 1747; ferner ad 4, S. 78. — [7] Ebendaſ. S. 104 und Km. Prtk. 1711 f., S. 174/178. — [8] ad 4, S. 146. — [9] Jhrb. Av. 1913, S. 14: Philipp Heinrich v. Bühler, von L. Frahm.

61. Die Farmſener Kupfermühle

Auch in Farmſen gab es einſt einen mittels Waſſerrades in Bewegung geſetzten Kupferhammer, woran noch der dortige Kupferteich und die ſüdlich auf dem Staudamm um ihn herum geführte Straße Kupferdamm erinnern. Das Waſſer zur Speiſung dieſes Teiches lieferten der Bernebeck und der Farmſenerbeck.

Aus der Kupfermühle, deren Entſtehungszeit nicht bekannt iſt, bezog die Stadt Hamburg bereits 1480 Einnahmen[1]. 1622[2] kaufte die „Banco" die Mühle zum Preiſe von 8000 ℔ für die Kämmerei,

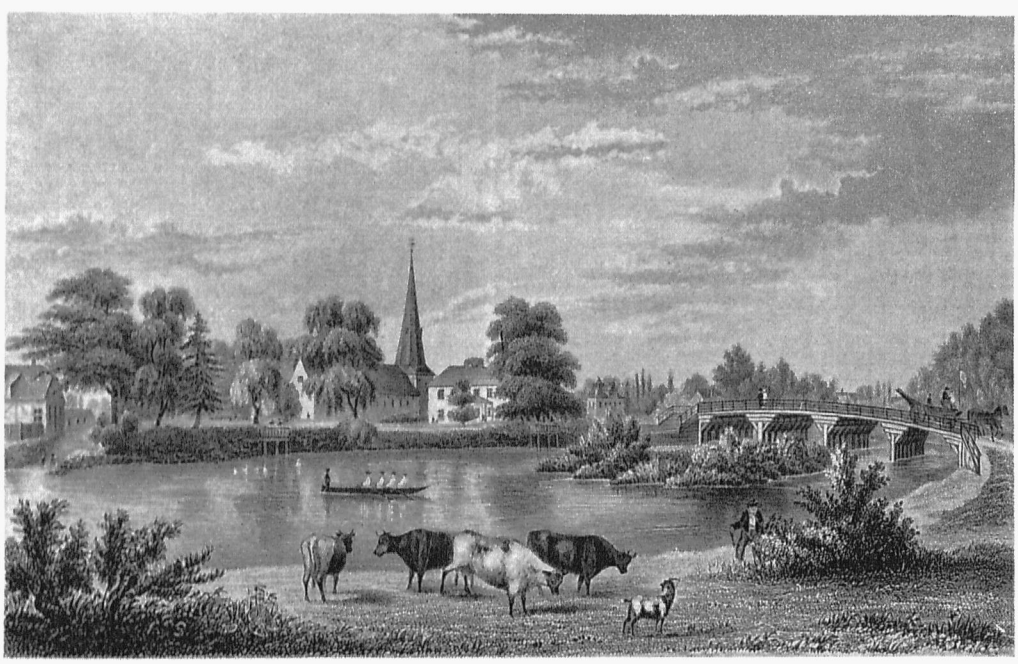


Abb. 225. Die 1840 erbaute Fahrbrücke über die Alſter zwiſchen Winterhude und Eppendorf; in der Mitte des Bildes die Eppendorfer Kirche

Verein f. Hamb. Geſchichte
Aus Dr. Buek: Hamburg und ſeine Umgebung, Bd. II, 1844



Abb. 226. Die 1873 erbaute Eppendorf-Winterhuder Brücke von Süden gesehen, rechts am Ufer der Winterhuder Dampfschiffsteg — Denkmalarchiv Phot. G. Koppmann & Co., Oktober 1881

welche sie dann gründlich instand setzen ließ und an den hamburgischen Münzmeister Feußel verheuerte. Bei der Neuverpachtung der Mühle im Jahre 1679[3] kam zur Sprache, daß das Wasser des Volksdorfer Teiches früher seinen Lauf nach dieser Mühle gehabt habe und, „wenn" es gelingen sollte, es wieder herbeizubringen, dann etwas mehr Heuer zu zahlen sei. Es blieb aber wegen dieses der Mühle entgangenen Wassers auch in den ferneren Verpachtungen[4] bei dem „wenn", bis am Ende des 17. Jahrhunderts nicht mehr die Rede davon war[5].

Da laut den Verträgen die Kämmerei die Welle, den Amboß nebst Block, das Haus nebst Scheune, das Grundwerk und die Mühlräder zu unterhalten hatte[6], so kam die Instandhaltung dieser Hauptbestandteile der Mühle dem Staat allmählich sehr teuer, weshalb sie 1750[7] in Erbpacht gegeben wurde. Damals waren dort außer dem Kupferhammer auch eine Schmelze sowie eine Schmiede in Betrieb. — Der Erbpächter konnte aber nicht bestehen, und die Namen der Inhaber der Mühle wechseln von da ab häufig[8]. Im Jahre 1810 wurde dort ein Korngang angelegt, der jedoch keine Gerechtsame mit sich führte und 1842 wieder einging, als der Erbpächter eine Windmühle erbaute, die 1885 abgebrannt ist.

Mit den beiden Wasserrädern ward dann bis zum Jahre 1873 eine Säge- und Walkmühle, letztere zum Walken amerikanischer Bisamrattenfelle, betrieben. Nach abermaligem Eigentumswechsel wurde das Mühlengebäude niedergelegt, an seiner Stelle ein Wohnhaus[9] errichtet und 1880 der Erbpachtvertrag aufgehoben, wodurch die Farmsener Mühlenstelle freies Eigentum geworden ist.

Die Wasserkraft wird seit 1891 mittels Turbinen zur Erzeugung elektrischen Lichts verwertet, anfänglich auch für Farmsener Einwohner, späterhin aber ausschließlich für den eigenen Bedarf des Besitzers.

Die Stauhöhe des Mühlenteiches ist festgesetzt vom Oktober bis April auf +19,80 m H. N., vom April bis Oktober auf +19,40 m bis +19,10 m H. N.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Gd. Tp., S. 91. — [2] M. V. Hbg. G., IV, S. 38. — [3] Km. Kntr. Bch. D, S. 56. — [4] Ebendas. S. 180 u. 294. — [5] Km. Kntr. Bch. er, E, S. 129; F, S. 29 u. 308; G, S. 177. — [6] Desgl. J, S. 136. — [7] Km. Prtk. 1749, S. 19, 64, 73, 87—93, 117, 272, 276; Km. Kntr. Bch. J, S. 653. — [8] Desgl. M, S. 684; R, S. 403; S, S. 125, 159; DD, S. 460; EE, S. 117. — [9] Nach mündlicher Mitteilung von J. R. Bull, Farmsen, im September 1918.

62. Poppenbüttel und die dortigen Kupfermühlen

Hierzu die Abbildungen 189—193

Der Ort liegt am westlichen Ufer der hier besonders anmutigen Alster und besitzt auf verhältnismäßig engem Raum einen großen Reichtum reizvoller Landschaftsbilder, weshalb er schon früh von Malern aufgesucht wurde. Die hamburgische Kunsthalle besitzt u. a. Bilder Poppenbüttels und seiner Umgebung von den Malern G. E. Harzen und Antoni Waterloo.

Das Dorf gelangte im 14. Jahrhundert in den Besitz des Hamburger Domkapitels, dem aber seitens der Landesherren nur eine gutsherrliche Gerichtsbarkeit zugestanden wurde.

Auch in dem Vertrage von 1593[1] zwischen dem Grafen Adolf von Schauenburg und Pinneberg mit der Stadt Hamburg, betreffend u. a. den Schlagbaum in Poppenbüttel (s. S. 205), ist ausdrücklich von der „gräflichen" Hoheit die Rede.

Über den Umfang der Guts- und Gerichtsherrschaft des Domkapitels[2] in Poppenbüttel wie auch in dem 1302 erworbenen Spitzerdorf bei Wedel hat es mit den landesherrlichen Beamten langdauernde Streitigkeiten gegeben. Diese verschärften sich noch, als nach Aussterben der Schauenburger Grafen (1640) das Haus Holstein in den Besitz der Pinneberger Herrschaft gelangte, deren südlichen Teil die königliche Linie behielt. 1732 kam es zu einem Vertrage zwischen König Christian VI. und dem Domkapitel, wobei dessen Gerichtshoheit über beide Dörfer, wenn auch nicht in vollem Umfange,

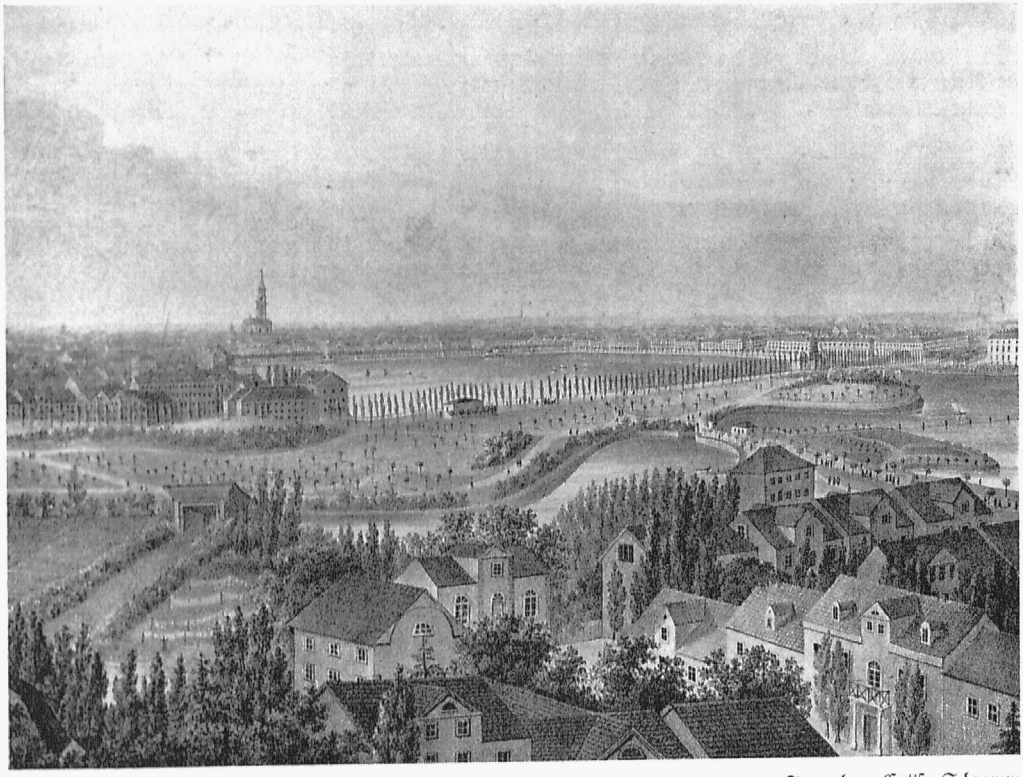


Abb. 227. Blick vom St. Georger Kirchturm auf Hamburg, die Binnen- und einen Teil der Außen-Alster
Sammlung Gottfr. Schramm
Lithogr. gez. von Freyse, Druck von Chs. Fuchs
Im Mittelgrund die vom Glockengießerwall über den Lombardswall führende Pappelallee mit der Vincentwache; davor der Stadtgraben, rechts mit der Ferdinandspforte, anschließend die Außen-Alster und der sie sperrende Alsterbaum, etwa 1840

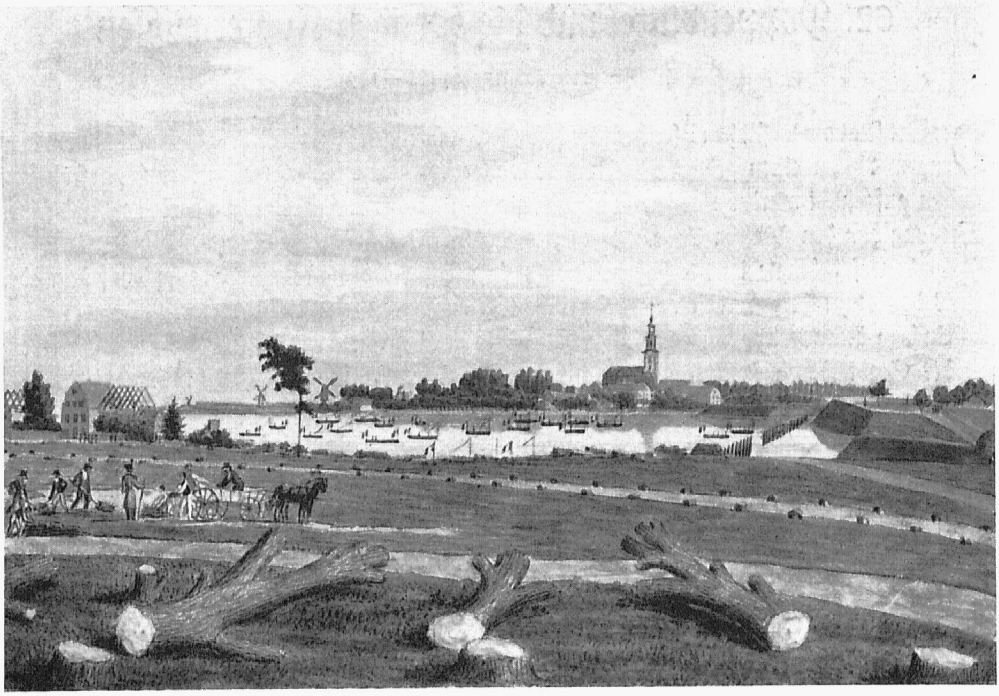


Abb. 228. Die Gegend außerhalb des Dammtores während der Demolierung 1813; im Vordergrund gefällte Alleebäume; auf der Außen-Alster die franzöſiſche Alſterflotte, dahinter St. Georg

Staatsarchiv
Nach Aquarell
von P. Suhr

anerkannt wurde. — Alle dieſe Streitigkeiten, in die auch Hamburg als Eigentümer des Schleuſenmeiſterhauſes in Poppenbüttel verwickelt war, fanden ihr Ende durch den Vergleich von 1803. In dieſem trat König Chriſtian VII. von Dänemark ſeine Anrechte (als Nachfolger und Erbe der Schauenburger Grafen) auf das Hamburger Domkapitel an die Stadt ab und erhielt dafür das in ſeinen Landen belegene Privateigentum des Kapitels der Dörfer Poppenbüttel und Spitzerdorf mit allen Befugniſſen, die es daran gehabt hatte. Die Stadt Hamburg entſagte allen Anſprüchen daran. An Dänemark kam außerdem das dem hamburgiſchen Kloſter St. Johannis gehörige Dorf Bilſen nördlich von Quickborn und der hamburgiſche Anteil des Dorfes Hoisbüttel, wofür Hamburg Alſterdorf erhielt.

Nach Aufhebung der Grundherrſchaft des Domkapitels über Poppenbüttel legte die Kgl. Regierung die bisherigen Feldſtücke der Eingeſeſſenen zuſammen unter Aufteilung der gemeinſamen Dorfländereien.

Das Domkapitel beſaß ehemals in Poppenbüttel an der Oſtſeite des Marktplatzes auf der nachmals Hennebergſchen Beſitzung den Marienhof, ein Luſt- oder Herrenhaus, welches in früherer Zeit auch amtlichen Zwecken des Kapitels, z. B. als Gerichtshaus, in ſpäteren Jahren jedoch nur der ländlichen Erholung einiger Domherren zur Sommerzeit gedient hatte. Um 1790 ſcheint dort der Kanonikus (Domherr) Dr. F. J. L. Meyer gewohnt zu haben, deſſen Buch „Skizzen zu einem Gemälde von Hamburg“ auch Schilderungen Poppenbüttels aus jener Zeit enthält[3]. Auf ſeine Anregung hat auch der Landſchaftsmaler Schmitt das derzeitige Ausſehen des reizvollen Ortes in mehreren Zeichnungen feſtgehalten.

Nach Einziehung des geiſtlichen Beſitzes ſtand den verbliebenen Mitgliedern des Domkapitels laut dem Vertrag von 1803 u. a. das Recht zu, das Haus in Poppenbüttel bis an ihr Lebensende

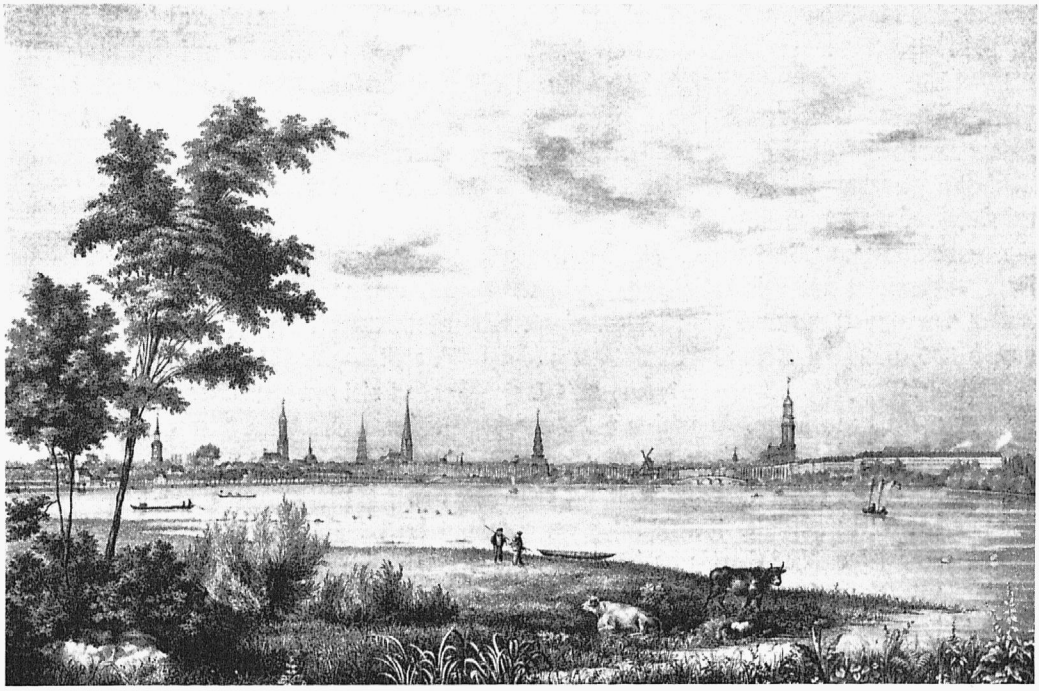


Abb. 229. Hamburg von der Außen-Alſter um 1830; geſehen aus der Gegend des ſpäteren Schwanenwiek, zeigt die Türme der Stadt, die Lombardsbrücke und ganz rechts die neuen Häuſer der Eſplanade

Staatsarchiv
Nach d. Natur gezeichnet u. lithogr. von J. C. C. Meyn

zu bewohnen. Der letzte Domherr war jener Dr. Meyer, der 1844 ſtarb. Das Grundſtück gelangte dann in den Beſitz von A. C. Henneberg, der das Domherrenhaus 1870 umbaute und als „Marienhof“ bis zu ſeinem 1896 erfolgten Tode bewohnte. Als es dann 1920 wegen Baufälligkeit abgebrochen wurde, ſchwand damit das letzte Merkmal der einſtigen Zugehörigkeit Poppenbüttels zum Hamburger Domkapitel[4].

Von einer Kupfermühle in Poppenbüttel nebſt verfallener Pulvermühle mit dazugehöriger Hausſtätte — die an das Amt Pinneberg Abgaben entrichtete — iſt bereits in dem obenerwähnten Vertrage von 1732 die Rede. Dieſe Baulichkeiten lagen nebſt einer Kupfer- und Silberſchmelze nördlich vom Dorf an einem Teich nahe der Alſter auf dem Gebiet des jetzigen Hofes Hohenbuchen (ſ. S. 68).

Im Jahre 1786 wurde die 1776 vollendete Münze in Altona[5] für 800 Reichstaler und 1/4 v. H. des ausgemünzten Geldes an den hamburgiſchen Kaufmann und Schöngeiſt Heinr. Chr. Olde[6] verpachtet und deſſen in Poppenbüttel belegenes Silber- und Kupferhüttenwerk mit drei Walzwerken, einer Silberſchmelze ſowie allen Einrichtungen und Ländereien ſeitens Altonas für 40000 Reichstaler angekauft. Man wollte durch Ausnutzung der Waſſerkraft, der billigen Feuerung und des niedrigen Tagelohnes den Betrieb dort wohlfeiler als in Altona geſtalten. Die Münze beſtand bis etwa 1808.

Die Vorbereitungsarbeiten für die Münzprägerei in Poppenbüttel und Altona erfolgten in den im Gute Borſtel an der Süderbeſte gelegenen, 1795 vom däniſchen Staat angekauften und der Poppenbütteler Münze unterſtellten, aber 1829 wieder verkauften Hohendammer Kupfer- und Meſſingwerken. Die Kupfermühle blieb auch nachher noch in Betrieb, aber zu anderen Zwecken. Unter dem Beſitzer von Hohenbuchen, Kähler, wurde hier gegen 1850 Rapſaat ausgepreßt; ſpäter kam eine Seifenfabrik hinzu, für welche man die Rohſtoffe auf der Alſter herbeiſchiffte. Etwa in den achtziger

Jahren hörte der Betrieb auf. Der Kaufmann E. Lippert, dem Hohenbuchen während der Jahre 1896 bis 1911 gehörte, benutzte die Wasserkraft der Mühle um 1900 zu einem kleinen Elektrizitätswerk; das Gebäude brannte jedoch einschließlich der ehemaligen Silberschmelze im Februar 1922 ab. Die Überreste wurden weggeräumt, so daß jetzt nur noch der Stauteich im Hohenbuchener Park an jene Anlage erinnert. — Eine andere Kupfermühle stand nordwestlich an dem höher gelegenen, aus dem Twelenbek gespeisten Kupferteich. In diesem Kupferhammer wurden nicht nur Platten für Dächer und Schiffsböden hergestellt, sondern auch große Kessel für die Zuckersiedereien in Ostindien und zur Geneverbereitung in Wulksfelde[7]. Um 1850 wurde aus dieser Kupfermühle ein Sägewerk und späterhin ebenfalls eine Ölmühle; dann lag sie wegen Alters und Verbrauchtheit still. Die Anlagen wurden von Lippert nur noch als Fischbrutanstalt verwendet. Ende 1929 mußte das alte Gebäude (s. Abb. 190 S. 286 u. Abb. 191 S. 287) wegen Baufälligkeit abgebrochen werden.

Der Ort Poppenbüttel wurde bereits im 18. Jahrhundert viel von Hamburgern besucht, die dort zur Sommerfrische wohnten. Abgesehen von dem obenerwähnten Domherrn Meyer, der sich auch in amtlicher Eigenschaft dort aufhielt, ist des Senators N. A. J. Kirchhof[8] (1725—1800), Mitstifters der Patriotischen Gesellschaft, zu gedenken, der viele Jahre in Poppenbüttel lebte und sich mit Physik und Mathematik beschäftigte. Ferner besaß der ebenfalls bereits genannte hamburgische Kaufmann Olde dort einen herrlichen Garten an den Ufern der Alster, wo der gastfreie Besitzer gern dichterische Berühmtheiten jener Zeit (Klopstock, Claudius, Baggesen u. a.) um sich versammelte. Sein einstiger Besitz ist der noch heute in alter Schönheit erhaltene, bis 1896 dem hamburgischen Senator Kähler gehörende Park „Hohenbuchen" (s. Abb. 189 S. 285 u. Abb. 192 S. 289).

Die etliche Jahrhunderte alten hohen Rotbuchen von riesigem Wuchs, nach denen die Besitzung ihren Namen hat, sind beide seit einigen Jahren verschwunden. Diejenige, deren Stamm seit 1851 eine Holztafel mit Versen trug, mußte Ende 1920 wegen Altersschwäche gefällt werden; die andere fiel dem im Dezember 1925 wütenden Sturm zum Opfer, nachdem schon der Orkan vom 10. Februar 1894 dieser doppelstämmigen Buche den einen Stamm nebst der halben Krone geraubt hatte. — Das aus dem Grün der verschiedenartigsten alten Bäume hervorragende Herrenhaus von Hohenbuchen ist im Laufe der Zeit, besonders durch den Besitzer Lippert, verändert worden. Der schöne Park, etwa bis zur Jahrhundertwende an Wochentagen für Besucher zugänglich, ist seitdem Fremden völlig verschlossen.

Das lieblich gelegene Poppenbüttel war auch nach Oldes Tode stets von Hamburgern bevorzugt. Unter anderen lebte hier der Pastor Führer, nachdem er von 1817 bis 1826 Prediger der evangelisch-reformierten Gemeinde in Hamburg gewesen war, bis zu seinem Tode im Jahre 1847. Das von ihm errichtete Gebäude in einem großen, jetzt zum Hennebergschen Hof gehörigen, bis an die Alster reichenden Garten wird noch heute als „Pastorenhaus" bezeichnet.

Als 1831 in Hamburg die Cholera ausbrach, wurde die holsteinische Grenze militärisch abgesperrt, und Führer, der aus Hamburg kam, durfte nicht hinüber, sondern war genötigt, seine Anweisungen dem jenseits der Sperre stehenden Verwalter zuzurufen.

Das „Pastorenhaus" birgt ein Andenken an den Dichter Lessing, ein schönes Ölbild der Frau Eva König, deren älteste Tochter einen Henneberg in Braunschweig geheiratet hatte. Im Hennebergschen Wohnhause steht noch ein Tisch des Dichters; die übrigen Andenken an Lessing, welche in dem Burgbau verwahrt wurden (s. S. 68), sind zerstreut[9].

Das Dorf Poppenbüttel hat auch in unsern Tagen seine Anziehungskraft nicht verloren. In den letzten Jahrzehnten, kaum gehemmt durch die Kriegszeit, hat die Ansiedlung der Großstädter in dem und nahe dem Ort erheblich zugenommen, während, abgesehen von den immer zahlreicher werdenden Kanufahrern auf dem Flusse, die 1918 in Betrieb gesetzte Alstertalbahn in ständig wachsendem Maße Freunde der Naturschönheit hinauslockt. Diese wandern von Poppenbüttel aus das liebliche Alstertal

aufwärts oder verweilen auch an den Ufern des Fluſſes, bzw. in deren Nähe, ſoweit dies noch möglich iſt, im Freien, wo man am Wochenende häufig ganze Zeltlager antrifft (ſ. Abb. 193 S. 290).

Da die Uferſtrecken dieſen Ausflüglern infolge der fortſchreitenden Beſiedelung mit Gartenhäuſern immer mehr verſperrt werden, hat ſich der hamburgiſche ſonnabend- und ſonntägliche Maſſenbeſuch neuerlich mehr dem von Wald und Heide lieblich umfaßten oberen Kupferteich zugewendet.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Klf. Hbg. Geſ. u. Vrf., X, S. 138. — [2] M. V. Hbg. G., X, S. 241 f. — [3] Meyer Sk. uſw., 1802, II, S. 83—110. — [4] Poppenbüttel als Eigentum des Hbg. Domkap., von W. Frahm. „Hbg. Nachr.", Ausg. C vom 6. Mai 1929; ferner: Zur Aufteilung des Poppenbütteler Hofes, von W. Eggert. „Hbg. Nachr.", Ausg. C vom 10. Juli 1930. — [5] Jhrb. Av., 1912, S. 24, Die Münze in Poppenbüttel, von W. Ehlers. — [6] Eine Bootfahrt auf der Alſter vor 140 Jahren, von W. Frahm. „Hbg. Nachr.", Ausg. C vom 13. Juli 1929. — [7] Jhrb. Av., 1930, Unſere ehemaligen Kupfermühlen, von L. Frahm. — [8] Jhrb. Av., 1928/1929, S. 3; ferner: „Hbg. Frbl.", Nr. 333 vom 20. Auguſt 1929, Alexander Kähler, ein getreuer Eckehard am „Ende der Welt", von L. Frahm. — [9] Nach Mitteilung von L. Frahm.

63. Wellingsbüttel und ſeine Waſſermühle

Hierzu die Abbildungen 194—199

Das Dorf Wellingsbüttel[1], nahe dem unteren Eingang des ſich hier verengenden und waldreich werdenden mittleren Alſtertals gelegen, wurde bereits im 18. Jahrhundert von hamburgiſchen Patrizierfamilien gern aufgeſucht und auch zum Sommerſitz gewählt.

Die erſte Nachricht über das Dorf ſtammt von 1296, als die holſteiniſchen Grafen Adolf V. und Johann II. dem Kloſter Harveſtehude den gekauften großen und kleinen Zehnten in 13 Ortſchaften,



Abb. 230. Sonnenuntergang auf der Außen-Alſter (Sommer 1926) Privatbeſitz. Phot. W. Fromberg, 1926

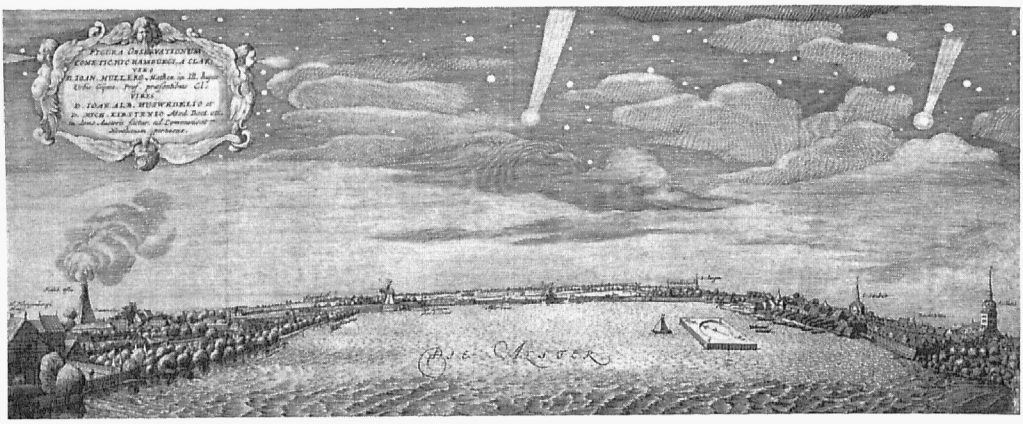


Abb. 231. Die Binnen-Alſter vom Jungfernſtieg geſehen, 1662 Staatsarchiv. J. Winterſtein ad vivum delineavit
Aus dem Theatrum Cometicum von Lubiniezki 1681 (zwei Kometen über der Alſter)

darunter auch in Wellingsbüttel beſtätigten. Im 14. Jahrhundert kam das Dorf an hamburgiſche Bürger und dann an das Domkapitel zu Hamburg, welches derzeit das benachbarte Poppenbüttel bereits beſaß. Im 16. Jahrhundert[3] wechſelten die (Lehns-) Beſitzer des Dorfes wiederholt; 1565 war der bekannte Statthalter des Holſtenlandes, Heinrich Rantzau, Beſitzer, der im Jahr vorher das Gut Wandsbek erworben hatte. Auch während des Dreißigjährigen Krieges wechſelte der Ort wiederum mehrfach ſeinen Inhaber. Das Erzſtift Bremen ſamt dem hamburgiſchen Domkapitel kam zeitweilig in Schwedens Beſitz, und das Gut Wellingsbüttel ward 1651 dem Kanzler Reinking in Anerkennung ſeiner Verdienſte „in unbeſchwerter Freyheit und allodialer adelicher Gerechtigkeit“ überlaſſen. 1673 gelangte das Gut durch Kauf an die katholiſche Familie von Kurtzrock, die im Erdgeſchoß des Herrenhauſes eine Kapelle einrichten ließ. Katholiſche Geiſtliche entfalteten von dort aus längere Zeit eine eifrige Bekehrungstätigkeit, was zu Streitigkeiten mit dem hamburgiſchen Rat und dem geiſtlichen Miniſterium führte. Da die Frage der Zugehörigkeit unter holſteiniſche Landeshoheit bei der Überlaſſung an Reinking offengeblieben war und die Gutsherren von Wellingsbüttel wie auch die Inſaſſen des Dorfes keine Steuern und Abgaben an die holſteiniſche Regierung zahlten und den holſteiniſchen Gerichtsbehörden nicht unterſtanden, ſo erachtete der Freiherr von Kurtzrock, Reichshofrat und reſidierender Miniſter beim niederſächſiſchen Kreiſe, nachdem er 1793 in die oberrheiniſche unmittelbare Reichsritterſchaft aufgenommen war, die Reichsunmittelbarkeit Wellingsbüttels als zu Recht beſtehend. Über die Tür des herrſchaftlichen Stammhauſes ließ er die Inſchrift „Kaiſerlich freies Rittergut Wellingsbüttel“ und an der Gutsgrenze Pfähle ſetzen, auf deren Tafeln unter dem Reichsadler ſtand:

Wellingsbütteler Gebiet.
Wellingsbüttel, terre appartenante au Baron de Kurtzrock
et immédiatement soumise à l'Empereur et l'Empire d'Allemagne.

Nachdem die däniſche Regierung 1803 die Entfernung der Inſchrift befohlen und dann der beſondern Sachlage wegen, allerdings fruchtlos, Verhandlungen anzuknüpfen geſucht hatte, wurde von Kurtzrock wegen verweigerter Untertanenpflicht beim Pinneberger Oberappellationsgericht verklagt. Er wandte ſich jedoch an den Reichshofrat in Wien, und dieſer verbot der holſteiniſchen Regierung, gegen den Beſitzer von Wellingsbüttel gerichtlich vorzugehen und ihn in ſeiner Steuerfreiheit zu ſtören. Zu einer endgültigen Entſcheidung kam es nicht, weil von Kurtzrock das Gut 1807 für 80000 Taler an die holſteiniſch-däniſche Regierung verkaufte. Die Familie zog nach Öſterreich und beſteht dort noch unter dem Namen „Freiherren von Wellingsbüttel“.

In Hamburg gehörte das seit 1883 als Geschäftshaus der Hamburger Nachrichten dienende Gebäude Speersort, Ecke der Domstraße, einst der Familie von Kurtzrock; es war etwa um 1730 von dem Baumeister Kuhn (Erbauer des Stadthauses) für den Thurn- und Taxisschen Postmeister von Kurtzrock († 1735[3]) errichtet worden. Das Wappen der Familie befand sich an der Speersortseite des Hauses und ist bei dessen völligem Umbau 1883 ins Museum für hamburgische Geschichte gelangt.

Die holsteinische Regierung belehnte 1810 den Herzog von Holstein-Beck mit dem Kanzleigut Wellingsbüttel (so geheißen, weil es der Regierungskanzlei des Landesherrn unterstand); nach seinem Tode fiel es an die Krone zurück, die den Haupthof nebst einigen Stellen 1818 verkaufte; der übrige Teil des Gutes und das Dorf blieben als königlicher Anteil des Kanzleigutes im Besitz der Landesherrschaft. Seitdem ist das rund 250 ha umfassende, im Tal an der Alster liegende, von der Hölzung Grevenau umschlossene Gut im Privatbesitz geblieben, hat aber bereits fünfmal den Eigentümer gewechselt. 1813/1814 hatte hier der russische General Bennigsen sein Quartier. In dem dort östlich der neuen Landstraße belegenen, mit alten Bäumen bewachsenen Hünengrab sollen auch die in jener Zeit gefallenen russischen Soldaten begraben worden sein, daher der bei den Dorfeingesessenen noch übliche Name „Russenberg" für diesen kleinen Hügel.

Aus der Kurtzrockschen Zeit stammt das 1757 erbaute Torgebäude, desgleichen der Saal im Erdgeschoß des sonst neuzeitlich veränderten Herrenhauses, welches, im Tal nahe der Alster belegen, weiß aus den mächtigen Parkbäumen hervortritt (s. Abb. 194 S. 291).

Dieses Herrenhaus wurde 1889/1890 im Auftrage der damaligen Besitzerin, Frau W. Behrens, geb. Redlich, durch den Architekten Martin Haller umgebaut und vergrößert. Vordem hatte nur der mittlere Teil ein Obergeschoß; das aus schwarz glasierten Pfannen bestehende gebrochene Dach war teilweise ausgebaut. Die Schauseiten des Hauses zeigten schlichten Putz; die beiden Hauseingänge

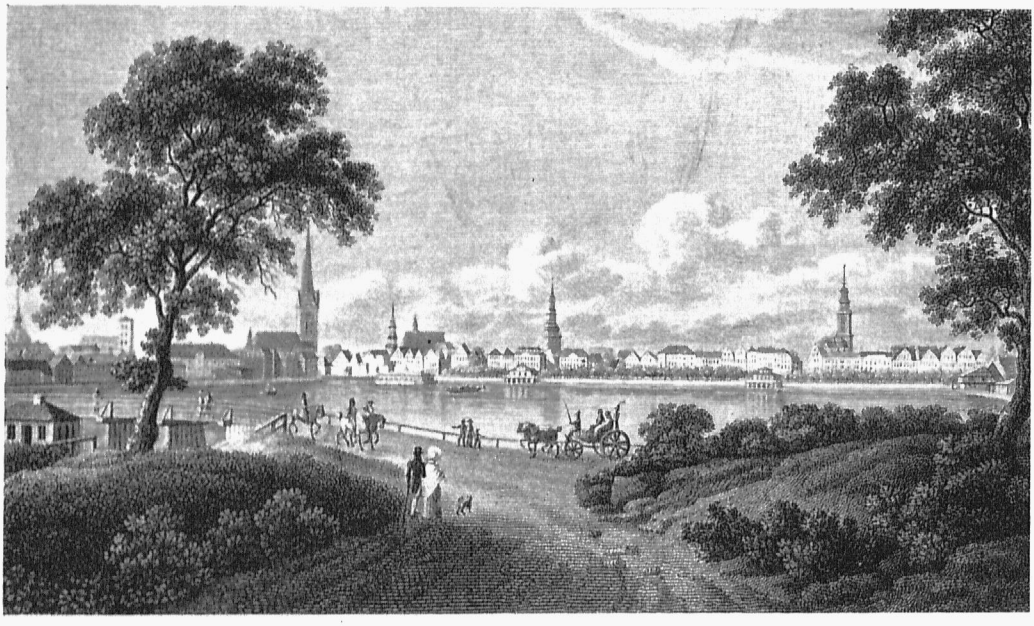


Abb. 232. Blick vom Lombardswall auf die Binnen-Alster und den Jungfernstieg um 1820 — Verein f. Hamb. Geschichte

Kupferstich, gez. von Radl, gest. von Leop. Beyer

Von links ein Teil der Lombardsbrücke; im Hintergrund links die Kuppel von St. Gertrud, der Stumpf von St. Jakobi, St. Petri, St. Katharinen, das hohe Dach der St. Johanniskirche, St. Nikolai und St. Michaelis



Abb. 233. Blick vom Walle östlich der Lombardsbrücke über die Binnen-Alster auf den Holzdamm (jetzt Alsterdamm) und den Jungfernstieg um 1820; links das Drillhaus, darüber der Stumpf des Jakobiturms

Staatsarchiv
Lithogr. von Morgenstern, gedr. bei P. Suhr

hatten Sandsteineinfassung im Barockstil (s. Abb. 195 S. 292). Das Aussehen des Herrenhauses nach dem Umbau zeigen Abb. 196 S. 293 u. Abb. 197 S. 295.

Von den Innenräumen war vor 1889 nur der obenerwähnte, gegen den Park liegende Mittelsaal architektonisch ausgebildet. Er hat eine größere Höhe als die übrigen Räume; die Decke zeigt Rokokoformen; in den Nischen der abgestumpften Ecken stehen Gipsstatuen; an einer Seite erhebt sich ein mächtiger Kamin aus schwarzgelbem Marmor. Die Felder der Wände bedecken große Wandbilder mit zahlreichen, teils allegorischen Gestalten aus der Rokokozeit; sie stellen u. a. dar, wie der Zar Peter III. (1762) mit seiner Geliebten Austern verzehrt und sonstige Scherze. Zwei besonders leichtfertige Darstellungen befanden sich früher zwischen den Fenstern zum Garten und sind ihrer Anstößigkeit halber in den neunziger Jahren weggenommen worden.

Ein noch vorhandenes großes Bild zeigt angeblich, wie der Zar Peter auf der Maskerade seiner Mätresse denjenigen Höfling vorstellt, den sie auf sein Geheiß zum Gemahl nehmen mußte; ihr Gesicht ist darüber (bei der Demaskierung) offenbar sehr wenig erfreut.

Der Überlieferung nach soll diese Darstellung porträtähnlich sein und auf die Familie v. Kurtzrock Bezug haben[4].

Zur Zeit des Umbaues des Herrenhauses haben alte Eingesessene von Wellingsbüttel ausgesagt, daß die Ausschmückung und Möblierung des hier fraglichen Saales ein Geschenk des russischen Zaren an den Grafen v. Kurtzrock gewesen sei. Dieser war längere Zeit kaiserlich russischer Gesandter in Hamburg und hatte angeblich seine Stadtwohnung im Palais in der ABC-Straße, jenem mit Säulen im Erdgeschoß hervorgehobenen Gebäude, welches später Bankier Gumpel besaß und an dessen Stelle nachmals das Lehrerseminar stand. Jetzt befindet sich dort die Armenverwaltung bzw. das Wohlfahrtsamt.



Abb. 234. Blick von der Galerie des Alſterpavillons auf die Oſtſeite der Binnen-Alſter mit dem Zuchthaus und dem Badeſchiff, dahinter der unfertige St. Jakobi-Kirchturm, weiter rechts St. Petri, davor der Jungfernſtieg

Staatsarchiv
Steinzeichnung von Julius Milde
1823

Die erwähnten, aus dem 18. Jahrhundert ſtammenden Teile ſind beim Umbau unberührt gelaſſen, ebenſo die Treppe mit ihrem Baluſter-Geländer und den Schnitzereien. Die Saalausſtattung, beſtehend aus einer venetianiſchen Lichterkrone und alten Lehnſeſſeln mit feiner Gobelin-Polſterung, wurde ſorgfältig wieder inſtand geſetzt.

Torhaus (ſ. Abb. 198 S. 296) und Kuhſtall blieben ebenfalls unverändert; dagegen wurden der Luxusſtall, der Taubenturm und einige andere Hofgebäude ſowie die Waſſerverſorgungs- und elektriſchen Lichtanlagen erſt auf Veranlaſſung von Frau Behrens durch den Architekten Haller hergeſtellt[5].

Auf dem Gutshofe liegen nicht weit von der Alſter mehrere Teiche, deren Waſſerſpiegel etwa $1^1/_2$ m höher iſt als der mittlere Alſterſtand. Dieſe Teiche gehören einer früheren Waſſermühle an, die wahrſcheinlich weſtlich vom Herrenhauſe nahe der Alſter ſtand. Auf einer Karte von 1737[6] iſt dieſe Mühle erſichtlich; ebenſo finden wir ſie auf der Heinrichſchen Karte von 1810[7].

Woltman[8] berichtet 1813: „Der Bach von Wellingsbüttel iſt ein kleiner Waldbach längs dem linken Ufer der Alſter, der das Quellwaſſer aus dem Hügel ſammelt und damit das Rad einer kleinen Mühle treibt."

Über die Entſtehung der Mühle war nichts feſtzuſtellen. Zwar verkauften um 1382 die Knappen Emeke und Marquard Struß das Dorf Wellingsbüttel mit allem Zubehör, wobei u. a. genannt wird „water unde ſtowinge deß waters", an die Hamburger Bürger Marquard und Thomas Oven für 80 ℔ Pfennige; es iſt aber nicht erſichtlich, ob die erwähnte Stauung für den Mühlenbetrieb gedient hat. In dem Lehnsvertrage von 1810 wird die Mühle dicht am Garten erwähnt. Als 1846 der Hamburger Kaufmann Jauch das Gut erwarb, hieß es in der Verkaufsbeſchreibung[9] „außerhalb des Hofes befindet ſich die ehemalige Waſſermühle nebſt Wohnhaus". Ergänzend findet ſich anderweitig

die Bemerkung[10], daß die Mühle wegen Waſſermangels ſeit längerer Zeit nicht mehr benutzt werde, um ſo weniger, da im königlichen Anteil eine Windmühle erbaut ſei; letztere beſtand aber bereits Ende des 18. Jahrhunderts (ſ. unten) und iſt auch auf der erwähnten Heinrichſchen Karte von 1810 eingetragen. Wahrſcheinlich war die 1847 von Jauch abgebrochene Waſſermühle ſchon ſeit 1824 außer Betrieb.

1887 und 1888 ſind verſchiedene Veränderungen mit den längs der Alſter liegenden Teichen vorgenommen, die früher aus mehreren kleinen Becken, u. a. dem Kuhteich oben in Wellingsbüttel, geſpeiſt wurden, bis man letzteren 1887 unmittelbar in die Alſter leitete und den Verbindungsgraben nach den Uferteichen zuwarf. In der Nähe der alten Mühlenſtelle lag im Gutspark noch 1914 ein Mühlſtein. Die Windmühle hat man 1918 niedergeriſſen, nachdem ſie ſchon ſeit mehreren Jahren ohne Flügel geſtanden hatte.

Der noch bei der Familie Schultz in Wellingsbüttel verwahrte, von den Kurtzrocks 1788 mit ihren Vorfahren geſchloſſene und ſpäter verlängerte Pachtvertrag über die Waſſermühle[11] ſetzte eine jährliche Pacht von 150 ℔ feſt. Die Zwangsgäſte (ſolche waren alle „hieſigen“ Einwohner und Untertanen) hatte der Müller ſobald als möglich zu befördern und, falls er in drei Tagen nicht zu helfen vermochte, ihnen mit einem Erlaubnisſchein an den Windmüller unentgeltlich an die Hand zu gehen, der nicht eher für die Wellingsbütteler Zwangsgäſte das Geringſte ſchroten oder mahlen durfte. Der Waſſermüller mußte alles Korn für die herrſchaftliche Haushaltung, ſowohl in Wellingsbüttel als in Hamburg, umſonſt ſchroten und mahlen; auch wurde aller herrſchaftliche Speck oder Fleiſch „wie gewöhnlich“ in des Müllers Hauſe umſonſt geräuchert, falls er nicht eine andere Einrichtung, z. B. mit Aufziehung eines Schornſteins, in ſeinem Hauſe machte.

Die Dammtür hatte er ſoviel wie möglich geſchloſſen zu halten, damit nicht fremde Handwerksburſchen oder ſonſtige ungeſchliffene grobe Leute ſich ihrer ſtatt der Landſtraße bedienten.

Das Wohnhaus des Müllers war ausweislich des Vertrages wenige Jahre vorher, ebenſo die Mühle, von Grund aus neu erbaut worden. Den ganzen Mühlteich durfte er zu ſeinem Nutzen mit Fiſchen beſetzen und den zur Mühle kommenden Mahlgäſten Bier — das er von der Gutsherrſchaft beziehen mußte — ſowie Branntwein ausſchenken, aber ſitzende Gäſte nicht halten.

Wenn nun auch die Waſſermühle wahrſcheinlich ſchon vor mehr als 100 Jahren eingegangen iſt, ſo hat ſich doch der nahrhafte Wirtſchaftsbetrieb in der Familie Schultz bis auf die Gegenwart vererbt, und die Gaſtſtätte am jetzigen Zugange zum Wellingsbütteler Gehölz iſt ein beliebtes Ziel der Hamburger Ausflügler geblieben. Daß die Hamburger ſich auch ſchon im 18. Jahrhundert hier beluſtigt haben, wenn auch in anderer Art und weſentlich kleinerer Anzahl, beweiſt ein Bericht von 1793 im „Allmanach aller um Hamburg liegenden Gärten“. Dort heißt es, daß Wellingsbüttel an ſchönen Tagen ein Sammelplatz der hamburgiſchen „Beau monde“ geweſen ſei, „die ſich in dem ſchattigen reytzenden Gehöltz luſtwandelnd erging“.

Der Dichter Hagedorn und der kunſtſinnige Domherr Meyer waren häufige Beſucher in Wellingsbüttel, das auch in Willebrands „Hamburgiſchen Annehmlichkeiten“[12] gebührend erwähnt wird.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Archiv f. Geſchichte, Statiſtik, Kunde der Verwaltung und Landrechte der Herzogtümer Schleswig-Holſtein und Lauenburg, von Dr. Falcke, II, S. 497; ferner: Tp. v. Schr. u. Bntz., II, 1856, S. 577, ſowie Jhrb. Av., 1903, S. 6 f. — [2] Staphorſt, Kirchengeſch., II, 1, S. 302 f. Erzbiſchof Chriſtoph verkauft Wellingsbüttel 1522 an den Propſten von Schwerin und Hamburger Domſcholaſtikus Heinr. Bauskow. — [3] Stelzner, Nachrichten v. d. Stadt Hbg., VI, 1739, S. 638. — [4] Nach brieflicher Mitteilung von Oskar L. Tesdorpf, Dez. 1919. — [5] Desgl. des Architekten Martin Haller († 1925). — [6] Dieſe Karte befindet ſich beim Hbg. Vermeſſungsweſen — [7] v. H. Tp., III, Aufl. 2, 1811, wo die Karte hinten eingefügt iſt. — [8] Wltm. Btrg. uſw., S. 195 f. — [9] Verkaufsbeſchr. von Wellingsbüttel, 1846, Altona, Hammerich & Leſſer. — [10] Schleswig-Holſt. Lauenburgiſcher Landesbericht von H. Biernatzki, Altona, 1846. — [11] Jhrb. Av., 1919, S. 24 f. — [12] J. P. Willebrands Vermehrte Nachr. v. d. Annehmlichkeiten in und um Hbg., 1783, S. 63.

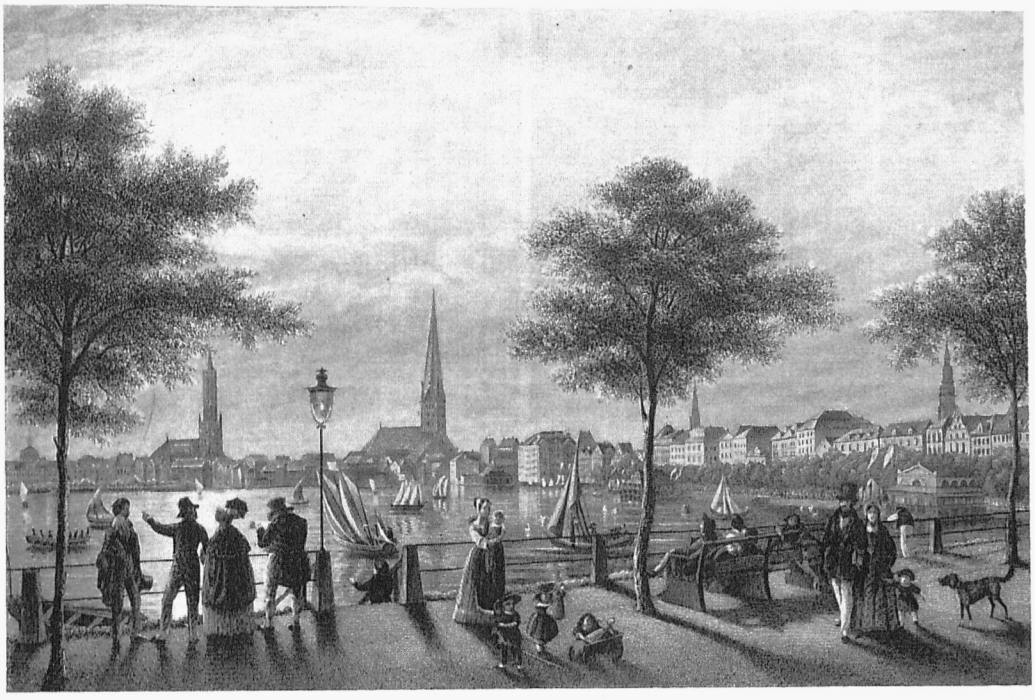


Abb. 235. Die Binnen-Alſter und der Jungfernſtieg um 1840 vom Neuen Jungfernſtieg geſehen

Verein f. Hamb. Geſchichte
Nach einem Gemälde von Sander, geſt. von E. Grünwald

64. Fuhlsbüttel

Hierzu die Abbildungen 200—206

Das Dorf wird 1283[1] zuerſt genannt, als Graf Gerhard den Verkauf aller Güter, welche der hamburgiſche Bürger Johann vom Berge in Fuhlsbüttel erblich beſaß, einſchließlich der Mühle und der Güter, welche er zum Lehen trug, mit allen Gerechtſamen an das Kloſter Reinfeld beſtätigte. Letzterer verkaufte bereits 1284 das Dorf mit der Mühle und der hohen wie niederen Gerichtsbarkeit für 245 Mark an die Söhne des Johann vom Berge, die beides wahrſcheinlich für die Stadt Hamburg erwarben. Vielleicht geſchah dies, weil ſich auf dem Wege des Verkaufs an das Kloſter und des Rückerwerbs von dieſem die Befreiung von den aus dem Lehnsverhältnis ſich ergebenden Verpflichtungen, bzw. die Umwandlung des Beſitzes in freies Eigentum leichter erreichen ließen[2]. Es hat ſomit den Anſchein, daß der Ratsherr vom Berge und ſeine beiden Söhne lediglich als Treuhänder der Stadt Hamburg handelten, für welche der bleibende Beſitz der Mühle zur Durchführung ihrer Territorialpolitik von großer Wichtigkeit war, ſowohl wegen der freien Schiffahrt auf der Alſter als auch zur Beherrſchung dieſer Waſſerſtraße. Nicht viel ſpäter, in den Jahren 1306—1310, hat Hamburg dann alle landesherrlichen Rechte über die Alſter erworben, deren volle Ausübung faſt unmöglich geweſen wäre, wenn über die Fuhlsbütteler Mühle nebſt Damm und Schleuſe eine auswärtige Macht Verfügung gehabt hätte (ſ. S. 41).

Wann und unter welchen Bedingungen Dorf und Mühle an die Stadt übergingen, iſt nicht bekannt; aber 1420 war Hamburg im Beſitz beider, die dann von den Mühlenherren verwaltet wurden.

1641 errichtete der Dänenkönig Chriſtian IV. in Fuhlsbüttel ein feſtes, mit 1200 Mann beſetztes Lager gegen Hamburg und räumte in den ſich ehemals zwiſchen der Alſterniederung und der

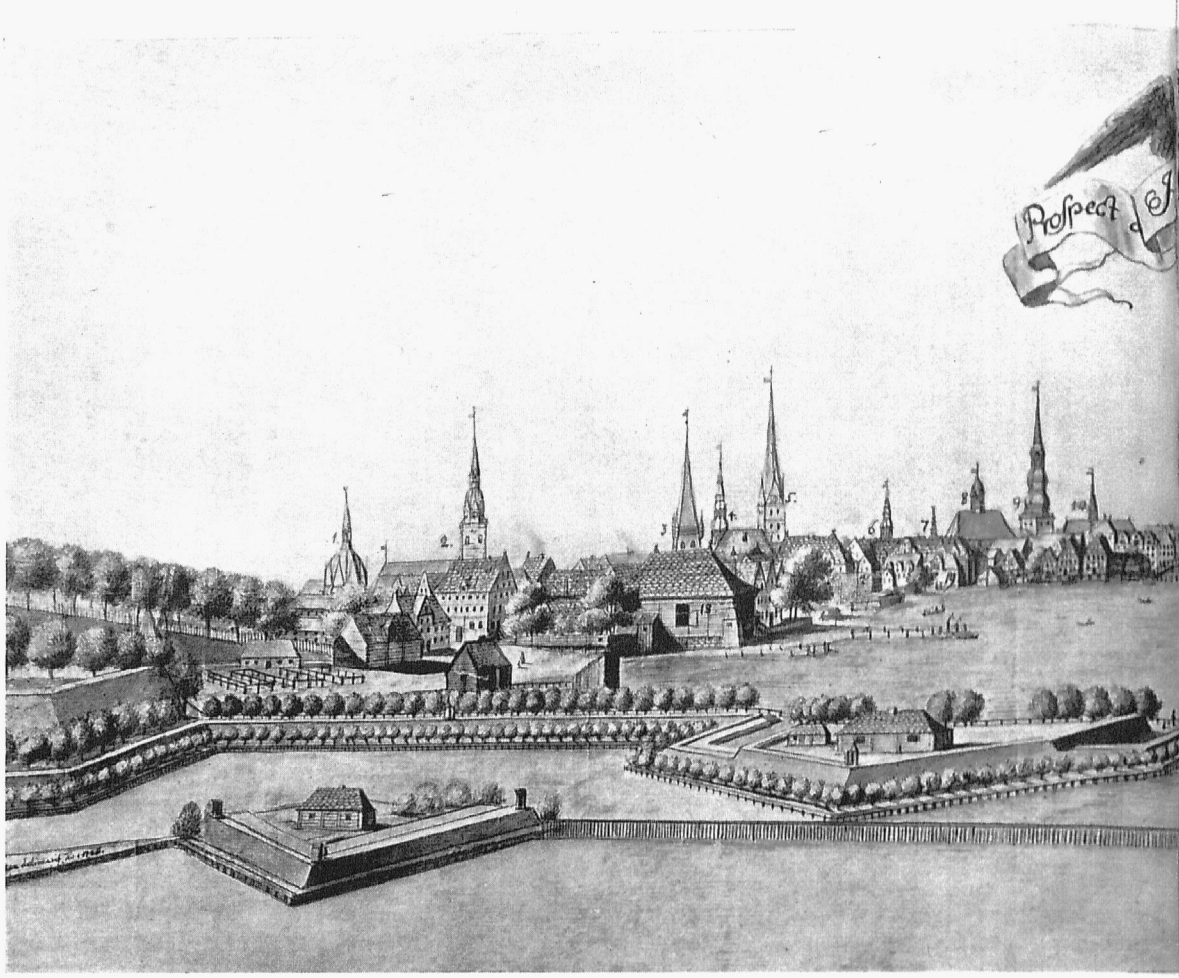


Abb. 236. Blick von der Außen-Alſter über die Feſtungswerke mit der Lombardsbrücke hinweg auf die Binnen-Alſter und die Stadt, 1727

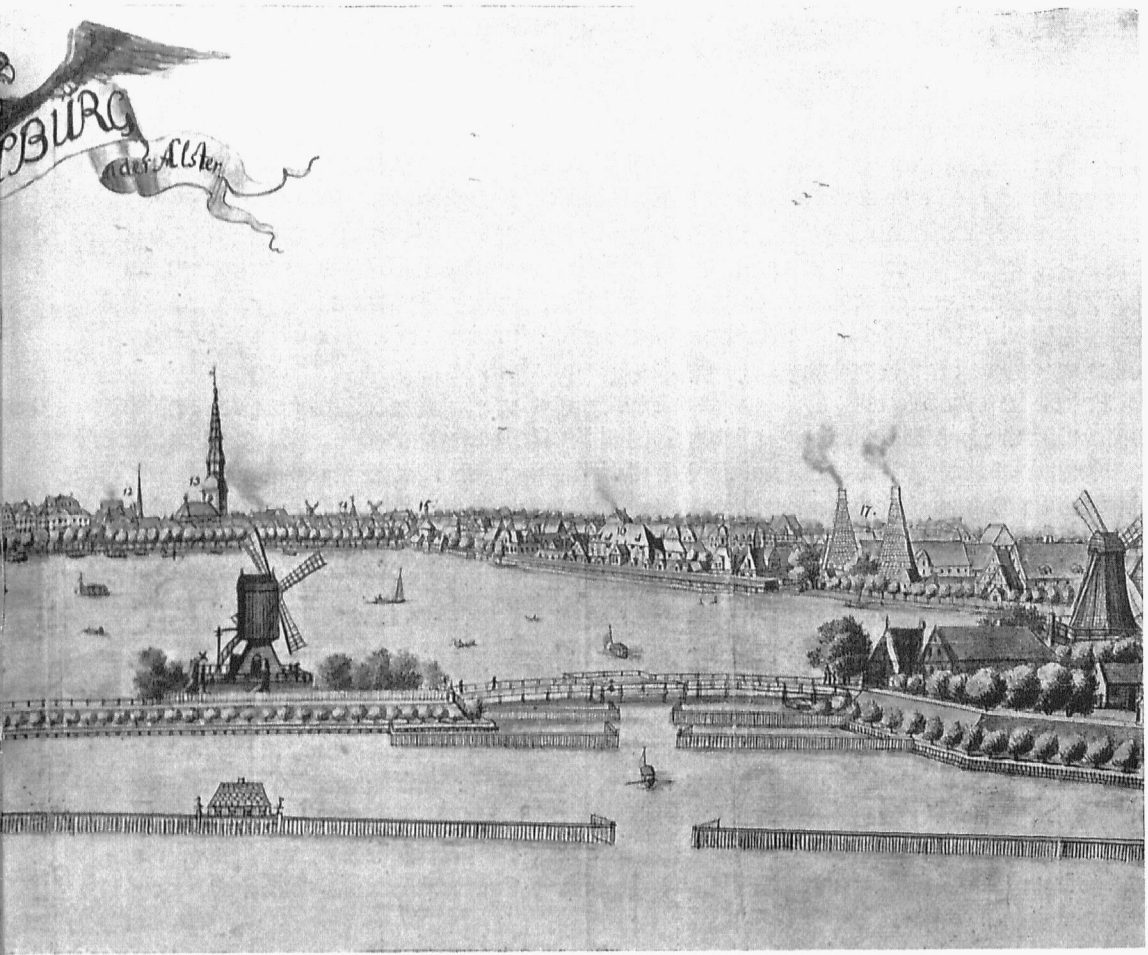
Erklärung der Ziffern:

1 St. Gertrud	4 St. Katharinen	7 Das Rathaus
2 St. Jakobi	5 St. Petri	8 St. Johannis
3 Der Dom	6 Die Zuchthauskirche	9 St. Nikolai

Landſtraße nach Langenhorn erſtreckenden ausgedehnten Waldungen derartig auf, daß ſie faſt verſchwanden (ſ. S. 22). — Das große Bauernhöfe umfaſſende Dorf Fuhlsbüttel war bis gegen Ende des 19. Jahrhunderts ſehr maleriſch (ſ. Abb. 200 S. 298, Abb. 201 S. 299, Abb. 202 S. 301, Abb. 203 S. 302, Abb. 204 S. 303), bevor die Beſiedelung infolge der Verkehrsverbeſſerungen ſtark zunahm. Vor etwa 30 bis 40 Jahren traf man dort noch oft vornehmlich malbefliſſene Frauen und Mädchen, die zur Palette ſtatt zum Kochlöffel gegriffen hatten, wodurch ſie ſich aber mitunter wenig nützlich machten.

Die einſt gerühmte ländliche Schönheit des Mühlenteiches iſt an der Weſtſeite noch ziemlich erhalten, hat aber durch die nach dem Kriege am gegenüberliegenden Struckholter Ufer dicht am Waſſer hingeſtellten unanſehnlichen großen Bootſchuppen und ſonſtigen Holzbuden beträchtlich gelitten (ſ. Abb. 205 S. 305 u. Abb. 206 S. 306).

Die nahe beim Teich, an der Klein Borſteler Grenze belegene Dorfſchmiede ward bereits 1644 ſeitens der Kammer[3] für 130 Taler jährlich verheuert. 1704 wurde das vom Schleuſenmeiſter benutzte



Staatsarchiv. Nach Federzeichnung von P. Heineken,
dem Bürgermeiſter Garlieb Sillem am 20. Januar 1727 gewidmet

10 St. Maria Magdalenen	13 Gr. Michaeliskirche	16 Das Opernhaus	19 Das Spinnhaus
11 Zum Heiligen Geiſt	14 Das Altonaer Tor	17 Der Kalkhof	20 Die Waſſerkunſt
12 Kl. Michaeliskirche	15 Der Blaue Turm	18 Das Drillhaus	21 Der Jungfernſtieg

Wohnhaus durch das Alſterhochwaſſer weggeſchwemmt und nicht wieder aufgebaut. Dagegen ward dem Schleuſenmeiſter, den man in der Mühle untergebracht hatte, die ebenfalls ſehr beſchädigte Schmiede zunächſt unentgeltlich überlaſſen, damit er auf die Schleuſe gut acht haben ſolle; 1733[4] wurde ſie ihm für 1 ℔ jährlich verheuert „ſolange die Stadt es dulden kann“. Dieſer Mietevertrag ging 1761[5] an den Miterben des bisherigen Mieters, des Schleuſenmeiſters Harm Bargmann (ſ. S. 211) über; bei deſſen Nachkommen verblieb die Schmiede, bis die Brinkſitzerſtelle ſamt dem Hauſe 1855 dem Bargmann eigentümlich zugeſchrieben wurde unter der Erhöhung der Grundmiete von 1 ℔ auf 3 ℔ jährlich, die er jedoch mit Spez. ℔ 90 ablöſte. Das Grundſtück iſt inzwiſchen von Bargmann weiterverkauft worden; das Schmiedehandwerk wird dort aber auch heute noch betrieben.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Gd. Tp., S. 63. — [2] Hgd. Dkſchr. uſw., S. 7/8. — [3] Km. Kntr. Bch., C, S. 242; D, S. 37. — [4] Desgl. H, S. 127. — [5] Desgl. M, S. 119.

65. Die Fuhlsbütteler Mühlen

Hierzu die Abbildungen 207—210

Die jetzt noch vorhandene Fuhlsbütteler Mühle[1] iſt ſehr alt; das Jahr ihrer Entſtehung kennt man nicht; urkundlich wird ihrer zuerſt 1283 gedacht (ſ. S. 343). Vielleicht kann man annehmen, daß auch bereits damals dort eine Schleuſe für den Schiffsverkehr vorhanden war; dieſe wird jedoch erſt im Jahre 1465[2] erwähnt, als gelegentlich des derzeit nicht geglückten Verſuchs, Alſter und Trave mittels eines Schiffahrtkanals zu verbinden, die Mühle in Fuhlsbüttel wegen der Anlage der Schiffahrtsſchleuſe neu gebaut ward, wozu Schneidehölzer, Balken, Sparren und Pfähle aus dem Hummelsbütteler Gehölz angekauft wurden. Neben den Preiſen der Hölzer ſind auch die gezahlten Löhne angegeben: der Mauermannsknecht (Poſtengeſelle?) erhielt 18 ß, die Steinbrügger 15 ß, die Mauerleute 10 ß, die Plegesknechte (Handlanger), Kalkmacher und Arbeiter 5 ß bis hinunter auf 3 ß wöchentlich. Die Holzſäger wurden für jeden Schnitt bezahlt. Außerdem erhielten die Handwerker und Arbeiter wöchentlich 3—6 ß Stubengeld, d. i. Badeſtubengeld, eine Art Trinkgeld oder Badegeld.

Auch ein Koch wurde gehalten zur Beköſtigung der Leute; es findet ſich aber keine Angabe, daß die Stadt auch die Beköſtigung bezahlt hat.

Für den Schleuſenbau kommen Ausgaben nicht gleichzeitig, ſondern erſt 1487 vor, inzwiſchen aber erneute Aufwendungen für das Mühlengerinne 1476 und 1480. Bald danach, 1486/1487[3], erfolgte wieder ein Neubau der Mühle. Weitere Koſten erwuchſen 1522[4] und 1523. Im Jahre 1532 ward gelegentlich der völligen Erneuerung der Schiffahrtsſchleuſe auch das Grundwerk des Freigerinnes mit vier Schütten neu gelegt, und 1550 kam eine fünfte Freiſchütte hinzu.

Durch die in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts beginnenden Bücher mit den ſeitens der Kämmerei geſchloſſenen Verträgen über Verheuerungen, Verkäufe uſw. ſind wir ziemlich gut auch über die Pachtverhältniſſe der Fuhlsbütteler Mühlen unterrichtet.

1564[5] pachtete der Müller Sylveſter Olde die Kornmühle auf ein Jahr für 200 ℔, wofür er zwei Bürgen ſtellte. Er mußte das Mühlenwerk inſtand halten, während die Stadt das Haus dach- und fachfeſt erhielt.

Um jene Zeit war auch am linken Alſterufer, der älteren Kornmühle gegenüber, ein Mühlwerk, anfänglich als Pulvermühle[6], errichtet worden (ſ. Abb. 207 S. 307). Sie ſcheint aber die erhofften Vorteile nicht gebracht zu haben; denn 1575[7] war der Pulvermüller der Kämmerei bereits ſechs Jahre Hauer ſchuldig, desgl. der Wittekopſchen Grundherrſchaft, auf deren Gelände er nach Anweiſung des Rats die Mühle erbaut hatte. In dieſe bedrängte Lage war der Pächter dadurch geraten, daß 1572 ein Dammbruch die Mühle weggeriſſen hatte, weswegen ein Kuffdamm (Klopfdamm) geſetzt und der Betrieb anderthalb Jahre ſtillgelegt werden mußte. Einige Jahre ſpäter trieb die wahrſcheinlich nicht ſtandfeſt genug gebaute Pulvermühle durch hohes Waſſer wieder weg und mußte ſeitens des Pächters für 70 ℔ (?) neu gebaut werden.

Wegen der fortgeſetzten Widerwärtigkeiten und ſeiner daraus erwachſenen geldlichen Notlage trat dieſer Pächter die Pulvermühle 1578 an einen anderen Übernehmer ab. 1581[8] brannte die Mühle nieder, und E. E. Rat wollte wegen der „gemeinen Gefahr“ nicht erlauben, dort wieder eine Krautmühle zu errichten. Die Kammer fand ſich deshalb mit dem Pulvermüller im Vergleichswege ab und verpachtete die Mühlengerechtſame zur Anlegung einer Draht- und Hammermühle an die Gebrüder Hoekel, welche dafür ein Zimmerwerk von ſechs Fachen nebſt Welle und Waſſerrad herſtellten. Laut Vertrag hatten ſie alle Gebäude nebſt dem Grundwerk zu unterhalten, außer, wenn letzteres durch große Waſſerſtürzung beſchädigt werden ſollte; durch ihren Betrieb durfte der Kornmühle kein Schaden geſchehen. Eine beſonders hart ſcheinende Bedingung beſtand darin, daß, wenn

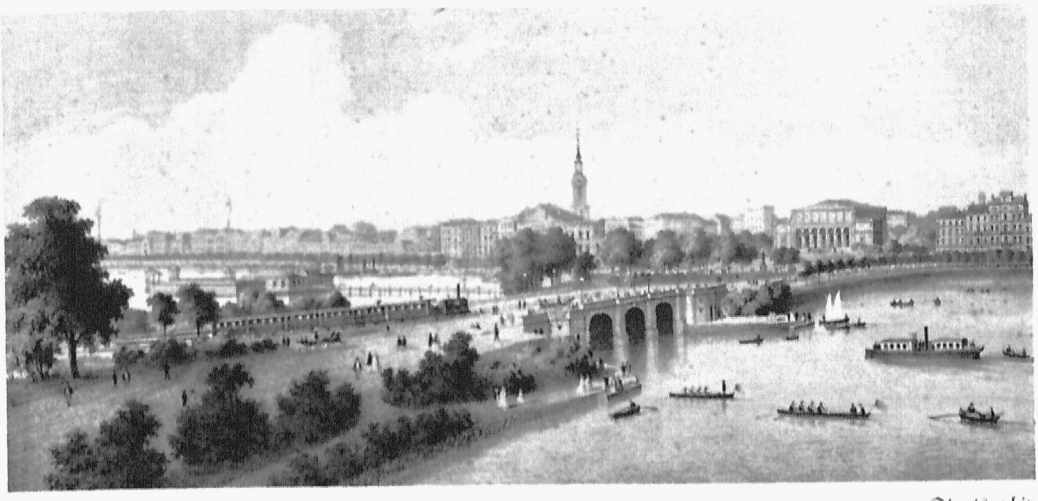


Abb. 237. Die Binnen-Alster mit der neuen Lombardsbrücke, etwa 1868; links auf der Außen-Alster Donners Badeanstalt (jetzt Alsterlust), dahinter die Straße An der Alster und der St. Georgs-Kirchturm, weiter rechts die Kunsthalle

Staatsarchiv
Gezeichnet von W. Heuer
Druck H. Wernicke

durch das Hammerwerk eine Verteuerung der Holzkohlen eintreten sollte und die Bürger sich deshalb beschweren würden, die gesamte Mühlenanlage wieder abgeschafft werden mußte.

Da die Hammermühle zum Teil auch auf dem angrenzenden, dem Kloster St. Johannis gehörigen Grunde von Ohlsdorf lag, so war auch jenem dafür eine Hauer von 8 ß zu bezahlen[9].

Die Anlegung dieser häufig von Mißgeschick heimgesuchten zweiten Mühle in Fuhlsbüttel war aber auch sonst für die Kammer mit Nachteilen verknüpft; denn die Folge ihrer Errichtung war zunächst, daß dem Kornmüller 1567 die Pacht von 200 ℔ auf 100 ℔ jährlich ermäßigt werden mußte. Zwar stieg die Pacht nachher wieder, aber es scheinen fortgesetzt Streitigkeiten zwischen den Pächtern der beiden nahe beieinander gelegenen Mühlen bestanden zu haben.

Um diesen Irrungen ein Ende zu machen, wurde bei der Neuverpachtung der Kornmühle im Jahre 1583[10] bestimmt, daß die Hoekels niemals beide Schütten zugleich ziehen durften, nur entweder die große zum Schmieden oder die kleine zum Drahtziehen. Dagegen wurde der Kornmüller verpflichtet, niemals zum Schaden der Hoekels bei nachtschlafender Zeit seine Schütten zu öffnen und das Wasser weglaufen zu lassen; auch wurde ihm zur Pflicht gemacht, bei großer Trocknis — Winters oder Sommers — binnen 24 Stunden nur einmal die Schütten aufzuziehen; alles bei 5 ℔ Strafe für die dagegen handelnde Partei.

Die Hoekels durften auch keine Krugwirtschaft betreiben und weder ihren eigenen noch fremden Leuten Bier um Geld verzapfen, ebenfalls bei 5 ℔ Strafe für jedesmal; nur für ihren eigenen Bedarf durften sie Bier einlegen und austrinken; ferner war ihnen die Fischerei verboten.

Da die Hoekels infolge der früheren schlechten Erfahrungen ihrer Vorgänger befürchteten, daß durch des Müllers Grote Versäumnis an Dämmen und Schleusen allerhand Schaden geschehen könne, so mußte letzterer in Gegenwart des ältesten Mühlenherrn vier Bäckermeister als Bürgen dafür stellen, denen er zur Schadloshaltung sein Haus und seine Güter verpfändete.

Trotz großer Vorsicht bei der Neuverpachtung machte die Stadt mit der Draht- und Hammermühle aber fernerhin ebensowenig gute Erfahrungen als mit der vormaligen Krautmühle.

Im Jahre 1597[11] war die Kammer genötigt, beide Mühlen anderweitig zu verheuern. Für die Hammermühle waren die Gebrüder Hoekel seit zwei Jahren die Hauer schuldig. Der Nachfolger in der Pacht, der Schwiegervater des einen Hoekel, ließ der Kammer in seinem großen Hofe vorm Schaartor



Abb. 238. Die Kleine Alſter, von einem Speicher am Altenwall geſehen; links die Rückſeite der Häuſer an der Straße Voglerswall, in der Mitte das Gebäude der neuen Waſſerkunſt, daneben rechts die Reeſendammsbrücke mit dem Freigerinne, dann Wohnhäuſer und ganz rechts die alte Waſſerkunſt an der Straße Bei der Kunſt, dahinter die St. Georgs-Kirche
Privatbeſitz
Phot. nach Zeichnung von O. Chr. Gaedechens 1809

an den Vorſetzen im Stadterbebuche 1000 ℔ Lübſch, jährlich mit 5 v. H. zu verrenten, überſchreiben; den Reſt von 60 ℔ wollte er Oſtern 1598 bezahlen, vermochte es aber erſt Anfang Mai.

Bei der Übergabe der Kornmühle wurden dem Müller zwei Mühlenſteine, zwiſchen 16 und 17 Palm[12] groß, mitgeliefert, jeder Stein zu 60 Reichstaler.

Bei der abermaligen Neuverpachtung im Jahre 1610[13] war die Drahtmühle inzwiſchen in einen Kupferhammer, 1621[14] aber in eine Säge- und Farbholzmühle umgebaut worden, die der Pächter bei ſeinem Abzuge 1632 der Kammer für 2000 ℔ überließ. Die ſogenannte Holz- und Blaumühle[15] wurde dann von Engländern, die nach Hamburg übergeſiedelt waren, zur Tuchbereitung, ſpäterhin jedoch wieder als Holzmühle verwendet. Letztere hatte 1765[16] einen Gang zum Lohe- oder Holzmahlen, der aber auch für Mehl gebraucht werden konnte; die Kornmühle beſaß drei Gänge zum Getreidemahlen und -ſchroten.

Im nächſten Jahre[17] legte eine Sozietät von Zuckerbäckern neben der von ihr auf 50 Jahre zu 4000 ℔ jährlich gepachteten Kornmühle an Stelle der Lohe- eine Papiermühle an, wofür ein neues Grundwerk und ein Brückenbau über das Gerinne nötig wurden. Hierzu ſteuerte die Stadt 12000 ℔ bei; das benötigte Eiſenwerk ſowie das Holz zum Bau der Papiermühle lieferte der Bauhof. Laut Pachtvertrag durfte die Papiermühle den Korngängen nicht hinderlich ſein, derart, daß, wenn die Papiergänge wegen Waſſermangels ſtillhielten, die Mehlgänge noch bedient werden konnten.

Die Papiermüller, die gern altes Papier verarbeiteten und ſich ſtets danach umſahen, baten den Senat[18], ihnen die in gehäufter Menge aufbewahrten alten Zollzettel zu überlaſſen, was auch mit Ausſchluß derjenigen von den letzten 20 Jahren zugeſtanden wurde; ebenſo erhielten ſie die alten Bankozettel. Als ſie dann aber auch noch die Zollzettel vom Baum (Niederbaum?) haben wollten, lehnte der Rat das ab, weil dieſe Zettel zur Unterſuchung der Zollſachen dienten und auch ferner dienen könnten und deshalb beſtändig aufzubewahren ſeien.

Der Betrieb der Papiermühle ſcheint aber nicht den erhofften Nutzen gebracht zu haben; denn bereits 1786[19] fand ſchon wieder ein Mühlenneubau in Fuhlsbüttel ſtatt, der ziemlich koſtſpielig

wurde. 1787[20] wies nämlich die erbgeſeſſene Bürgerſchaft darauf hin, daß die Abbrechung der Papiermühle und Wiederaufbauung einer Mahl- und Walkmühle (letztere zum Reinigen und Bereiten von Tuchen) mit dem davorliegenden Grundwerk eine beträchtliche Überſchreitung der bewilligten Ausgaben verurſacht habe.

An den Fuhlsbütteler Mühlen war überhaupt im Laufe der Jahre viel Geld verbaut worden. Nachzutragen iſt, daß die Brücke neben dem weſtlichen Mühlwerk einſchließlich ihrer Widerlager aus Felſen 1748 neu aufgeführt worden war. 1764 mußten das dortige Grundwerk und das Haus der weſtlichen Mühle erneuert werden, ferner die Wohnung für den Müller, in welcher ein Raum für den Schleuſenmeiſter und ein Zimmer für die Bequemlichkeit der deputierten Baubürger (ſ. S. 211) hergerichtet wurden. Ein Hamburger Wappen mit der Jahreszahl 1764 wurde am Mühlengebäude angebracht, das 1873 durch Feuer zerſtört worden iſt (ſ. Abb. 208 S. 308).

1809 oder 1810[21] ließ die Kämmerei zum beſſern Abfluß des Alſterwaſſers unterhalb der Schleuſe und Mühle einen Durchſtich durch eine dortige, dem Staate gehörige, verpachtete Wieſe machen. Dadurch entſtand der bis zur Ausführung der Alſterkanaliſierung im Jahre 1915 vorhandene gerade Alſterlauf (ſ. Abb. 207 S. 307), welcher beide Mühlenabflüſſe und die Schleuſenfahrt vereinigte, während das weiter öſtlich liegende gekrümmte alte Bett zuwuchs und allmählich verlandete.

1813[22], während der franzöſiſchen Okkupation, wurden ſämtliche Waſſermühlen neu verpachtet, auch die Fuhlsbütteler Mühle, die damals vier Gänge hatte, ſowie die Walkmühle mit einem Gang, deſſen Benutzung dem bisherigen Mühlmeiſter mit übertragen wurde; er hatte auch auf die Schleuſe zu achten und die Alſterfahrzeuge durchzulaſſen. Neben den fünf Mühlenſchütten waren derzeit neun Freiſchütten zum Ablaſſen des Alſterwaſſers vorhanden.



Neue Waſſerkunſt Ecke Voglerswall | Wohnhäuſer | Alte Waſſerkunſt | St. Jakobi | Waſſermühlen | St. Petri | Schlachthaus | St. Johannis-Kloſter

Abb. 239. Die Kleine Alſter vom Voglerswall geſehen, 1828 Staatsarchiv. Lithogr. von P. Suhr

Nach Abzug der Franzoſen wurde 1815 das aus vier, in zwei Gebäuden verteilten Korngängen beſtehende Mühlwerk abermals neu verpachtet[23]. Das eine Gebäude benutzte und bewohnte zum Teil der Kornmüller, zum Teil der Walker, der ſich das Durchtragen von Korn durch die Walkmühle gefallen laſſen mußte. Der Kornmüller hatte auf die Schleuſe zu achten und Fahrzeuge durchzuſchleuſen ſowie auch die Aufſicht über den Walkgang, durch welchen den Korngängen keine Einbuße verurſacht werden durfte und der bei knappem Waſſer ſtill liegen mußte.

Die beiden Mühlen hatten bis in die zwanziger Jahre fünf unterſchlächtige Mühlräder, die viel Waſſer verſchlangen.

1821 wurde das Grundwerk der älteren weſtlichen Mühle nebſt den beiden Vorſetzen und der Brücke nochmals völlig erneuert und 1823 im Mühlengebäude ein dritter Mahlgang als Erſatz für den in der abgängigen oſtſeitigen Mühle befindlichen angelegt[24]. Die Mühle wurde auch ſonſt im Innern umgeändert, die bisherige Schleuſenmeiſterwohnung zur Mühle hinzugezogen und dafür dem Schleuſenmeiſter ein neues Wohnhaus errichtet (vgl. S. 211). Das Gebäude mit der Walkmühle und zwei Korngängen, welches ſchon 1820 ſehr baufällig und deshalb dem bisherigen Pächter unentgeltlich auf vierwöchentliche Kündigung belaſſen worden war, wurde abgebrochen.

Von dieſer Fuhlsbütteler Nebenmühle war bald nachher nichts mehr zu ſehen; nur auf der Südſeite des Dammes deutete ein niedriger Geländeſtreifen den Platz ſeines früheren Kolkgerinnes an.



Alte Waſſerkunſt Stadtmühlen St. Petri Das alte Schlachthaus

Abb. 240. Die Kleine Alſter vom Voglerswall geſehen, um 1840

Staatsarchiv

Gez. v. A. Vollmer, lithogr. v. Speckter & Co.



Abb. 241. Die Kleine Alſter von der Scheelengangsbrücke geſehen, um 1840; links Rückſeite des Neuenwalles und Voglerswalles, in der Mitte hinten Häuſer der Straße Bei der Kunſt, rechts Häuſer des Altenwalles

Staatsarchiv
Gez. v. A. Vollmer,
lithogr. v. Speckter & Co.

Die unzähligen Grundpfähle nebſt einigen anderen Funden kamen in den Jahren 1914/1915 gelegentlich der Kanaliſierung des Alſterſtreeks bis Fuhlsbüttel wieder zum Vorſchein (ſ. Abb. 210 S. 311) und wurden beſeitigt.

Die verbliebene weſtliche Fuhlsbütteler Mühle hatte um 1840 vier Gänge. Als 1862 für den Neubau der Schleuſe und des Freigerinnes nebſt Inſtandſetzung dieſer Mühle 174000 ℳ nötig wurden, haben Senat und Bürgerſchaft in langandauernden Beratungen auch die Frage erwogen, ob man die Mühle in Fuhlsbüttel ohne weſentliche Nachteile eingehen laſſen könne. Der Ausſchuß kam aber zu dem Ergebnis, daß dieſe Mühle zum Nutzen der Umgegend beizubehalten ſei, weil nach dem Eingehen der Mühle in Eppendorf mit Ausnahme der Langenhorner Windmühle, welche bei Windſtille nicht mahlen könne, ſich keine andere Getreidemühle auf dortigem Hamburger Gebiet befinde.

Zur Verbeſſerung des ſomit erhalten gebliebenen Fuhlsbütteler Mühlenbetriebes, in dem neben der Kornmüllerei damals auch eine Holzzeugfabrik untergebracht war, verwendete man 1864 das brauchbare Eiſenzeug der eingegangenen Eppendorfer Mühle. 1868 hörte die Holzzeugfabrikation in Fuhlsbüttel auf, und nur die Kornmüllerei allein blieb in Gange, bis am 24. Juni 1873 das ganze Gebäude, angeblich infolge Entzündung von Sägeſpänen, niederbrannte. Die alte Mühle ſtand dicht vor dem Krughauſe (ſ. Abb. 207 S. 307); der Neubau wurde etwas ſüdöſtlich wieder in Fachwerk neben der neuen Schleuſe aufgeführt (ſ. Abb. 209 S. 309). Die oberſchlächtigen Waſſerräder des Altbaues, die das Waſſer ſehr ſchnell ohne genügende Ausnutzung abmahlten, erſetzte man durch zwei Turbinen. In dieſem Zuſtande iſt das Bauwerk bisher erhalten geblieben, wird aber in abſehbarer Zeit ſamt dem

benachbarten, ehemaligen Krughauſe und der hölzernen Brücke der durch die ſtändige Verkehrszunahme daſelbſt bedingten Verbreiterung des Ratsmühlendammes weichen müſſen.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Der Hamburger, I, S. 180 f., Die Aufſtauungen und die Waſſermühlen der Alſter und ihrer Nebengewäſſer, von Dr. J. F. Voigt. — [2] Kpm. Km. Rch., II, S. 181 u. 300, III, S. 68, ſowie Kontributionsregiſter: Verzeichniſſe ſämtlicher Hebungen u. Leiſtungen in den Wald- u. Geeſtdörfern uſw. von 1465—1810 (Hbg. St. Ar.). — [3] Kpm. Km. Rch., III, S. 126. — [4] Ebendaſ. S. 86 u. 166. — [5] Km. Kntr. Bch., A, S. 33b u. 34a. — [6] Die Pulver- oder Stampfmühlen dienten zum Mahlen der Holzkohle für die Bereitung des Schießpulvers, welches auch „Kraut“ genannt wurde. — [7] ad 5, S. 91. — [8] Ebendaſ. S. 112—114. — [9] Gd. Tp., S. 112. — [10] ad 5, S. 118. — [11] Ebendaſ. S. 151. — [12] 1 Palm = 4 Zoll Hamb. = 95,5 mm, ſ. auch unter den Anmerkungen für „Die Verwaltung der Alſtermühlen“ Abſchn. 77 ad 13. — [13] Vgl. Km. Kntr. Bch., B, S. 24—27. — [14] M. V. Hbg. G., VI, S. 18. — [15] ad 1. — [16] Klf. Hbg. Geſ. u. Vrf., I, S. 597. — [17] Ebendaſ. XII, S. 134; ferner: Blk. Mdt., VI, S. 210, ſowie Km. Kntr. Bch., N, S. 15. — [18] Sn. prtk., 1763, S. 764/765 u. 816/817. — [19] Gd. Tp., S. 183. — [20] Kühl, Hbg. Rat- u. Bürgerſchlüſſe, 1700—1800, S. 192, Fol. 28 C 269. — [21] Km. Kntr. Bch., E E, S. 125 nebſt Riß vom 4. Aug. 1809. — [22] Ebendaſ. S. 478. — [23] Km. Kntr. Bch., G G, S. 139 u. 150. — [24] Desgl. L L, S. 113 mit Riß vom 18. Januar 1823.

66. Die Waſſerverhältniſſe im Fuhlsbütteler Mühlenteich

In älterer Zeit beſtand keine feſte Marke für den Mühlenſtau in Fuhlsbüttel. Erſt im Juli 1737 ließ der Rat dem Müller einen Waſſerpaß ſetzen, wonach dieſer im allgemeinen das Waſſer nicht höher als 9 Fuß ſollte ſtauen dürfen; worauf ſich dieſes Maß bezog, iſt nicht bekannt. Den Anlaß zu dieſer Maßregel gaben die häufigen, ſchon 1731 erhobenen Klagen der Alſteranlieger von Hummelsbüttel, der Müller überſchreite das Staurecht der Mühle. Sie erklärten, ſie könnten es zwar dulden, wenn das Waſſer durch die Stauung bisweilen 2—3 Tage auf ihren Wieſen ſtehen bleibe; der Müller habe aber die Stauung wochenlang beibehalten, wodurch ihnen ein großer Schaden erwachſen ſei. Als der Müller das obige Staumaß bereits in demſelben Monat, in dem es ihm gegeben war, unbeachtet ließ und die Wieſen der Hummelsbütteler dadurch wieder unter Waſſer geſetzt wurden, ward er zur Verantwortung gezogen[1].

Bei der Neuverpachtung der Mühle 1766 wurde dem Pächter die Einhaltung des Waſſerpaſſes im Vertrage auferlegt[2]; inſonderheit ſollten die Wieſen der Hummelsbütteler während der Ernte ganz frei von Waſſer bleiben.

Hiernach durfte das Staurecht der Mühle bzw. der Schleuſe alſo nicht in unzuläſſiger Weiſe ausgeübt werden, aber die Uferanlieger hatten bei ſeiner ſinngemäßen Handhabung eine zeitweilige Überſtauung ihrer Ländereien zu dulden. Es finden ſich jedoch keine Nachrichten, daß den Uferanliegern für etwa hieraus entſtandenen Schaden jemals hamburgiſcherſeits ein Erſatz zugebilligt worden iſt.

1813 wurde dem Müller nochmals vorgeſchrieben, ſich hauptſächlich in der Erntezeit genau nach dem dort angebrachten Waſſerpaß zu richten und die Freiſchütten rechtzeitig zu ziehen. 1815 heißt es in dem Vertrage aber wieder nur, daß der Müller die Stauung des Waſſers ſo halten ſollte, daß die Hummelsbütteler ſich nicht beſchwerten.

Bis 1864 ſcheinen feſte Maße für die Waſſerſtände im Mühlenteiche nicht beſtanden zu haben; die Müller hielten ſchon 1849 den Stau bis zur Oberkante der Tore der alten Schleuſe = + 28′ 4″ = 10,98 m, bei reichlichem Waſſer noch einige Zoll darüber hinaus, und bei der Schiffahrt ſtieg das Waſſer bis zu 6″′3 über die Toroberkante = + 11,13 m H.N.

Erſt im Vertrage von 1868[4] wurde der höchſte Stauſpiegel im Mühlenteich während des Winters (15. Oktober bis 15. April) auf 8 Fuß über dem Fachbaum = + 28′ 4″ = 10,98 m, im Sommer (15. April bis 15. Oktober) auf + 27′ = + 10,60 m beſtimmt, mit Ausnahme des Julimonats, wo er der Heuernte wegen auf + 26′ = + 10,31 m H.N. feſtgeſetzt war.

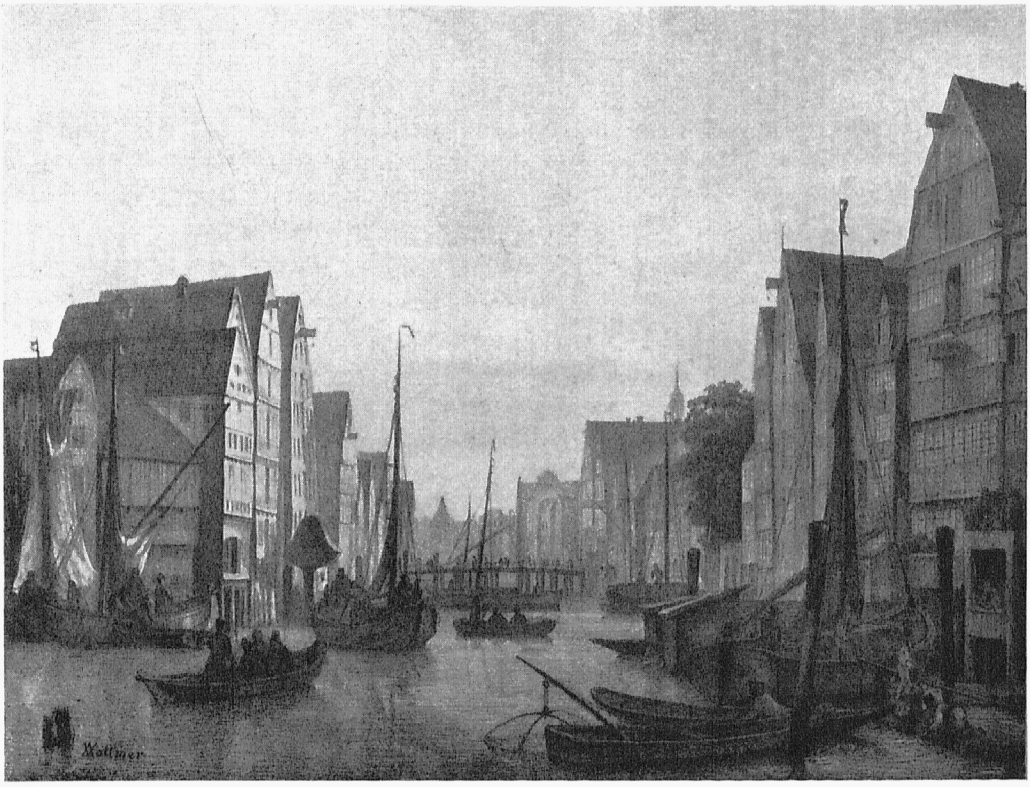


Abb. 242. Blick um 1840 über die Kleine Alster von der Straße Bei der Kunst (Reesendammsbrücke), links die Häuser des Altenwalles, in der Mitte die Scheelengangsbrücke (Adolphsbrücke), rechts die Gebäude des Voglerswalles und Neuenwalles Staatsarchiv Gez. v. A. Vollmer, lithogr. Speckter & Co.

Die Herabsetzung des Oberwasserstandes auf 27′ im Sommerhalbjahr war Ende 1865 zugunsten der oberen Anlieger gegen eine Ermäßigung der Mühlenpacht erfolgt.

1872 sind statt der Fußmaße die genannten Meterzahlen für die Stauhöhen eingeführt worden, wobei man den höchsten Stau im Mühlenteich auf +11 m H. N. aufgerundet hat (s. Längenprofil der Alster, S. 4).

Der niedrigste Unterwasserstand war 1868 = 2′ unterm Fachbaum = +18′ 4″ = +8,12 m, durchschnittlich aber +19′ = +8,30 m; bei einem Stande von +23′ = +9,45 m H. N., wenn die Schiffe zu Tal fuhren, mußte der Müller aufhören zu mahlen, wie denn allgemein hohes Unterwasser dem Mühlenbetrieb schädlicher ist als ein etwas zu niedriger Staufpiegel im Mühlenteich. Bei einem Unterwasser von + 9 m kann der Müller noch mit beiden Kreiselrädern mahlen, bei + 9,30 m nur mit einem.

Das übliche Unterwasser von +8,30 m H. N. ist auch 1914 bei Schaffung der neuen Schleusenanlagen 350 m unterhalb der alten festgehalten worden.

Die Fuhlsbütteler Mühle hatte stets Wasser und versagte auch in der regenärmsten Zeit nicht. In solchen bedrängten Umständen, wenn auch die Kuhmühle wegen zu wenig Wasser den Betrieb einstellte, stand es den dortigen Mahlgästen frei, sich nach Fuhlsbüttel zu wenden, wohin für gewöhnlich nur die Bewohner dieses Dorfes, Langenhorns, Klein Borstels und Farmsens mahlpflichtig waren. Über die Farmsener beschwerte sich der Müller in Fuhlsbüttel 1799[5] beim Waldherrn, daß sie seit einigen Jahren ihr Korn nicht hätten bei ihm mahlen lassen. Die Farmsener gaben das zu,

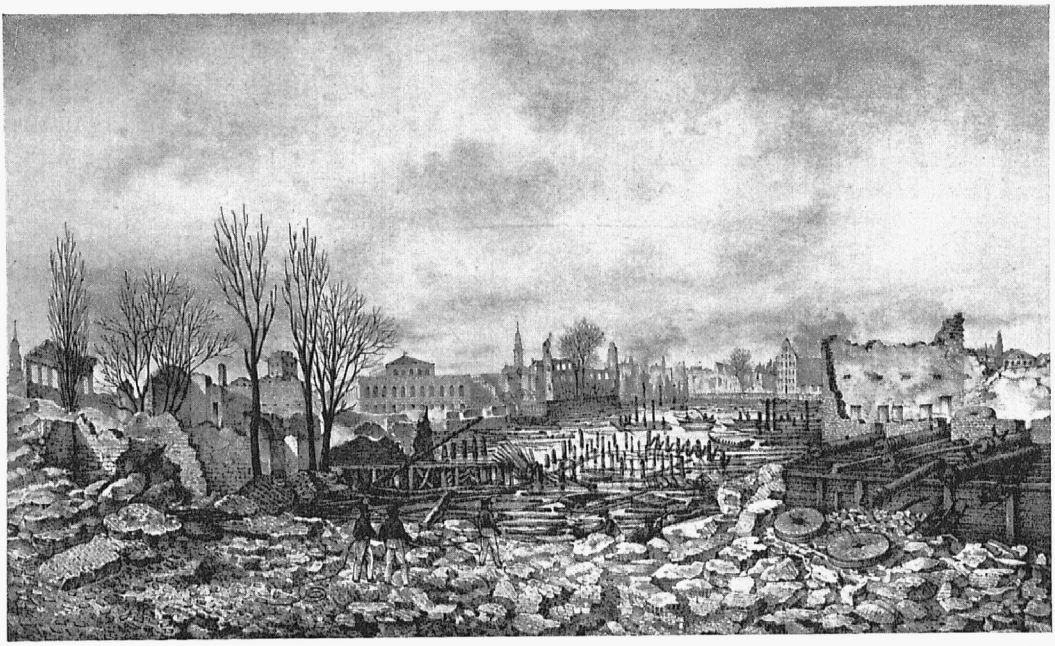


Abb. 243. Blick von der Gegend des jetzigen Plan über die Kleine Alster nach Südwesten auf die Brandstätte am 10. Mai 1842
Verein f. Hamb. Geschichte
Aus Hamburgs Vergangenheit in bildlichen Darstellungen, Bd. II
Gez. u. lithogr. v. P. Suhr
Ganz links hinten St. Katharinen, vorn die Ruinen der Stadtmühlen beim Breiten Giebel, in der Ferne der Stumpf von St. Nikolai, die Rückseite der neuen Börse, St. Michaelis, die Ruinen vom Kloster St. Johannis und der Häuser des Altenwalles, im Hintergrund die stehengebliebenen Häuser des Graskellers, vorn rechts Ruinen der Stadtmühlen Bei der Kunst

entschuldigten sich aber mit den weiten und schlechten Wegen, zumal sie es bis Rahlstedt viel näher hätten. Auf Vorstellung des Waldherrn willigten sie dann ein, zum Versuch auf drei Jahre an die Kammer jährlich 7 Reichstaler zu zahlen.

Daß in Fuhlsbüttel fast nie ein Wassermangel eintrat und die fast ständige Möglichkeit zu mahlen bestand, war auch der Grund gewesen, weshalb man diese Mühle zur Abmahlung des Banko- oder Herrenkorns bestimmte und sie als Banko-Mühle bezeichnete. Mit der Hamburger Bank[6] war nämlich das Kornwesen verknüpft, damit zum gemeinsamen Besten jederzeit ein Getreidevorrat in dem 1660 erbauten Kornhause verwahrt sei, das in knappen Zeiten an Bedürftige um geringen Preis abgegeben werden konnte.

Die Mühle in Fuhlsbüttel wurde aus diesem Grunde von der Kämmerei und der Löblichen Banko gemeinsam verpachtet; der Müller war in erster Linie verpflichtet, das Korn für die Banko zu mahlen, bis zu 600 Wispel jährlich für je 11 ß; für das übrige mußte die Banko dasselbe Mahlgeld zahlen wie die Bäcker.

Da mit zunehmendem Wassermangel bei der Kuhmühle die Zahl der Mahlgäste in Fuhlsbüttel fortwährend stieg, weil die Bäcker von ganz St. Georg, unter besonders ungünstigen Verhältnissen auch die aus der Stadt hinzukamen, so mußte man hier in dürren Zeiten mit dem Wasser sparen, um allen Ansprüchen gerecht zu werden.

Da die Wasserverschwendung besonders durch die Schiffahrt sehr groß war, weil nach und nach die ehemals aus 15 Schiffen bestehende Flotte immer kleiner geworden war und die wenigen Schiffe ebensoviel Wasser verbrauchten, so schritt der Waldherr hier mit strengen Vorschriften ein. 1757[7] wurde zufolge Senatsverfügung dem Schleusenmeister bei 5 Reichstaler Strafe anbefohlen, nicht

unter acht Holzſchiffe gleichzeitig durch die Schleuſe zu zapfen, damit dem Müller das höchſt nötige Waſſer, welches ſeit 8 bis 10 Jahren nicht ſo knapp geweſen war wie derzeit, nicht entzogen wurde; damit waren aber die Holzhändler gar nicht zufrieden.

Als der Mühleninſpektor Ende Juli 1759[8] anzeigte, daß wegen der langanhaltenden großen Hitze ſo wenig in der Stadt, in Reinbek, Steinbek, Harburg und Buxtehude gemahlen werden und nur allein die Fuhlsbütteler Mühle noch Waſſer halten könnte, wenn keine Schiffe in Poppenbüttel und Fuhlsbüttel durchgeſchleuſt würden, erteilte der Waldherr beiden Schleuſenmeiſtern entſprechende Anweiſung. Davon wurden wieder im weſentlichen nur Holzſchiffe betroffen, weshalb ſich die Holzhändler beſchwerten, vom Waldherrn indeſſen mit dem Bemerken abgewieſen wurden, daß die Obrigkeit mehr Sorge dafür tragen müſſe, daß die Allgemeinheit Brot habe, als daß die Holzhändler im Sommer Holz anfahren könnten. Erſt durch die zufolge des Gottorper Vergleichs im Jahre 1768 ermöglichte Aufräumung der oberen nicht ſchiffbaren Alſterzuflüſſe ſeitens Hamburg wurde der Waſſerzufluß von oben her wieder beſſer und reichlicher (ſ. S. 149 f.).

Die erwähnte Zwangsmühlengerechtigkeit wurde mit Eintritt der franzöſiſchen Beſetzung allgemein aufgehoben und iſt ſpäter nicht wiederhergeſtellt worden, obgleich ſie betreffs Fuhlsbüttels im Pachtvertrage von 1815[9] noch vorgeſehen war.

Die ſich allmählich hebende Bewirtſchaftung der Ländereien in der Nähe der Alſter, die beſſere Entwäſſerung der Wieſen, die Trockenlegung der Moore und insbeſondere die hamburgiſcherſeits auf Wunſch von Anliegern ſeit 1890 ausgeführten Gefällsregelungen und Sohlenaustiefungen in der oberen Alſter (ſ. S. 150) ermöglichten es, dort oben ſehr weite Strecken erheblich beſſer und raſcher

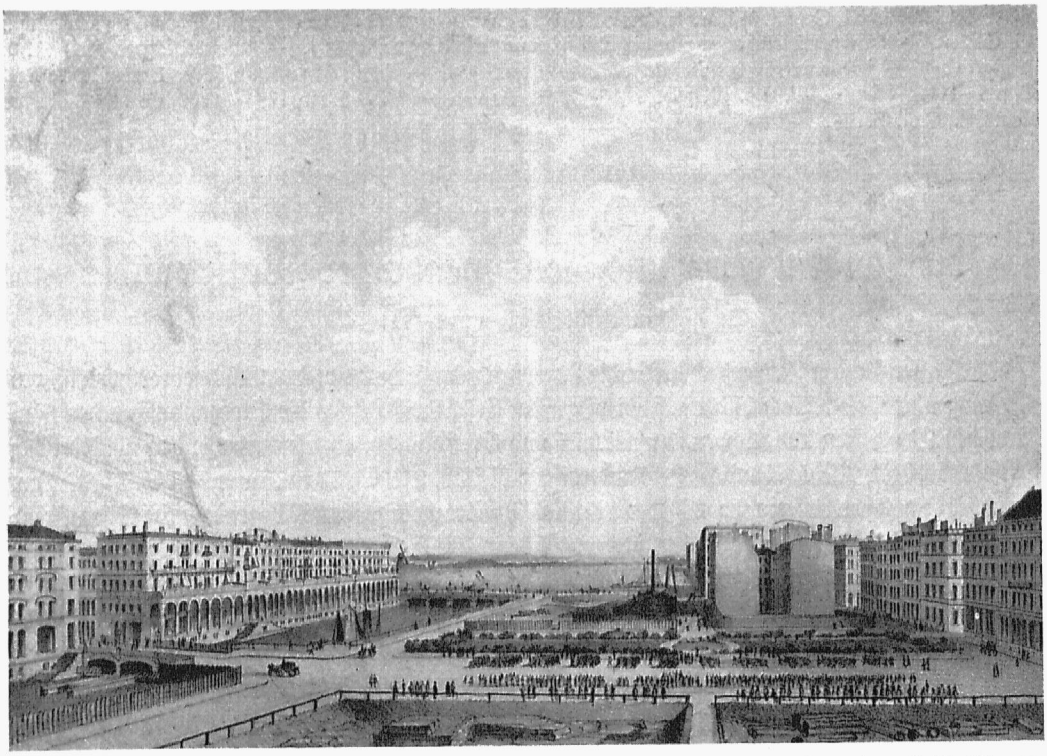


Abb. 244. Blick vom Börſendach über den Rathausmarkt und die Kleine Alſter nach der Binnen-Alſter, um 1845 Sammlung Gottfr. Schramm
Nach getönter Lithogr. von Chs. Fuchs
Auf dem Bauplatz zwiſchen Reeſendamm und Plan ſieht man das Hilfspumpwerk der alten Alſterwaſſerkünſte

zu entwäſſern, beeinflußten aber den gleichmäßigen Waſſerzufluß zum Fuhlsbütteler Mühlenteich ungünſtig. Bereits Ende der Neunziger des 19. Jahrhunderts klagte der Müller, daß ſeit etlichen Jahren das Waſſer der Alſter viel raſcher zu Tal komme als vordem; noch in den Achtzigern habe er während des ganzen Sommers einen dauernden, ziemlich gleichmäßigen Zufluß gehabt. Seit einigen Jahren aber würden die Waſſerverhältniſſe für ſeinen ſtändigen Betrieb ſchlechter; das Regenwaſſer komme von oben, ſtatt nach und nach, jetzt weſentlich ſchneller als früher; er müſſe oft die Freiſchütten ziehen, um den Überſchuß ungenutzt fortzulaſſen und leide nachher unter Waſſerknappheit.

Dieſer Benachteiligung gegenüber beſteht indeſſen der Vorteil, daß durch Aufhören der Alſterſchiffahrt eine Waſſervergeudung nicht mehr ſtattfindet; bereits 1864 war im Pachtvertrag des Müllers vermerkt, daß in der Regel nur einmal wöchentlich eine Hinunter- und Herauffahrt von Alſterſchiffen durch die Schleuſe erfolge. Im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts hat dieſer Laſtſchiffverkehr ganz aufgehört, ſo daß die Waſſerverhältniſſe bei der Fuhlsbütteler Mühle auch unter Berückſichtigung des zeitweilig raſcheren Zufluſſes von oben durchſchnittlich nicht weſentlich ungünſtiger geworden ſind, als ſie früher waren. Auch hat der dortige Waſſermühlenbetrieb infolge Einführung der vorteilhafteren und von Wind und Waſſer völlig unabhängigen Dampfmüllerei, bzw. des elektriſchen Betriebes ſeine frühere Bedeutung eingebüßt.

Der in den letzten Jahrzehnten in ungeahnter Weiſe entwickelte Ruder- und Paddelbootverkehr ſchädigt den Waſſerſchatz des Fuhlsbütteler Mühlenteiches nicht, weil die leichten Fahrzeuge auf trockenem Wege durch einen 1927 hergeſtellten Tunnel vom Unterwaſſer zum Teich und zurück geſchafft werden.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Ak. Kl. VII, Cc Nr. 8, Pars I, Invol. 5 (Hbg. St. Ar.) — [2] Ebendaſ. Invol. 28 und Sammlung Hbg. Mdt., VI, S. 216. — [3] Nach mündlicher Angabe des Schleuſenmeiſters Bargmann 1901. — [4] Laut Beſchluß der Fdp. v. 7. März 1868. — [5] Wld.prtk. IV d. Wldhſch., 1770–1781, S. 154. — [6] Klf. Hbg. Geſ. u. Vrf., I, S. 558 u. XII, S. 105–114. — [7] Wld.prtk. II d. Wldhſch., 1743–1758, S. 401. — [8] Desgl. III, 1758–1769, S. 44. — [9] Km. Kntr. Bch., GG, S. 139.

67. Der Tarpenbeck, die Langenhorner und die Eppendorfer Waſſermühle

Hierzu die Abbildungen 212–221

Das Waſſer für den Tarpenbeck liefert die Harksheide im Schwamm des Glasmoores nördlich von Langenhorn. Der Bach bildet auf einem großen Teil ſeines Laufes die Grenze zwiſchen den hamburgiſchen Ortſchaften Langenhorn, Fuhlsbüttel und Groß Borſtel einerſeits, ſowie den holſteiniſchen Dörfern Garſtedt, Niendorf und Lokſtedt andererſeits (ſ. Abb. 212 S. 314 u. Abb. 213 S. 315). Zum Zweck der dringlichen beſſeren Entwäſſerung der ſtark im Anbau begriffenen Gegend wurde dieſer Grenzbach, beginnend 1931, von Süden her großenteils begradigt (ſ. S. 15.)

Über den Tarpenbeck, der nördlich von Groß Borſtel teils noch jetzt einſame Gegenden durchfließt, führen mehrere Brücken. Erwähnenswert iſt die alte Brücke zwiſchen Fuhlsbüttel und Niendorf nördlich vom Flugplatz. Sie beſtand ganz aus geſpaltenen Findlingen, die vielleicht von einem zerſtörten Hünengrabe ſtammten. An dieſer Stelle führte ehemals nur ein Bretterſteg (Verden-Tarpen) über den Tarpenbeck[1]. Als jedoch nach Abſchluß des Gottorper Vergleichs 1768 die Eppendorfer Kirche ganz an Hamburg überging und die bis dahin dort eingepfarrten holſteiniſchen Dörfer mit Ausnahme von Alſterdorf und Steilshop nach der 1769/1770 erbauten Kirche in Niendorf eingepfarrt wurden, bauten die Hummelsbütteler an Stelle des nun in ihrem Kirchenweg dorthin liegenden Fußgängerſtegs mangels einer



Abb. 245. Der Rathausmarkt mit der Kleinen Alſter und der runden Treppe, um 1864 von der Reeſendammsbrücke geſehen.
Der Turm der St. Nikolaikirche iſt zu niedrig geraten (ſ. Abb. 246)

Staatsarchiv
Nach Zeichnung von J. Gottheil, lithogr. von W. Heuer

brauchbaren Furt jene ſteinerne Fahrbrücke über den Tarpenbeck, die deshalb „Hummelsbütteler Brücke“ genannt wurde[2]. Die an ihrer Südſeite in Stein eingegrabene Jahreszahl lautete: 17 C7 93, d. h. ſie war zu Lebzeiten des däniſchen Königs Chriſtian VII. errichtet worden (ſ. Abb. 215 S. 318).

Der aus dem Diekmoor kommende, die Gemeinde Langenhorn durchfließende Nebenbach des Tarpenbecks, der Born, trieb vor Jahrhunderten eine Waſſermühle[3], an die noch die Namen dortiger Ländereien erinnern. Der Mühlenteich lag etwa 250 m öſtlich der Langenhorner Chauſſee nahe dem Weg 401 in Nachbarſchaft der 1912 angelegten Badeanſtalt. Das ſüdlich des genannten Weges daſelbſt gelegene Ackerland heißt Mühlenkamp und Diekkamp; nördlich des Weges, die alte Mühlenſtelle begrenzend, liegt die von dem Arme des Borns durchfloſſene Diekwieſe. Die Flur ſüdlich der Mühlenſtelle bis zur Langenhorner Chauſſee heißt Schleuſenwieſe, an die ſüdwärts der Schleuſenkamp anſchließt. Noch um die Mitte des 19. Jahrhunderts ſind von der Mühlenſtelle Vorſetzenſteine geholt worden; auch viel Holz wurde dort ausgegraben und manches ſoll noch im Grunde ſitzen[4]. Die Gegend bei der Diekwieſe ließ um 1910 noch erkennen, daß ſich dort ein Damm befunden hatte. Der das ganze Jahr fließende Born iſt oberhalb der Mühlenſtelle um 1880 nach Norden verlegt worden. Die Mühle dürfte eingegangen ſein, als die leiſtungsfähigere Fuhlsbütteler Mühle, etwa um 1270, angelegt worden iſt[5].

Vor ſeiner Mündung in die Alſter iſt der Tarpenbeck zum Eppendorfer Mühlenteich geſtaut. Den Staudamm bildet die öſtlich des Teiches gelegene jetzige Alſterkrugchauſſee, bzw. das nördliche Ende der Eppendorfer Landſtraße. Für außergewöhnliche Waſſerſtände im Teich iſt eine Notſchleuſe angeordnet, deren Auslaß unter der Alſterkrugchauſſee bei dem ehemaligen Zoll hindurch zur Alſter führt. Der Boden dieſer Notſchleuſe liegt auf + 6,66 m H.N., d. h. nahezu auf dem üblichen Alſterſtand.



Abb. 246. Die runde Treppe an der Kleinen Alster mit Ewern und Schuten, im Hintergrund St. Nikolai und die Börse, davor die sog. Rathauskule, um 1875 — Privatbesitz Lichtdruck Strumper & Co., 1875

Der Winterpaß des Mühlenteiches war vordem auf + 8,76 m, der Sommerpaß auf + 8,45 m festgesetzt[6]. Der Fachbaum des Mühlwerks lag auf + 7,38 m. Der höchste Alsterwasserstand unterhalb wurde derzeit zu + 7,45 m H. N. angenommen, so daß die Mühle im Sommer mit nur 1 m Gefälle arbeiten konnte.

Die Eppendorfer Mühle war sehr alt; die Zeit ihrer Entstehung ist nicht bekannt. Als Mühle an der Tarpe (Terveke) wird sie zuerst in der Urkunde von 1245[7] genannt, in welcher Graf Adolf IV. für die dem Domkapitularhof und dessen Zubehörungen zugefügten Schäden (infolge Anlage des Oberdamms in Hamburg) dem Kapitel eine Entschädigung zusichert.

Wahrscheinlich bei der Reformation kam die Eppendorfer Mühle an das Kloster St. Johannis und hieß seitdem auch wohl St. Johannis-Herrenmühle. Aus der Abschrift eines Pachtvertrages von 1597[8] geht hervor, daß die Mühle damals nur ein Rad hatte, eine Walkmühle war und jährlich 100 ℔ Lüb. Pacht einbrachte. Korn und Pulver durften dort nicht gemahlen und verfertigt werden. In den Memorialbüchern der ehemaligen Klosterschreiber[9] findet sich die Nachricht, daß das Eppendorfer Mühlenwerk 1634 für 1800 ℔ wieder neu gebaut worden ist.

1814 war die Brücke bei der Eppendorfer Mühle abgebrochen, um die Russen zurückzuhalten; sie durchritten jedoch (6. Januar 1814) die alte Furtstelle der Alster oberhalb der Mühle und besetzten Eppendorf, während die Franzosen sich zurückzogen. 1838 verkaufte das Kloster die damals mit zwei Rädern ausgestattete Mühle, mit der seit längerer Zeit eine Gastwirtschaft verbunden war, nebst etwas Feld- und Wiesenland an den Müller Nagel. Auch das der Mühle gegenüber, am Südende



Abb. 247. Blick von Süden auf die Schleusenbrücke, die Alsterarkaden und die Kleine Alster mit der Reesendammsbrücke — Privatbesitz; Phot. G. Koppmann & Co., 1880

Die Schleusenanlage zeigt noch die beiderseitige Wassertreppen- und Freischüttenanlage von 1845. Die rechtsseitige Schüttenwand und ein Teil der Treppe mußte 1890–1892 der zweiten Kammerschleuse weichen

des Teiches gelegene, auf den Karten des 18. Jahrhunderts „St. Johannis-Herrenhof" benannte Grundstück, in dem bis in unsere Tage ein stattliches altes Gartenhaus stand, gelangte in Privatbesitz (s. Abb. 217 S. 321).

Die an der Nordseite der Mühle liegende hölzerne Straßenbrücke mit den Mühlenschütten war bereits 1829 an den Staat übergegangen, während das darunter befindliche Schüttenwerk nebst Mühlgerinne vom Müller zu unterhalten war[10].

Um diese Zeit hatte der Tarpenbeck noch so viel Wasser, daß beide Mühlräder von 4 m Durchmesser gleichzeitig laufen konnten. Später wurde sein Wasserschatz aber durch die bessere Bewirtschaftung der anliegenden Ländereien ungünstig beeinflußt, und der Mühlenbetrieb ging allmählich zurück; bereits 1858 war das Werk völlig schadhaft und lag still.

Als die alte Chausseebrücke um die Mitte der Fünfziger des 19. Jahrhunderts baufällig war und neu gebaut werden sollte, konnte das nicht ohne Erneuerung des undicht gewordenen Grundwerks geschehen[11]. Der derzeitige Besitzer der Mühle weigerte sich aber, zu den Kosten für das Grundwerk beizutragen, so daß es zum Rechtsstreit kam. Dieser wurde aber nicht ausgetragen, weil die Kammer 1858 die Mühle, welche der letzte Eigentümer für 36000 ℔ Spc. außer 300 ℔ Grundmiete erworben hatte, wegen der ungünstigen Aussichten des Prozeßverlaufes zum Preise von 64700 ℔ Spc., außer der Grundmiete, ankaufte.

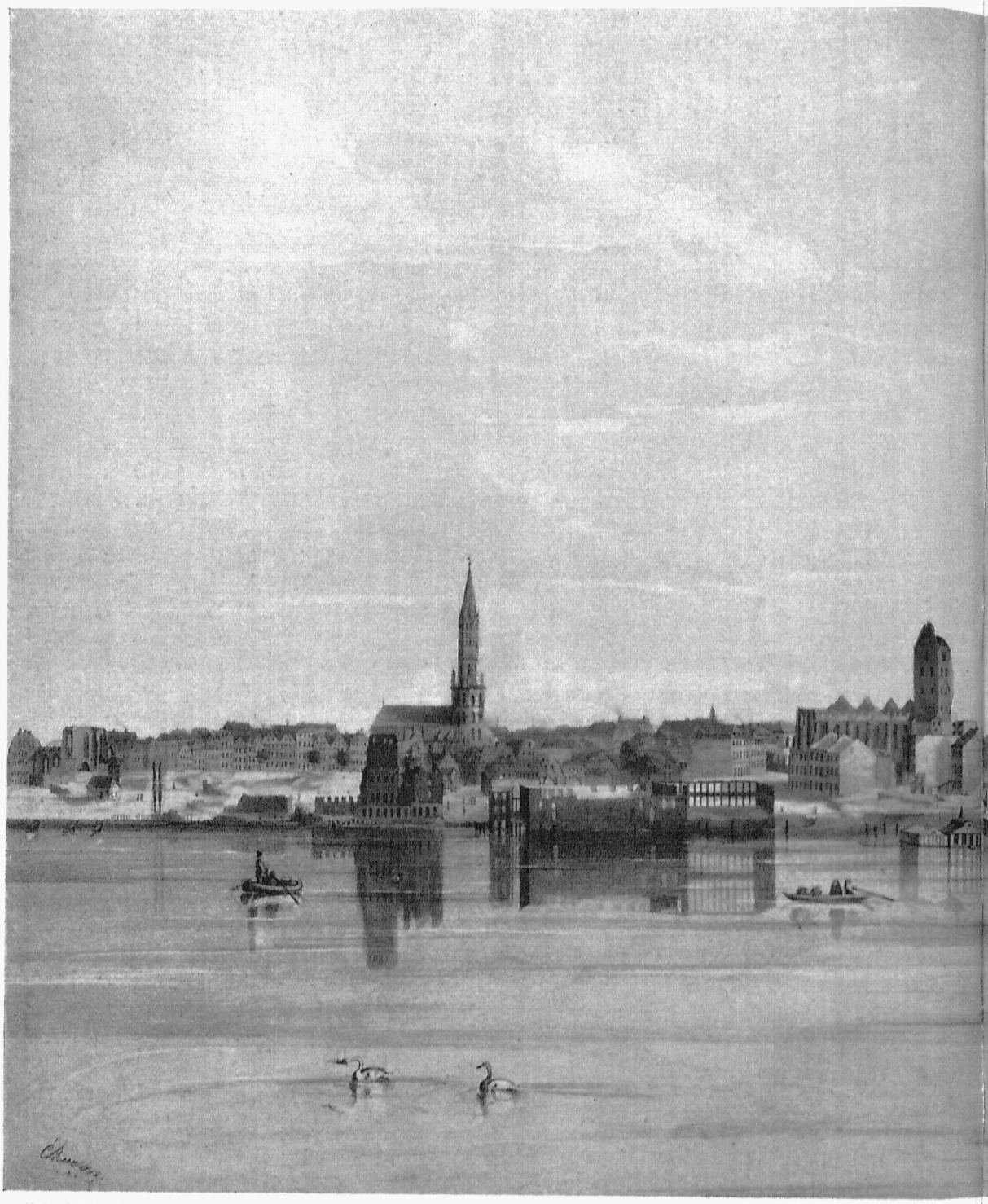
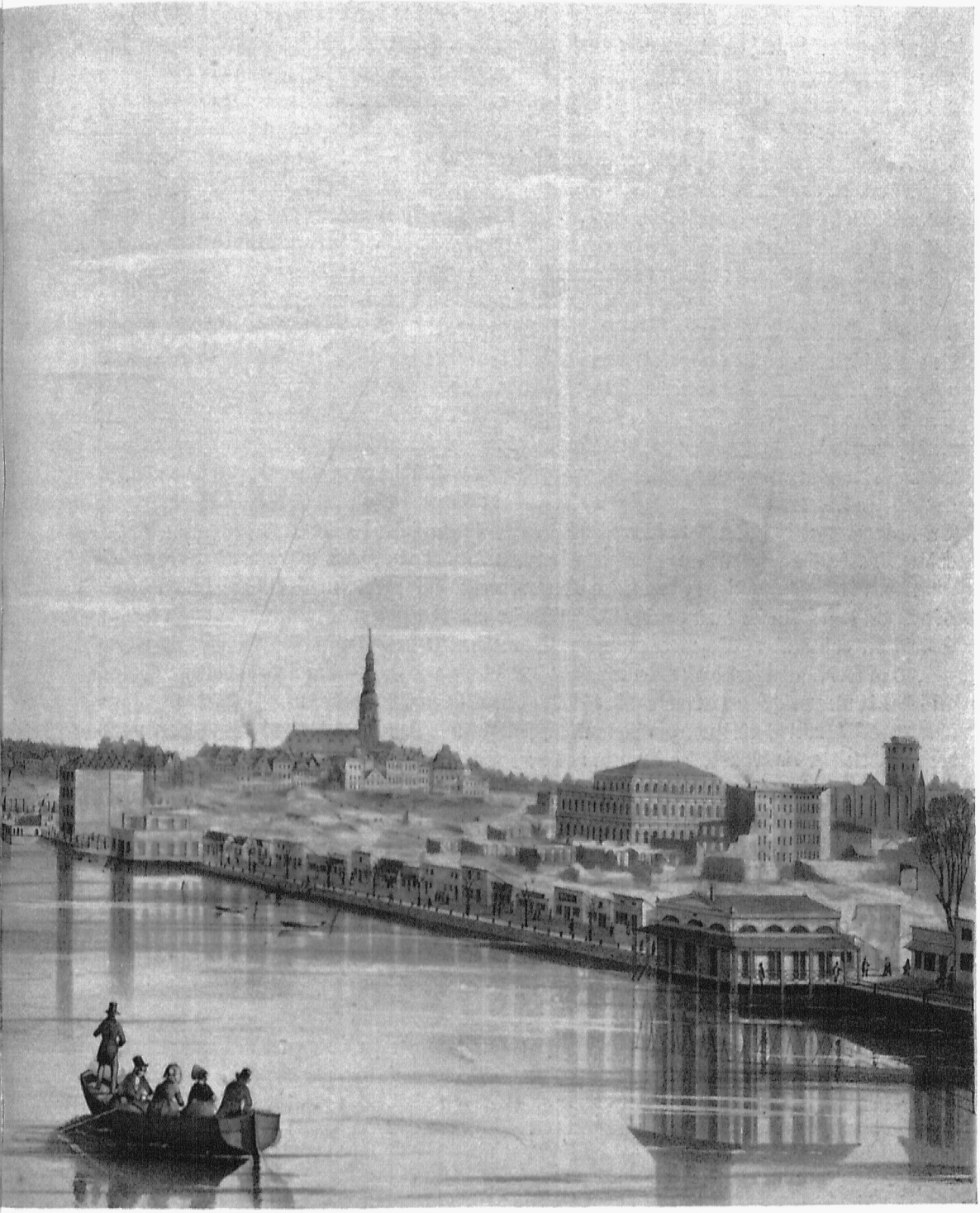


Abb. 248. Allgemeine Ansicht der Ruinen nach dem Brande vom Neuen Jungfernstieg aus im Juni 1842



Sammlung Gottfr. Schramm. Nach kolor. Lithographie von C. Beer, 1842

Dadurch bekam der Staat freie Hand, sowohl für den Neubau der Brücke, als auch bezüglich des Staues des Mühlenteiches. Es wurde berechnet, daß der Tarpenbeck, dessen Entwässerungsgebiet etwa 92 □km umfaßt, eine durchschnittliche Wassermenge von 0,60 cbm in der Sekunde hatte; hiervon durfte man aber wegen der Unregelmäßigkeit des Zuflusses nur mit einem Drittel, also rund 0,20 cbm in der Sekunde rechnen. Da diese Menge zur Aufrechterhaltung des gewerblichen Mühlenbetriebes nicht ausreichte, blieb es bei der Stillegung der Mühle[12]. — Die Jahre dauernden Verhandlungen darüber, ob man den Stau des Mühlenteiches herabsetzen oder gänzlich aufgeben solle, führten zu dem Beschlusse, eine gewisse Stauhöhe im Teich beizubehalten. Eine an der Borsteler Chaussee gelegene Kattundruckerei, die oberhalb des Mühlenteiches im Tarpenbeck eine Wäscherei betrieb, drohte nämlich mit Schadenersatzansprüchen, wenn man den Tarpenbeck ohne Stau frei in die Alster münden lassen würde.

Um beim Neubau der Brücke die kostspielige Erneuerung des Grund- und Schüttenwerks zu sparen, verlegte man die neue Brücke weiter nach Norden. Sie wurde 1865, nachdem drei Jahre vorher bereits die alte Holzbrücke teilweise eingefallen war, oberhalb der ehemaligen Chausseegeld-Hebestelle[13] — nunmehr eines Akzisepostens — in Stein mit Dammbalkenstau davor gebaut (s. Abb. 218 S. 322 u. Abb. 221 S. 325). Man erhielt so die Möglichkeit, durch spätere allmähliche Herausnahme der Balken den Stau vielleicht nach und nach aufzuheben und dem Tarpenbeck ungehinderten Ausfluß in die Alster zu gewähren. Die Stelle des alten Mühlengerinnes wurde zugeschüttet; das Mühlwerk verschwand, aber der anmutige Eppendorfer Mühlenteich ist glücklicherweise als Zierde der Gegend erhalten geblieben. Gelegentlich des Brückenbaues ward der Stand des Teiches 1865 auf +8,02 m gesenkt. Die Stauvorrichtung bestand anfänglich aus sechs aufeinandergelegten, abnehmbaren Dammbalken. Später hat man durch Herausnahme von dreien dieser Balken den freien Überlauf weiter auf + 7,45 m — 7,50 m H.N. herabgesetzt. Bei diesem Wasserstand hat der Teich (Wasser und Ret zusammen) eine Größe von 10,7 ha. Sobald bei anhaltendem Regen oder infolge Schneeschmelze das Wasser des Mühlenteiches auf + 7,80 m H.N. steigt, wird die schon erwähnte Notschleuse gezogen. — Ein Teil des alten Mühlengebäudes diente zunächst zur Aufnahme des Zollvereins-Steueramts, bis das neue Zollgebäude gegenüber dem Mühlenteich, nördlich vom Notauslaß, fertig war. Von 1866 bis 1878 fand die Eppendorfer Schule hier Unterkunft, die dann in das neue Schulgebäude am Schrammsweg übersiedelte. Bis 1901 wurde das alte Mühlenhaus noch als Gaststätte benutzt und dann nebst dem Akzisepostен abgebrochen, weil die Eppendorfer Landstraße hier zur Durchführung der zweigleisigen Straßenbahn nach Gr. Borstel zu schmal war (s. Abb. 219 S. 323 u. Abb. 220 S. 324). Die Verbreiterung der anschließenden Alsterkrugchaussee erfolgte nach der Teichseite hin. Die dort sumpfige, teils bis dicht an die Straße herantretende Uferniederung verschwand mit Ausnahme der weiter ins Wasser hereinreichenden Erlenhaine, die den daselbst geschaffenen gärtnerischen Anlagen geschickt eingefügt worden sind. Auch der Retwuchs des Teichrandes blieb erhalten. Ungefähr in der Mitte der Uferanlagen siedelte sich ein Bootvermieter an und baute einen Steg. Als letzter Rest der einstigen Mühlenstätte ist 1914 gelegentlich der Kanalisierung der Alster der Mühlenkolk auch verschwunden, so daß in der Gegend außer dem Mühlenteich selbst nichts mehr an die Eppendorfer Wassermühle erinnert.

Anmerkungen:

[1] Vgl. M. V. Hbg. G., XIV, S. 7. In der Verden-Tarpen von Dr. A. Hansen. — [2] Teils nach mündlicher Mitteilung des Gemeindevorstehers Remstedt in Langenhorn, Juni 1899. — [3] Gd. Tp., S. 64; ferner: Schleswig-Holst. Tp. von v. Schröder u. Biernatzki, II, S. 71. — [4] Aus der gleichen mündlichen Quelle 1899 wie ad 2. — [5] Geschichtl. Mitteilungen über die Hamburger Landgemeinde Langenhorn, von Dr. J. F. Voigt, Hbg. 1909, S. 5. — [6] Wltm. Btrg. usw., Hbg. 1826, S. 195 f. — [7] Hbg. Urk. Bch. Nr. 531. — [8] Ak. Kl., IV, Lit. B, Nr. 4, Vol. 2c, Faß. 3, Inv. 4 (Hbg. St. Ar.). — [9] Die sog. Nebenprotokolle, Bericht vom 29. September 1829. — [10] ad 8, Inv. 9b. — [11] Ak. Kl. IV, Lit. B, Nr. 4, Vol. 2e, Faß. 3, Inv. 9a, 1858—1861 (Hbg. St. Ar.). — [12] Ak. d. Bdp., Bericht d. Ing. Westphalen vom 3. Mai 1858. — [13] Gd. Tp., S. 111 wird berichtet, daß der Zoll auf der Eppendorfer Mühle vermutlich eine Wegegeld-Hebestelle war.



Abb. 249. Blick von der Schleuſenbrücke ſüdwärts auf das Alſterflet mit der Adolfsbrücke

Denkmalarchiv
Phot. A. Bruhn, 1910

68. Die Eppendorf-Winterhuder Brücke

Hierzu die Abbildungen 86 und 222—225

Von Eppendorf nach Winterhude und umgekehrt mußten Fuhrwerke ehemals eine Furt durch die Alſter benutzen, die ſüdlich der Kirche etwa 70 m unterhalb der Stelle der jetzigen Brücke in der Gegend der Einmündung des Leinpfad-Kanals lag. Dieſer Furt bedienten ſich auch die Leichenwagen[1]; bei hohem Waſſerſtand aber mußte die Furt beim Alſterkrug benutzt werden. Für Fußgänger, insbeſondere für die Schulkinder und die Kirchenbeſucher, hatte man den Alſterſteg nahe der Eppendorfer Kirche gebaut. Dieſer war für viele Winterhuder auch deswegen wichtig, weil es in jenem Dorfe bis in die vierziger Jahre keinen Bäcker gab, ſo daß das Brot aus Eppendorf geholt werden mußte. Dieſer Steg hieß „die Hohe Brücke“ oder „der Hohe Steg“, weil er an der Eppendorfer Seite nur mittels einer Treppe zugänglich war. Er lag dort ſo hoch über dem Waſſer, damit die beladenen Alſterkähne darunter hindurchfahren konnten (ſ. Abb. 222 S. 326 u. Abb. 223 S. 327). Die Alſterſchiffer legten hier auch gern an, weil der an der Durchfahrt wohnende Küſter das Recht eines „mäßigen“ Bierausſchanks hatte (ſ. S. 229 u. S. 241).

Auf der Winterhuder Seite, wohin der Hohe Steg ſchräg abfiel, ſchloß ſich an ihn ein niedriger Bohlenweg (der ſog. „Lange Steg“) an, der durch die ſumpfigen Alſterwieſen bis zum Eppendorferſtieg in der Gegend der jetzigen Sierichſtraße führte[2].

Aus einem Bericht des Kloſtervogts in Eppendorf vom Jahre 1831 geht hervor, daß die nach Eppendorf eingepfarrten Dorfſchaften jenſeits der Alſter: Winterhude, Alſterdorf, Ohlsdorf, Klein Borſtel und Steilshop die Hohe Brücke und den Langen Steg unterhielten. Letzterer war in 23 Flagen

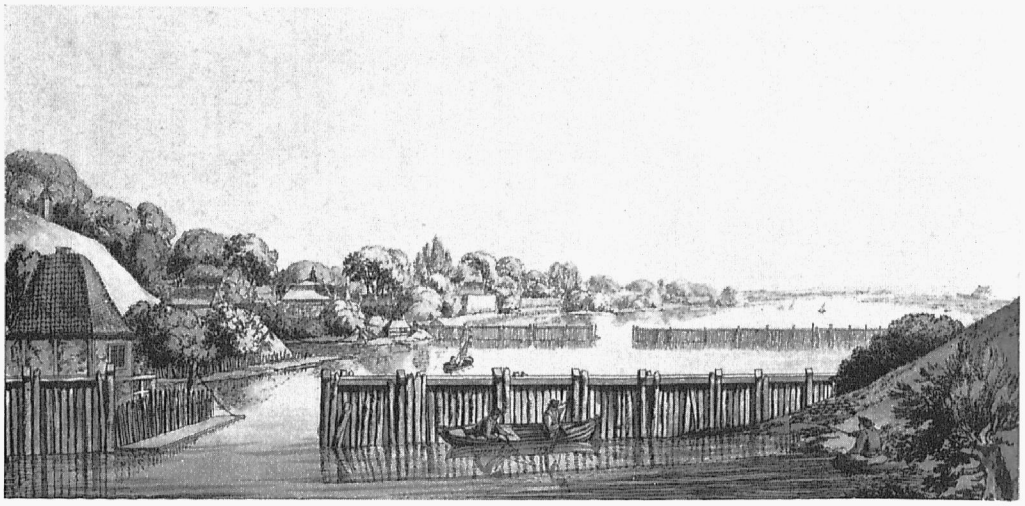


Abb. 250. Blick von der Lombardsbrücke auf die Außen-Alster mit den beiden Alsterbäumen, 1796 — Staatsarchiv Kupferstich von F. Rosenberg

eingeteilt, von denen jeder Voll- und Halbhufner je eins instand zu halten hatte, während die Kosten für die Hohe Brücke auf sämtliche Eigentümer der genannten Dörfer verteilt wurden. Ein Brinksitzer mußte ein Fünftel von dem Beitrag eines Vollhufners bezahlen.

Zu der Hohen Brücke gehörte an der einen Seite noch ein Flag von 32 Fuß (9,2 m) des Langen Stegs, während die an der anderen Seite befindliche Treppe von der Fuhlsbütteler Mühle, d. h. der Löblichen Kämmerei unterhalten wurde.

Steg und Brücke befanden sich meist in schlechtem Zustande. Ihre Instandhaltung ließ viel zu wünschen übrig. Von dem beiderseitigen Geländer der Hohen Brücke fehlte in der Regel ein Stück. Der Lange Steg war besonders übel geflickt; denn der eine verwendete dazu Bohlen und Kantholz, der andere alte Bretter und Bohnenstangen.

1834 beschloß die Baudeputation, die Verpflichteten zur Erneuerung einiger Dielen und versunkenen Joche des Steges, wie auch zur Ergänzung des Geländers anzuhalten. Dies blieb ohne Erfolg; denn 1836 wurde an den Landherrn berichtet, daß die Brücke dem Einsturz nahe sei und sich nebst dem Geländer in trostlosem, schwer zu beschreibendem Zustande befände. Nach den Angaben dieses Berichtes war die auf vier Jochen ruhende Hohe Brücke 20,3 m lang und 1,3 m breit. Die größte, an der Eppendorfer Seite liegende Durchfahrt hatte eine Weite von 8,9 m; wenn ein Schiff an die Brücke fahren würde, hieß es, fiele sie um. Der Steg über die Wiesen war 169 m lang und 0,8 bis 1 m (drei Dielen) breit; er hatte nur an der Südseite ein teils aus krummen Baumästen zusammengeflicktes Geländer. Die Bohlen der 8 m langen Flagen waren teils nur 3 cm, teils bis 7 cm dick, durchlöchert und standen vielfach vor.

Die staatsseitig auf 313 ℳ veranschlagten Instandsetzungskosten fanden die Unterhaltungspflichtigen viel zu hoch; sie behaupteten, Brücke und Steg hätten sonst nur etwa 40 ℳ jährlich oder für jeden 1 ℳ 15 ß gekostet; „weil aber nicht zu verhehlen, daß Brücke und Steg ebenso desolat beschaffen als in einem widrigen Stil ausgeführt seien, so hätten alle den lebhaften Wunsch nach einer zeitgemäßeren Communications-Brücke über die Alster zwischen Eppendorf und Winterhude". Da dieser Wunsch aber auf unbesiegbare Hindernisse stoße, so ward gebeten, die Baudeputation möge den Bau und die Unterhaltung des Kommunikationsweges über die Alster gegen gänzliche Ablösung übernehmen, wozu sämtliche Beteiligten 650 ℳ zeichneten.

Es folgten dann langwierige Verhandlungen über die Durchlegung einer Straße und den Bau einer Fahrbrücke von Winterhude nach Eppendorf auf der Nordseite der Kirche an der jetzigen Brückenstelle.

Die Winterhuder waren bereit, die erforderlichen Abtretungen unentgeltlich herzugeben und nebst den andern Verpflichteten beträchtliche Fuhren zu leisten. Das Kirchenkollegium in Eppendorf machte aber Schwierigkeiten wegen Abtretung von etwa 300 qm des Pastoratsgartens zur öffentlichen Straße im Anschluß an die neue Brücke. Der Pastor Ludolf fand den Verkehr so nahe der Kirche für den Gottesdienst störend; auch würden die Schulkinder diesen Fahrweg nicht ohne Gefahr überschreiten können. Die Kirchenverwaltung forderte für die Hergabe eines Streifens vom Kirchhof an den Staat 800 ℔ und Übernahme aller entstehenden Kosten. Nach drei Jahren, Ende 1839, gelangten die Verhandlungen zum befriedigenden Abschluß, und 1840 erfolgte die Schüttung des Dammes der jetzigen Hudtwalckerstraße durch die Winterhuder Wiesen sowie anschließend der Bau der hölzernen Fahrbrücke oberhalb der inzwischen immer gefahrdrohender gewordenen, schon zu Anfang des 19. Jahrhunderts als „höchst elend und halsbrecherisch“[3] bezeichneten Fußgängerbrücke, die nach Eröffnung des Verkehrs über die neue Fahrbrücke am 8. Februar 1841 förderſamst beseitigt wurde.

Allerdings ging mit diesem Abbruch ein malerisches Bild ländlicher Genügsamkeit verloren, das schon seit mehr als 100 Jahren für Maler und Zeichner als Motiv sehr beliebt war, und es wurde geklagt, daß der alte Steg zehnmal romantischer, dörflicher und idyllischer ausgesehen habe als die neue „prunkende“ breite Brücke[4] (s. Abb. 225 S. 331).

Trotzdem gehörte diese letztere mit dem alten einfachen, aus hohen Baumkronen hervorragenden Eppendorfer Kirchturm zur Seite auch noch späterhin zu den anziehendsten unserer zahlreichen Alsterbilder.

Die neue, als prunkend bezeichnete Brücke, die zwischen den Geländern 30 Fuß (8,6 m) maß, wovon 20 Fuß (5,7 m) auf den Fahrweg entfielen, war ein ganz einfacher schmuckloser Holzbau von

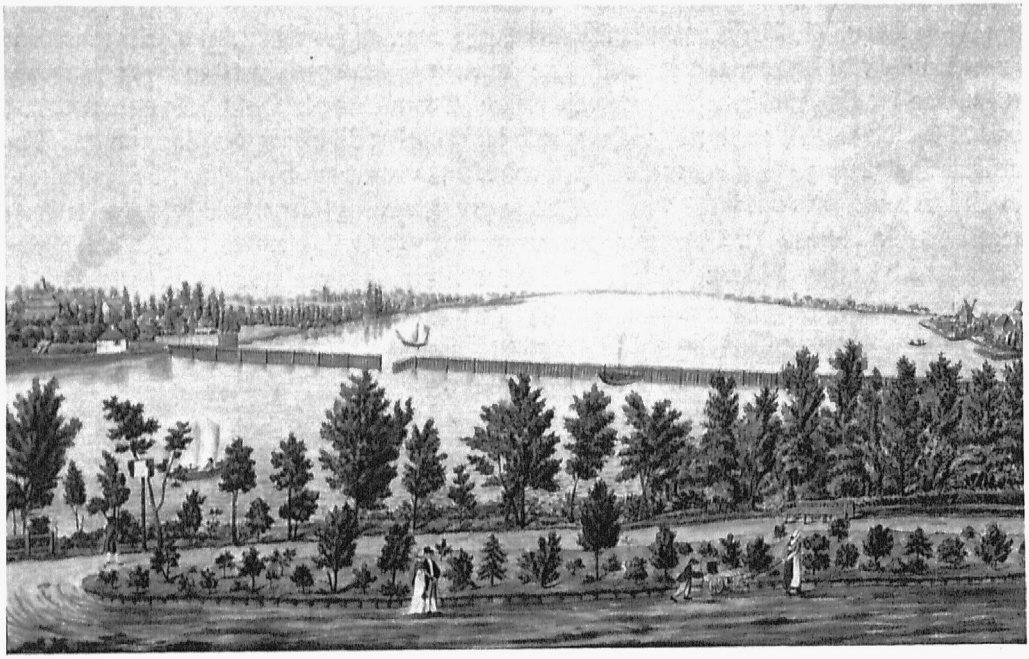


Abb. 251. Die Außen-Alster vom Lombardswall gesehen, etwa 1815; im Mittelgrund der äußere Alsterbaum, dahinter rechts die Lohmühle

Staatsarchiv
Charles pinx., Wolf sculp., zu haben bei Fongarollo & Co.

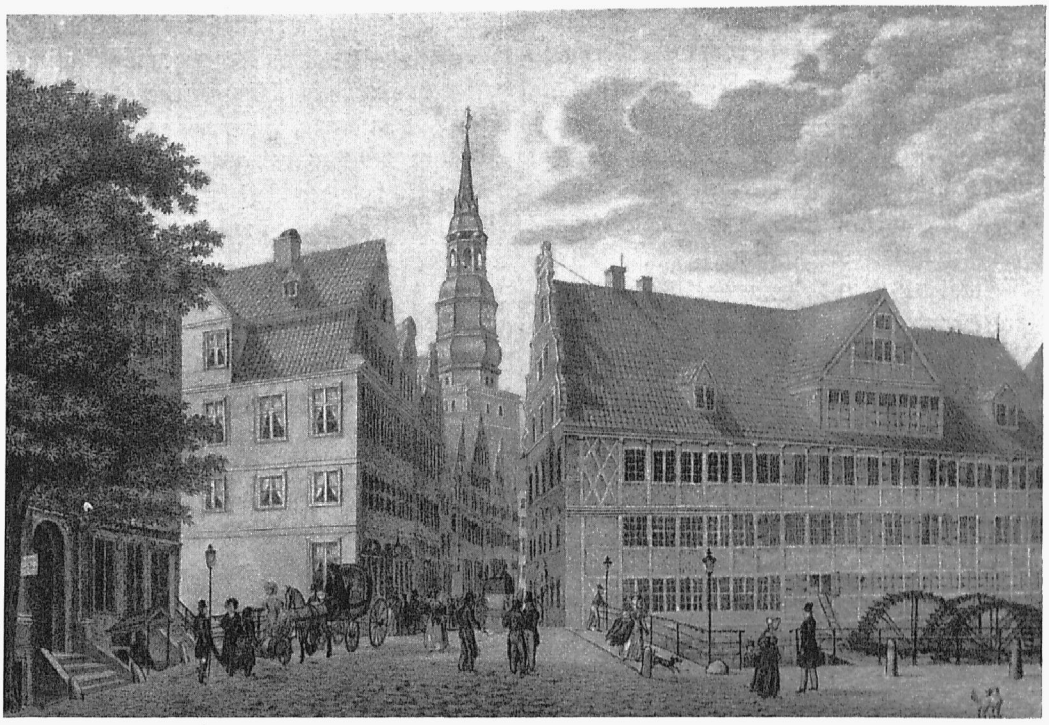


Abb. 252. Die Mühlenbrücke, der Große Burſtah und die Niedermühlen um 1840, im Hintergrund St. Nikolai — Staatsarchiv Lith. Anſtalt von P. Suhr

etwa 34 m Länge. Er überſpannte nämlich zwei Waſſerarme, an der Winterhuder Seite die 14 m breite eigentliche Alſter und, von ihr durch eine an dieſer Stelle ungefähr 10 m breite Landzunge getrennt, an der Eppendorfer Seite den ebenſo breiten „Doven Streek“. Dieſer heißt auf einer Karte von 1774 „Der Schlät“[5] und war wahrſcheinlich die ehemalige Mündung des Tarpenbecks. Dieſe erwähnte Landzunge zwiſchen beiden Gewäſſern erſtreckte ſich damals noch bis etwa 30 m unterwärts des Brückenbaues. Als dieſer 1878 erneuert wurde und ſteinerne Pfeiler erhielt, hat man die Landzunge bis 15 m oberhalb der Brücke weggenommen (ſ. Abb. 226 S. 332 u. Abb. 86 S. 137). An der Winterhuder Seite ward damals, ebenſo wie bei der weiter unterhalb erbauten Streekbrücke, für Durchführung eines Leinpfades geſorgt, deſſen man ſich bei der Winterhuder Brücke ſpäterhin gern als bequemen Durchgang vom unterhalb gelegenen Dampfbootſteg nach einer oberhalb am nachmaligen Winterhuder Kai beſtehende Gartenwirtſchaft bediente.

Von dem alten „Hohen Steg“ wie auch von der erſten Fahrbrücke aus konnte man über die niedrigen, völlig unbebauten Winterhuder Wieſen hinweg bis zur Außen-Alſter ſehen, und auch oberhalb war der Blick ins Alſtertal nur wenig beſchränkt; u. a. ſah man links die Rückſeite der Eppendorfer Mühle mit ihren zwei Rädern[6].

Jetzt überſpannt anſtatt einer ſchmalen Holzbrücke jene Stelle eine ſtattliche, im Zuſammenhang mit der Alſterkanaliſierung während der Jahre 1915—1921 erbaute Eiſenbetonbrücke, die jedoch keinen ſo weiten Umblick wie ihre Vorgänger in der erſten Hälfte des 19. Jahrhunderts gewährt. Der obere Reſt des ſog. „Doven Streeks“ iſt ſamt den benachbarten alten Gartenhäuſern ebenfalls dem Kanalbau zum Opfer gefallen. — Nur der ſpitze Turm der bereits 1267 erwähnten Eppendorfer St. Johanniskirche ſchaut noch herab auf die nahe vorbeifließende, nebſt ihrer Umgebung während

der letzten Jahrzehnte ſo völlig umgeſtaltete Alſter und den hier immer lebhafter gewordenen neuzeitlichen Verkehr auf dem Waſſer wie auf der breiten Brücke.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Dr. Buek, Hbg. u. ſ. Umgeb., I, 1844, S. 131 f. Auch nach ſchriftl. Mitteilungen von Max Meißner, Eppendorf, Dez. 1902. — [2] S. die Alſterkarte des Samuel Gottlob Zimmermann, Molard u. Molend. Inſpekt. vom Jahre 1723, im Hbg. St. Ar. — [3] v. H. Tp., 2. Aufl., 1811, Bd. III, S. 67. — [4] ad 1, S. 131. — [5] S. die Alſterkarte von Olbers vom September 1774, Nr. 278 im Hbg. St. Ar.; ferner: W. Schwarz, Eppendorfs Vergangenheit, Hbg. 1925, S. 28. — [6] Tagebuch Wilh. Peter Melhop, 1817.

69. Die Fiſcherei im Streek[1]

Im unteren Teil des Streeks, von der Außen-Alſter bis zur Eppendorfer Mühle, ſtand dem Kloſter St. Johannis die Fiſcherei zu, die ſie verpachtete; es konnte dort aber der Engheit des Flußbettes ſowie des vielen Rets und Schilfs wegen nicht oft gefiſcht werden; gewöhnlich kamen die Fiſcher mit ihren Netzen nicht über Harveſtehude (den Iſebeck) aufwärts, außer wenn das Waſſer hoch ſtand und die Wiſchen überſchwemmt waren.

Für die klöſterliche Fiſcherei zahlte das Hamburger Fiſcheramt dem Vorwerkspächter um 1790 jährlich 180 ℔. Nachdem die Kloſterrechte an den Staat übergegangen waren, ſchloß die Kämmerei 1833 einen Vertrag[2] über die Fiſcherei im ehemaligen Kloſtergebiet mit dem Fiſcheramt, welches anfänglich 210 ℔, ſpäter bis 1844 jährlich 230 ℔ zahlte.

Übrigens nahmen im Streek bis zur Fuhlsbütteler Schleuſe aufwärts ſowie im Doven Streek die Anlieger das Recht der Fiſcherei vom Ufer aus für ſich in Anſpruch. Die Winterhuder Bauern fiſchten auf der öſtlichen, die Eppendorfer längs der weſtlichen Alſterſeite und im Iſebeck. Der

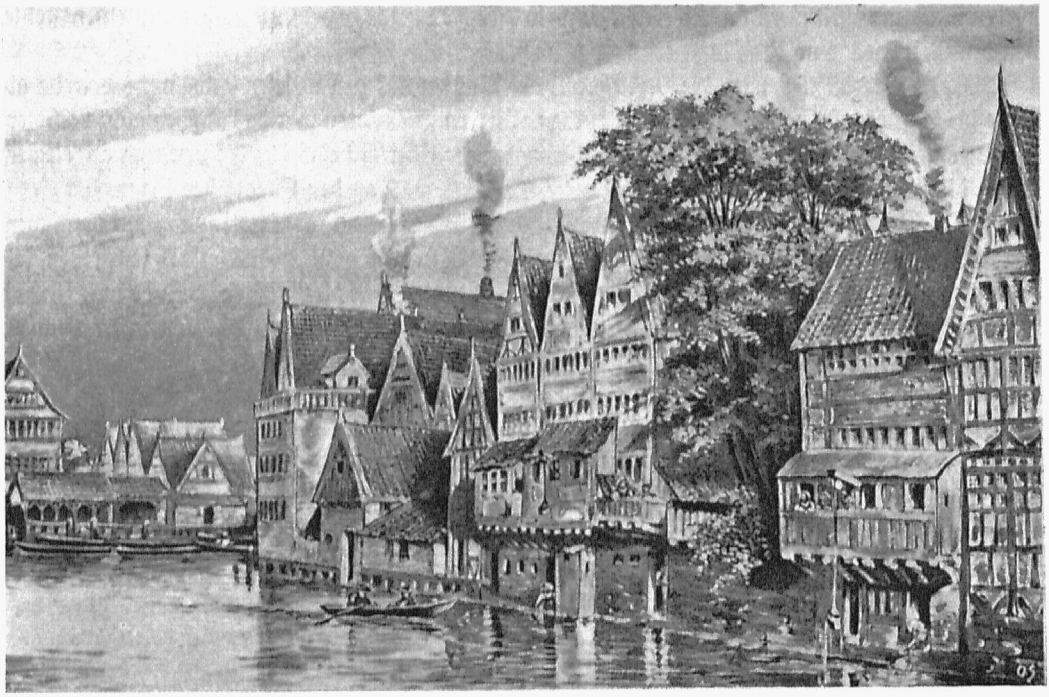


Abb. 253. Trinkwaſſerentnahme längs der Südſeite der Kleinen Alſter, unmittelbar neben den Abortanlagen der Häuſer

Aus Reincke: Die Cholera in Hamburg, 1894
Nach einem Bilde, den Zuſtand des 17. Jahrhunderts darſtellend

Fiſchfang wurde bis in die Sechziger des 19. Jahrhunderts auf den Wieſen und Weiden betrieben, die infolge ſtarker Regenfälle oder der Schneeſchmelze manchmal bis zu zwei Wochen unter Waſſer ſtanden, ehe die Schleuſen in Hamburg Abhilfe ſchaffen konnten.

An jedem Flügel eines bis zu 70 m langen Netzes zogen gegen 5 bis 6 Mann. Der Fang war am ergiebigſten, wenn die Alſterwieſen etwa 60 cm überſtaut waren, weil die Fiſche gern das friſche Gras aufſuchen. Stieg das Waſſer noch höher, dann wurde in hohen Stiefeln gefiſcht; im Winter aber, wenn die Fluten mitunter auf den Wieſen 1,2 m Höhe erreichten, konnte man nicht fiſchen. Als die Schiffahrt nach der Ober-Alſter noch in Betrieb war, kam von Fuhlsbüttel viel mehr Waſſer auf einmal, ſo daß der Spiegel im Streek erheblich ſchwankte; ſpäterhin, als man das Waſſer gleichmäßiger abließ, wurde der Zufluß im ganzen geringer, und auch der Fiſchreichtum ging mehr und mehr zurück.

Ehemals waren auf den überſchwemmten Wieſen und im Streek ſelbſt Fänge von 1000 ℔ Fiſchen keine Seltenheit; in einem Zuge fing man bis zu 18 große Karpfen, unter denen einzelne bis zu 28 ℔ ſchwer vorkamen, außerdem Brachſen, Hechte, Barſche, Karauſchen, Schleie, Alander, Rotaugen und Raab (eine Lachsart). Alle Fiſche wurden bis auf diejenigen, welche die Bauern für ihren Haushalt behielten oder die man in die Gräben wieder einſetzte (wie Karpfen, Schleie und Hechte) an Minderbemittelte verſchenkt. Wegen ihrer Größe und ihres Alters hatten manche Fiſche oft keinen rechten Geſchmack mehr. Dem Raab wurde namentlich zur Laichzeit (Mitte März) nachgeſtellt; dann verſperrte man den Streek von ſpät abends bis früh morgens zwiſchen Tarpenbeckmündung und Lattenkamp mit Netzen und fing auf dieſer Strecke bis zu 80 Raab, 5 bis 10 ℔ ſchwer. Hechte bis zu 15 ℔, auch mitunter noch größere, wurden, wenn ſie im Waſſer ſtill ſtanden, von den Stegen aus geſchoſſen. War die Alſter gefroren, ſo betäubte man die Hechte, wo man ſie unterm Eis ſah, durch einen geſchickten Schlag und holte ſie dann heraus; das nannte man Hechtſchlagen. Aale, die auch reichlich da waren, wurden meiſt mit Würmern an Schnüren während des Abends gefangen; auch mit Reuſen ſtellte man den Aalen während der Nacht erfolgreich nach.

Bis gegen 1865 ließ man die Netzfiſcherei der Bauern auf den Wieſen gewähren; von da ab wollte die Schutzmannſchaft ſie nicht mehr dulden. In den Siebzigern war das Fiſchen ganz verboten und Schonzeit eingeführt. Der Winterhuder Grundbeſitzer Sierich beſaß für die von ihm angelegten Kanäle die Fiſchereigerechtſame, die er verpachtete, bis die Kanäle an den Staat übergingen.

Die Abnahme des früheren Fiſchreichtums in den Alſterbecken und im Streek wird im weſentlichen auf zwei Urſachen zurückgeführt, die Dampfer und die Verunreinigung des Waſſers durch den zunehmenden Anbau. Die Alſterdampfer ſchaden dem Fiſchbeſtand, weil die Fiſche keine Ruhe mehr haben und die Brut nicht heranwachſen kann, wozu aber auch die Verunreinigung des Waſſers weſentlich beiträgt. Hierfür bietet der Eppendorfer Mühlenteich ein treffendes Beiſpiel. Er war früher ſehr fiſchreich, aber durch die auf Hamburger und auf preußiſchem Gebiet aufkommende Induſtrie wurde das Waſſer vergiftet, ſo daß manchmal Hunderte großer und Tauſende kleiner Fiſche ans Ufer des Teiches trieben und die Luft weithin verpeſteten, was noch 1930 vorgekommen iſt. Die Fiſcherei im Streek und in den Winterhuder Kanälen wurde ſpäterhin ſeitens des Staats mit derjenigen in der Außen-Alſter zuſammen verpachtet. Dieſe Verpachtung hat aber ſeit 1895 aufgehört (ſ. Abſchn. 99), während die Fiſcherei im Eppendorfer Mühlenteich noch 1928 verpachtet war.

Anmerkungen:

[1] Nach mündlichen Mitteilungen des ehemaligen Vogts von Eppendorf C. J. Timmermann (Ludolfſtraße 15) im Februar 1904, ſowie nach dem Hauptbuch des Löbl. Fiſcheramts, Lade des Fiſcheramts, I B, Nr. 1, Lit. A (Hbg. St. Ar.). — [2] Km. Kntr. Bch., R R, S. 57. Siehe übrigens auch Fiſcherei in der Binnen- und Außen-Alſter Abſchn. 99.

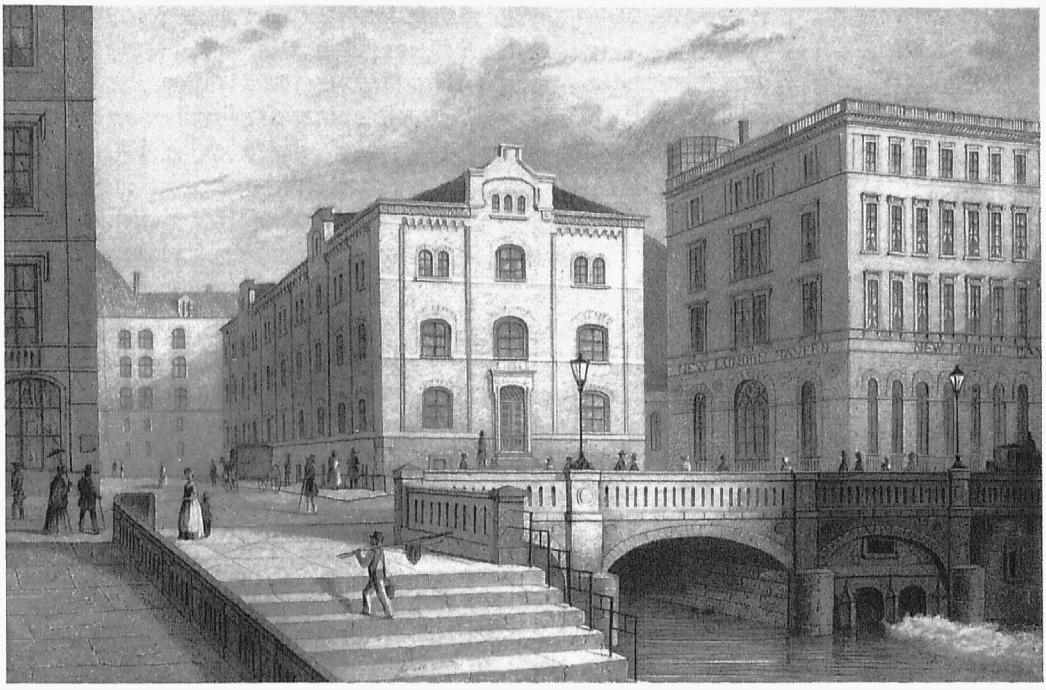


Abb. 254. Die Stadtwaſſermühle um 1855 Verein f. Hamb. Geſchichte
Nach Stich, gezeichnet von J. Gottheil, geſtochen von Poppel und Kurz. Aus: Hamburg in ſeiner gegenwärtigen Geſtalt

70. Die ſtädtiſchen Alſterbecken

Hierzu die Karte III am Schluſſe des Buches und die Abbildung 211

In bezug auf Naturſchönheit iſt Hamburg durch zufälliges Zuſammentreffen verſchiedener Umſtände, in ſeinen Alſterbecken ein reicher Schatz beſchert, auf den es mit Recht ſtolz ſein darf und um den andere deutſche Städte es oft beneidet haben, insbeſondere vom Standpunkte des Waſſerſports aus. Binnen- und Außen-Alſter bilden, poetiſch ausgedrückt, „Edelſteine in Hammonias Mauerkrone“[1].

Die beſte Überſicht über beide Waſſerbecken genießt man von der Lombardsbrücke aus. Das Bild iſt ebenſo reizvoll bei Tage wie am Abend, wenn die Ufer ſowie die ſie umgebenden Straßen und Spazierwege durch Tauſende von Lampen erleuchtet ſind. Nach der Stadtſeite überſchaut das Auge das viereckige, kleinere, von Dampfſchiffen, Ruderbooten und Schuten belebte Becken, das rings von baumgeſäumten Straßen umgeben iſt, hinter deren hier und da durch höhere Bauten unterbrochenen Häuſerreihen die Türme von Hamburgs Kirchen und ſeinem Rathauſe aus dem Großſtadtdunſt emporragen.

Nach Norden dehnt ſich die von ſchattigen Alleen, blühenden Gärten und Parks mit hübſchen Landhäuſern eingeſchloſſene Außen-Alſter gleich einem großen See, der ebenfalls von kleinen und größeren Schiffen, zumal Segelbooten, belebt und deſſen Ferne in ſilbernen Duft getaucht iſt.

Beide Waſſerflächen ſind Zierden Hamburgs, denen keine andere deutſche Stadt Ähnliches zur Seite zu ſtellen hat. Schon allein die Binnen-Alſter iſt einzig in ihrer Art; wo ſonſt findet man eine Stadt, die einen See von faſt 2 km Umfang in ihren Mauern einſchließt?



Abb. 255 Privatbeſitz
Der Waſſerwagen Aus: Chr. Suhr,
Water, friſch Water! Der Ausruf in Hamburg, 1808

Man ſieht es den Alſterbecken, die jetzt ſo weltſtädtiſch vornehm daliegen (ſ. Abb. 1 S. 1 u. Abb. 211 S. 312) inmitten ihres Kranzes von Spazierwegen, Alleen, Anlagen, enggeſchloſſenen Häuſerreihen und großen Gärten mit Landhäuſern nicht an, daß ſie anfänglich lediglich einen im Mittelalter geſchaffenen Mühlteich bildeten[2]. Zwar ſind die Alſterbecken, wie die meiſten Mühlteiche aus alter Zeit, über die anfänglich unſchöne Stufe einer berechneten, reinen Nutzanlage längſt hinausgewachſen.

Aber was alles haben wir Hamburger dem Manne zu verdanken, der vor 800 Jahren am Niederdamm Waſſermühlen anlegte! Die Fülle wundervoller ſtädtiſcher wie landſchaftlicher, von Schwänen und weißen Segeln belebter Alſterbilder, ſtimmungsvolle Fern- und Durchblicke von hohem Reiz, das Lichtmeer des ſonnenhellen Nachmittags und Abends über den Alſterbecken, die ſommerlichen Fährhausbilder, die Regatten, der Blumenkorſo, die bewimpelten Brautſchiffe, die farbenreichen und nebligen Herbſtbilder und im Winter die Eislandſchaft mit unzähligen Wildenten und den Möwenſchwärmen — das und noch ſo manches andere baut ſich aus dem urſprünglichen Mühlenteich auf, der ſich mit der Schönheit der Landſchaft tief in den Stadtkern hineinſchiebt, wo die Alſter, unſcheinbar, wie ſie im Henſtedter Moor beginnt, ſich auch ebenſo im Fletnetz Hamburgs verliert. In ſeiner abwechſlungsreichen Schönheit liegt es auch begründet, daß kein anderer Mühlteich es zu ſolcher Berühmtheit gebracht hat wie die Alſterbecken und daß gerade nur hier ſo weltbekannte Uferſtraßen wie der Jungfernſtieg und der Harveſtehuderweg oder ſo berühmte Gaſtſtätten wie der Alſterpavillon und das Uhlenhorſter Fährhaus entſtehen und aufblühen konnten.

Es kann daher nicht wundernehmen, daß die den Glanz- und Mittelpunkt der alten Hanſeſtadt bildenden Alſterbecken zu Hauptanziehungspunkten für die Fremden geworden ſind.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Kopal: Vom Hamburger Waſſerſport. Erinnerungen aus dem Allgem. Alſter-Club, Hbg. 1912, S. 21. — [2] Hbg. Nachr. v. 27. Dezbr. 1904: Alſterſtudien von O. Schwindrazheim.

71. Die Außen-Alſter

Hierzu die Karte III und die Abbildungen 100, 228—230, 250 und 251

Macht die Binnen-Alſter mit ihrer Umgebung den Eindruck eines den Bedürfniſſen des Großſtädters angepaßten, geradlinig umriſſenen, von hohen Häuſern umgebenen und von Quader- oder Findlingsmauern feſt eingeſchloſſenen Zierbeckens, ſo erſcheint die Außen-Alſter mehr als ein natürliches Gewäſſer, deſſen landſchaftlichen Reizen der Menſch ſich angepaßt hat. Zu ihrem, von dem faſt rein architektoniſchen Bild der Binnen-Alſter völlig abweichenden Ausſehen bildet die von Gartenanlagen und maleriſchen Baumgruppen umfaßte Lombardsbrücke den eigenartigen Übergang.

Selten hat künſtleriſches Beſtreben Natur ſinnvoller und ſchöner gebildet als die Umrandung der Außen-Alſter; ohne zu zerſtören iſt hier nach und nach nur Gutes geſchaffen: der Edelſtein iſt koſtbar gefaßt, und zielſtrebig hat man es verſtanden, ſeine Schönheit noch zu heben. —

Obgleich die Wohnſtadt allmählich beiderſeits um die Außen-Alſter herum weit nach Norden vorgerückt iſt, blieb ihre freie landſchaftliche Eigenart doch im weſentlichen bewahrt; ſie bietet noch heute mit dem ſie völlig umſchließenden, teils breiten grünen Vorland, den vielen Bäumen und den ausgedehnten Gärten dem Beſchauer ein natürlich-landſchaftliches Bild, nur wenig geſtört durch beſonders hohe ſtädtiſche Häuſerblocks. Im übrigen tritt die Architektur beſcheiden zurück hinter dem Landſchaftlichen. Nicht ſcharfe und geradlinige, ſondern weiche geſchwungene Umriſſe herrſchen hier vor; an die Hauptwaſſerfläche ſchließen Ausbuchtungen, kleine Nebenbecken und Abzweigungen an[1].

Ohne hohe Uferlandſchaften bietet die Außen-Alſter doch ſtets ein wechſelndes Bild; zu jeder Tageszeit wie zu jeder Jahreszeit und bei jedem Wetter feſſelt ſie den Blick: die ſtille Fläche, das vom Sturm wild aufgepeitſchte Waſſer oder die feſte Eisdecke des Winters.

Die hier mitten im lebendigen Baumwuchs ſteckende Baukunſt fügt ſich der Natur zumeiſt ohne Mißton ein. Nur nahe der inneren Stadt ſehen wir an beiden Ufern die Gebäude zu ſtattlichen Reihen dicht zuſammengeſchoben; weiter hinaus aber lugen die hellfarbigen Einzelhäuſer anmutig zwiſchen den Baumgruppen hervor. Rund um die Alſter erſtrecken ſich vor den blumengeſchmückten Gärten ſchattige Spazierwege, geſäumt mit wohlgepflegten, kurzgeſchorenen Raſenflächen von ſammetartigem, ſaftigem Grün, am Harveſtehuderweg unterbrochen von Wieſen und Weiden. Auf dem Waſſer, das ein idealer Tummelplatz für alle Waſſerſportler iſt, ziehen Ruderboote und mit großen hellen Segeln ausgerüſtete Jachten dahin, und geſchäftige Dampfer durchfurchen das abends vom Schein unzähliger Lichter lebhaft flimmernde Becken: ſtets ein anziehendes Bild für Einheimiſche und Fremde.

Dieſer große Reiz, den die ausgedehnte Waſſerfläche mit dem landſchaftlich anmutigen Uferrahmen ausübt, iſt der weſentliche Grund, daß die vornehmen Wohnviertel der Stadt rings um die Außen-Alſter gruppiert ſind; daher der weit über Hamburgs Grenzen hinaus bekannte Landhausſchmuck von Harveſtehude und Uhlenhorſt ſowie der reiche Kranz im Grün verborgener patriziſcher Bürgerhäuſer. An dieſe ſchöne Gartenhaus-Alſterſtadt ſchließen faſt ringsum Wohnviertel ohne beſondere Eigenart an.

Während bei der Binnen-Alſter die Geſtaltung ihrer Uferſtraßen-Umrahmung im Laufe der Fünfziger des 19. Jahrhunderts in der Hauptſache zum Abſchluß gelangt war und ſich

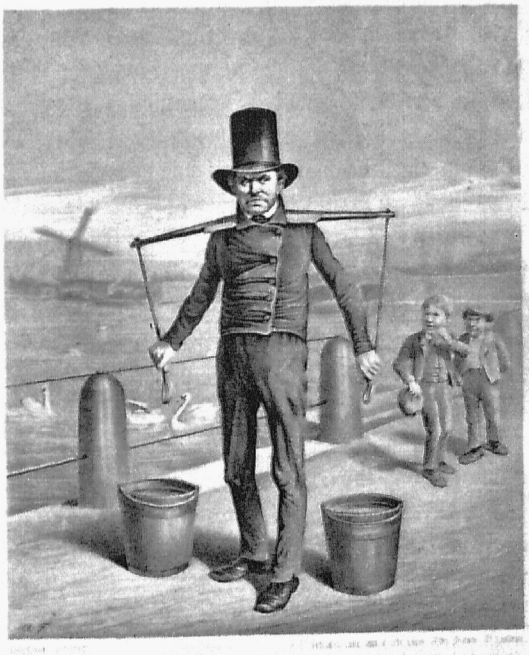


Abb. 256. Der Waſſerträger Benzen, gen. Hummel. Nach Zeichnung von Chr. Förſter, etwa 1850. Staatsarchiv

ſpäterhin nur noch unweſentlich änderte, begann man bei der Außen-Alſter — wo ehemals nur das St. Georger Ufer allein eine künſtliche Befeſtigung hatte — in jener Zeit erſt mit der Regelung und feſten Abgrenzung der übrigen Ufer für die Erleichterung bzw. Ermöglichung des Verkehrs ſowie mit der Wandlung ſumpfiger Strecken in bewohnbare Gegenden, wobei das Becken der Außen-Alſter aber im großen und ganzen ſeine natürliche Geſtalt behielt (ſ. Karte III am Schluſſe des Buches). Die längs ihrer Ufer nachmals entſtandenen wohlgepflegten Anlagen der Ringſtraße ſind noch jung; hier haben die von der Natur gegebene Schönheit und die Kunſt des Menſchen in gelungener Weiſe zuſammengewirkt.

Dieſe Ringſtraße um die Außen-Alſter iſt im weſentlichen ein Werk Franz Andreas Meyers. 1872 zum Oberingenieur ernannt, ſchuf er das erſte Stück in St. Georg bis Mitte der ſiebziger Jahre und hat dann ſein Leben lang zielbewußt an der weiteren Durchführung gewirkt, die, mit Überwindung vieler Schwierigkeiten, immer nur in größeren Zwiſchenräumen ſtückweiſe fortſchritt. Er ſtarb bereits 1901, ſo daß er die auf Grund ſeiner Pläne 1908 erfolgte Vollendung nicht mehr erlebte.

Bei einer Umwanderung zeigt ſich, von wie eigenartiger Verſchiedenheit die einzelnen Abſchnitte dieſes Alſterringes unter ſich ſind und wie mannigfaltig die Gliederung ihrer Ufer geſtaltet iſt, die faſt nirgends mehr die alten Waſſergrenzen bezeichnen.

Vergleicht man die einzelnen Strecken miteinander, ſo erſcheint der bereits ſehr alte Harveſtehuderweg als die vornehmſte, die St. Georger Straße „An der Alſter“ als die verkehrsreichſte Uferſtraße. Aber auch die übrigen Strecken: Alſterufer, Fernſicht, Bellevue, Schöne Ausſicht und Schwanenwik ſind in ihrer ſtets voneinander abweichenden Ausbildung immer von neuer Anmut. Die Alſterringſtraße hat den großen Vorzug reicher Abwechſlung; nirgends ſtößt man in ihr auf ein ermüdendes Einerlei.

Berückſichtigt man, daß, nachdem 1858 zuerſt eine Fahrgelegenheit von der Stadt längs der Außen-Alſter bis zur Uhlenhorſt geſchaffen war, noch 50 Jahre vergangen ſind, bis der ſtückweiſe nach und nach entſtandene Ring um das Waſſerbecken geſchloſſen werden konnte, ſo nimmt die reizvolle Verſchiedenheit der Ausführung der Straße nicht wunder; waren doch bei jeder Fortſetzung neue ſchöpferiſche Kräfte bemüht, dieſe Uferſtraße abwechſlungsreich und künſtleriſch ſchön zu geſtalten.

Um nur eines herauszugreifen: wie viele köſtliche Überblicke bieten ſich von den teils ganz verſteckten Sitzplätzen in den Uferanlagen! Und wie wechſelvoll iſt eine Rundfahrt zu Wagen um die Alſterbecken; ſie gehört unbeſtritten zu den ſchönſten Darbietungen, mit denen die Stadt ihre Gäſte zu überraſchen vermag. Das iſt auch allgemein bekannt. Bereits 1881 unternahm Kaiſer Wilhelm I. auf Einladung des Senats eine ſolche Rundfahrt; an Stelle der noch fehlenden Krugkoppelbrücke und der Straße Fernſicht verband eine raſch mittels 76 Schuten geſchaffene Schiffbrücke die Ufer von Harveſtehude und Winterhude. Die mit Kies beſtreute und von Nadelhölzern und Schilf eingefaßte, reich beflaggte Brückenbahn machte den Eindruck eines breiten Gartenweges, der am 14. September vom Kaiſer befahren ward.

Eine anſehnliche Flotte von Ruder- und Segelbooten begleitete den Zug von der Rabenſtraße längs des Ufers bis nach St. Georg, ſo daß die Alſter ein äußerſt belebtes und ſchönes Bild bot. Bei der Gurlittſtraßeninſel ſandte an dieſem Tage der dort angelegte Springbrunnen — der Geiſer — zum erſten Male ſeine Waſſerſtrahlen in die Luft; er blieb für ſpätere feſtliche Gelegenheiten erhalten, während die Schiffbrücke, die rund 8000 Mark gekoſtet hatte, ſchnell wieder entfernt wurde.

Die im Anſchluß an die Stüveſchen Hafenrundfahrten Ende der Achtziger des 19. Jahrhunderts unter orts- und ſachkundiger Führung aufgekommenen Wagenfahrten durch die Stadt und um die Alſter fanden allgemeinen Anklang und waren bei allen Hamburg beſuchenden Fremden ſehr beliebt. Unterbrochen durch die Cholera, erreichte ihre Benutzung nach einigen Jahren wieder die alte Höhe; 1895 kamen Käſes Rundfahrten hinzu. Bis zum Kriege konnte man täglich bis zu ſechs mit

Schauluſtigen voll beſetzte, vierſpännige, mittels Leitern zu erkletternde Geſellſchaftswagen hintereinander auf der Fahrt um den Alſterring begegnen.

Bei der Wiederaufnahme der Rundfahrten, um 1920, ſind an die Stelle der von Pferden gezogenen, unbequemen, meiſt offenen Stuhlwagen hochgebaute, etwa 40 Fahrgäſte faſſende, ledergepolſterte, teils mit Glaswänden geſchützte Ausſichtskraftwagen getreten, die je nach Bedarf verdeckt oder offen fahren. Die Zahl der Teilnehmer an dieſen Rundfahrten durch die Stadt und um die Alſter iſt ununterbrochen im Aufſchwung begriffen.

In früheren Jahrhunderten war die Außen-Alſter ein meiſt ſtilles, auf weiten Strecken ſeichtes und von Schiffen wenig befahrenes Gewäſſer (ſ. Abb. 100 S. 167, Abb. 250 S. 364 u. Abb. 251 S. 365). Erſt zur Franzoſenzeit wurde es dort lebhafter, als Davout im Jahre 1813 zur Verteidigung gegen feindliche Angriffe von der Waſſerſeite eine Flottille mit holländiſchen Matroſen und Seeſoldaten auf die Außen-Alſter legen ließ (ſ. Abb. 228 S. 334).

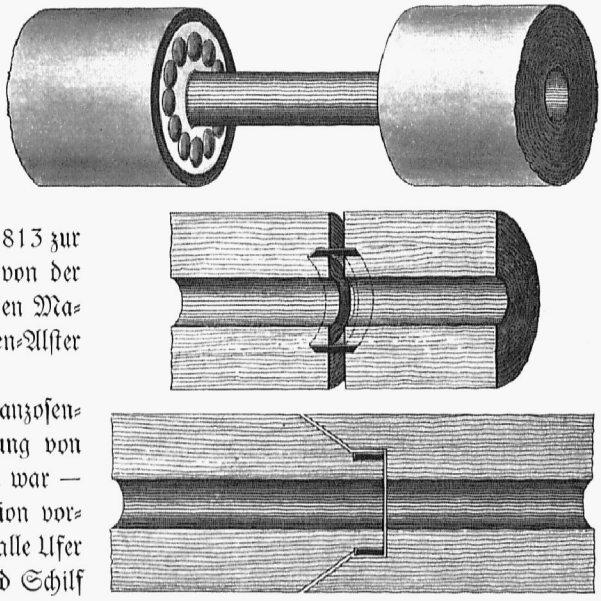


Abb. 257 Verbindungsarten der hölzernen Waſſerleitungsrohre. Privatbeſitz. Nach Zeichnung von M. Klaucke. Oben die älteſte Verbindungsweiſe mittels bleierner oder kupferner Flanſchrohre; in der Mitte eine Rohrverbindung mittels ins Hirnholz der Stöße getriebener eiſerner Ringe; unten die beſte und ſpäteſte, eine muffenartige Verbindung der hölzernen Rohre

Bei einer nach Beendigung der Franzoſenzeit — während der für die Unterhaltung von Straßen und Gewäſſern nichts geſchehen war — im Juli 1815[2] ſeitens der Baudeputation vorgenommenen Beſichtigung erwieſen ſich alle Ufer der Außen-Alſter weit hinaus mit Ret und Schilf bedeckt und das Schiffloch bei Harveſtehude ſowie der Lange Zug überhaupt ganz zugewachſen. Längs des St. Georger Ufers und im Bleichergraben (Schmilinskyſtraße) hatte ſich ſehr viel Modder angehäuft; viele Pfähle waren verlorengegangen, und die von der Stadt zu unterhaltenden Felſenvorſetzen vom Stadtgraben bis zur Lohmühle und längs des St. Georger Ufers wie um die beiden kleinen Baſtionen 7 und 8 ſowie um Ferdinandus herum bedurften dringend der Ausbeſſerung; der unzureichenden Mittel wegen konnte vorerſt indes nur das Allernotwendigſte gemacht werden. Aber auch ſpäterhin, ja ſogar noch in den Vierzigern des 19. Jahrhunderts regte ſich auf der Außen-Alſter nur geringes Leben. Abgeſehen von der erſten 1844 abgehaltenen Alſterregatta war nur wenig Verkehr auf der weiten Waſſerfläche; regelmäßig befuhren das Becken täglich nur die Winterhuder und Eppendorfer Milchewer, außerdem abends einige Luſtboote. — Noch um die fünfziger Jahre war das Bild der Außen-Alſter von dem jetzigen ſehr verſchieden. Mit Ausnahme der erſt ſtreckenweiſe vorhandenen, nur in St. Georg enger bebauten Uferſtraßen, bildete die Einfaſſung des Waſſers während des Sommers ein dichter Beſtand von Ret, Schilf und ſonſtigen Waſſerpflanzen aller Art; dieſen wieder vorgelagert war ein breiter Gürtel üppig gedeihender, ſchneeweißer und gelber Waſſerroſen, die mit Sonnenuntergang ihre ſchönen Kelche ſchloſſen. Auch herrſchte im Zuſammenhang mit dieſem märchenhaften Sommerſchmuck, zumal wochentags, auf dem langgeſtreckten Landſee eine ländliche Ruhe, die erſt mit Beginn der ſechziger Jahre dem lebhafter werdenden Verkehr weichen mußte.

Beſonders weit hinaus erſtreckte ſich der Anwuchs längs des rechten Ufers, wo das Waſſer weithin ſeicht war[3]. Hier hatten die Bootſtege bei der Rabenſtraße etwa 100 Fuß Länge, und als um 1860 der Dampferverkehr begann, mußte der dortige Anlegeſteg 150 Fuß weit hinaus vorgeſchoben werden, um das 5 Fuß tiefe Fahrwaſſer zu erreichen.

Die längs der Außen-Alſter ſich erſtreckenden Vororte hatten bis in die ſiebenziger Jahre hinein ebenfalls ausgeſprochen ländliche Eigenart; man war dort der lauten Unruhe großſtädtiſchen Treibens völlig entrückt. Wohin immer das Auge ſich wandte, blickten hinter den die Straßen ſäumenden Syringen- und Goldregenhecken zurückliegende friedliche Einzelhäuſer aus wohlgepflegten Gärten hervor; nirgends noch unterbrachen mehrſtöckige Miethäuſer die ländliche Gleichförmigkeit; alles atmete Behagen und Verſenkung in zufriedene Wirklichkeit. Öffentliche Gärten und geräuſchvolle Wirtſchaften gab es nur wenige in Umgebung der Alſter; ſie alle ſind bis auf das Uhlenhorſter Fährhaus verſchwunden.

Beſonders ſchön ſind bis auf den heutigen Tag die Buchten und Seitenarme der Außen-Alſter; ſie bieten geradezu lauſchige Waſſerplätze, unter denen der Feenteich auf der Uhlenhorſt und der Rondeelteich in Winterhude als Perlen gelten dürfen. Rings umfaßt von ſtillen, ſchönen Gärten, nur auf ſchmalen Waſſerarmen erreichbar, ſind ſie beide für Spaziergänger lediglich von je einer in der Nähe gelegenen Brücke aus überſehbar. Wer unter tief herabhängenden Zweigen in ſommerlichen Mondſcheinnächten, wenn Roſenduft daherzieht und die Nachtigall ſchlägt, dorthin rudert, kann ſich ſtilliegend märchenhaftem Zauber hingeben.

Die in die Außen-Alſter einmündenden Flußläufe ſind, einſchließlich des Streeks, alle in feſtumriſſene Schiffahrtsſtraßen umgewandelt, ein weitverzweigtes Kanalnetz, teils anfangs weſentlich für Zwecke der Entwäſſerung entſtanden, teils praktiſchen Bedürfniſſen der Verbindung mit den gewerblichen Betrieben der öſtlichen Uhlenhorſt, Barmbecks und Winterhudes dienſtbar gemacht.

In der Umgebung der Außen-Alſter iſt die Eigenart dieſer Kanäle aber überall die eines gartenbegrenzten Ziergewäſſers, erſt jenſeits der Gartenhausgegend tritt ihr Nützlichkeitszweck hervor; denn die Alſter dient nicht nur der Erholung, ſie nimmt auch mannigfache Arbeit auf ſich. Die Luſt- und Sportboote bleiben mehr draußen auf dem großen Becken; die Laſtſchiffe, jetzt meiſt von kleinen Schleppern gezogen oder mit eigenen Motoren ausgerüſtet, verlieren ſich in den ſeitlichen Schiffahrtsſtraßen, die alle an paſſenden Stellen mit bequemen Landungsplätzen ausgeſtattet ſind.

Vom Boot aus genießt man auf der Außen-Alſter auch unzweifelhaft das ſchönſte Bild[4] der vieltürmigen Hanſeſtadt (ſ. Abb. 229 S. 335). Die gut verteilten, ſchlanken Türme über den Dächern des Jungfernſtiegs, davor die Lombardsbrücke mit ihren drei leichten Bögen im Rahmen lieblicher Baumgruppen wirken harmoniſch zuſammen und bleiben dem Beſchauer unvergeßlich. Von allerſchönſter Wirkung iſt dies Bild bei eintretender Dämmerung, wenn die von den zahlreichen Fenſtern der Häuſer an der St. Georger und Hohenfelder Seite glutvoll farbig, wie geſchmolzenes Gold, zurückgeſtrahlte Abendſonne allmählich erliſcht, die Lichter überall aufzuleuchten beginnen und ein leichter bläulicher Dunſt die entfernten Gegenſtände ſachte einhüllt (ſ. Abb. 230 S. 337).

Dieſer unvergleichliche Stadtſee mit ſeiner parkartigen Umgebung, ob in Licht gebadet, ob in Dunſt verſchleiert oder regenverhangen, bleibt immerdar ein erfriſchendes Stück Natur mitten in der Großſtadt.

Der Hintergrund dieſes Alſterbildes wirkt zwar nicht mehr überall wohltuend, weil die Architektur ſeit etwa einem Jahrzehnt nicht hinter dem Landſchaftlichen bzw. den freien gleichmäßigen Baumlinien zurücktritt, wie es früher der Fall war, als die Reihen niedriger Einzelhäuſer noch nicht mehr und mehr durch alles überragende Baulichkeiten unterbrochen wurden. Hinterhäuſer von Miethausreihen blicken über die Villen hinweg von der Uhlenhorſt her in das liebliche Bild; die ſchweren Maſſen der auf dem hochliegenden Mittelweg entſtandenen vielſtöckigen Gebäude überragen die Baumreihe des

Harveſtehuderweges und vernichten die Illuſion des „unendlichen Gartens“, von der die Stimmung der Außen-Alſter lebt. Der anmutige Kirchturm von St. Georg wird wohl nur noch kurze Zeit im Alſterbilde ſichtbar bleiben, dem er einen der größten Reize gibt[5]. Schon jetzt ziehen z. B. das Atlantic-Hotel und ganz neuerlich das achtgeſchoſſige, 30 m hohe Gebäude der „Volksfürſorge“ durch ihre breiten Maſſen die Blicke der am Fontenay-Ufer wandelnden Spaziergänger gebieteriſch auf ſich und bedrücken die Waſſerfläche, während weiterhin auf der St. Georger Seite einzelne ebenfalls übertrieben hohe, ſchmälere Himmelskratzer ſchreiend hervorſpringen.

Aber auch an der gegenüber liegenden Seite, an der Straße Alſterufer, unterbricht ein, auch erſt 1931 fertiggeſtellter umfangreicher vielſtöckiger Kontorhausbau die ruhige Linie der älteren, niedrigeren Hausdächer in vordringlicher Weiſe.

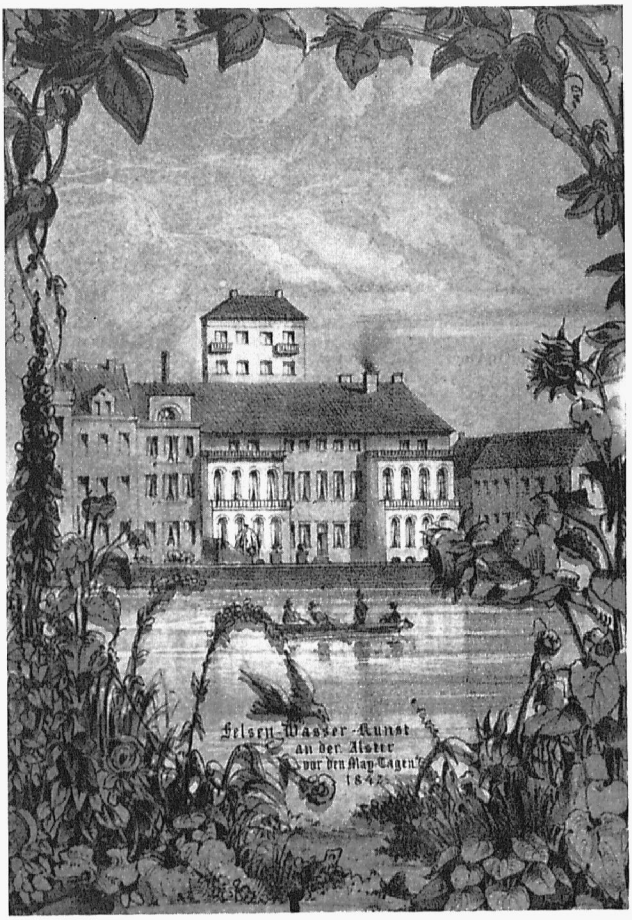


Abb. 258 Ausſchnitt aus einem Erinnerungsblatt mit dem Portrait von Edw. J. Smith, zeigend den von ihm am Alſtertor erbauten Turm der Felſen-Waſſerkunſt nebſt Wohnhaus, abgebrannt 1842 — Verein f. Hamb. Geſch. Nach Lithographie von C. Beer 1848

Wenn auch angenommen werden darf, daß unter Einwirkung der Baupflege bei der weiteren Zunahme jener hohen Häuſer ſpäterhin wieder eine gewiſſe Einheitlichkeit in dieſem baulichen Hintergrund entſtehen wird, ſo kann man die einſtige ruhige landſchaftliche Schönheit des Außen-Alſterbildes dadurch doch ſchwerlich wieder zurückrufen. —

Die Alſter iſt ein ſo herrlicher Beſitz Hamburgs, daß man kein Opfer ſcheuen ſollte, ſie für die ganze Bevölkerung in ihrer reizvollen Eigenart tunlichſt zu erhalten. Möge das heranwachſende Geſchlecht ſich beſtreben, das Alſterbild davor zu beſchirmen, daß ſeine Schönheit um geldlicher Vorteile einzelner willen weiterhin preisgegeben wird!

Anmerkungen:

[1] Vgl. Hbg. Nachr. v. 27. Dezbr. 1904: Alſterſtudien von O. Schwindrazheim. — [2] An Hand der Richardſchen Karte der Großen Alſter von 1804. — [3] Die Special-Karte der Außen-Alſter, dem allgem. Alſter-Club gewidmet, 1 : 6,240. Farbendruck von C. W. Seitz; Verlag von Otto Meißner, etwa 1857 (Hbg. St. Ar.). Die Karte gibt durch eine größere Anzahl Tiefenangaben ein Bild des Bettes und ſeiner damaligen Beſchaffenheit; als Landkarte enthält ſie viele Mängel und Fehler (Geerz: Geſchichte der Geogr. Vermeſſungen und Landkarten Nordalbingiens, Berlin 1859, S. 212). — [4] Guſtav Falke: Hamburg, 1908, S. 51 f. — [5] Fritz Schumacher: Hamburgs Wohnungspolitik von 1818—1919 in Groß Hamburg-Streitfragen, Heft 4/5, S. 39 f., Hbg. 1919.

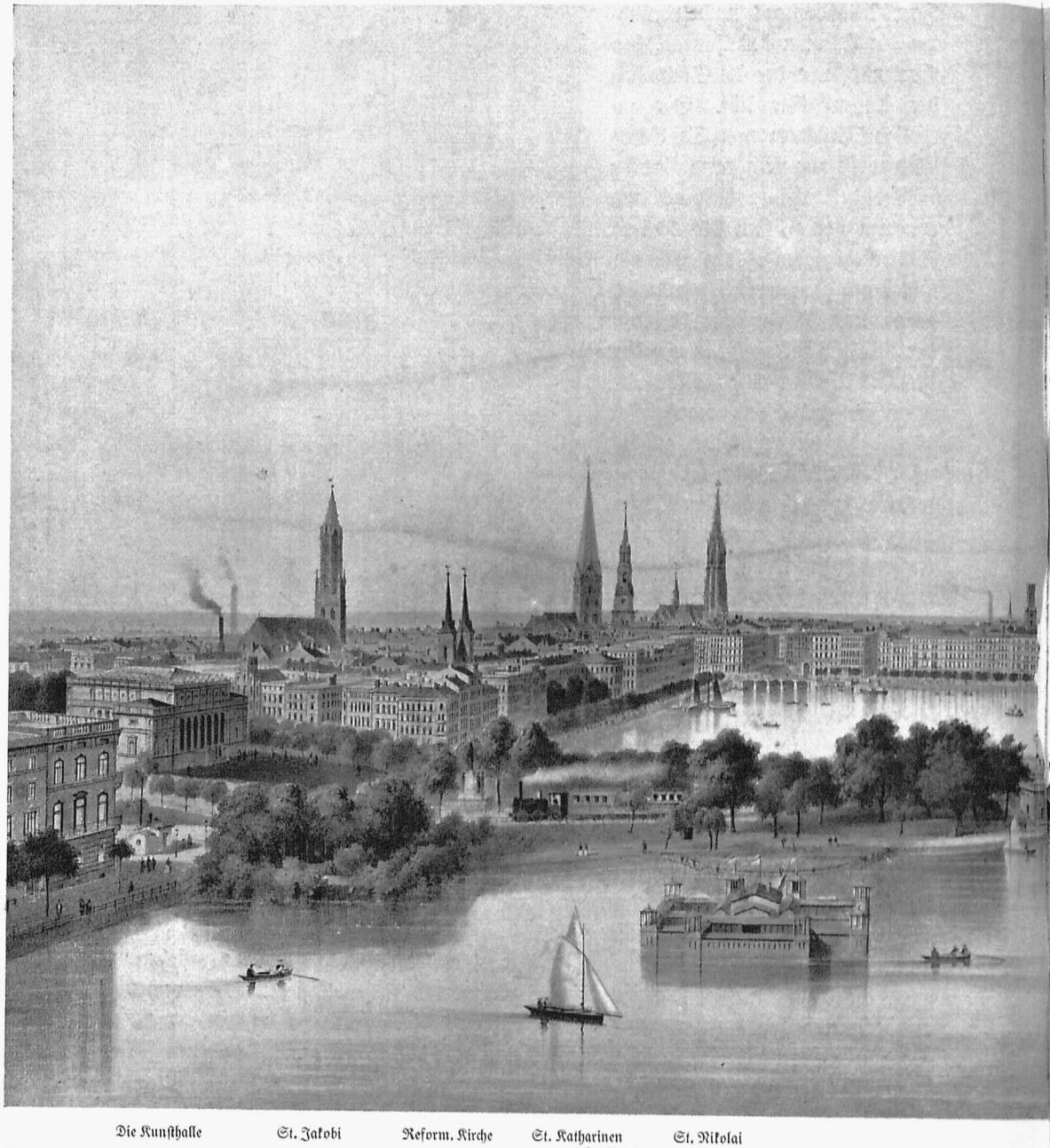
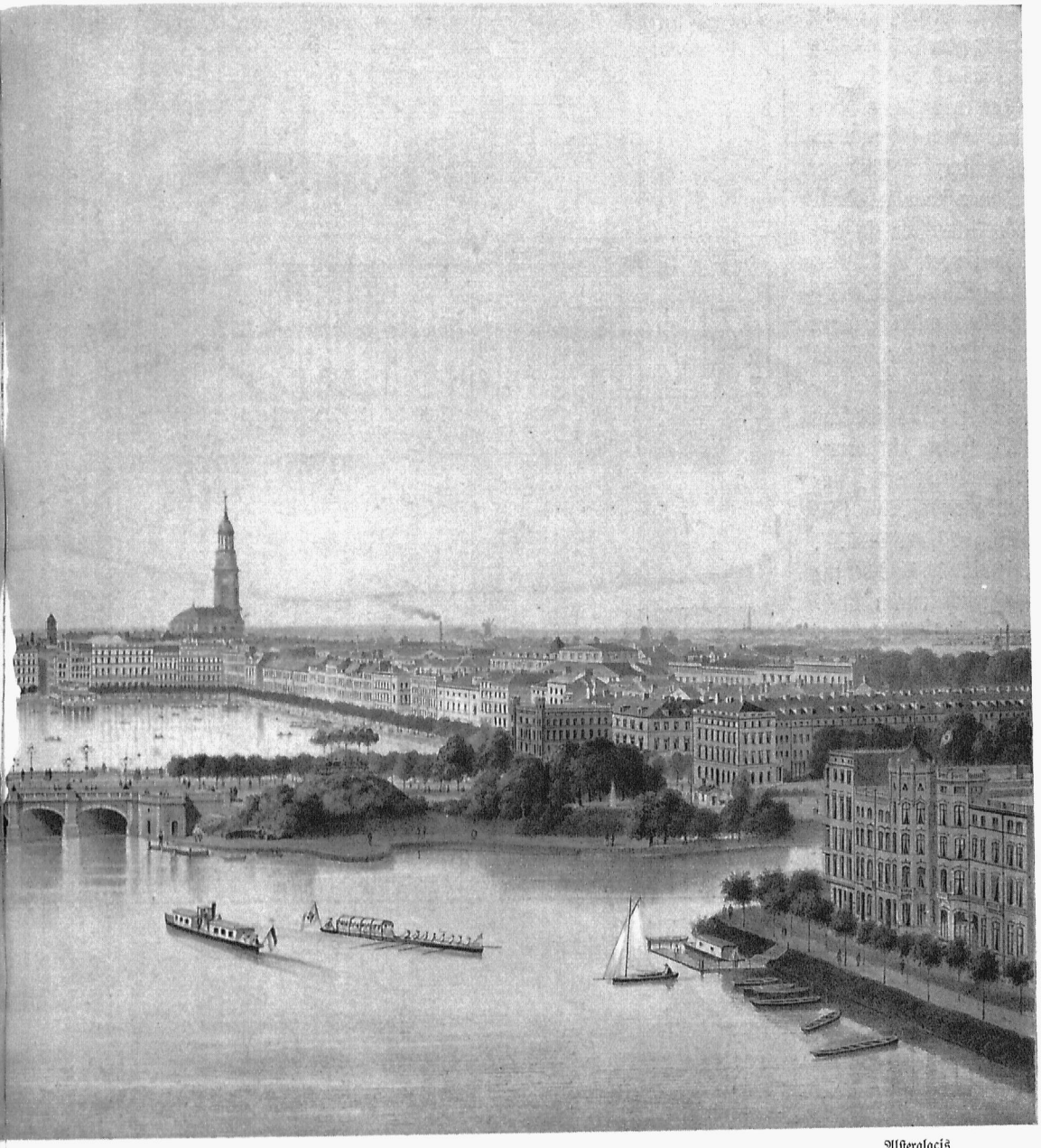


Abb. 259. Hamburg mit den Alsterbassins, etwa 1880

72. Die Binnen-Alster

Hierzu die Karte IV und die Abbildungen 132, 173, 174, 186, 224, 231—237, 248 und 259

Das große, unregelmäßig viereckige Wasserbecken der Binnen-Alster wird auf drei Seiten von großstädtischen Häuserreihen an den Uferstraßen des Alsterdamms, des Jungfernstiegs und Neuen Jungfernstiegs eingefaßt. Mächtige Baulichkeiten — darunter in erster Linie das etwas zurückliegende



Sammlung Gottfr. Schramm. Kolor. Lithographie von W. Heuer

Rathaus — sowie Geschäftshäuser, Gasthöfe und ganz vereinzelt noch wenige vornehme Wohnhäuser bilden den architektonischen Rahmen. Alle nach dem Becken zu gerichteten Fenster der Gebäude haben die denkbar schönste Aussicht. Die vierte Seite besteht aus freundlichen Grünanlagen des ehemaligen Stadtwalles (s. Abb. 4 S. 10 u. Abb. 236 S. 344), die sich von beiden Uferseiten vorstrecken und durch die Lombardsbrücke verbunden sind; von dieser hat man den Rundblick über beide Alsterbecken, großartig im Sonnenglanz, märchenhaft schön bei klarer Mondnacht.

Während die Umgebung der Außen-Alster bis ins 19. Jahrhundert keine wesentlichen Veränderungen erfuhr, wandelte sich das Bild der Binnen-Alster im Laufe der Zeiten um so einschneidender. Kupferstiche, Steindrucke, Holzschnitte, Handzeichnungen und Lichtbilder führen uns die wechselnde Gestaltung dieses Beckens und seiner Umgebung während dreier Jahrhunderte vor (s. Abb. 132 173, 186, 231—237, 248 u. 259). Aus der ursprünglich reinen Nutzanlage des Mühlteiches erblühte nach und nach der schönste Schmuck der Stadt; von der insbesondere an der Binnen-Alster ehemals in die Erscheinung tretenden Aufgabe des gestauten Wassers, als Mühlenteich Kornmühlen und Wasserkünste zu treiben, ist seit 1842 nichts übriggeblieben. — Von den die Binnen-Alster jetzt umgebenden Straßen ist der Jungfernstieg, vormals Reesendamm, die älteste. Dieser ursprüngliche Staudamm wurde schon im 13. Jahrhundert auf der der damaligen Stadt am nächsten gelegenen Südwestseite durchgeführt und war bereits im 17. Jahrhundert der

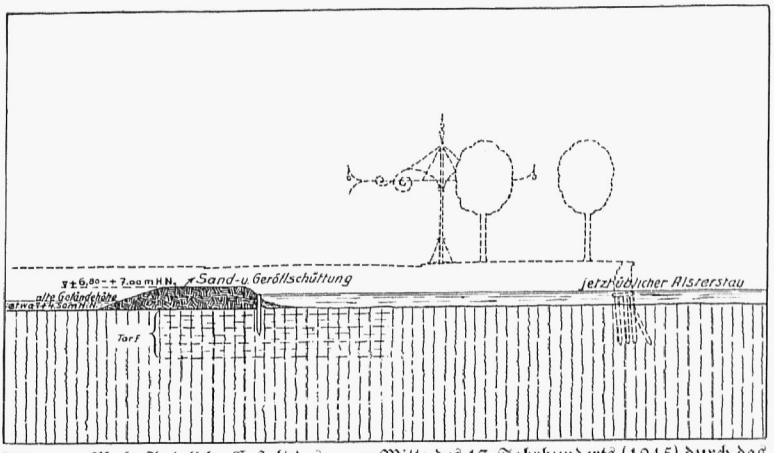


Abb. 260. Wahrscheinliche Gestalt des gegen Mitte des 13. Jahrhunderts (1245) durch das damals bis zum Niederdamm (Gr. Burstah) reichende Alsterbecken geschütteten Oberdammes

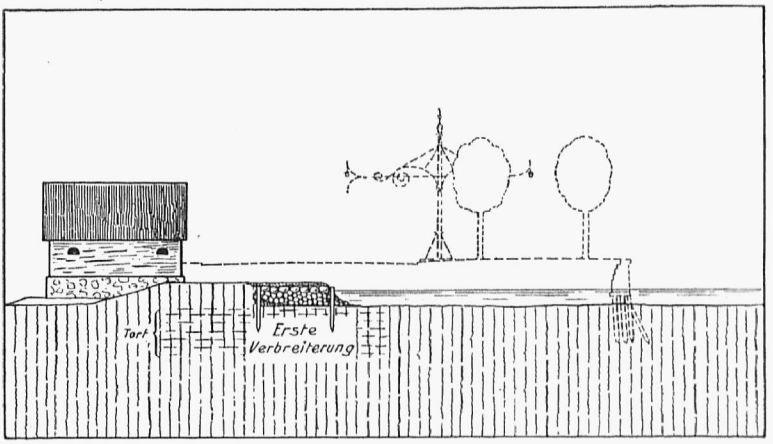


Abb. 261. Querschnitt durch den Reesendamm (Oberdamm) nach der ersten, etwa im Jahre 1500 stattgehabten Verbreiterung

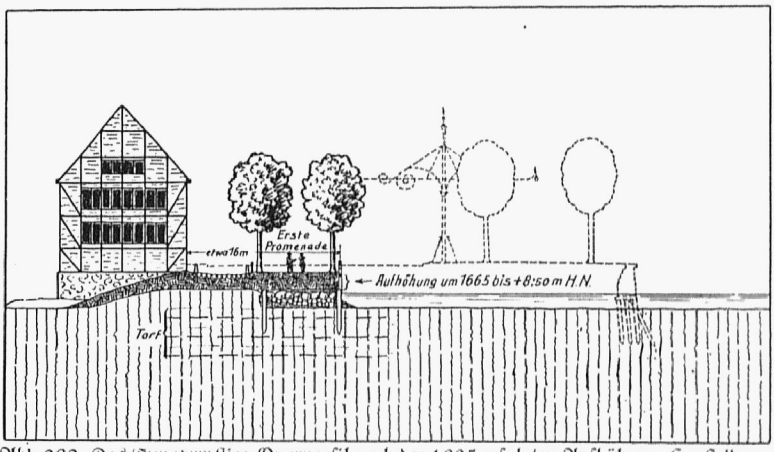


Abb. 262. Das Jungfernstieg-Querprofil nach der 1665 erfolgten Aufhöhung, Herstellung eines Pflasterstreifens an der Häuserseite und Baumpflanzung längs der Binnen-Alster

Abb. 260—266, darstellend in Profilen die Entwicklung des Oberdammes oder Reesendammes bzw. Jungfernstiegs in den Jahren 1245—1931, sind nach den Unterlagen der

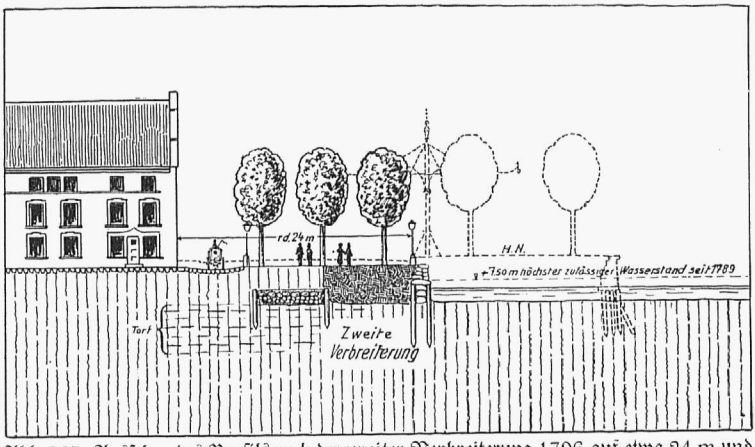


Abb. 263. Aussehen des Profils nach der zweiten Verbreiterung 1796 auf etwa 24 m und Schaffung einer dritten Baumreihe am Wasser

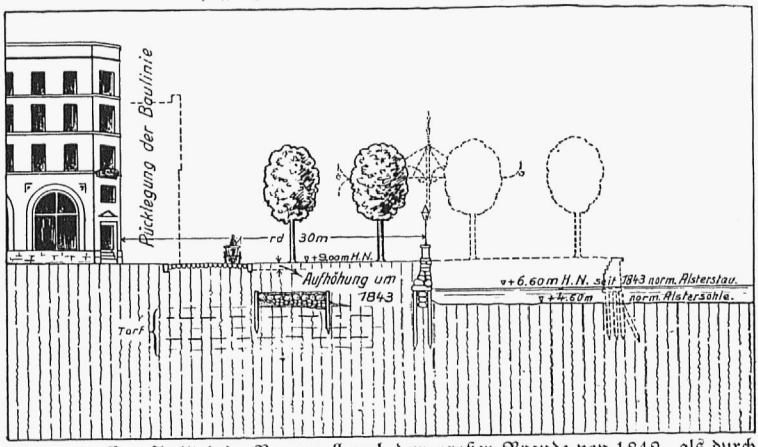


Abb. 264. Querschnitt beim Neuenwall nach dem großen Brande von 1842, als durch Zurücklegung der Baugrenze eine Verbreiterung der Straße auf 30 m durchgeführt wurde

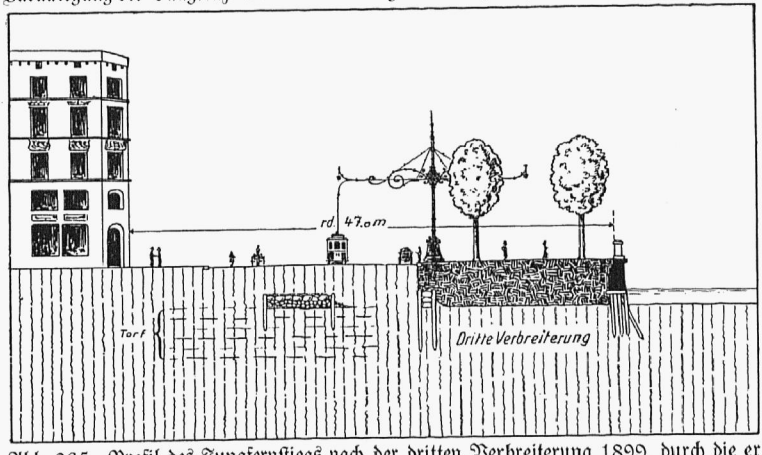


Abb. 265. Profil des Jungfernstiegs nach der dritten Verbreiterung 1899, durch die er auf rund 47 m Gesamtbreite gebracht wurde, wovon 21 m auf den Fahrweg entfielen

Tunnelbauabteilung der Hamburger Hochbahn A.-G. (Leiter Dr.-Ing. Siebert) gezeichnet von M. Klaucke; punktiert in den Abb. 260—264 die Profillinien des Jungfernstiegs um 1900

beliebteste Spaziergang der Hamburger wie der Fremden. Er hat mehrfache Wandlungen durchgemacht, bis er sich zu der jetzigen breiten Verkehrsstraße entwickelte (s. Abschn. 81).

Die Nordwest- und die gegenüberliegende Südostseite, jetzt Neuer Jungfernstieg bzw. Alsterdamm, waren bis ins 19. Jahrhundert hinein nicht von Straßen eingefaßt. An der Nordwestseite lagen Gärten, ehe in den Jahren 1826—1828 der Neue Jungfernstieg davor geschüttet wurde, und an der Südostseite, wo sich der Alsterspiegel bis 1842 erheblich weiter landeinwärts (s. Karte III u. IV), stellenweise bis nahe an die Nordwestseite der nachmaligen Hermann- und Ferdinandstraße erstreckte, befanden sich im 13. Jahrhundert Festungswerke (s. Abb. 62 S. 92), die nach und nach verschwanden. Zumal im 17. Jahrhundert änderte sich die Gegend sehr, aber nicht wie beim Reesendamm im verschönernden Sinne. Es entstanden hier allerhand nützliche, aber unschöne Baulichkeiten; denn bei den damaligen Stadtvätern wie bei den übrigen Bürgern entschieden nur

Nützlichkeitsgründe; die Entwicklungsfähigkeit des Alsterbeckens zur Anmut kam den Hamburgern erst viel später zum Bewußtsein. — Bis ins 17. Jahrhundert hinein war die Stadt gegen Überfälle von der Alsterseite her durch eine vom jetzigen Neuenwall (die Stelle des alten Dammtors) bis in die Gegend von St. Georg reichende doppelte Pfahlreihe — den Baum — geschützt; bei Anlage der neuen Festungswerke um 1620 wurde diese hinaus verlegt vor die damals neu entstandene Lombardsbrücke (s. Abschn. 75).

Späterhin und bis zum Brande von 1842 bot die Ostseite der Binnen-Alster von den Wassermühlen am östlichen Ende des Jungfernstiegs an ein ziemlich planloses Durcheinander von hohen Häuserrückseiten, unter denen das Zucht- und Werkhaus besonders trübe und düster hervortrat, inmitten von Ställen, Schuppen und einigen Gärten. Dieses Gewirr wurde überragt von den Türmen St. Petri und St. Jakobi, der Kuppel der St. Gertrudkapelle sowie von der Smithschen Wasserkunst beim Alstertor. Erst nach dem Brande hat die Stadt auch hier ihr Antlitz dem Spiegel der Binnen-Alster zugekehrt (s. Abb. 132 S. 216 u. Abb. 234 S. 341).

Bis dahin waren ihre Ufer mehr oder weniger mit privaten Spül- und Waschbäumen sowie allerhand Stegen besetzt[1]. Für derartige, in die Alster vorgeschobene gewerbliche Anlagen mußte an die Kammer Hauer bezahlt werden. In der Gegend des Holzdamms hatten die Kattunwäscher oder Kattunklopfer[2] solche Bäume, die bis zu 40 m vom Ufer sich ins Wasser erstreckten; zu ihrer Herstellung war auch die Erlaubnis der Düpeherren erforderlich (s. Abb. 233 S. 340).

Aber hiermit nicht genug, wurden privatseitig auch feste Bauteile in die Alster hineingesetzt, und die Anlieger waren bestrebt, deren Grenzen allmählich weiter ins Wasser vorzurücken. Als jedoch solche Übergriffe zur Kenntnis des Rats gelangten, wurde hiergegen streng vorgegangen. Am 24. April 1730[3] erhielt der Düpeherr Anweisung, alle Sorge zu tragen, damit der Alsterstrom nicht durch widerrechtliches Einbauen gehindert werde, und 1748[4] gab der Senat am 17. Juli den Kirchspielherren zu St. Petri wie auch den Düpeherren den besonderen Auftrag, daß an den Ufern der Alster hinter Böcknanns und Bucks Gärten (jetzt Neuer Jungfernstieg) vom Jungfernstieg an bis zum Walle, soviel wie möglich eine gerade Gesichtslinie gezogen und in Riß gebracht werde, damit die Besitzer künftighin ihre Grenzen nicht weiter in die Alster rücken könnten.

Für die in den Luftraum oberhalb des Wassers hinausgebauten Balkons[5] erhob die Kämmerei ebenfalls eine laufende Abgabe, und es war verboten, solche Ausbauten durch Überdachung in ein Lusthaus zu verwandeln. Im übrigen war die Wasserfläche der Binnen-Alster frei und bot, tagsüber von Booten und Luftfahrzeugen, den sogenannten Alsterschüten, belebt, zu jeder Zeit einen gar reizvollen Anblick. Hierüber waren sich nicht nur die Hamburger, sondern auch die Fremden völlig einig. 1782[6] gibt ein Reisender eine begeisterte Schilderung der Alster; zwar stören ihn die Lombardsbrücke, weil

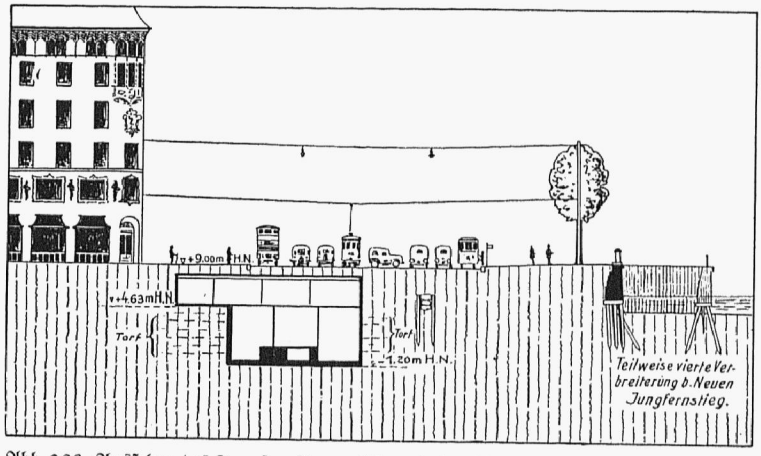


Abb. 266. Aussehen des Jungfernstiegprofils nach Durchführung der Untergrundbahn im Jahre 1931, Verbreiterung des häuserseitigen Fußweges und des Fahrdammes, dagegen Verschmälerung der wasserseitigen Promenade unter Wegnahme einer Baumreihe und Anlegung eines Untergrundbahnhofes mit Zugang beim Neuenwall



Abb. 267. Aussehen des Uferschutzes der ersten Dammverbreiterung nach deren Freilegung in der Tunnelbaugrube östlich vom Alsterpavillon; von der Findlingspackung ist bereits ein großer Teil weggeschafft

Hamburger Hochbahn A.-G. Phot. der Tunnelbauleitung Dr.-Ing. Siebert, 1930

sie den freien Blick auf die Außen-Alster verhindere, sowie die 4 Ecken des Beckens, die einen steifen Eindruck machten; die herrlichste Aussicht aber habe man vom Hause des Schauspieldirektors Schröder (welches damals ungefähr in der Mitte des jetzigen Neuen Jungfernstiegs lag). Auch anderweitig wird etwa zur selben Zeit die unbeschreiblich gute Wirkung des mit Gondeln bedeckten Alsterbeckens gerühmt[7].

Ein ungenannter Schriftsteller aus dem Anfange des 19. Jahrhunderts äußert sich folgendermaßen: „Schön ist die genußreiche Stunde, wenn man von Hamburg aus eine Gondel besteigt und die Alster hinauf fährt; der Anblick der schönen Gärten rund des prächtigen Halbzirkels, welchen der Jungfernstieg und die umliegenden Gegenden darbieten, ist so malerisch, daß jeder Dichter Maler sein möchte, um hier mit voller Kraft kopiren zu können“ usw.[8]

Die alten Häuser des Jungfernstiegs und der anschließenden Uferstrecke des nachmaligen Alsterdammes fielen sämtlich dem großen Brande vom Mai 1842 zum Opfer. Schon bald nach Ausbruch des gewaltigen Feuers war die Binnen-Alster zur Hälfte von Fahrzeugen bedeckt, meist Schuten, hochbeladen mit Möbeln, über die man zum Schutz gegen Funken Persenninge gebreitet hatte. Aber trotz dieser Vorsicht ging doch mancher dorthin geborgene Hausrat durch Flugfeuer in Flammen auf[9].

Bei der Wiederbebauung der Brandstätte durften keine gebrochenen Dächer mehr errichtet werden, weil man von ihrer Feuergefährlichkeit überzeugt war. Infolgedessen entstanden die ruhigen Abschlußlinien der ungefähr in gleichen Höhen um das Alsterbecken herum erbauten dachlosen neuen Häuser[10] mit ihren klassizistischen Putzschauseiten (s. Abb. 93 S. 152). Diese sind jetzt schon wieder fast alle verschwunden.

Spätere Geſchlechter haben die Lehren feinſinniger Baukünſtler jener Zeit nachmals nicht mehr befolgt: die geſchloſſene architektoniſche Einheitlichkeit, in der die Umrahmung der Binnen-Alſter als eine ſtädtebauliche Meiſterleiſtung aus den Trümmern des großen Brandes von 1842 erſtanden war, iſt ſeit Jahren dahin. Statt einheitlich ſind die Dachlinien bunt und unruhig, noch von Türmen und Aufbauten unterbrochen. Faſt die ganze bauliche Umfaſſung der Binnen-Alſter, die auch in der Behandlung der Schauſeiten der einzelnen Gebäude ſtark voneinander abweicht, befindet ſich in einer Art von Übergangszuſtand. Es machen ſich hie und da Zeichen der Beſſerung bemerkbar; zumal in den infolge des gewachſenen Raumbedürfniſſes weſentlich höher gerückten Dachlinien wird unter Einwirkung der Baupflege (ſiehe unten) mehr Einheitlichkeit angeſtrebt, um die ſchöne Binnen-Alſter allmählich wieder mit ſtädtebaulich ruhig wirkenden Häuſerreihen zu umſchließen.

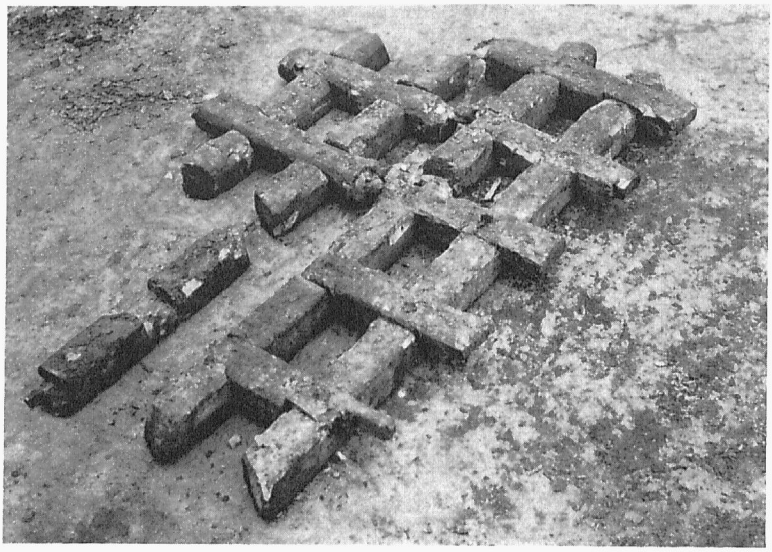


Abb. 268. Reſte der 11—12 m breiten Uferbefeſtigung, der „Overtucht", die im Herbſt 1930 an der waſſerſeitigen Böſchung der erſten Dammverbreiterung dem Neuenwall gegenüber gefunden und an der Tunnelbauſtelle im Jungfernſtieg wieder zuſammengefügt worden ſind
Hamburger Hochbahn A.-G. Phot. der Tunnelbauleitung Dr.-Ing. Siebert 1930

Wenn ſich in vergangenen Jahren gegen Abend das viereckige Waſſerbecken mit einem feinen Duft überzog, das Dunkel der Nacht ſich herniederſenkte und die wechſelnden Höhen und unruhigen Dachumriſſe der Häuſer an den beiden Jungfernſtiegen ſowie am Alſterdamm und noch manches andere freundlich verhüllte, dann konnte man ſich des wundervollen Bildes wohl noch ungeſtört erfreuen, das die dunkle, die umſchließenden Lichtreihen widerſpiegelnde Waſſerfläche bot, bis auch dieſer Genuß durch die aufdringliche Unruhe der ſich auf den Dächern breitmachenden ſchreienden Lichtreklame zerſtört wurde. Dazu ward auch noch der neue, nach Größe und Geſtaltung auf den alten Platz nicht recht paſſende Alſterpavillon in ſeinen Hauptumrißlinien durch Glühlampenſchnüre aus dem Dunkel hervorgeholt. Und weiterhin drängte ſich in die matt beleuchteten Häuſerreihen, die nur von unregelmäßig verſtreut erhellten Fenſtern belebt waren, ein großes Kaufhaus mit blendender, alle Fenſter der hohen und breiten Schauſeite erfüllender Lichtmaſſe[11].

Der 1914 ausgebrochene Krieg machte der Lichtreklame wie der Lichtarchitektur vorerſt ein Ende, und infolge der Kohlennot konnte man wieder ein Bild genießen, faſt wie im Frieden der früheren Jahre, nur minder hell und ohne die dicht geſchloſſenen Lichtreihen. Nach dem Kriege aber lebte der geſchilderte Übelſtand der unruhvollen Lichtreklame an der Binnen-Alſter wieder auf. Die Störungen, die nach dem Verlaſſen der 1842 entſtandenen künſtleriſchen hamburgiſchen Bauüberlieferung in dem ruhigen Bilde des bis dahin einheitlich geſchloſſenen Häuſerrahmens der Binnen-Alſter durch die in den ſiebziger Jahren aufgekommene bauliche Willkür entſtanden ſind, riefen wegen ihres großen

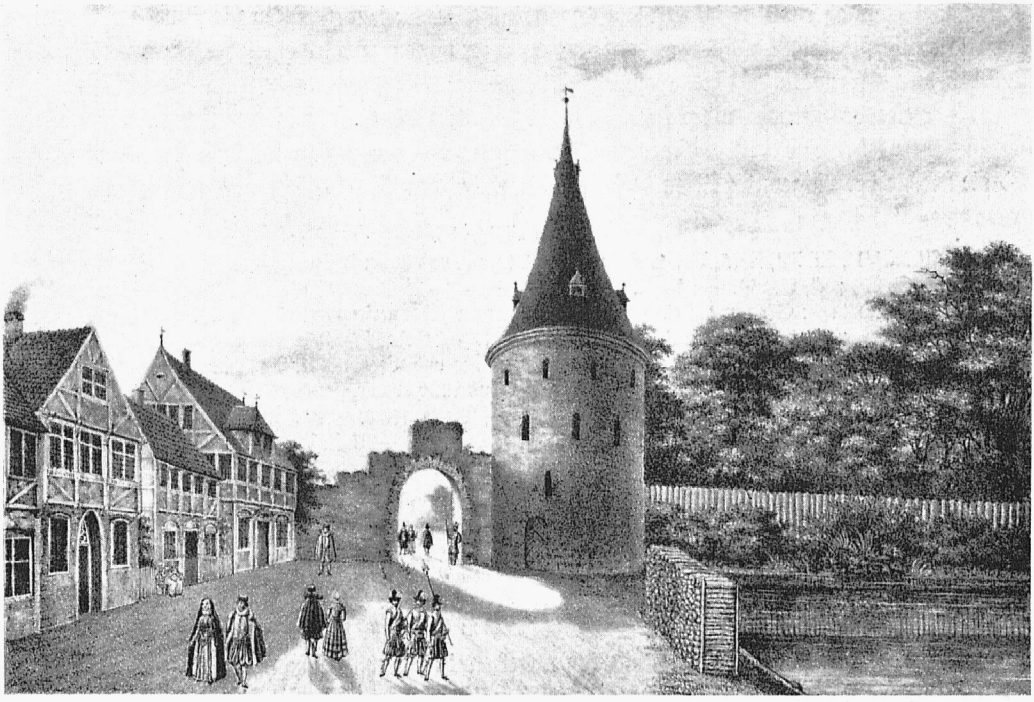


Abb. 269. Das äußere Dammtor im Jahre 1587 (vgl. Abb. 148 S. 236) Verein f. Hamb. Geschichte. Nach Lithographie von P. Suhr. Aus: Hamburgs Vergangenheit, Bd. I

Umfanges und ihrer Aufdringlichkeit den berechtigten Unmut jedes aufmerksamen, kunstsinnigen Beobachters hervor. — Erst 1928 konnten mit Hilfe des bereits 1912 in erster Linie zum Schutz gegen Verunstaltung des Straßen-, Orts- und Landschaftsbildes erlassenen Baupflegegesetzes die Alsterarkaden, die Binnen-Alster sowie der Neue Jungfernstieg planmäßig von Außenreklamen gesäubert werden[12]. Der Senat hat beschlossen, die Wechsellichtreklame in Umgebung der Alster künftig nicht mehr zuzulassen. Hierdurch konnten derartige Lichtwerbungsvorhaben in Umgebung der Binnen-Alster verhindert werden; dazu unterblieb auch die beabsichtigte Anbringung von Reklamen auf den Alsterdampfern. — So dürfen denn die Hamburger sich freuen, daß es verhältnismäßig rasch gelungen ist, die Auswüchse neuzeitlichen Geschäftsbetriebes aus dem eigenartig schönen, aber leicht verletzbaren Stadtbilde der Binnen-Alster zu entfernen, und sie dürfen auch vertrauensvoll erwarten, daß das Erreichte erhalten bleibt.

Seit dem Brande hat sich die jetzt im Mittel etwa 425 m lange und ebenso breite Wasserfläche der Binnen-Alster fast ständig verkleinert:

bis 1842 maß sie	21,85 ha
nach Herstellung des Alsterdamms nur noch	19,66 „
nach dem Bau der neuen Lombardsbrücke wurde sie dann etwas vergrößert und maß	19,96 „
nach Verbreiterung des Jungfernstiegs im Jahre 1900 verblieben noch	18,79 „
die durch Vergrößerung des Alsterpavillons 1914 um rund 400 qm eingeschränkt wurden auf	18,75 „
eine abermalige Verkleinerung der Wasserfläche erfolgte 1930 durch die Verbreiterung des Neuen Jungfernstiegs mit Anschluß des Jungfernstiegs auf	18,44 „
so daß die Abnahme seit 1842 zusammen[13]	3,41 „

= 15,6 v. H. oder etwa ein Sechstel der vorherigen Fläche ausmacht.

Rechnet man aber die 1826 erfolgte Einschüttung des Neuen Jungfernstiegs mit rund 0,8 ha hinzu, so ergibt sich, daß das Becken der Binnen-Alster im Laufe rund eines Jahrhunderts fast ein Fünftel seiner ursprünglichen Größe eingebüßt hat.

Trotz dieser bedeutenden Verkleinerung (4,21 ha) steht die Gefahr in drohender Nähe, daß der Herrscher „Verkehr" eine weitere Einengung der Binnen-Alster bezüglich des Alsterdammes durchsetzt und die Rechte der Allgemeinheit an dieser schönen städtischen Wasserfläche noch mehr schmälert.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Ak. Kl. VII, Lit. Fd, Nr. 5, Vol. 1. Bäume und Stege an und in der Alster (Hbg. St. Ar.). — [2] Km. Kntr. Bch. M, S. 58; T, S. 292; W, S. 159. — [3] Blk. Mdt., II, S. 1104. — [4] Sn. prtk., 1748, S. 427. — [5] Km. Kntr. Bch. R, S. 282. — [6] Ramdohr: Studien auf einer Reise nach Dänemark, Hannover 1782, I, S. 3–6. — [7] Riesbeck: Briefe eines reisenden Franzosen über Deutschland, 1784, II, S. 194. — [8] Hamburgische Nächte oder Begebenheiten und Reflexionen des nächtlichen Wanderers über menschliche Situationen und Verhältnisse. Altona, Hamburg, Leipzig 1807, S. 43. Vierte Nacht: Die Alsterfahrt. — [9] F. Lüders: Bilder aus Alt-Hamburg, 1906, S. 14. — [10] Fritz Schumacher: Wie das Kunstwerk Hamburg nach dem großen Brande entstand, Berlin, 1920. — [11] Hamb. Corresp. v. 28. März 1917, M. A.: Das abendliche Bild der Binnen-Alster vor dem Krieg und jetzt. — [12] Jahresbericht der Baupflegekommission für 1928. — [13] Nach Angabe des hamburgischen Vermessungswesens.

73. Die Kleine Alster

Hierzu die Karten IV und V sowie die Abbildungen 88, 238—247 und 249

Die Kleine Alster ist von dem Gesamtbecken abgetrennt worden, als man im 13. Jahrhundert für eine zweite Mühlenanlage den Oberdamm, den jetzigen Jungfernstieg, schüttete. Das dadurch zwischen ersterem und dem Niederdamm (Gr. Burstah—Graskeller) eingeschlossene Stück der Alster wurde „Kleine Alster" genannt; sie war wesentlich breiter als jetzt und bedeckte anfänglich die ganze Gegend der jetzigen Großen Bleichen und des Neuen Walles sowie einen großen Teil des Rathausmarktes (s. Karte IV u. V am Schlusse des Buches). An ihrer Südostseite lag einst auf einer vortretenden Halbinsel die den wichtigen Alsterübergang bei der Mühlenbrücke überwachende Alsterburg, auf deren Ländereien im ersten Viertel des 13. Jahrhunderts das St. Johanniskloster sowie weiter nördlich das Maria Magdalenen-Kloster entstanden[1].

Zwischen diesen Klosterbauten und der Alster wurde 1246 die Stadtmauer vorgeschoben und der Raum zwischen letzterer und den beiden Klöstern für den Küchengarten der Gräfin Heilwig, der Gemahlin Adolfs IV., ausersehen.

Bereits 1314 mußte eine neue, stärkere und weiter nach der Alster vorgeschobene Mauer gebaut werden, da die ältere Befestigung an diesem Teil der Westseite der Stadt nicht mehr genügte. Die neue Mauer wurde auf Kosten der Klöster errichtet, die dann ihre eigenen Baulichkeiten bis dorthin erweiterten[2].

Gegen die Mitte des 16. Jahrhunderts erfuhr die Kleine Alster eine beträchtliche Einschränkung an der Nordwestseite durch Schüttung des Neuen Walles zwischen Jungfernstieg und Millern- oder Ellerntor. Nunmehr behielt die Kleine Alster nur noch im nordöstlichen Teil, wo die Durchlässe der Stadtmühle an der späteren Straße Bei der Kunst (Reesendammsbrücke und Bergstraße bis zur Hermannstraße) lagen, die Eigenart eines Beckens. Weiter südlich wurde sie fletartig eingeengt und erhielt bei der Scheelengangsbrücke, einem schmalen, hölzernen, etwa 1595 entstandenen Steg in der Gegend der jetzigen Adolfsbrücke, ihren südseitigen malerischen Abschluß (s. Abb. 242 S. 353).

Von dieser Zeit an blieb das Becken der Kleinen Alster, welches an den bislang noch freien Seiten nun bald von städtischen Häusern eingefaßt wurde, ziemlich unverändert. Es war bis zum Brande von 1842 etwa doppelt so groß als jetzt, von unregelmäßiger Gestalt, eine in ziemlich willkürlicher



Abb. 270. Die Binnen-Alster mit dem Jungfernstieg und dem dahinterliegenden Stadtteil, 1665
Staatsarchiv. H. M. Winterstein ad vivum del., 1665
Aus dem Theatrum Cometicum von Sebinizki, 1681

Linienführung von baufälligen Häusern eingefaßte, nur der Nützlichkeit dienende Wasserfläche. Hier lagen, ähnlich wie an der Binnen-Alster, Kattunklopfer- und Spülbäume, welche seitens der Kammer gegen jährliche Miete (Hauer) zugelassen wurden, und zwar in größerer Zahl, weil der Mühlstrom in diesem Becken zeitweilig besonders kräftig war (s. Abb. 238 S. 348 u. Abb. 239 S. 349).

Aus diesem Grunde stand hier auch an der Südostseite neben dem Johanniskloster, mit Zugang von der Straße „Hinter dem Breitengiebel", das Küterhaus der Schlachter vom alten Schrangen. Von der malerischen baulichen Einfassung der ganz unregelmäßig gestalteten Wasserfläche der Kleinen Alster zeugen noch manche Zeichnungen und Aquarelle (s. Abb. 241 S. 351 u. Abb. 242 S. 353).

Gerade in dieser Gegend räumte der große Brand von 1842 besonders gründlich auf[3]. Durch die dortigen Zerstörungen war nicht nur die Kleine Alster voller Trümmer (s. Abb. 243 S. 354), sondern auch die anschließenden Flete; zumal das enge Kloster- und Gerberstraßenflet waren vielfach bis weit über Straßenhöhe von Brandresten und Schutt angefüllt. Daher bereiteten nach dem Verlöschen des Feuers die dortigen Aufräumungsarbeiten zur baldigen Wiedermöglichung der Wasserverbindung außerordentliche Mühe und besonders hohe Kosten.

Der Brandschutt, auch aus den Straßen und von den Grundstücken, hat, außer für die Ausfüllung des Mühlenkolks der Kleinen Alster, die Anschüttung eines Teils des Alsterdamms sowie einiger anderen Flächen, besonders zur Auffüllung der Warwischen Bucht in Kirchwärder Verwendung gefunden.

Bei der Schaffung des neuen Bebauungsplanes für den abgebrannten Stadtteil hatte man Gelegenheit, eine Reihe längst angestrebter Verbesserungen und Veränderungen auszuführen. Die schmalen, mit der Kleinen Alster in Verbindung stehenden, der Entwässerung dienenden, aber

gesundheitlich recht nachteiligen Flete, das Gerberstraßen-, das Klosterflet und seine Verlängerung, das (alte) Mönkedammflet nördlich von dem jetzt so geheißenen Alsterarm (s. Karte V), konnten wegen der Einführung der Beselung wegfallen. Alle drei wurden zugeschüttet; erstere beiden sind nachmals von der Börsenerweiterung und dem Rathause, letzteres ist von den Häusern der Südseite des Altenwalls überbaut worden. Das schon damals breiträumige Alsterflet bis zur Graskellerschleuse blieb erhalten und wurde nur hier und da erweitert und geregelt (s. Abb. 249 S. 363). Die Mühlenanlagen „Bei der Kunst", an der Mühlenbrücke und bei der Graskellerschleuse (s. Karte V) wurden aufgegeben und dadurch die bisher fehlende Schiffahrtsverbindung zwischen Elbe und Alster ermöglicht. Durch Einschränkung der Kleinen Alster an der Südostseite schuf man ein längliches, viereckiges Becken, dessen Südecke mit dem dahinterliegenden Rathausmarkt durch eine runde Landungstreppe verbunden wurde.

Die Schöpfer dieser wundervollen Platzanlage von klassischer Geschlossenheit — ihnen hat der Markusplatz in Venedig mit der anschließenden Piazzetta als Muster vorgeschwebt — sind Semper und de Chateauneuf, letzterer lange Vorsitzender der Technischen Kommission für den Wiederaufbau des abgebrannten Stadtteils. Das Eigenartige an beiden Platzgebilden, in Venedig wie auch in Hamburg, ist die Hakenform, deren kürzerer Arm sich ins Freie öffnet, dort gegen die Lagune, hier gegen die Binnen-Alster. So entstand die noch heute immer wieder bewunderte, ideal schöne Raumgestaltung unseres Stadtkerns[4] (s. Abb. 245 S. 357 u. Abb. 246 S. 358).

Als südwestlicher Abschluß der Kleinen Alster ward 1845/1846 die Schiffahrtsschleuse erbaut und darüber die steinerne Schleusenbrücke in Verlängerung der Poststraße nach dem Rathausmarkt.

Die 26 m lange und 5,3 m breite Schleusenkammer liegt in der Mitte dieses Abschlußbauwerks, und jederseits war eine Anzahl Freischütten zum Ablassen des überschüssigen Alsterwassers angeordnet. In Betrieb kam die Anlage im August 1846[5] (s. Abb. 247 S. 359).

Wegen Zunahme des Schiffsverkehrs beseitigte man 1890 die südostseitige Freischütteneinrichtung und legte dort eine 1893 fertiggestellte zweite Schleusenkammer von 28 m Länge und $6^1/_2$ m Breite

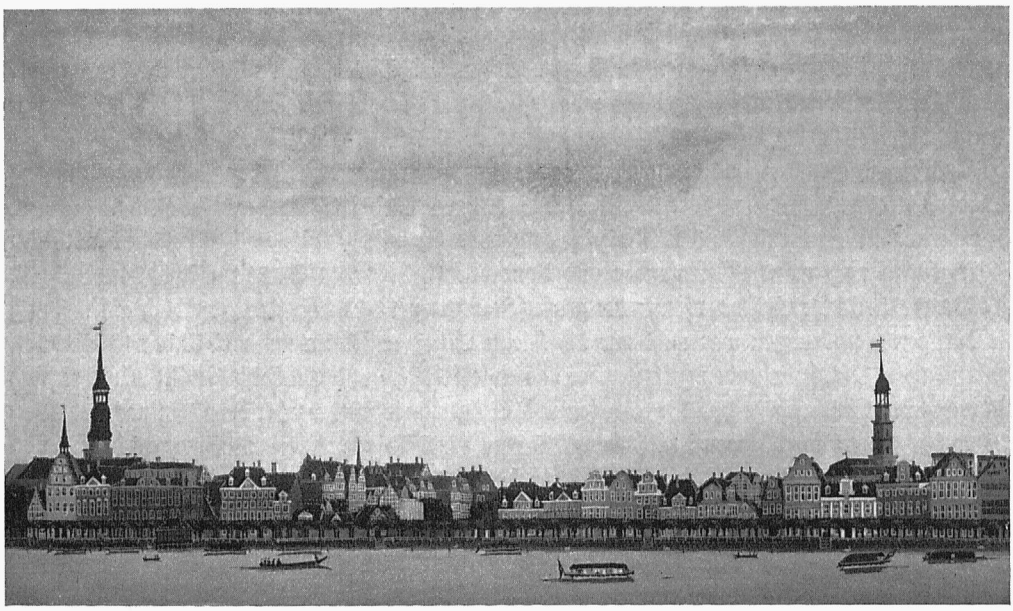


Abb. 271. Prospekt der Binnen-Alster gegen den Jungfernstieg; links St. Johannis u. St. Nikolai, weiterhin ragt die Turmspitze von Marien Magdalenen empor, rechts St. Michaelis, gesehen von der Mühle bei der Lombardsbrücke, um 1775 — Staatsarchiv. Nach einem Wasserdeckfarbenbild von Em. Grolau



Abb. 272. Anſicht des verbreiterten Jungfernſtiegs und eines Teiles der Binnen-Alſter, um 1798
Staatsarchiv. Nach Kupferſtich von J. W. Skerl, in Aquatinta gemalt von C. G. Moraſch, etwa 1798
Im Vordergrund die alte Reeſendammsbrücke mit den Freiſchütten an der linken Seite, dahinter das Gebäude der Waſſerkunſt von 1620; an der Waſſerſeite des Jungfernſtiegs die bei der Verbreiterung gepflanzte dritte Baumreihe und die Niluswache, ſpäter Schweizerpavillon

an. Dieſe hat am Unterhaupt Stautore, oben aber eine niederlegbare, anfänglich durch Druckwaſſer, ſeit 1921 elektriſch bewegte Klappe, über die im heruntergeklappten, d. h. geöffneten Zuſtande die Schiffe ein- und ausfahren, die jedoch auch zur Senkung außerordentlich hoher Alſterwaſſerſtände mit benutzt wird.

Der Waſſerverkehr zwiſchen Alſter und Elbe, für den nur dieſer eine Weg in Frage kommt, war in den Jahren vor dem Kriege ſo ſtark angewachſen, daß ſich die Schleuſenanlage trotz der Verdoppelung zu ſeiner ordnungsmäßigen Abwicklung als unzureichend erwies. Krieg und Währungsverfall verhinderten die damals geplante Verbeſſerung dieſes Waſſerweges ſowie des Alſterwaſſerabfluſſes; inzwiſchen war dann auch der Verkehr durch die Schleuſe erheblich zurückgegangen.

Mit dieſer Schleuſenanlage nach dem großen Brande hatte man den alten Oberdamm ſüdweſtlich bis in die Verlängerung der Poſtſtraße verſchoben, die Kleine Alſter aus ihrer abgeſperrten Lage zwiſchen Nieder- und Oberdamm in freie Verbindung mit den Alſterbecken und auf ihren Waſſerſtand gebracht; damit war der Mühlenkolk der Obermühlen verſchwunden. An die Stelle des Freigerinnes und der Neuen Waſſerkunſt trat die Reeſendammsbrücke mit fünf Bögen; von hier bis zur runden Waſſertreppe bei der Schleuſenbrücke zog man an der Oſtſeite eine Kaimauer, hinter der die neue 14 m breite Straße Reeſendamm angelegt ward. Zwiſchen dieſer und der Bergſtraße, die ihre Lage behielt, entſtanden auf dem Platze der alten Mühlen und ihres Kolks zwei Häuſervierecke; die ſie trennende Straße erhielt den alten Namen „Plan“.

Der Block zwiſchen Plan und Reeſendamm konnte wegen des ſchlechten Baugrundes und weil dort nach dem Brande ein Hilfswerk für die Waſſerkünſte angelegt war, erſt 1851 bebaut werden, als die Umgebung bereits mit neuen Häuſern beſetzt war (ſ. Abb. 244 S. 355).

Vom Jungfernſtieg zweigte ehemals nordweſtlich der Neuen Waſſerkunſt eine übel beleumundete Seitengaſſe ab, der Voglerswall. Sie war von der Kleinen Alſter durch eine baufällige Häuſerreihe

getrennt und führte nach dem Neuenwall, der bis 1842 ſchmäler und beſcheidener war als heutzutage. Der Voglerswall lag ſo tief, daß dort bei hohen Alſterſtänden das Waſſer zuerſt auf die Straße trat. An der Stelle dieſer recht häßlichen Gaſſe ſind in Zuſammenhang mit der Regelung der Uferlinie neben der Schleuſenbrücke die Alſterarkaden entſtanden, eine Meiſterleiſtung der Städtebaukunſt des obenerwähnten Architekten de Chateauneuf. Die großzügige Einheitlichkeit dieſer Anlage iſt in unſern Tagen leider erheblich und wohl auf Jahre geſtört worden durch die Unſtimmigkeit zwiſchen dem Hauſe an der Ecke des Jungfernſtiegs und dem übrigen urſprünglichen Baublock der Alſterarkaden. Gerade an dieſer von überall ſichtbaren Stelle berührt es beſonders ſchmerzlich, daß die in den Kammerkontrakten nach dem Brande feſtgelegten feinſinnigen Vorſchriften einer weiſen Straßenarchitektur, ohne Beachtung der guten Abſichten unſerer kunſtſinnigen Vorfahren, gegen klingende Ablöſung preisgegeben worden ſind.

Wegen des zunehmenden Verkehrs mußte im Jahre 1930 der den Alſterarkaden gegenüberliegende Reeſendamm um 3 m auf 17 m verbreitert werden. Die dadurch bedingte Verſchmälerung der Waſſerfläche der Kleinen Alſter von 50 m auf 47 m hat glücklicherweiſe das gute Verhältnis ihrer Länge zur Breite nicht fühlbar beeinträchtigt.

Im Zuſammenhange mit dieſer Vorrückung der Ufermauer in die Waſſerfläche hinein wurde die ihren ſüdlichen Abſchluß bildende, ſchon erwähnte runde Treppe in der Waſſerlinie bis nahe an den

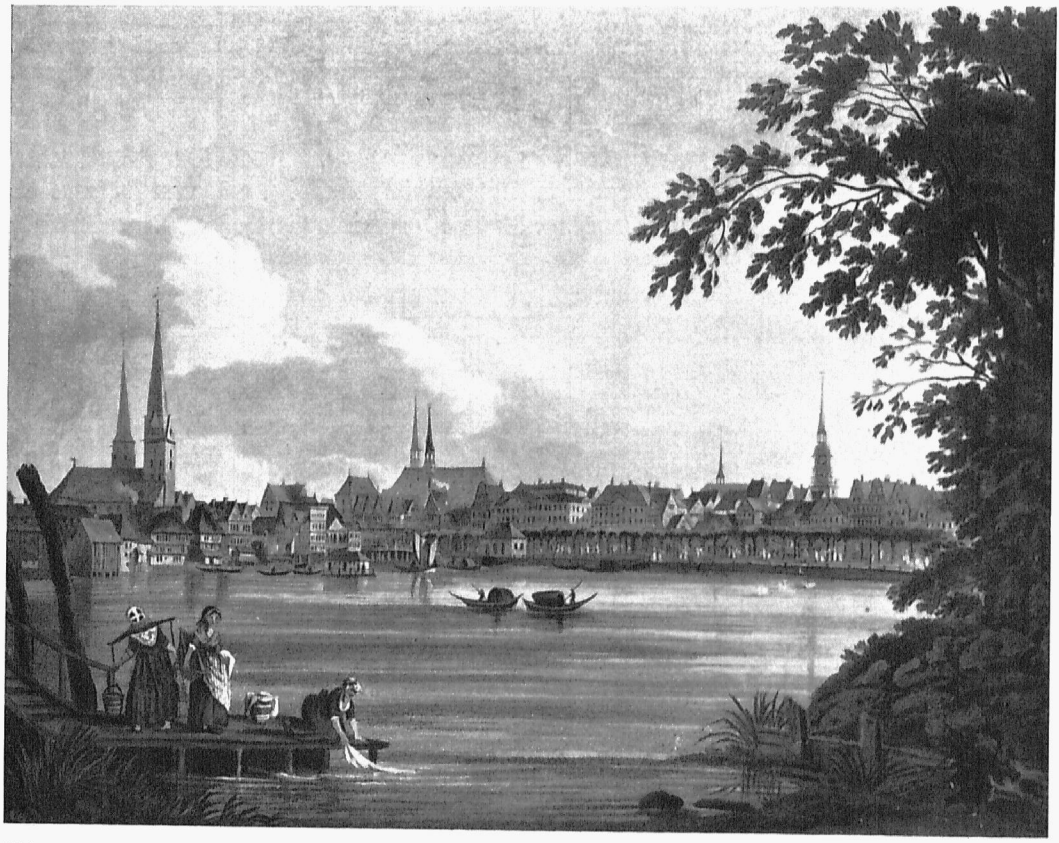


Abb. 273. A Viev of Hamburgh with the Ladies Walk, 1799
Von links der Domturm, ſeiner Ecktürmchen beraubt, St. Petri, St. Johannis, dahinter St. Katharinen, weiter rechts Marien Magdalenen und St. Nikolai

Staatsarchiv
Nach einem Aquatintablatt von John Harris d. Alt.



Abb. 274. Der Jungfernſtieg 1828 nach Wegnahme der mittleren Baumreihe; vorn die Reeſendammsbrücke und ganz rechts eine Ecke des Badeſchiffes, in der Mitte des Jungfernſtiegs der Schweizerpavillon, im Hintergrund erhebt ſich an Stelle der Kalköfen das Dach des neuen Stadttheaters, rechts davon am Neuen Jungfernſtieg eine Reihe neuer Häuſer, daneben die Neubauten an der Eſplanade
Denkmalarchiv
Nach aquarellierter Steinzeichnung von Jes Bundſen

Schleuſenzugang vorgeſchoben. Neben dieſem und vor der Treppe hat man 1930 im Waſſer das Hoffmannſche Gedächtnismal für die im Weltkrieg gefallenen 40000 Hamburger errichtet. In ſeiner harten Kahlheit ragt es dort als etwas Unfertiges in die Luft; es findet bei der Bevölkerung kein Verſtändnis, weil ihm die trauernde oder heroiſche Gebärde ſteinerner und eherner Denkmäler fehlt.

Bereits bald nach Entſtehung des ſchönen bedeckten Bogenganges der Alſterarkaden tauchte der auch ſpäter noch behandelte Gedanke auf, dieſe Anlage bis zum Graskeller zu verlängern. Von dort her bis zum Denkmal des Bürgermeiſters Peterſen gegenüber dem Stadthauſe iſt auch ein Anfang dazu gemacht worden. Am Neuenwall wollte man anfänglich die Speicher über den Arkaden hochführen. Im regneriſchen Hamburg wäre ein ſolcher überdachter Spazierweg gewiß erwünſcht; aber die jetzigen Arkaden haben die reizvolle Ausſicht auf die Kleine Alſter mit ihrer Umgebung und den anſchließenden Rathausmarkt (eins der ſchönſten Stadtbilder, die man ſich nur denken kann!); dagegen könnte die Fortſetzung des Bogenganges längs des Alſterfleets bis zum Graskeller nur den Blick auf die höchſt nüchternen Rückſeiten der Nützlichkeitsbauten des Altenwalls bieten, abgeſehen davon, daß es doch fraglich wäre, ob ſich in ſo reizloſer Umgebung Ladengeſchäfte anſiedeln würden.

Wer von der Reeſendammsbrücke aus die Kleine Alſter überblickt bis zu der ihren Abſchluß und den Übergang zum Fletzug bildenden Schleuſenanlage, wird allerdings gewahr, daß die ſchönen Alſterbecken ein Kunſterzeugnis ſind. Über dieſe enggefaßte Waſſerfläche ſchweift ſein Blick hinweg zu den geſchloſſenen Häuſerreihen des Stadtinnern: ein glänzendes Bild, namentlich wenn im Winter die über dem Alſterfleet herabſinkende Sonne die Gegend in leuchtende Farben taucht.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Gd. Tp., S. 19, ſowie M. V. Hbg. G., Bd. 3, S. 12, Über die hamb. Burgen u. Schlöſſer, v. C. F. Gaedechens. — [2] Das St. Johanniskloſter in Hbg., v. C. F. Gaedechens, Martin Gensler u. Karl Koppmann, Hbg. 1884, Tafel I. — [3] ad 1, S. 237 f. — [4] Fritz Schumacher: Wie das Kunſtwerk Hamburg nach dem großen Brande entſtand, Berlin 1920, S. 29 f. — [5] Lpbg. Verordng., XIX, S. 272.

74. Alſterburg, Maria Magdalenen- und Johanniskloſter

Aus der Geſchichte iſt bekannt, daß Herzog Bernhard II. unweit der Alſter als Gegengewicht gegen die aufſteigende geiſtliche Macht des Erzbiſchofs 1043 die Alſterburg aus Quadern errichten ließ. Die Nachrichten aus jener Zeit ſind aber nur ſpärlich und unſicher. Die Burg lag[1] wahrſcheinlich auf dem Gelände des nachmaligen Johanniskloſters, im ſüdlichen Teil des jetzigen Rathausmarktes, der an die alte Hauptlandſtraße grenzte. Sie dürfte ſchwerlich größer geweſen ſein als das Ritzebütteler Schloß oder der Turm auf Neuwerk, deren Befeſtigung nicht ausgedehnter war als der Raum, den der Ritzebütteler und der Bergedorfer Schloßgraben umfaſſen, etwa 50 zu 60 m. Ein Teil[2] der Grundmauern der Alſterburg iſt 1882 bzw. 1886 bei Herſtellung der Baugruben für die Börſenerweiterung und das neue Rathaus aufgefunden worden. Die Befeſtigung iſt aber wahrſcheinlich bedeutend älter, als oben geſagt, und diente ſchon in viel früheren Zeiten zur Überwachung des ſehr alten Alſterüberganges (ſ. S. 39) der hier von Oſten nach Weſten gerichteten Heerſtraße.

Die Geſchichte berichtet weiter, daß die Wenden 1072 die Stadt ſamt der Alſterburg und der erſt 1061 in der Gegend der jetzigen Nikolai-Kirche angelegten Neuenburg gründlich zerſtörten.

Die Neuenburg wurde vom Grafen Adolf I. von Schauenburg, nachdem er 1111 mit Holſtein belehnt war bzw. nach deſſen Tode von ſeiner Witwe in Mauerwerk[3] aufgebaut; auch von der Alſterburg wird berichtet, daß ſie 1124 für Adolfs Gemahlin wiederhergeſtellt ſei.

Beide Burgen wurden aber durch Heinrich von Badewide, welcher den Grafen Adolf II. vertrieben hatte, ihm jedoch 1139 wieder weichen mußte, vor ſeinem Abzuge abermals zerſtört und ſind dann nicht nochmals aufgebaut worden. Der Platz der Neuenburg wurde 1189 ſeitens Adolfs III. dem Wirad von Boitzenburg zur Verteilung an die neuen Anſiedler in der Neuſtadt Hamburg überwieſen. Der Graf verlor Holſtein 1201 an die Dänen, entſagte ſeinen Rechten auf Nordalbingien und ſtarb 1225.

Erſt in dieſem Jahr eroberte ſein Sohn, Graf Adolf IV., Holſtein wieder und ſchlug die Dänen 1227 endgültig bei Bornhöved. Aus Dankbarkeit für dieſen Sieg erbaute er in Hamburg außerhalb des Stadtwalles, auf dem zur ehemaligen Alſterburg gehörigen Gelände, ungefähr an der Stelle des Adolfsplatzes und der jetzigen Börſe, das Maria Magdalenen-Kloſter für Franziskanermönche und trat dort 1239 als Novize ein. Etwa um dieſelbe Zeit entſtand nordöſtlich davon, vielleicht auf dem Platze der zerſtörten Alſterburg ſelbſt, den der Graf wohl dazu überwieſen hatte, das ebenfalls von ihm geförderte Johanniskloſter, das 1235 von Dominikanern bezogen wurde (ſ. Karte IV am Schluß des Buches).

Durch die bei den Kloſterbauten errichteten Vorſetzen wurde der Mühlſtrom weiter nach Weſten abgelenkt, und es entſtand an der Weſtſeite des Kloſterhofes durch Anſchwemmung aus der Alſter ein Vorland, das die Sicherheit der Stadt auf dieſer Seite beeinträchtigte.

Die Grafen Johann und Gerhard überließen dem Rat von Neu-Hamburg 1246[4] dieſes Vorland und auch wohl die angrenzende Waſſerfläche der Kleinen Alſter zwiſchen der Mühle und dem Millerntor (Graskeller), um hier unter gewiſſen Bedingungen eine hölzerne Befeſtigung anzulegen, den ſpäteren Mönkedamm. 1314, nach Vereinigung von Alt- und Neu-Hamburg, ſchloß der Rat mit den beiden Klöſtern einen Vertrag, demzufolge letztere längs der Alſter eine 11½ m hohe, unten 1 m, oben 60 cm dicke Mauer mit vergitterten Fenſtern und einem Ausgang nach der Alſter aufführen und ihren Hof bis an dieſe Mauer erweitern durften. Die Grundbauten ſind in Längen von 160 m

in den Baugruben für die Erweiterung der Börse und für das neue Rathaus wieder aufgefunden worden[5]; sie erstrecken sich aber noch weiter. Seit dem Bau dieser Mauer lagen die beiden Klöster samt ihrem Graben gegen die Stadt, dem Klosterflet, nunmehr innerhalb der Stadtbefestigung.

Das gegenwärtige Gelände des Alten- und Neuenwalles sowie die benachbarten Straßenzüge waren damals noch vom Spiegel der Kleinen Alster bedeckt, die bis gegen Ende des 15. Jahrhunderts an die Mauer beider Klöster reichte. Über diese Wasserfläche hinweg nach der jetzigen Neustadt sah man vor sich das gegenüberliegende, wahrscheinlich bewaldete hohe Ufer der jetzigen Hohen Bleichen und des Gänsemarkts. Nach Osten hinter den Klosterbaulichkeiten stieg die Altstadt an, überragt von dem Dom und der Petrikirche. Als gegen Ende des 15. Jahrhunderts der Altewall angelegt wurde, sperrte er dem Maria Magdalenen-Kloster die Aussicht auf die Kleine Alster völlig, dem Johanniskloster zum Teil. — 1529 wurden die beiden Klöster aufgehoben; im Maria Magdalenen-Kloster brachte man die zurückgebliebenen Mönche beider Klöster unter und verwies 1531 die Nonnen des Harvestehuder Klosters in das St. Johanniskloster; abgebrochen sind beide erst 1838. Auf den bis zu diesem Jahre von Norden her aufgenommenen Alsteransichten erblickt man den hochragenden Giebel und das breite Dach der Kirche des Johanniskloſters mit seinem kleinen Dachreiter.

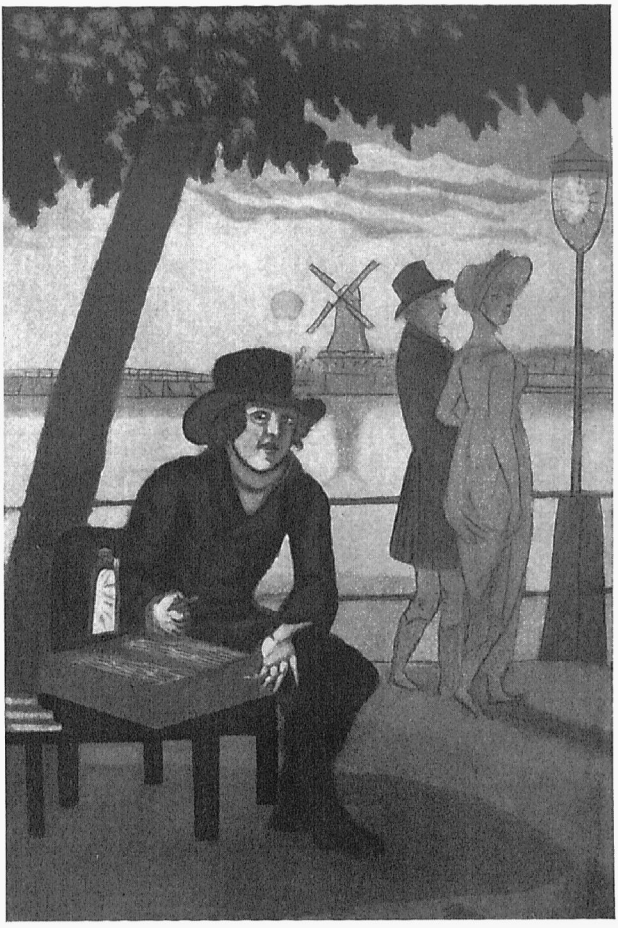


Abb. 275. Der Zigarrenverkäufer am Jungfernstieg Privatbesitz
Feine Zigarren! Aus: Chr. Suhrs Ausruf in Hamburg, 1808

Anmerkungen:

[1] Vgl. M. V. Hbg. G., Bd. 3, S. 12, Über die hamburgischen Burgen und Schlösser, von C. F. Gaedechens. — [2] Hbg. Corresp. vom 15. Septbr. 1889, Die auf dem Rathausmarkt gefundenen Baureste und deren Bedeutung für die Hbg. Geschichte von E. H. Wichmann; ferner: Hbg. Nachr. vom 17. Aug. bis 19. Novbr. 1893, Die Alsterburg. — [3] In den Chroniken wird sie Arx firmissima Hammenburg genannt, sie sei von Adolfs II. Mutter in Mauerwerk (murato opere) wieder aufgebaut: Dr. Ballheimer, Zeittafeln z. Hamb. Geschichte, II, 1898, S. 1, zu den Jahren 1111—1130 bzw. 1138.— [4] Ebendaselbst, S. 23; ferner: Hbg. Gesch. von E. H. Wichmann, 1889: Das Maria Magdalenen-Kloster, S. 131; Das Johanniskloster, S. 140, 296/297. — [5] E. H. Wichmann, Grundmauern und Baureste, welche in der Baugrube des neuen Rathauses und des Börsenanbaues gefunden sind, 1888, S. 14 f.

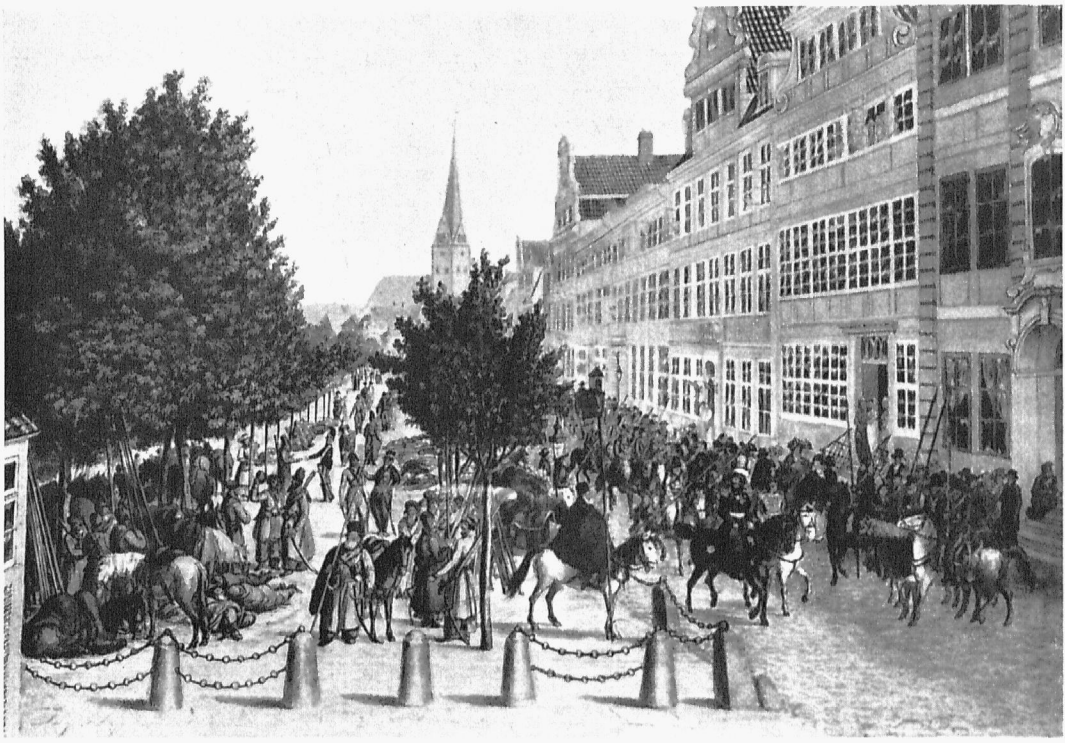


Abb. 276. Oberſt Tettenborn mit ſeinen Koſaken auf dem Jungfernſtieg im Jahre 1813; vorn links eine Ecke des Alſterpavillons — Denkmalarchiv Phot. nach einem Aquarell von C. Suhr

75. Der Alſterbaum

Hierzu die Abbildungen 4, 62, 148, 211, 227, 236, 250 und 251 ſowie die Karten III und IV

Bis um die Mitte des 16. Jahrhunderts ſcheint die Fläche der geſtauten Alſter von Befeſtigungsanlagen frei geblieben zu ſein. Erſt 1547[1], als man die Feſtungswerke vorgeſchoben und verſtärkt hatte, wurde, um dem ungehinderten Annahen bei Nacht von der Alſter her vorzubeugen, vom alten Dammtor (am Jungfernſtieg) bis zur Landſpitze beim St. Georg-Hoſpital durch das Alſterbecken eine doppelte Pfahlreihe geführt, die dem Alſtertor gegenüber einen Durchlaß für Schiffe hatte. Wenn es dunkelte, ward dieſe Öffnung mittels eines danebenliegenden Floßes verſchloſſen. Die Alſterſchiffer, die Brennholz und Kalk beim Reeſendamm (Jungfernſtieg) ſowie andere Waren beim Alſtertor löſchten, mußten den Baum durchfahren. — Dieſer Alſterbaum iſt auf der Elbkarte von Melchior Lorichs von 1568, desgleichen auf den Stadtanſichten aus den Jahren 1587 und 1589 deutlich zu erkennen (ſ. Abb. 148 S. 236 u. Abb. 62 S. 92); auf beiden iſt auch das Waſſertor mit dem Schwimmbaum angedeutet.

Die Fortſchritte im Kriegsweſen machten bereits 1615—1626 eine vollſtändige Umgeſtaltung der Befeſtigungen der Stadt nach holländiſcher Art notwendig. Da der Ring dieſes neuen mächtigen Befeſtigungswerkes bei der Alſter nicht unterbrochen werden durfte, ſo wurde der Kranz der Baſtionen quer durch ſie hindurchgeführt und zerlegte ſo die zuſammenhängende langgeſtreckte Waſſerfläche in den weiträumigen See der Außen-Alſter und das weſentlich kleinere engumſchloſſene, viereckige Becken der Binnen-Alſter; dadurch ward das eigenartige Stadtbild von ſeltener Schönheit geſchaffen, das bis zur Gegenwart Hamburgs Stolz iſt[2] (ſ. Abb. 4 S. 10 u. Abb. 236 S. 344/345).

Der bisherige, nahe der Stadt das Waſſer durchſetzende Alſterbaum ward 1623 nordwärts in die Außen-Alſter verlegt vor die im Wall zwiſchen den Baſtionen Didericus im Weſten und David im Oſten freigelaſſene ſchmale Durchflußöffnung — die Stelle der nachmaligen Lombardsbrücke. Am 3. September desſelbigen Jahres erhielt der Alſterſchiffer Marx Möhle[3] den Auftrag, alle Abende den Baum auf der Alſter zu ſchließen, wofür ihm jährlich 30 ℔ zugeſagt wurden. Später hat man den Betrag verdoppelt[4], aber 1644 wird das Gehalt des Alſterbaumſchließers mit nur 50 ℔ jährlich angeführt[5].

Dieſer Alſterbaum beſtand aus zwei völlig getrennten Abſchlußreihen. Die innere, zeitweilig doppelte, lag vor der Lombardsbrücke, die äußere etwa 170 m nördlich davon außerhalb der Mündungen der Stadtgräben und reichte vom weſtlichen Ravelin Rolandus in der Gegend der jetzigen Alſterglacis bis zur oſtſeitigen Schanze Ferdinandus, ungefähr gegenüber der heutigen Straße Holzdamm; beide Pfahlreihen waren durch Blockhäuſer geſichert[6] (ſ. die Karten III u. IV, Abb. 250 S. 364 u. Abb. 251 S. 365.

Die Schließung des Baumes erfolgte in der Regel mit Dunkelwerden; nur bei Feuersbrünſten ließ man ſpäterhin Tore und Bäume länger offen[7]. Wer bis Eintritt der Dämmerung nicht durch den Baum hineingefahren war, mußte draußen bleiben, wie es z. B. 1676, Ende Mai, der Gräfin von Königsmark erging, deren Gemahl Graf Otto Wilhelm in Hamburg weilte, um Kriegsvölker anzuwerben[8]. Als die Gräfin abends, von einer Alſterluſtfahrt zurückkehrend, den Baum verſchloſſen fand, fuhr ſie mit ihren Frauen und ihrer Dienerſchaft nach dem St. Georger Ufer, um ſo in die Stadt zu gelangen. Zwei Lizentiaten, die ſie höflich befragte, wie ſie wohl ins Tor kommen könne, beleidigten ſie und ihr Gefolge durch unziemliche Scheltworte, worauf beide Herren ſeitens der Dienerſchaft weidlich verprügelt wurden, was, wie der Chroniſt meldet, eine große Beſchimpfung für jene zwei angeſehenen Männer war.

Bei den ſchon im 18. Jahrhundert üblichen Luſtfahrten der Hamburger auf der Binnen- und Außen-Alſter waren abendliche Feuerwerke ſehr beliebt; ſie mußten aber, um zu wirken, im Dunkeln,

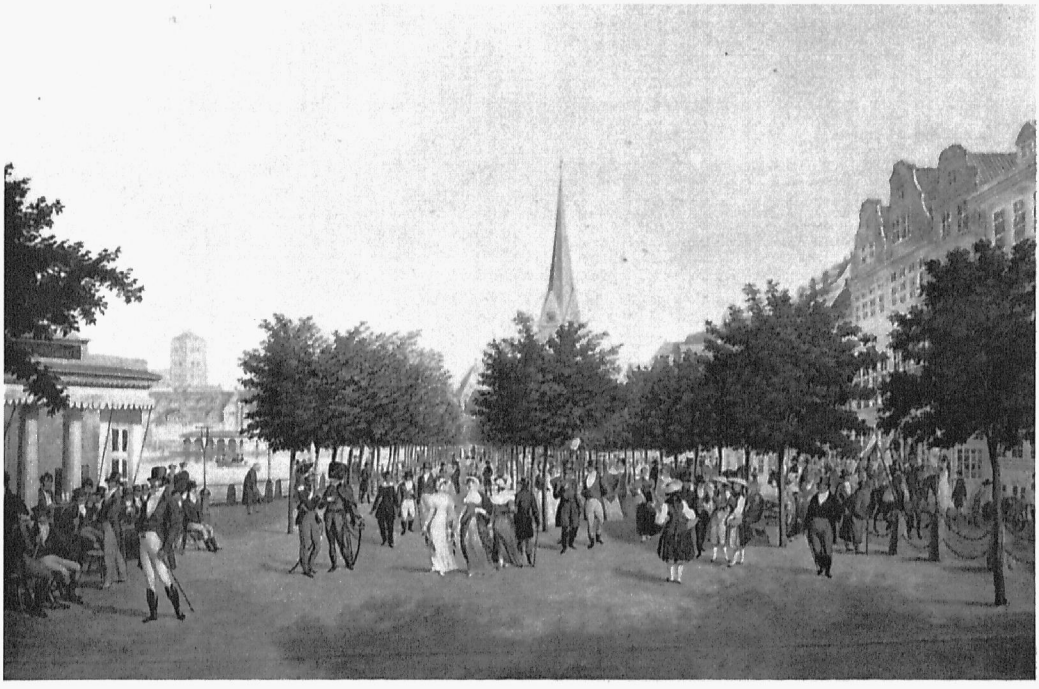


Abb. 277. Blick von Weſten her in die Jungfernſtiegpromenade Denkmalarchiv
Vorn links ein Teil des Alſterpavillons, daneben im Hintergrund Phot. nach einem Gemälde von C. Suhr, 1815
der Turmſtumpf von St. Jakobi, im Waſſer das Badeſchiff, weiter rechts überragt St. Petri die Baumreihen

alſo nach Schließung des Baumes, abgebrannt werden, wodurch es mitunter zu Ruheſtörungen kam. Das konnte E. E. Rat aber nicht dulden und erließ dagegen im Auguſt 1717[9] ein langes Mandat, in dem alles Schießen ſowie das viel Knallen und Getöſe verurſachende Feuerwerk in der Nähe der Feſtung bei Tag und bei Nacht, zumal nach geſchloſſenen Toren und Bäumen, auf der Binnen- und Außen-Alſter unterſagt ward. — Insbeſondere wurden die Schützenführer, die zu ſolchen Veranſtaltungen bequeme Fahrzeuge hatten, nachdrücklich verwarnt und es ihnen allen Ernſtes verboten, in keinerlei Weiſe zu geſtatten, daß auf ihren Fahrzeugen Feuerwerk abgebrannt und Geſchütze gelöſt würden bei ernſtlicher willkürlicher Strafe. — Dies Mandat ſcheint jedoch nach und nach in Vergeſſenheit geraten zu ſein; denn es mußte 1729 erneuert werden.

Da die Alſterſchützenfahrer auch durch öfteres, mißbräuchlich verſpätetes Hereinkommen die ordentliche Schließung des Baumes aufhielten, ſo verpflichtete der Senat ſie 1748[10] insbeſondere, die angeſetzten Schlußzeiten einzuhalten und die von ihnen gefahrenen Geſellſchaften entſprechend zu benachrichtigen.

Der Alſterbaum, wie auch die Bäume auf der Elbe dienten aber nicht allein als Sicherheitsſperre, ſondern auch den Zwecken der Akziſe. Als zu Beginn des 19. Jahrhunderts mit der Beſeitigung der Feſtungswerke begonnen wurde, vermietete die Kammer die demolierte Schanze Ferdinandus 1809[11] als Gartenland mit dem ausdrücklichen Zuſatze, daß nach Baumſchluß zu keiner Zeit und unter keinem Vorwande irgendein Fahrzeug auf dem dortigen Stadtgraben liegen dürfe, damit die Akziſe nicht umgangen würde. — Zur Einnahme der Akziſegefälle befand ſich um 1810 bei der Baſtion Didericus am Alſterbaum ein Zollhaus. Durch die dort geführten Akziſeregiſter ſind wir über den Warenverkehr auf der Alſter in neuerer Zeit unterrichtet.

Die Tor- und Baumſchlüſſel wurden ehemals, ſowohl zur Sicherheit der Stadt, als ſpäterhin auch zur Verhütung von Umgehungen der Zoll- und Akziſevorſchriften, während der Nacht in den Häuſern

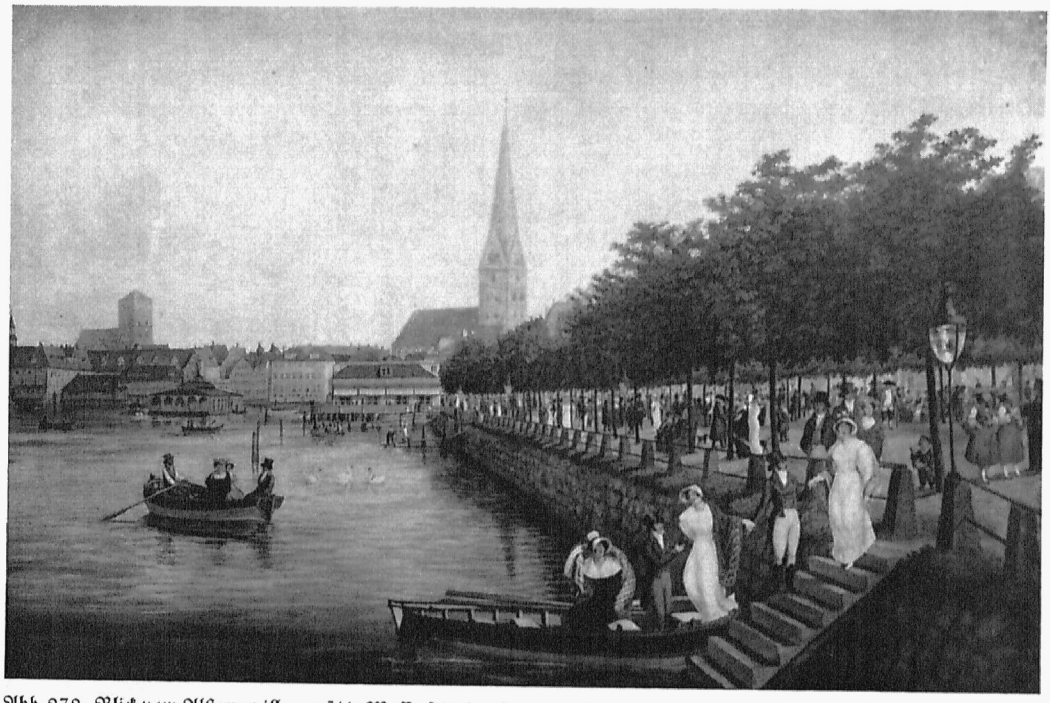


Abb. 278. Blick vom Alſterpavillon auf die Waſſerſeite der Jungfernſtiegpromenade, 1815 Denkmalarchiv
Im Hintergrund links die St. Jakobikirche, davor das Zuchthaus Phot. nach einem Gemälde von C. Suhr, 1815
und das Badeſchiff, weiter rechts die St. Petrikirche und am Jungfernſtieg ins Waſſer vortretend der Schweizerpavillon

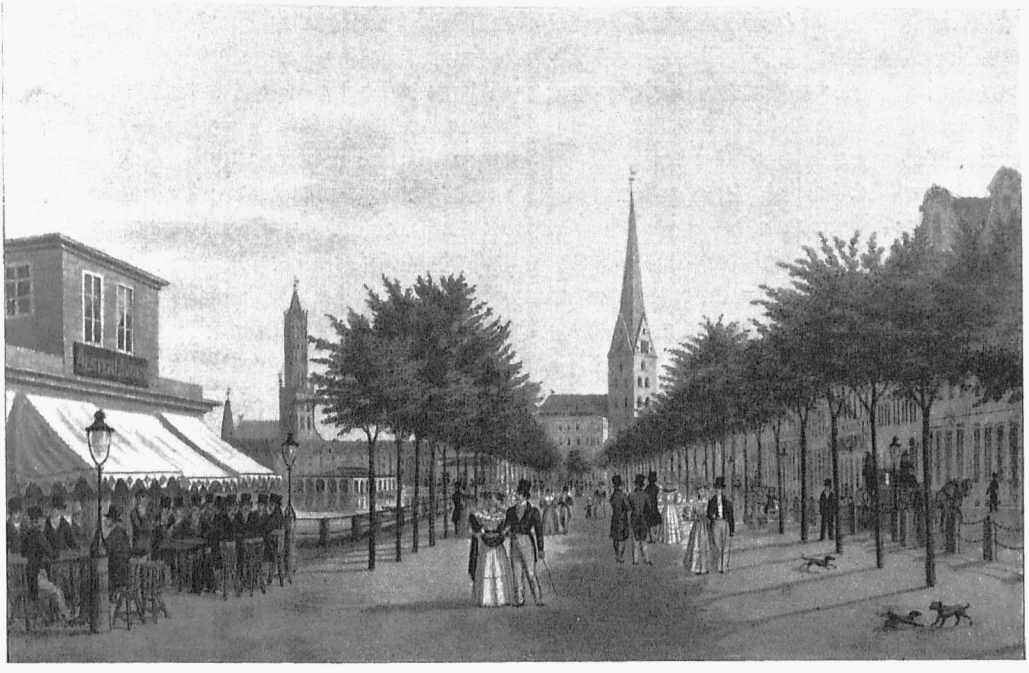


Abb. 279. Der Jungfernſtieg vom Gänſemarkt her geſehen, um 1830; links der Alſterpavillon, im Hintergrund St. Jakobi und St. Petri

Privatbeſitz
Nach Lithographie von P. Suhr

der Wohlweiſen Torherren aufbewahrt; nach Tor- und Baumſchluß war daher, wie erwähnt, eine Wiederöffnung bis zum nächſten Morgen nicht möglich. Dieſe während der Franzoſenzeit aufgehobene Einrichtung wurde aber nachher wieder eingeführt[12], nur mit der ſpäter erfolgten Abänderung, daß an Stelle der Torherren ein Bürgermeiſter trat. Die Schlüſſel zum Alſterbaum lieferte dann ein Akziſebeamter jeden Abend bei der Dammtorwache[13] ab, von wo ſie mit dem Torſchlüſſel von einem Gefreiten und zwei Gardiſten der dienſttuenden Wachmannſchaft des Bürgermilitärs zum Hauſe des präſidierenden Bürgermeiſters gebracht wurden, um früh morgens feierlich wieder abgeholt zu werden.

Zur Verhütung von Unregelmäßigkeiten wurden die Schlöſſer der Bäume von Zeit zu Zeit gewechſelt[14].

Die Reihen dichtgerammter Pfähle des Alſterbaums erſetzte man 1818[15] durch weitläufiger geſtellte Pfähle mit zwiſchengelegten Schlängeln (ſ. Abb. 211 S. 312/313 u. Abb. 227 S. 333). Hierüber waren namentlich die Angelfiſcher an der Binnen-Alſter erfreut; denn ſie meinten, daß die großen Fiſche nun beſſer durchkommen könnten als vorher.

Allmählich hatte der Alſterbaum ausſchließlich nur noch den Zweck der Abſperrung zur Erhebung von Akziſe- und Torſperrgebühren und ward mehr und mehr lediglich zu einem großen Verkehrshindernis.

Der Baum wurde im Hochſommer um 9½ Uhr abends, im Winter aber bereits 4 Uhr nachmittags geſchloſſen. So mußten 1844[16] bei der erſten Regatta auf der Außen-Alſter die Zuſchauer und Mitwirkenden ſchon beim Nahen der Dämmerung zurückkehren. Eine darauf vom Allgemeinen Alſterklub 1845 an den Senat gerichtete Bittſchrift, der Baum möge an Regattatagen bis Mitternacht offen gehalten werden, ward abſchlägig beſchieden. Auch der Vorſchlag, die allgemein empfundenen Übelſtände der unzweckmäßigen Beſchränkung jener gerade an ſchönen Abenden lebhaft benutzten Waſſerſtraße durch das Zugeſtändnis zu lindern, den Baum wenigſtens im Sommer gegen Erlegung eines beſtimmten Sperrgeldes bis Mitternacht durchfahren zu dürfen, ſtieß auf den Widerſtand der Behörden.

Ganz besonders störend machte sich der bei allen Wassersportfreunden bitter verhaßte „Baum“ aber bemerklich, als 1859 die Alster-Dampfschiffahrt begann. Beim Durchfahren des doppelten Baumes erwuchsen nun allerhand neue Schwierigkeiten; man hatte deshalb gehofft, daß die Aufhebung der Torsperre 1861 auch diejenige der nächtlichen Schließung der Durchfahrten des Alsterbaums bringen werde. Das war aber wegen der dort noch bestehenden Akziselinie nicht ohne weiteres möglich. Die Baumsperre blieb daselbst zum allgemeinen Ärger noch vorerst aufrechterhalten; die einzige erreichte Erleichterung bestand darin, daß es Lustbooten gestattet wurde, abends nach Dunkelwerden zur Außen-Alster zu fahren. — Den verkehrshinderlichen Durchfahrtschwierigkeiten der Alsterdampfer suchte man übrigens mittels Herstellung einer zweiten Öffnung im Baum zu begegnen; als letztere fertig war, hatten alle zur Stadt fahrenden Schiffe, die in der Pfahllinie an der Alsterglacisseite belegene, die hinausfahrenden die Durchfahrt an der St. Georger Seite zu benutzen[17].

Da es nach Aufhebung der Torsperre vorerst noch an einer behördlichen Bekanntmachung über die Zeit des abendlichen Schlusses des Alsterbaums fehlte, das der Schließung vorhergehende Läuten jedoch aufgehört hatte, so kamen Beschwerden, namentlich der Fahrgäste der Dampfer[18]. Diese wußten nun nicht, nach welcher Zeit sie sich zu richten hatten; denn nach wie vor wurde kein Boot nach erfolgtem Baumschluß mehr durchgelassen. So hatte sich, während die Stadttore jederzeit frei passiert werden konnten, hier die Unbequemlichkeit noch vergrößert, und wieder wurde allseitig verlangt, die Baumdurchfahrt, wenigstens im Sommer, bis Mitternacht zu gestatten.

Die durch die Baumsperre erheblich geschädigten Inhaber der Alsterdampfer suchten 1861 ebenfalls darum nach, den bislang von April bis Oktober von 4½ Uhr morgens bis 9½ Uhr abends



Abb. 280. Das Hotel Belvedere und die Reesendamms- oder Jungfernstiegbrücke, etwa 1840 vom Alsterbad (Badeschiff) gesehen

Staatsarchiv
Nach der Natur gez. u. lithogr. von J. W. Bos

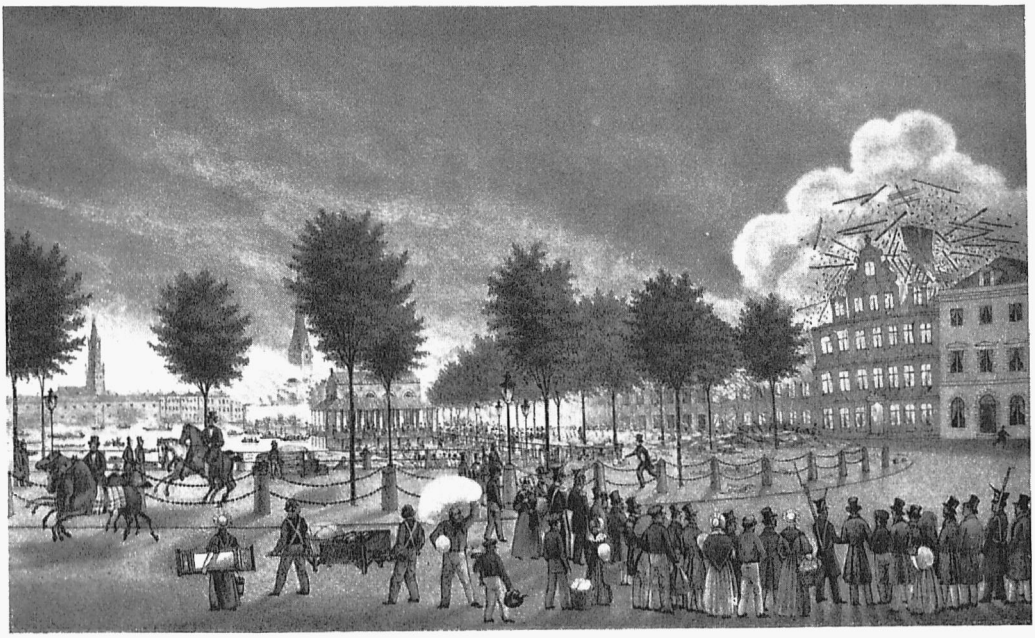


Abb. 281. Das Sprengen von Häuſern des Jungfernſtiegs am 6. Mai 1842, um dem Brande Einhalt zu tun

Privatbeſitz
Nach Lithogr. von P. Suhr

geöffneten und während dieſer Zeit überwachten Baum auch nachts ohne Wachtpoſten durchfahren zu dürfen. Der Senat fand ſich jedoch nur bereit, den Baum bis Mitternacht unter der Bedingung offen halten zu laſſen, daß die Unternehmer für einen weiteren Zoll- und Akziſewächter das Jahresgehalt von 750 ℳ zahlten. Hiermit waren ſie zunächſt einverſtanden, erklärten jedoch ſchon im Juli 1861, daß es ihnen zu koſtſpielig werde; ihre Bitte, der dort bis zum Abend anweſende Offiziant möge die Kontrolle bis Mitternacht gegen Gratial (Trinkgeld) wahrnehmen, wurde nicht zugeſtanden[19].

Als darauf im Auguſt der Senat, um den Dampferverkehr von dem der übrigen Waſſerfahrzeuge unter der Lombardsbrücke zu trennen, die Herſtellung einer Durchfahrt unter dem bis dahin geſchloſſenen dritten Bogen der Brücke bei der Eſplanade für die ein- und ausgehenden Schuten beantragte, erſuchte der Bürgerausſchuß gelegentlich der Bewilligung der dazu nötigen 1100 ℳ auf das dringendſte, die Abſperrung der Alſter während der Abend- und Nachtzeiten ganz aufhören zu laſſen, worauf der Senat aber immer noch nicht einging.

Als im Frühjahr 1862 die Dampfſchiffahrt wieder begann, kamen die Unternehmer nochmals auf den Akziſewächter zurück und beantragten, man möge, da ſie eine Sonderaufſicht unmöglich bezahlen könnten, von der nächtlichen Überwachung beim Alſterbaum und in St. Georg ganz abſehen. Die Zoll- und Akziſe-Deputation hielt zwar dieſe Kontrolle noch für unbedingt nötig, glaubte jedoch, von einem weiteren Wächter auf Koſten der Dampfſchiffunternehmer abſehen zu können, weil mit Beginn des Jahres 1862 die Zahl der akziſepflichtigen Gegenſtände verringert und dadurch der Dienſt der Wächter erleichtert und ſomit die verlängerte Baumaufſicht ohne Vermehrung der Angeſtellten möglich ſei. Nunmehr ſtimmte auch der Senat Ende April 1862 zu, worauf der Alſterbaum vom 17. Mai 1862 an bis zum Oktober bis 12 Uhr nachts offen blieb; von da bis zum April wurde er aber wieder um 9 Uhr abends geſchloſſen. — Dieſer ſeitens der Allgemeinheit als große Verkehrserleichterung begrüßte Zuſtand währte bis zum November 1865[20], als die Akziſelinie weiter

hinausgelegt wurde und die auf die Bäume bezüglichen Vorſchriften ſowie die Bäume ſelbſt ganz wegfielen. Der Alſterbaum iſt dann 1866 gelegentlich des Neubaues der Lombardsbrücke beſeitigt worden (ſ. Plan der Lombardsbrücke S. 444).

Anmerkungen:

[1] Vgl. Gd. Tp., S. 99. — [2] Schumacher: Entwicklung des Stadtbildes, 1923, S. 22. — [3] Km. Kntr. Bch. B, S. 221. — [4] Desgl. C, S. 48. — [5] Beiträge zur Hbg. Verwaltungsgeſch. von Dr. Fr. Voigt, Hbg. 1917, S. 43. — [6] Rdm. Tp., Hbg. 1832, S. 55. — [7] Hbg. Rath- u. Bürgerſchlüſſe, 1700—1800, v. Heinr. Kühl, 11. Oktober 1784. — [8] Stelzner: Verſuch e. zuverl. Nachr. v. d. Stadt Hbg., III, S. 953. — [9] Blk. Mdt., Bd. II, S. 1090. — [10] Ebendaſ., Bd. VI, S. 198; Sn. prtk. v. 1748, S. 425. — [11] Km. Kntr. Bch. D D, S. 321. — [12] Ands. Vrord., Bd. III, S. 9. — [13] W. Schardius: Heitere und ernſte Erinnerungen aus den Dienſtjahren eines ehemaligen Stabsoffiziers des Hamburger Bürgermilitairs, 2. Aufl., Hbg. 1881, S. 28/29. — [14] Sn. prtk., 1749, S. 120. — [15] Nach Tagebuchaufzeichnungen Wilh. Peter Melhops von 1818. — [16] G. Kopal: Vom Hbg. Waſſerſport, Hbg. 1912, S. 17. — [17] Lpbg. Verord., 1860, XXX, S. 59. — [18] Hbg. Nachr., 22. Mai 1861, Vaterſt. Bl. — [19] Alt. Kl. VII, Lit. Fd, Nr. 5, Vol. 9, Faſz. 5 (Hbg. St. Ar.). — [20] ad 1, S. 268.

76. Die ſtädtiſchen Alſtermühlen

Hierzu die Abbildungen 252, 254 und Karte V

Die Flut der Elbe ergoß ſich vor Anlage des Niederdammes täglich in die Alſter hinein und hob und ſenkte ihren Spiegel um etwa 2 m. Das Waſſer überſchwemmte bei höheren Ständen die niedrigen Ländereien, und bei Hochfluten, die bis + 7 m H. N. reichten, ſtieg es bis auf die Eppendorfer und Winterhuder Wieſen und füllte das Flußtal über den ungefähren Umfang der jetzigen Alſterbecken hinaus.

Zur Anlage einer Mühle bedurfte es nur des Aufſtauens der Alſter bis zu der Höhe, auf die ſie bei gewöhnlicher Flut anſchwoll, alſo auf rund + 5 m über Hamburger Null; um aber den trocknen Übergang über den Staudamm auch bei Hochfluten zu ermöglichen, mußte man ihn über + 7 m hinaufführen (ſ. Abb. 21 S. 40 u. Abb. 23 S. 42). Die Schüttung dieſes älteſten Staudammes der Alſter, der von der jetzigen Großen Johannisſtraße bis zur Straße Ellernthorsbrücke reicht, erfolgte wahrſcheinlich gegen Ende des 12. Jahrhunderts[1]. Irgendeine urkundliche Nachricht über ſeine Herſtellung iſt nicht erhalten. Er ſchuf wohl in erſter Linie einen durch den zunehmenden Verkehr notwendig gewordenen fahrbaren Weg zwiſchen beiden Alſterufern, bot aber auch Gelegenheit zur Anlegung einer durch das aufgeſtaute Alſterwaſſer getriebenen Kornmühle. Dieſe lag nördlich von dem alten Übergang über die Alſter, bei der jetzigen, daher noch ihren Namen tragenden „Mühlenbrücke", benachbart dem Gebäude der Hamburger Bank am Adolfsplatz, in dem nachher die Deutſche Reichsbank untergebracht war und ſeit 1920 die Sparkaſſe von 1827 ſich befindet (ſ. Abb. 252 S. 366 u. Karte V).

Das Bett des ehemals bedeutend breiteren ſeichten Alſtermündungslaufes in dieſer Gegend des Großen Burſtahs ward durch Anſchüttung und wegen der Mühlenanlage ſo weit eingeengt, daß ſie bequem überbrückt werden konnte.

Der Mühlenkolk an der Südoſtſeite der Straße wurde, um den beim Zuſammentreffen der Bohnenſtraße und des Großen Burſtahs entſtandenen Bauplätzen die Waſſerfront an der Rückſeite zu ſichern, nach Südweſten in größerer Breite offen gehalten, wodurch der noch vorhandene keilförmige Einſchnitt hinter den genannten Grundſtücken verblieb (ſ. Karte V).

Dieſe Mühlenanlage war zunächſt landesherrlicher Beſitz, woher die Bezeichnung „Herrenmühle" rührt. Mit ihrem Betriebe wurde jemand belehnt, der dafür die herrſchaftlichen Einkünfte, welche in der älteſten Zeit aus den ſogenannten Matten (ſ. S. 413) beſtanden, dem Grafen zu überweiſen hatte.

Für den Abfluß des Waſſers befanden ſich neben den Mahlſchütten auch Freiſchütten. Im 13. Jahrhundert wird im Stadterbebuche[18a] eine Notſchleuſe bei der Niedermühle erwähnt. Jetzt iſt

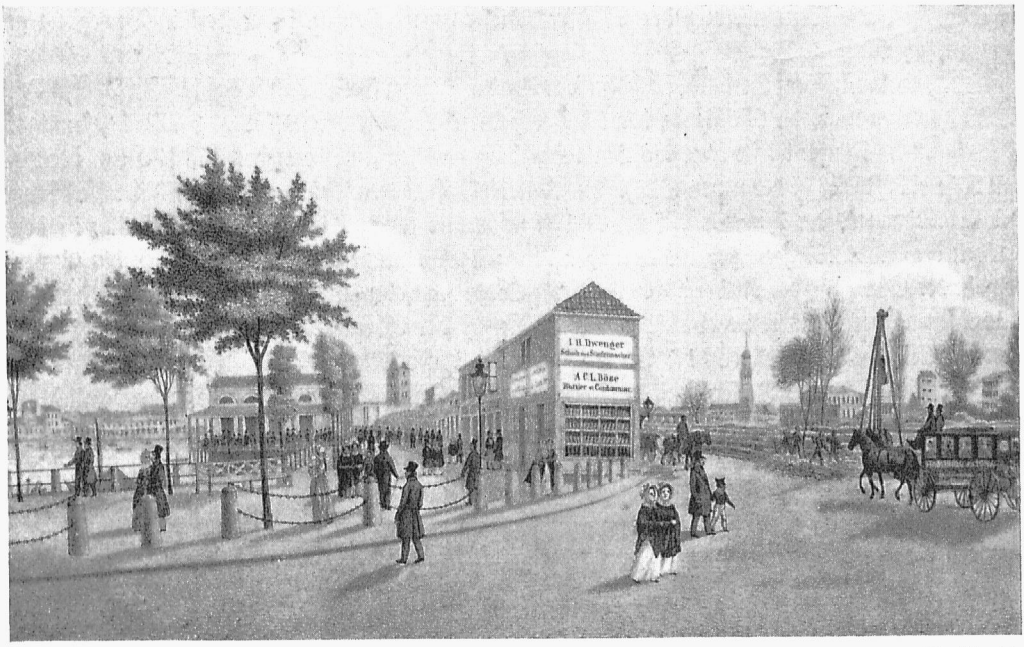


Abb. 282. Der Jungfernſtieg mit den Buden für die Abgebrannten im September 1842; im Hintergrund die Ruine der St. Petrikirche, davor links der Alſterpavillon, an der rechten Seite der Buden ſieht man St. Katharinen, die neue Börſe und die Ruine St. Nikolai, am Jungfernſtieg vorn ein Rammgerüſt
Staatsarchiv
Nach Lithographie von P. Suhr

dort unter der Mühlenbrücke noch eine Stauſchleuſe vorhanden, welche weſentlich dem Waſſerablaß aus dem Mittelbaſſin, bzw. den Alſterbecken zur Elbe dient.

Durch den erſten Staudamm wurden die niedrigen Uferwieſen vor der Stadtmauer einige Fuß hoch unter Waſſer geſetzt, womit der Anfang für die Bildung des Alſterſees gegeben war, zugleich jedoch der Graf Adolf III. von Schauenburg genötigt wurde, das Domkapitel für die Überſtauung der letzterem gehörigen dortigen Ländereien zu entſchädigen[2]. Dieſe 1195 erfolgte Zuſicherung, in der ſich die erſte urkundliche Erwähnung der Mühle findet, läßt darauf ſchließen, daß Graf Adolf III. nicht nur erſtere angelegt, ſondern auch das Waſſer der Alſter zu dieſem Zweck geſtaut hat, wodurch jene der Domkirche gehörigen Strecken oberhalb des Dammes überſchwemmt wurden.

Eine zweite, in ihrer Wirkung bedeutendere Aufſtauung der Alſter erfolgte für den Bau der ſogenannten Obermühle. Dieſer Damm reichte vom Fuße der Anhöhe, auf dem die Petrikirche ſteht, bis zum heutigen Gänſemarkt; es iſt der jetzige Jungfernſtieg, durch den der damalige Alſtermühlenteich in zwei Teile, die Kleine Alſter im Süden und die erweiterte Große Alſter im Norden zerlegt wurde. Auch über den Erbauer dieſer ebenfalls als landesherrliches Eigentum bei den Höfen der Domherren angelegten Mühle, die ungefähr an dem Platze der jetzigen Häuſerreihe zwiſchen Reeſendamm und Plan ſtand, ſowie über die Zeit ihrer Entſtehung ſind wir nicht unterrichtet, bzw. ſchwanken die Angaben hierüber[3] (ſ. Abb. 21 S. 40 u. Abb. 24 S. 43).

Erſt dieſe zweite Aufſtauung verwandelte die Alſter in jenen landſeeartigen Mühlteich, der die angrenzenden Ländereien bis Eppendorf hinauf unter Waſſer ſetzte, wodurch wiederum das Grundeigentum des Domkapitels gelitten haben muß; denn im Jahre 1245 wurde ſeitens des Grafen Adolfs IV.[4] u. a. für die Zerſtörung der Eppendorfer Mühle — vielleicht durch zu hohes Stauen am Oberdamm(?) — Schadenerſatz geleiſtet, der wohl mitgegolten haben mag für die Erhöhung des

Unterwaſſers, alſo Verminderung der Triebkraft dieſer vom geſtauten Tarpenbeck in Bewegung geſetzten Mühle.

1266 verkaufte Graf Gerhard, nachdem ſein Bruder Johann (beide Söhne des Grafen Adolfs IV.) 1263 geſtorben war, die Mühle an den Müller Heine Reſe (oder Reeſe) für 230 Mark Pfennige[5]. Der eigentliche Käufer dürfte aber die Stadt Hamburg geweſen ſein; denn bereits 1270 traf der Rat mit Reſe als Müller in der neuen Mühle eine Übereinkunft wegen Benutzung des Stadtwalles ſowie des Staudammes, der demnach mit der Mühle zuſammen zunächſt in Reſes Beſitz, ſpäter in denjenigen der Stadt übergegangen iſt. Urkunden oder zeitgeſchichtliche Aufzeichnungen über den Erwerb ſowohl der Ober- als der Niedermühle durch die Stadt ſind ebenfalls nicht erhalten. Aber auch ein 1336 ſeitens des Rats mit Heinrich, dem Mühlmeiſter der Obermühle geſchloſſener Vertrag[6] über eine Art Leibrente beſtätigt, daß die Stadt Eigentümer dieſer Mühle war.

Vor Schüttung des Reeſendammes (Jungfernſtiegs) lag das dortige Gelände wahrſcheinlich auf ungefähr 4,50 bis + 5,0 m (vgl. Abb. 21 S. 40); das gewöhnliche Hochwaſſer aus der Elbe reichte alſo nur bis in jene Gegend; hierfür ſprechen auch die in der Nähe beim Rathaus- und Börſenbau aufgefundenen Grundwerke alter, meiſtens etwas höher als + 5 m angelegten Baulichkeiten.

Der Niederdamm, bei dem das Gelände bei gewöhnlichem Mittelwaſſer der Elbe trocken gelegen, alſo die Höhe von etwa + 4,30 m gehabt haben wird, war nur bis zur üblichen Sturmfluthöhe, d. i. + 7,10 m, geführt und wurde daher mitunter überſchwemmt. Es war dies ein Grund, den anfänglich auch nur in Sturmfluthöhe geſchütteten Reeſendamm 1665 höher zu legen[7].

Die Stauhöhe der neuen Oberdammmühle betrug nach ſpäteren Feſtſtellungen für den Winter rund + 16 Fuß = + 7,45 m, für den Sommer + 14 1/3 Fuß = 6,95 m. Ihr Unterwaſſer, die Stauhöhe der Niedermühle, welche bisher auf + 11 bis 12 Fuß = + 6 m bis + 6,30 m[8] gehalten wurde und ſomit bei mittlerem Elbwaſſerſtand von + 4,10 m etwa zwei Meter Gefälle für die Räder der Niedermühle ergab, wurde auf + 9 bis 10 Fuß = + 5,45 m bis + 5,73 m herabgeſetzt, ſo daß jede der beiden Mühlenanlagen bei mittlerem Elbwaſſerſtand im Sommer mit 4 bis 5 Fuß = 1,1 bis 1,4 m, im Winter mit 6 bis 7 Fuß = 1,7 bis 2,0 m arbeiten konnte. Die im Niederdamm vor



Abb. 283. Blick von einem Hausdach am Alſterdamm auf den Jungfernſtieg im Jahre 1875 Privatbeſitz
Nach Lichtdruck von Strumper & Co., 1875
Dem Neuenwall gegenüber liegt die Landeſtelle der Alſterdampfer, ein zweiter Steg für die Dampfſchiffe nahe dem Alſterpavillon

dem alten Millerntor bzw. beim ſpäteren Graskeller, wahrſcheinlich zum Ablaſſen des überſchüſſigen Freiwaſſers, angelegte kleine Schleuſe wurde 1530 zum Durchlaſſen von Schuten bis zu 3,7 m Breite eingerichtet, ſo daß nunmehr Schiffe von der Elbe bis unterhalb des Oberdamms gelangen konnten. Letzterer bildete aber bis nach dem großen Brande von 1842 noch ein Hindernis für die Schiffahrt aus der Elbe weiter alſteraufwärts; bis dahin blieben auch die beiden Staudämme ſowie die Benutzung der durch ſie erzeugten Waſſerkraft vom Mittelalter her im weſentlichen unverändert.

Der Waſſerreichtum der Alſter geſtattete außer den beiden erſten Mühlbetrieben noch die Anlage anderer Mühlen an beiden Dämmen (ſ. Karte V), über deren Entſtehung ebenfalls Nachrichten nicht überliefert ſind. Auch Schöpfwerke zur Verſorgung von Straßengruppen mit Alſterwaſſer und Triebwerke für gewerbliche Unternehmungen (Walkmühlen) kamen ſpäter hinzu.

Zum Treiben der Mühlräder waren im Oberdamm zwei Waſſerdurchläſſe vorhanden; der dritte Durchlaß diente im weſentlichen zum Ablaſſen des Freiwaſſers.

Von der Bergſtraße her zunächſt dem alten Mühlentor lag die erſte Kornwaſſermühle des Oberdamms[9] mit den Wohnungen der Müller und des für die ſtädtiſchen Mühlen arbeitenden Zimmermannes. Dann kam der erſte Durchlaß; auf der dann folgenden Inſel ſtanden eine zweite und eine dritte Mühle, die beide 1531 abbrannten, aber 1535[10] wieder aufgebaut wurden. An dieſer Doppelmühle befanden ſich das Stadtwappen und das Neſſelblatt, die Jahreszahl in römiſchen und arabiſchen Zahlen, ſowie der Vers[11]:

„Dornen und Diſteln ſtecken ſehr
Falſche Tungen noch viel mehr,
ich will lever in Dornen und Diſteln baden
als mit falſchen Tungen ſyn beladen.“

Auf die Doppelmühle folgte der zweite Mühlſtrom, woran ſich auf einer größeren Inſel um 1620 die Poliermühle (Pollermühle) ſchloß, die dem ſtädtiſchen Harniſchmacher überwieſen war. Für dieſe Polier- oder Schleifmühle wurden 1616 auf Koſten der Kämmerei ein neues Rad, eiſerne Wellen und Polierſcheiben angeſchafft. Es befand ſich dort aber auch eine Walkmühle oder Poggenmühle (Pochmühle), die nach der 1531 daneben entſtandenen ſogenannten alten Waſſerkunſt auch wohl Bornmühle genannt wurde. Weſtlich der Waſſerkunſt lagen noch vier der Stadt gehörige Häuſer. Das erſte war das Ahmhaus oder der Ahmhof, der mit dem Betriebe des Weinkellers in Verbindung ſtand und wo Weinfäſſer hergeſtellt wurden; daneben lag als zweites ein von der Stadt vermietetes Gebäude, „die Kule“ genannt. Das dann folgende Haus war „die Alſterei“, vielleicht ehemals die Wohnung des früheren Alſtervogts, ein Amt, das bereits 1309 vorkommt, jedoch um 1620 nicht mehr beſtand (ſ. S. 136). Da eine Mieteinnahme für dieſes Haus ſich im Kämmereibuch nicht findet, wird es einem Ratsdiener als Wohnung eingeräumt geweſen ſein. Vor dem Freiwaſſerdurchlaß ſtand ehemals noch eine weitere Mühle, wahrſcheinlich die Lohmühle, die den Alterleuten der Schuhmacher verheuert war und 1642 einging. — An der gegenüberliegenden Seite der Straße, nach der Binnen-Alſter zu, ſtand ebenfalls eine Reihe Häuſer, u. a. um 1825 das Hotel Belvedere.

Weiter weſtlich, jenſeits des Freiwaſſerdurchlaſſes, war 1620 an Stelle einer zweiten Lohmühle (früher Walkmühle), nachdem die Bornverwandten dieſe von der Kämmerei für 6000 ℳ käuflich erworben hatten, die Neue Waſſerkunſt getreten. Hinter dieſer zweigte, wo jetzt die Alſterarkaden münden, der Voglerswall ab; hier erſt begann der Jungfernſtieg.

Der Durchlaß für das Freiwaſſer (jetzt Reeſendammsbrücke) hatte zehn Schütten; eine davon befand ſich unter der Bedachung des Rades der Neuen Waſſerkunſt. Wegen der Waſſerkünſte hieß die Straße zwiſchen den Alſterdurchläſſen, die ſonſt den Namen „Bei der Alſter“ hatte, auch „Bei der Kunſt“. Insgeſamt waren zum Abfluß des außerordentlichen Regen- und Schneewaſſers



Abb. 284. Der verbreiterte Jungfernſtieg um 1909 bei Regenwetter; in der Mitte die hohen eiſernen Lichtträger, links der Hauersſche Alſterpavillon, an der Fußgängerinſel eine Reihe Droſchken

Denkmalarchiv Phot. W. Dreeſen, Flensburg, 1909

14 Freiſchützen vorhanden mit einer Geſamtbreite von $13^3/_4$ m. Der Grundbaum dieſer Freiſchütten lag auf + 5,02 m. Außer den Rädern der beiden Künſte trieb die Alſter am Oberdamm 13 Mühlräder[12]. Die Breite aller, zu dieſen Rädern gehörigen Mühlſchütten belief ſich auf rund 29 m; ihr Querſchnitt beim Stand der Alſter auf dem Winterpaß betrug 40,24 Quadratmeter[13]. Der Grundbaum oder Fachbaum der Mühlenſchütten lag auf + 6,02 m, derjenige der Waſſerkünſte 2 Fuß tiefer, auf + 5,45 m.

Am Niederdamm ſtand anfänglich im 13. Jahrhundert bei der Mühlenbrücke nur eine Mühle, die infolge Feuersbrunſt 1468—1472 neu gebaut wurde. 1678 brach man das altersſchwache Gebäude ab und erneuerte es für 10000 ℔[14]. Im 19. Jahrhundert beſtand die Mühlenanlage aus zwei Gebäuden nebeneinander, jede mit drei Mühlrädern (ſ. Karte V).

Schon früh war an der gegenüberliegenden Seite der Alſter, weſtlich von dem erſt nach 1842 verſchwundenen Gerberſtraßenfleet, eine zweite Stadtmühle erbaut worden, jedenfalls aber erſt nach Abtragung des Walles längs der Großen Johannisſtraße ſowie nach Erbauung des Maria Magdalenen-Kloſters und Schaffung einer Brücke dorthin. Dieſe Mühle, die nachmals am Adolfsplatz lag, enthielt ebenſo wie die benachbarte ältere Niedermühle an der Mühlenbrücke zwei getrennte Werke mit zuſammen ſechs Gängen.

Eine dritte Niedermühle und eine Waſſerkunſt kamen im 16. Jahrhundert bei der jetzigen Grasкellerſchleuſe hinzu. Alle dieſe Mühlen, ſowohl des Nieder- wie des Oberdamms, hatten unterſchlächtige Räder. Die Waſſerkunſt entſtand 1535 an der Stadtſeite (ſ. S. 417) und ihr gegenüber am Walle 1554[15] eine Walkmühle für engliſche Tuche; ſie wurde 1555 in eine Kornmühle umgewandelt und iſt 1668 neu gebaut worden; im 18. Jahrhundert beſaß ſie zwei Korngänge.

Die neben der Mühle liegende Brücke und die Schleuse sind 1703[16] mit großen Kosten neu hergestellt worden. Diese Schleuse und die Freischütten waren der Aufsicht des Müllers unterstellt[17]. Für das Durchlassen eines Ewers hatte er, wie von alters her gebräuchlich, 1 ß zu verlangen. Im Sommer, wenn das Wasser in der Großen Alster knapp war, durfte er die Schiffe nur bei Flut durchlassen, wenn die Schleusentore von selbst aufgingen. Bei hohem Wasser in der Großen Alster hatte er Schleusentüren und Freischütten ganz zu öffnen, und zwar nach Anweisung des Schüttenmeisters des Niederdammes, dem der Schüttenmeister des Oberdammes ansagen ließ.

1813[18] wurden Ende Juli seitens der französischen Regierung alle Mühlen der Stadt öffentlich neu verpachtet. Die Pächter der vier Obermühlen waren verpflichtet, die Freischütten zu ziehen, wenn der Alsterwasserstand es nötig machte; einer aus ihrer Mitte wurde vom Maire als Schüttenmeister ernannt, dessen Anordnungen die anderen sich zu fügen hatten. Dieser Schüttenmeister mußte den Wasserstand in der Großen Alster Tag und Nacht beobachten und bei seinem Ansteigen über den Paß sogleich das Zeichen zum Aufziehen der Freischütten geben. Auch auf den Wasserstand der Kleinen Alster hatte er zu achten und die Graskeller-Freischütten ziehen zu lassen, wenn der Wasserstand die an der Kleinen Alster liegenden Häuser und Keller bedrohte. Für diese Tätigkeit wurde ihm ein Nachlaß von 100 ℔ an der Pachtsumme als Mühlenpächter bewilligt.

Die Müller des Oberdamms durften ihre Schütten nur ziehen zur Zeit der Ebbe und wenn die Müller des Niederdamms mahlen konnten. Alle mußten mit dem Mahlen zugleich anfangen und auch aufhören. Die Müller des Niederdamms hatten wie bisher diejenigen des Oberdamms zu

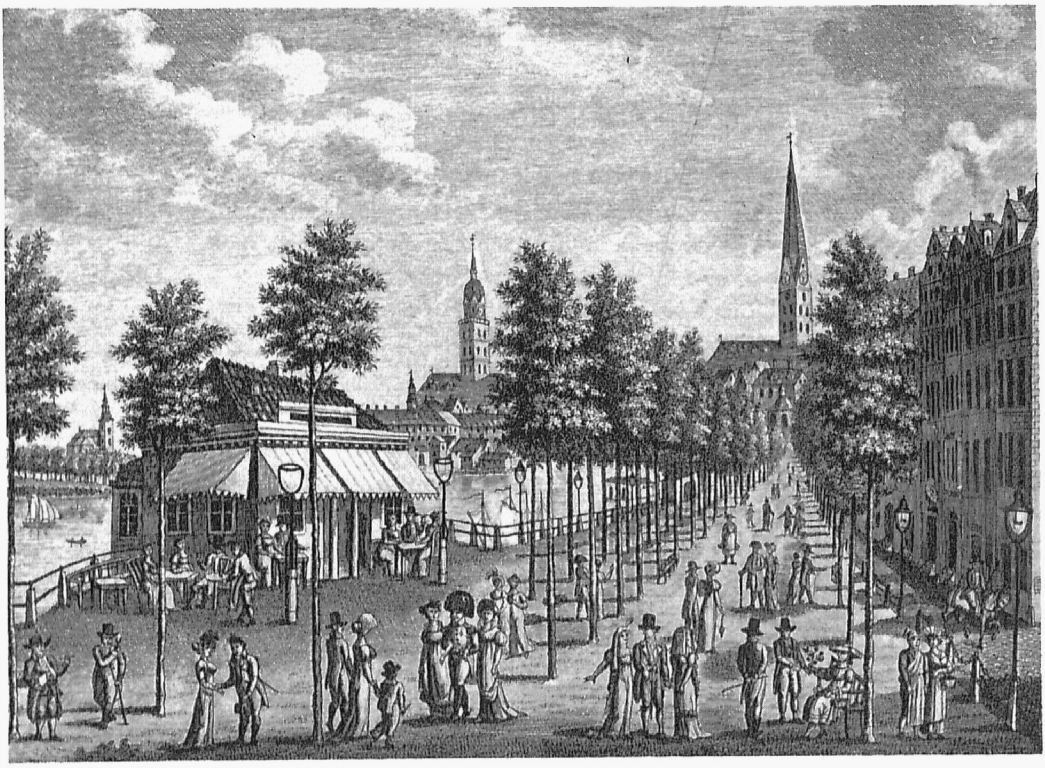


Abb. 285. Der 1799 erbaute Alsterpavillon und der Jungfernstieg im Jahre 1810; ganz links dahinter die St. Georgkirche, in der Mitte der kleine Turm der Zuchthauskirche, dann St. Jakobi vor seinem 1810 beginnenden und 1827 vollendeten Neubau, und rechts in Verlängerung des Jungfernstiegs St. Petri

Verein f. Hbg. Geschichte
Nach einem Stich von L. Wolf
in den Unterhaltungsblättern
5. J., 2. Bd., Nr. 18

benachrichtigen, wann erstere die Schütten aufziehen und wieder niederlassen sollten. Außerdem durften die Obermüller, wenn der Wasserstand der Großen Alster das Ziehen der Freischütten nötig machte, so lange mahlen, als das Freiwasser lief.

Den Wasserkünsten am Oberdamm stand es jedoch frei, Wasser zu allen Zeiten zu nehmen, ohne daß die Müller sie darin beschränken oder sich darüber beschweren durften.

Das obenerwähnte Verhältnis, daß der Müller der Graskellerschleuse auch zu gleicher Zeit Schleusenmeister war, blieb bei der Verpachtung 1813 bestehen. Er hatte Anweisung, mit dem Wasservorrat möglichst zu sparen; das Schleusengeld von 1ß[19] blieb unverändert; von dessen Bezahlung waren aber die der Stadt gehörigen Fahrzeuge, sowohl zum Düpen (Baggern) als zu anderen Zwecken, ausgenommen.

1813[20] erfolgte ein Neubau der Graskellermühle und Vorsetzen, der an den Mindestnehmenden für 6970 ℳ vergeben wurde. Das Mauerwerk mußte mit gutem Lüneburger Kalk, hinter dem Felsen der Vorsetze aber mit „Terras“ (Traß = Tuffstein = Wassermörtel) gemauert werden.

Wenn auch die in der Alster aufgestaute Wassermenge vormals für den Betrieb der Obermühlen genügte, um so mehr als erstere in älterer Zeit aus ihrem großen Entwässerungsgebiet hinreichende Zuflüsse erhielt, so traf dies für die Niedermühlen keineswegs immer zu. Die Lage dieser Mühlentriebwerke hatte sich auch dadurch ungünstiger gestaltet, daß infolge von allmählichen Veränderungen in der Elbe das tägliche Flutwasser höher heranströmte als in den ersten Jahrhunderten nach Errichtung dieser Mühlen. Dadurch wurde bei aufsteigendem Wasser die Triebkraft der Mühlräder beeinträchtigt, und nur während einer verhältnismäßig kurzen Zeit war das Mahlen des Korns angängig. Während der Flut trat eine Zeit ein, in der die Müller der Niedermühlen überhaupt nicht mahlen konnten. Andererseits waren auch die Räder der Obermühlen durch das Stauwasser der Niedermühlen, d. h. durch hohes Unterwasser, oft in ihrem Gang gehindert, und nicht selten waren sämtliche Alstermühlen wegen hoher Elbwasserstände innerhalb 24 Stunden 15—16 Stunden außer Betrieb, also $^2/_3$ der Gesamtzeit, während sie es im Durchschnitt nur vier Stunden = $^1/_6$ sein sollten. Um deshalb in der kurzen Zeit von acht Stunden täglich möglichst viel mahlen zu können, ließen die Müller am Oberdamm ihre Räder zu schnell gehen, wobei infolge zu weiten Öffnens der Schütten viel Wasser vergeudet wurde[21].

Im 18. Jahrhundert litt auch die gestaute Alster immer häufiger an Wassermangel. Um diesem Übelstande abzuhelfen, war die Stadt viele Jahre lang vergeblich bemüht, eine Räumung der Alsterzuflüsse im Holsteinischen durchzusetzen, bis endlich im Gottorper Vergleich mit Dänemark 1768 auch diese Angelegenheit zufriedenstellend geregelt wurde (s. S. 148).

Die Aufräumung der oberen Alsterzuflüsse reichte aber nicht hin, um der durch die Entwaldung und die fortschreitende Kultivierung der benachbarten Ländereien begünstigten allgemeinen Wasserabnahme in der Alster dauernd zu begegnen. Mit Beginn des 19. Jahrhunderts vermochte das städtische Mühlenwesen den Mehlbedarf immer häufiger nicht mehr zu decken. Die Patriotische Gesellschaft erließ daher eine Preisfrage wegen Errichtung von Dampfmühlen (Antrieb mittels Feuermaschinen), und der Grenzinspektor Reinke empfahl den Bau einer neuen Flutmühle am Deichtor sowie die Herstellung von Windmühlen auf den Wällen.

Das allmählich immer mehr vom Wassermangel bedrängte Stadtmühlenwesen erlitt dann auch durch den Bau von Windmühlen und mehr noch infolge Anlage von Dampfmühlen empfindliche Einbußen. Die ganze Einrichtung der alten Wassermühlen war nicht mehr zeitgemäß, zumal die Lage der Obermühlen zu den Niedermühlen letztere, wie geschildert, hinderte, ihre Wasserkraft erschöpfend auszunutzen. Überdies kostete die Unterhaltung der von dem fortgeschrittenen Stande der Technik überholten Mühlentriebwerke der Stadt bedeutende Summen.

Die Klagen über die fehlerhafte Einrichtung des gesamten städtischen Mühlenwesens waren bereits alt; schon zufolge dem Rats- und Bürgerschluß vom 23. November 1752[22] wurden die Stadt-Windmühlen nach und nach in Erbpacht gegeben, um die Stadtkasse von den großen Lasten zu befreien, welche ihre Unterhaltung verursachte. Die Erörterungen, insbesondere über die Wassermühlen, hörten in der Folge nicht auf[23].

Bereits 1833[24] hatte der Rat auf das nachteilige finanzielle Ergebnis bei der Verwaltung des Mühlenwesens hingewiesen, welches durch die unangemessene Lage der sich in der Stadt gegenseitig hemmenden Alstermühlen begründet war. An Wassermühlen besaß die Stadt in Hamburg selbst damals 11, davon 2 Elbflutmühlen. Diejenige beim Kleinen Flet und die Poggenmühle am Holländischen Brook, deren Räderwerk durch das im Stadtgraben, bzw. in dem Flet nach Eintritt der Flut aufgestaute Elbwasser in Bewegung gesetzt wurde, waren beide von höchst unbedeutendem Ertrag. Die 9 übrigen waren Alstermühlen, deren 4 am Oberdamm mit 13 und 5 am Niederdamm mit 14 Rädergängen arbeiteten (s. Karte V). Ferner gab es vier im Eigentum der Stadt stehende Kornwindmühlen sowie einige im Privatbesitz befindliche Roßmühlen, weiterhin zwei Dampfmühlen, eine in der Nähe des jetzigen Seemannshauses, die andere am Kehrwiederwall.

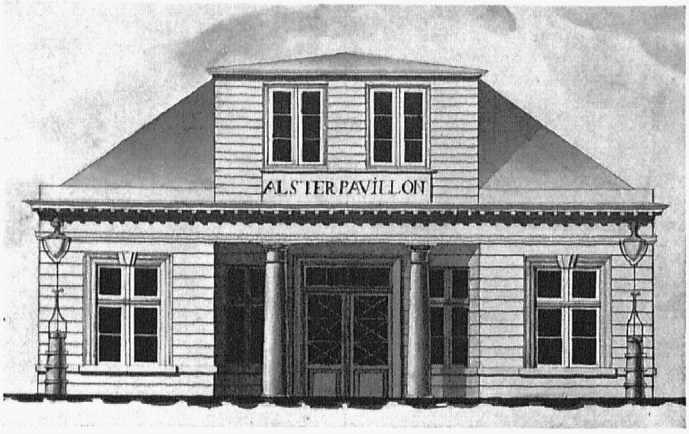


Abb. 286. Der Alsterpavillon nach dem Umbau vom Jahre 1820 — Verein f. Hbg. Geschichte
Nach Zeichnung von J. H. Freydag

Die Alstermühlen erzeugten zwar den bedeutenderen Teil des Mehls für die Stadt, aber sie verursachten dem Staat auch sehr erhebliche Kosten, während die Windmühlen, die 1000 bis 1200 Last[25] jährlich abmahlten, noch eine mäßige Grundmiete einbrachten, ebenso wie die Dampfmühlen, die jährlich etwa 2500 Last vermahlten. Die Alstermühlen in der Stadt leisteten jährlich 3500 Last, davon gegen 2000 Last durch die Obermühlen, den Rest durch die Niedermühlen.

Nach Aufmachung Verordneter Löbl. Kämmerei ergab sich für die Zeit von zwölf Jahren, daß diese Mühlen dem Staat nicht nur nichts einbrachten, sondern eine jährliche Zubuße von 1000 ℔ erforderten. Dabei war der Verlust um so größer, als der Staat für dieses Gewerbe sechs sehr bedeutende, in bester Gegend der Stadt gelegene wertvolle Gebäude hergab, wofür er gar nichts erhielt. Außerdem mußte er noch zugunsten dieses Mühlwesens große und kostbare Schleusen unterhalten, während das Mühlwesen sonst bekanntlich allerorts ein einträgliches Staats-Regal war. Da besonders die Niedermühlen von geringem Nutzen waren, befürworteten die Techniker ihre Wegräumung; die Bürgerschaft stimmte dem aber nicht zu. Erst als die alte hölzerne Graskellerschleuse nebst der Brücke abgängig war und in Ziegeln neu gebaut werden sollte, genehmigte sie auf wiederholten dringenden Ratsantrag am 7. Dezember 1837 die Wegräumung der Graskellermühle, die dann 1839[26] abgebrochen wurde.

Während des Neubaues der Graskellerschleuse war die Wasserverbindung[27] zwischen Elbe und Alster gestört, wodurch die Anwohner der Kleinen Alster und des Bleichenflets geschädigt wurden. Auch waren dadurch die in der Nähe der Kunst beim Jungfernstieg und bei mehreren Brücken

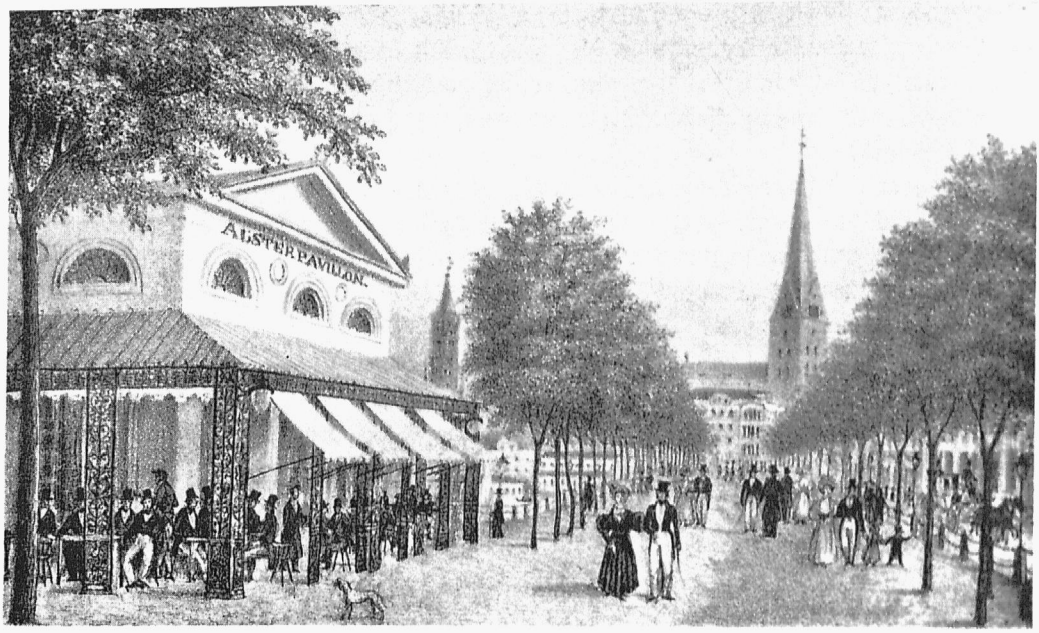


Abb. 287. Der Alſterpavillon und der Jungfernſtieg nach dem Umbau von 1835 im Jahre 1840; im Hintergrund der Promenade vor der Petrikirche das Hotel Belvedere — Verein f. Hbg. Geſchichte. Nach Lithographie von P. Suhr

beſtehenden Landungsplätze, wo Feuerung und Lebensmittel gelöſcht wurden und wo die kleinen Leute ihre Lebensbedürfniſſe holten, vom Waſſerverkehr abgeſchnitten. Deshalb ſchlug der Rat im Juni 1838 vor, eine vorläufige Waſſerverbindung unter der Mühlenbrücke herzuſtellen, wozu einige Räder und ein Teil des Grundwerks der dortigen Mühlen weggenommen werden mußten. Hiergegen erhoben ſich jedoch nicht nur die Müller am Niederdamm, ſondern auch die Alterleute der verſchiedenen Backämter und der Brauerbrüderſchaft, weil ſie fürchteten, daß beim Stillſtehen einiger Mühlen nicht Getreide genug gemahlen und nicht ſo viel Malz geſchrotet werden könne, als der Verbrauch erheiſche. Nach Anſicht des Rats war dieſer Nachteil zwar nur vorübergehender Art, indeſſen die erbgeſeſſene Bürgerſchaft war wieder anderer Anſicht und ſtimmte dem Antrag nicht zu. So blieb denn der Schiffsverkehr nach der Kleinen Alſter während des Neubaues der Graskellerſchleuſe völlig unterbrochen. Die Schüttenvorrichtung bei der Mühlenbrücke wurde erſt nach dem Brande von 1842 beſeitigt; der dortige Alſterarm ward dann für den Durchlaß von Fahrzeugen eingerichtet und dazu benutzt, während man 1846 die Graskellerſchleuſe des ſtändig wachſenden Schiffsverkehrs wegen verlängerte.

Bei Ausbruch des Brandes von 1842 beſtanden alſo noch acht Alſtermühlen in der Stadt, je vier am Nieder- und am Oberdamm, dazu drei Alſterwaſſerkünſte, eine am Niederdamm und zwei am Oberdamm. Sie alle fielen dem Feuer zum Opfer, mit Ausnahme der Niederdamm-Waſſerkunſt, die — allerdings vergeblich — geſprengt wurde, um dem weiteren Fortſchreiten des Brandes Einhalt zu tun.

Nachdem die Niedermühlen bereits am 5. Mai 1842 verbrannt waren, drang das Feuer am 6. Mai[28] vom Jungfernſtieg her und hatte bis zum Abend die Oberdammühlen ſamt den Waſſerkünſten völlig zerſtört, ſo daß das Waſſer der Binnen-Alſter durch die frei gewordenen Gerinne in die Kleine Alſter hinabſtürzte und mit ſeinem Brauſen den tauſendfachen Notſchrei der flüchtenden Einwohner übertönte. Weiterhin wurden das Werk- und Zuchthaus, der Marſtall und die anderen Baulichkeiten am Oſtufer der Binnen-Alſter ein Opfer der Flammen, ebenſo das dort vor dem Alſterſteg gelegene Garnhaus der Amtsfiſcher. Auch die weiter nördlich beim Alſtertor liegende

Smithſche Waſſerkunſt brannte, abgeſehen von dem Wohnhaus des Beſitzers, nieder, und das Feuer wälzte ſich, angetrieben durch lebhaften Südweſtwind, den Holzdamm (die jetzige Ferdinandſtraße) hinauf, ergriff am 7. Mai die Häuſer am Pferdemarkt und an der Roſen- und Lilienſtraße, bis es am 8. Mai am Glockengießerwall ein Ende nahm.

Bei der Beratung über den Wiederaufbau der Stadt wurde zunächſt beſtimmt, daß der Niederdamm, der längs des Großen Burſtahs noch auf + 7,1 m H. N. lag und bei Sturmfluten häufig überſchwemmt wurde, auf ſturmflutfreie Höhe von + 8,85 m gebracht werden müſſe (ſ. Abb. 21 S. 40), auch die Erhöhung der übrigen innerhalb des Niederdammes gelegenen niedrigen Straßenteile zu beſchaffen ſei[29]. Ferner mußte die Frage der Alſtermühlen gelöſt werden, durch deren vorgängige Entſcheidung die Grundlagen für die weitere Planbeſtimmung erſt zu ſchaffen waren. Die Mühlen waren ehedem von hervorragender Bedeutung. Man erachtete es für unverzeihlich, den erreichbaren Waſſerſtau der Alſter nicht auszunutzen, und auch der Akziſe-Verhältniſſe wegen war es für den Staat einträglicher, wenn ein weſentlicher Teil des nötigen Brotkorns innerhalb der Stadt vermahlen wurde.

Der Waſſerverbrauch der drei Ober- und zwei Niedermühlen war, wie bereits erwähnt, ſehr unſparſam; das Vermahlen von 1 hl (0,1 cbm) Getreide erforderte 1530 cbm Waſſer, ſo daß das Mahlen von 150 hl den Alſterſpiegel um 10 cm ſenkte. — Außer den Mühlen aber verbrauchten die

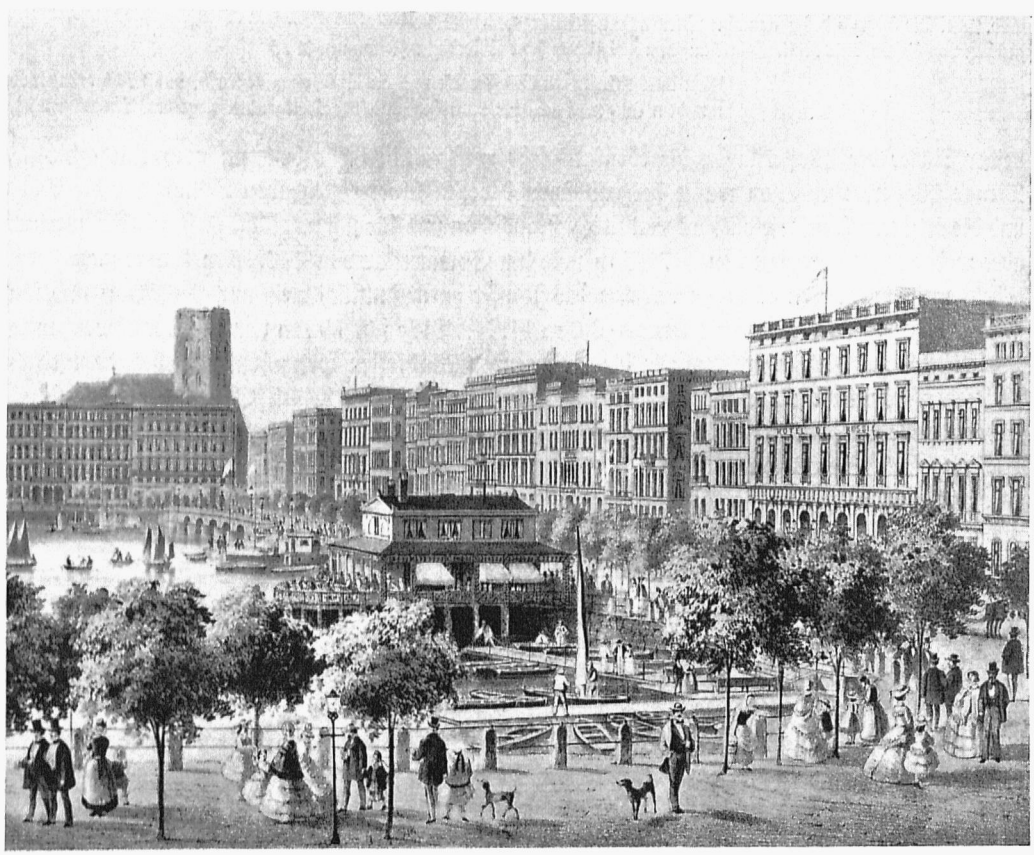


Abb. 288. Blick vom Neuen Jungfernſtieg auf den Alſterpavillon und den Jungfernſtieg mit den nach dem Brande von 1842 entſtandenen Neubauten, darunter rechts das Hotel de Ruſſie mit dem Baſar (ſeit 1883 Hamburger Hof), im Hintergrund der Stumpf des Petriturms, etwa im Jahre 1850

Verein f. Hbg. Geſchichte
Nach Lithographie
von W. Heuer

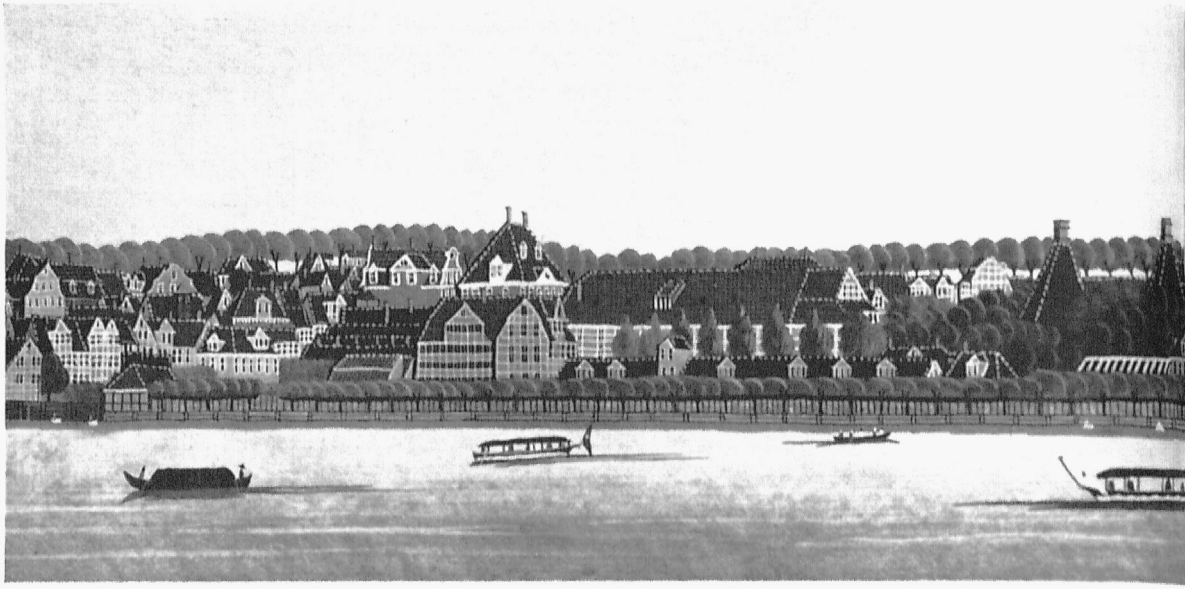
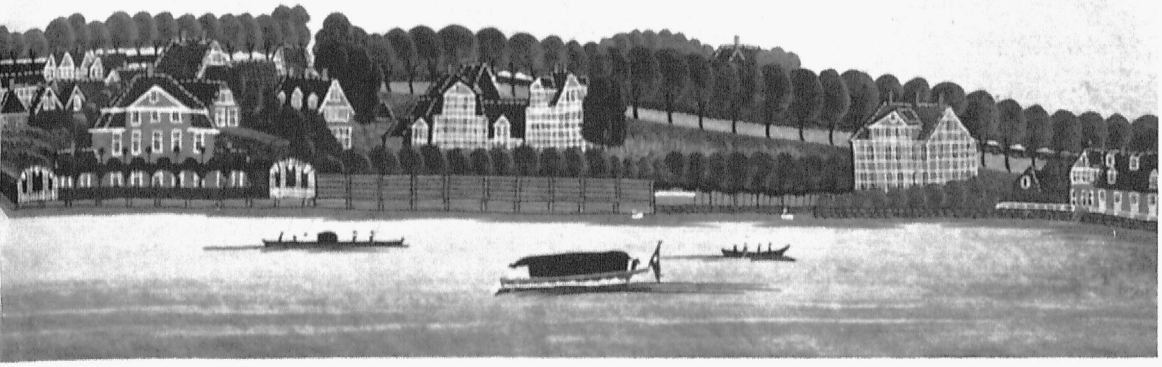


Abb. 289. Die Gegend des nachmaligen Neuen Jungfernſtiegs,
geſehen von Schöndahls Kattunfabrik auf dem Holzdamm (jetzt Alſterdamm) etwa um 1775

Von links Häuſer am Gänſemarkt und an der Dammtorſtraße, das 1765 erbaute Komödienhaus mit dem langen Dach, die Kalköfen und der Kalkgraben (jetzt Gr. Theaterſtraße), anſchließend

beiden Räder der Waſſerkünſte, die ebenfalls ſehr verſchwenderiſch arbeiteten, noch eine erhebliche Menge Waſſer. Der Stau mußte deshalb ſowohl wegen ſeiner beſtehenden Teilung für die Ober- und die Niedermühlen, wie auch wegen des Verbrauchs an und für ſich möglichſt hoch gehalten werden; aber weder den Winterſtau von + 7,43 m noch den Sommerſtau von + 6,95 m konnte man durchgehends einhalten. Im Sommer erreichte das Waſſer durchſchnittlich meiſt nur + 6,50 m und ſank in trockenen Jahren zuweilen bis unter + 6,0 m H. N. Dieſe faſt 1½ m voneinander abweichenden Waſſerſtandsunterſchiede brachten für die umliegenden Ländereien weitgehende Übelſtände mit ſich. Abgeſehen von dem niedrigen Vorland in Harveſtehude und zu beiden Seiten des Alſterſtreeks wurden weite Strecken der Uhlenhorſt und der Wieſen bis zur Kuhmühle im Winter völlig unter Waſſer geſetzt. Sie bildeten im Sommer Sümpfe, und auch dann war man vor Überſchwemmungen durchaus nicht geſchützt; denn bei plötzlich vermehrtem Oberwaſſer ſuchten die Müller den Zufluß nach Möglichkeit zurückzuhalten, um längere Zeit damit mahlen zu können.

Nach eingehender Erwägung mit dem Mühlmeiſter Nagel war man auch jetzt wieder zu der Überzeugung gelangt, daß die Alſter trotz ſolcher Übertreibung der Stauhöhe für eine doppelte Mühlenanlage am Ober- und am Niederdamm doch immer nur notdürftig ausreichend Waſſer beſitze. Andererſeits war aber erwieſen, daß bei Verwendung der waagerecht laufenden Fourneyronſchen Kreiſelräder an Stelle der in ſenkrechter Lage arbeitenden alten Mühlräder die bisher gemahlene Getreidemenge in einer einzigen Mühle und mittels einer noch unter den Sommerpaß herabzuſetzenden Stauhöhe fertig geſchafft werden könne. Die Geſamtmenge, welche die ehemaligen fünf Mühlen zu liefern vermochten, betrug, wie oben erwähnt, 3500 Laſt = 115 500 hl im Jahr, wogegen der hieſige Verbrauch an Brotkorn zu Anfang der vierziger Jahre 230 000 bis 260 000 hl ausmachte. Die Pachtſumme, welche die Mühlen nebſt den Wohnungen der Müller eingebracht hatten, belief ſich jährlich auf rund 10 000 ℔ (= 12 000 Reichsmark), eine Summe, die nicht einmal für Inſtandhaltung der Mühlen nebſt den Schüttewerken, geſchweige denn für eine Verzinſung der koſtſpieligen Anlagen hinreichte.



Staatsarchiv
Nach einem Waſſerdeckfarbenbild von Em. Grolau

Garten und Wohnhaus des Schauſpieldirektors Schröder und Eberbachs Garten, dahinter der Dammtorwall mit ſeinen, die Häuſer der Stadt überragenden Baumreihen

Da nun ſeit dem Brande das Alſterwaſſer durch die Gerinne der abgebrannten Mühlen frei abgelaufen war und man auch die anderweitig mit einer Senkung des Alſterwaſſerſpiegels verknüpften Vorteile empfunden haben mochte, ſo wurde zur Meſſung der bei niedrigerem Stau der Alſter durchſtrömenden Waſſermenge Mitte Juni 1842 eine vorläufige Stauvorrichtung auf + 6,7 m H. N. Höhe eingebaut und zugleich dazu ausgenutzt, ein Notrad der Waſſerkünſte in Betrieb zu ſetzen. Der Verſuch entſprach den Erwartungen, und ihm verdanken wir heute die großen Vorzüge des dauernd auf rund + 6,6 m H. N. gehaltenen Alſterſpiegels; erſt durch dieſe Senkung wurde es ermöglicht, die Uhlenhorſt nebſt den übrigen umliegenden Gebietsteilen in bebaubaren Zuſtand zu bringen.

Hatte der große Brand von 1842 über einen großen Teil der hamburgiſchen Bevölkerung viel Not und Entbehrungen aller Art gebracht, ſo gab er andererſeits der Verwaltung Gelegenheit, bei dem Wiederaufbau der Stadt eine Reihe längſt angeſtrebter ſegensreicher Verbeſſerungen und Veränderungen auszuführen. So konnte man u. a. von der Wiederherſtellung der unzulänglichen Alſter-Waſſerkünſte abſehen, weil die Stadtwaſſerkunſt die Waſſerverſorgung übernahm. Den Mühlenbetrieb wollte man jedoch keineswegs entbehren; man hätte es für einen unverzeihlichen Verluſt erachtet, den Waſſerſtau der Alſter nicht auszunutzen. In den Zeitungen kam dieſe vielerörterte Frage nicht zur Ruhe[30], und die allgemeine Meinung war, daß es mit der pflichtgemäßen Ökonomie der Verwaltung unvereinbar ſein würde, einen Fluß, der bisher dreizehn in einer Linie liegende Mahlgänge und zwei (mit ungeheurer Waſſerverſchwendung arbeitende) Kunſträder getrieben hatte, zwar wie bisher aufzuſtauen, aber über die Wehre unbenutzt ablaufen zu laſſen. Außerdem wollte man die Akziſegefälle für das in der Stadt vermahlene Brotkorn ungern aufgeben.

Die Niedermühlen ließ man nicht wieder erſtehen, belehrt durch die üblen Erfahrungen der vorausgegangenen Jahre[31], die ergeben hatten, daß, abgeſehen von dem ungünſtigen Einfluß der höheren Elbſtände, für eine ſolche doppelte Mühlanlage doch immer nur notdürftig Waſſer da ſei. Das Mittelbaſſin



Abb. 290. Der Alſterpavillon vor dem Neubau von 1876 Staatsarchiv. Nach Phot. von 1876

der Kleinen Alſter (nachmals Alſterflet) blieb aber beſtehen, weil es für die umliegenden Straßen und auch für den Rödingsmarkt einen beſtändig gefüllten Behälter bei Feuersbrünſten bildete, der bei gänzlichem Aufhören der Niederdammſtauung gelegentlich niedrigen Elbwaſſerſtandes ſonſt zeitweilig entbehrt werden mußte. Man behielt deshalb dieſen Stau in Höhe von +4,20 m bis + 5,70 m H. N. bei, wodurch auch der Schiffsverkehr daſelbſt ſtändig aufrechterhalten bleiben und bei Waſſermangel in der Alſter durch das Zuſtrömen und nachherige Wiederablaufen des Elbwaſſers eine genügende Durchſpülung der Fletarme des Mittelbaſſins bewirkt werden konnte.

Weiterer eingehender Erörterungen[32] bedurften die Fragen über die Stelle, wo die neue Mühle ſtehen und wo die Schleuſe angelegt werden ſollte. Auf Anraten des Waſſerbaudirektors Hübbe nahm man für letztere als naturgemäße Durchfahrt zur Graskellerſchleuſe die Reeſendammsbrücke in Ausſicht. Für die Mühle wählte man nach langen Erwägungen die Stelle vor der Poſtſtraßenbrücke mit unterirdiſchem Durchlaß von der Binnen-Alſter her. Infolgedeſſen konnte nicht nur die ſehr wertvolle Häuſerreihe am Jungfernſtieg ununterbrochen durchgeführt werden, ſondern man gewann außerdem durch das ablaufende Mühltriebwaſſer auch eine nachhaltige Spülung für das Bleichenflet, welches vor dem Brande ſo verſumpft war, daß die Anwohner ſeine völlige Zuwerfung gewünſcht hatten (ſ. Abſchn. 95).

Für die Schleuſe, welche die langerſehnte Schiffahrtsverbindung zwiſchen Elbe und Alſter brachte, wurde dann nach weiteren Überlegungen nicht die Reeſendammsbrücke, ſondern die Schleuſenbrücke beſtimmt, d. h. es wurde der Staudamm Jungfernſtieg nach der Schleuſenbrücke-Poſtſtraße verſchoben, wobei allerdings die Tatſache, daß der Anblick der Kleinen Alſter durch ihren nunmehr in Höhe der Binnen-Alſter gehaltenen Waſſerſtand ein unvergleichlich viel ſchönerer geworden iſt, nicht ausſchlaggebend war, vielmehr anfänglich ganz unbeachtet blieb.

Nachdem man 1846 den oberen Teil des Bleichenflets zu einem Mahlgerinne hergerichtet und mittels eines 158 m langen unterirdiſchen gemauerten Kanals unter dem Hauſe Jungfernſtieg Nr. 14 (ſ. Abb. 93 S. 153) hindurch die nötige Waſſerkraft von der Binnen-Alſter her beſchafft hatte, wurde die die Ober- und Niedermühlen erſetzende Stadtwaſſermühle an der Poſtſtraße als Abſchluß des Bleichenflets 1853 von Bauinſpektor Maack gebaut und 1854 in Betrieb genommen (ſ. Abb. 254 S. 369). Sie hatte ſechs waagerechte, 3,4 m über H. N. liegende Kreiſelräder; wenn bei Sturmfluten das Waſſer im Bleichenflet auf + 5,73 m H. N. ſtieg, mußte der Mühlenbetrieb ausſetzen.

Als ſpäterhin infolge der ſich ſtetig mehrenden Bedürfniſſe nach Waſſer für die Schiffahrtsſchleuſe ſowie für die Sielſpülungen ein regelmäßiger Betrieb der Stadtwaſſermühle nicht mehr aufrechterhalten werden konnte, ließ man ſie Ende 1887 eingehen. In ihren Räumen wurde dann ein Elektrizitätswerk eingerichtet. Es entſtand eine umfangreiche Dampfkeſſelanlage mit zwei mächtigen, das Stadtbild von der Lombardsbrücke her beeinträchtigenden Schornſteinen.

Somit war alſo der nach dem großen Brande ſo eifrig verfochtenen Beibehaltung der Ausnutzung der Waſſerkraft der geſtauten Alſter für Mahlzwecke eine Dauer von nur 33 Jahren beſchieden. Die Wandlung der Erwerbs- und Verkehrsverhältniſſe, das Aufkommen anderer zuverläſſigerer und dabei ebenfalls billigerer Arten von Krafterzeugung, vor allem aber der erhöhte Verbrauch des Alſterwaſſers für wichtigere Bedürfniſſe der Bevölkerung machten dem Betrieb der Stadtwaſſermühle ein Ende.

Nur noch der Name der von der Poſtſtraße her um das Mühlengebäude herumführenden Fahrſtraße „Bei der Stadtwaſſermühle“ wird ferneren Geſchlechtern die Erinnerung bewahren an die anfängliche Beſtimmung des Bauwerks und an die vorſorgliche Sparſamkeit der Stadtväter in der ſchweren Zeit nach dem großen Brande von 1842.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Der Hamburger, I, Nr. 8, S. 180: Die Alſteraufſtauungen und die Waſſermühlen der Alſter und ihrer Nebengewäſſer, von Dr. J. Fr. Voigt. Nach Gallois: Geſchichte der Stadt Hbg., I, S. 44, wird die alte Mühle am Ausfluß der Alſter in die Elbe ſchon 1072 erwähnt. Nach Dr. Ballheimer, Zeittfln. z. Hbg. Geſch., II, S. 10, wäre die Niedermühle 1188 oder 1189 zugleich mit der Neuſtadt Hbg. entſtanden. — [2] Z. V. Hbg. G., Bd. I, S. 329 f. — [3] Hbg. Urk.Bch. Nr. 311. Hier verſpricht Graf Adolf III. 1195 der Marienkirche jährlich 6 Wiſpel Roggen als Entſchädigung für den Bau der Mühle. — [4] Gd. Tp., S. 21; Lpbg. Progr. uſw., S. 61; Ndm. Tp., S. 187; Wichmann, Heimatk., S. 53, Anm. 1. — [5] Hbg. Urk.Bch. Nr. 531. — [6] Ballheimer, Zeittfln., II, S. 29; ferner: Kpm. Km. Rch., I, S. LXXIII. Nach Dr. A. Soetbeer, Denkſchr. über Hbgs. Münzverhältniſſe, 1846, Tab. S. 5 f., war 1 Mark-Pfennige im Jahre 1255 = 13 ℳ 2 ß 2 ₰ nach dem zuletzt gültigen 34 ℳ-Fuß, alſo 230 Mark-Pfennig = 3021 ℳ = 3625 Reichsmark, wobei aber in Betracht kommt, daß die Kaufkraft des baren Geldes damals ganz bedeutend größer war als jetzt. — [7] Lib. Pignor. et Pact. (Buch der Pfänder und Verträge), Fol. 69 b (Hbg. St. Ar.). — [8] M. V. Hbg. G., X, S. 113–115. — [9] Ebendaſ. VI, S. 22/23. — [10] Kpm. Km. Rch., Bd. II, S. CX, gibt an, die mittelſte Mühle ſei 1535 abgebrannt und in demſelben oder dem folgenden Jahre wieder aufgebaut. — [11] Gd. Tp., S. 107. — [12] Ndm. Stat. Tp., S. 249. — [13] Neue Hbg. Blätter, 1841, S. 28 f. — [14] Kpm. Km. Rch., Bd. III, S. LXVI; Ndm. Tp., S. 187 u. 273; Stelzner, Nachr. von der Stadt Hbg., III, S. 1164. — [15] Kpm. Km. Rch., Bd. VII, S. CXI, In den Walkmühlen wurden die naſſen Tuche mit Hämmern geſchlagen, gewalkt und dann auf den Wandrahmen getrocknet. — [16] Stelzner, Nachr. von der Stadt Hbg., IV, S. 440. — [17] Blk. Mdt., V, S. 2470. — [18] Km. Kntr. Bch. E E, S. 478 f. — [19] Regulativ des Maire vom 26. September 1812. — [20] ad 18, S. 418 f. — [21] Vaterſtädt. Blätter vom 20., 24., 28. Auguſt 1833. — [22] Heinr. Kühl, Hamb. Rath- u. Bürgerſchl. von 1700 bis 1800, S. 90. — [23] ad 21, vom 21. Auguſt 1833. — [24] Lohmann, Hbg. Rath- u. Bürgerſchl., IV, S. 79 f. — [25] 1 Laſt Korn = rund 3,3 cbm; vgl. S. 31 der Tafeln zur Umwandlung des bisherigen Hbg. Maßes, von Obergeometer Stück, 1876. — [26] Lpbg. Verordn., XII, S. 427; XIV, S. 374; XV, S. 131. — [27] ad 24, V, S. 104 f. — [28] Faulwaſſer, Der große Brand von 1842, S. 21 f. Hier teils wörtlich wiedergegeben. — [29] Ebendaſ. S. 54, 61 f. — [30] Neue Hbg. Bl., 1842, S. 250 f., von H. Hübbe. — [31] Über die langen Beratungen wegen Verbeſſerung der Alſtermühlen ſiehe Lohmann, Hbg. Rath- u. Bürgerſchl., V, S. 5 f. — [32] ad 28, S. 62; ferner: Roeper, Erweiterungsbau der Schleuſenbrücke in der Deutſchen Bauzeitung, 1891, S. 405, 413, 417, ſowie Rath- u. Bürgerſchl. vom 1. September 1842, IV, Verbeſſerung des Alſtermühlenweſens.

77. Die Verwaltung der ſtädtiſchen Alſtermühlen, die Mühlſteine

Der für die Verſorgung der Bewohnerſchaft Hamburgs mit Mehl, aber auch für das Braugewerbe wichtige Mühlenbetrieb ſtand unter Oberaufſicht des Rats, der dazu zwei ſeiner Mitglieder als „Mühlenherren“ beſtellt hatte, die ihre eigenen Rechnungsbücher führten[1]. — In alter Zeit mag dies Amt wohl eins der wichtigſten Ratsämter geweſen ſein, da mit ihm die Verwaltung des Landgebiets verbunden war; denn zu den Mühlen am Oberdamm gehörten außer dem Weide- und Holzungslande Grindel ausgedehnte Ackerſtücke vor dem alten Dammtor, die größtenteils verpachtet waren.

Die Leitung des Geſchäftsbetriebes der Stadtmühlen, insbeſondere die Aufſicht über die richtige Einlieferung der Mattenabgabe u. a. m. lag dem „Mühlenſchreiber“, einem der angeſehenſten ſtädtiſchen Beamten, und ſeinen Angeſtellten ob. Das Mühlenſchreiberhaus[2] ſtand am Damme bei den Mühlen. Die vom Rat eingeſetzten beiden Mühlenmeiſter (Mattenknechte) hatten im weſentlichen nur das Stellen der Mühlen zu beſorgen; ſie empfingen außer herkömmlichen baren Zuwendungen einen Anteil an dem Mahlgelde und wohnten in oder neben dem Mühlengebäude.

Für den Mühlenbetrieb wurden Pferde und Wagen gehalten, weil es Gebrauch war, das Getreide aus den Häuſern der Bürger zum Mahlen abzuholen und als Mehl zurückzuliefern.

Gebaut und auch auf öffentliche Koſten unterhalten wurden die Mühlen ſeitens der Stadt bzw. des Bauhofes. Erſt ſeit 1733[3], als man anfing, die Mühlen öffentlich meiſtbietend zu verpachten, war es Sache des Pächters (Müllers), das eigentliche Mahlwerk inſtand zu halten.

Bei der Pachtausſchreibung einer der Oberdammühlen wurde 1763[4] bekanntgegeben, daß die Mühle an ſich, Dach und Fach betreffend, wie auch die Gatterwände, die Unter- und Oberſchütten-

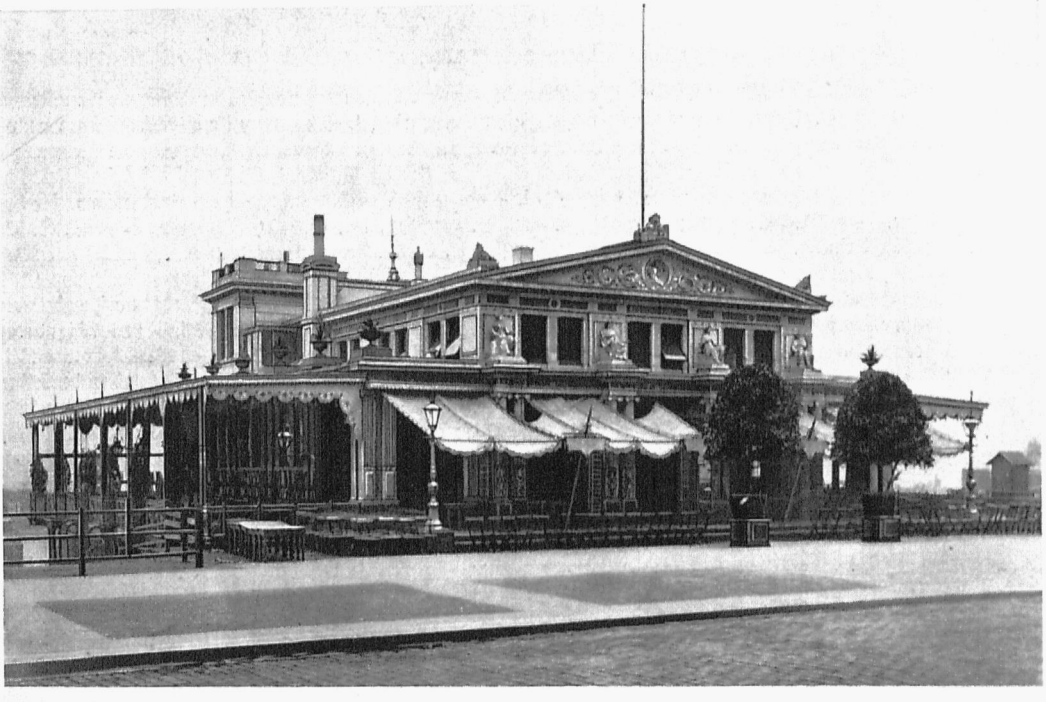


Abb. 291. Der 1876 von Martin Haller umgeſtaltete Alſterpavillon im Juni 1899 vor dem Abbruch

Privatbeſitz
Lichtdruck von Strumper & Co., 1899



Abb. 292. Blick von einem Hausdache am Neuen Jungfernſtieg auf den Jungfernſtieg mit dem Alſterpavillon und auf den Alſterdamm im Sommer 1897

Privatbeſitz
Lichtdruck von Strumper & Co.
1897

ſtänder, das Waſſer- und Mühlenbett nebſt dem Grundwerk vom Bauhof in baulichem Stand gehalten würden, das Innere der Mühle aber nebſt dem gehenden Werk der Pächter zu unterhalten habe.

Während der franzöſiſchen Okkupation wurde Ende Juli 1813[5] bei der öffentlichen Verpachtung der Hamburger Waſſermühlen feſtgeſetzt, daß die Pächter während der Pachtzeit alles, was zum gehenden Werk der Mühle gehörte, auf ihre Koſten in dem Zuſtande zu erhalten hätten, in dem es ihnen überliefert war. Die „Commune“ unterhielt dagegen alles, was zum Grundwerk gehörte.

Die hauptſächlichſte Einnahme aus den Mühlenbetrieben war das Mattengeld. Zwar wurden auch Vergütungen für das Holen des Getreides und das Zurückbringen des Mehls oder Schrots bezahlt, auch Strafgelder fehlten nicht; dieſe Einnahmen kamen aber dem Mattengeld gegenüber nicht in Betracht.

„Matte“[6] wurde einſt ein Anteil an dem auf den herrſchaftlichen oder ſtädtiſchen Kornmühlen zerkleinerten Getreide genannt, welcher dem Herrn über die Mühle als Entgelt für deren Benutzung zur Herſtellung von Mehl oder Schrot verblieb. Überall wird wohl der 20. Teil der zur Mühle geſandten Getreidemenge einbehalten worden ſein; dies bildete eine beträchtliche, bequem zu erhebende Einnahme des Mühlenherrn. An die Stelle des Zurücklaſſens der Matte trat ſpäter allmählich die Zahlung des Geldwerts dieſer Getreidemenge.

Im Anfange des 17. Jahrhunderts wurde in Hamburg für jeden auf den ſtädtiſchen Mühlen gemahlenen Scheffel Korn eine Matte von 18 Pfennigen bezahlt.

Der Rat beantragte 1604 eine Erhöhung auf 2 ß; die Bürgerſchaft lehnte den Antrag ab, bewilligte aber bald darauf dieſe und 1616 eine weitere Erhöhung auf 4 ß vom Scheffel. Die Höhe



Abb. 293. Blick von einem Hauſe des Neuen Jungfernſtiegs auf den verbreiterten Jungfernſtieg mit dem Hauersſchen Alſterpavillon

Privatbeſitz
Lichtdruck von Strumper & Co., 1901

des Mattengeldes wurde 1624 bzw. 1628 auf 8 ß feſtgeſetzt, ſtatt auf 6 ß bzw. 24 ß, wie der Rat beantragt hatte, und 1630 auf 12 ß geſteigert. Hierbei verblieb es; die vom Rat beantragte Erhöhung auf 16 ß (1 ℔) für den Scheffel iſt 1641 von der Bürgerſchaft nicht bewilligt worden.

Der Müller erhielt zu ſeinem und ſeiner Geſellen Unterhalt von den Kunden außerdem das Mahlgeld; es betrug 1644 laut ausgehängtem Schragen[7] von jedem Wiſpel[8] 1 ℔, von jedem Faß 1 ß; die Bäcker gaben von einem Wiſpel 8 ß; den Fuhrleuten ſtanden für ein Brau Malzes ebenfalls 8 ß zu.

Die Verbrauchsſteuer „Matten“ brachte 1601—1625 783584 ℔ 14 ß 3 ₰, 1626—1650 2441358 ℔ 6 ß 1 ₰, alſo ganz beträchtliche Summen. Im Jahre 1773 betrug das Mattengeld 10 ℔ für den Wiſpel Korn.

Eine beſondere Verwaltung erforderte die Bereithaltung der Mühlſteine (Molares). Im 14. Jahrhundert[9] ſcheinen zwei Mühlſteinherren damit betraut geweſen zu ſein. Damals beſtand für die Mühlenſteine eine beſondere Rechnungsführung; die Stadt war vorerſt der einzige Verbraucher. Nachmals machten wahrſcheinlich auch benachbarte Städte und Gutshöfe aus dem hamburgiſchen Vorrat Ankäufe; ſo erhielt u. a. Marquard v. Buchwald 1541 von der Stadt Mühlſteine[10].

Was die meiſt aus dem Rheinland bezogenen Mühlſteine[11] im einzelnen koſteten, iſt nur gelegentlich zu erſehen. Die Überſchüſſe der Mühlſteinkaſſe waren in der erſten Hälfte des 17. Jahrhunderts nicht unbeträchtlich[12]. Stets wurde eine gewiſſe Anzahl von Mühlſteinen für den Bedarf zur Verfügung gehalten. Am Schluſſe des Rechnungsjahres 1605 waren 58 Mühlſteine vorrätig, 21 größere (zu 20 Palm)[13], 37 kleinere (zu 14 bis 17 Palm) im Geſamtwerte von 5714 ℔.

Für das Jahr 1637 wird der Vorrat von 31 größeren und 24 kleineren Steinen im Geſamtwerte von 6986 ℔ angegeben.

1635 wurden für den Ankauf von 16 rheiniſchen Mühlſteinen zuſammen 1245 Reichstaler ausgegeben, und 1636 koſteten 29 Mühlſteine die Summe von 2065 Reichstaler[14]. Die Durchmeſſer dieſer Mühlſteine ſchwankten zwiſchen 17 Palm (1,62 m) und 14 Palm (1,34 m) und ihre Preiſe zwiſchen 35 und 80 Reichstaler. Die Mühlſteine wurden den Müllern der Nieder- und Obermühlen „nach Notdurft gereicht", jedoch hatte der Pächter, wenn ein neuer Mühlſtein nötig wurde, zu deſſen Anſchaffung der Kämmerei allemal 10 Reichstaler[15] zu erlegen.

Die Müller erfreuten ſich in Hamburg einer ſehr achtbaren Stellung[16]; ſie bildeten zwei fromme Körperſchaften und eine anerkannte Zunft, das Müleramt, welches ſich „löblich" und „ehrbar" ſchreiben durfte. Die Müller waren alſo in Hamburg im Gegenſatz zum übrigen Deutſchland durchaus ehrlichen Rufes; ſie zeichneten ſich durch beſondere Wohltätigkeit aus.

Bezüglich des Mahlens und des Aufziehens der Schütten waren die Müller den Verordnungen der Wohlweiſen Mühlenherren unterſtellt.

Wegen zunehmenden Waſſermangels der Alſter ließ der Rat 1767[17] mehrere Roßmühlen einrichten, die aber, als das Waſſer zureichender wurde, wieder eingingen. Auch während der Franzoſenzeit wurden auf Anordnung der franzöſiſchen Behörden beim Drillhauſe und am Teerhof in vorhandenen Gebäuden zwei Roßmühlen in Betrieb geſetzt, wofür die Zimmermeiſter nach Aufhebung der franzöſiſchen Beſetzung noch 3124 ℔ 8 ß[18] zu fordern hatten. Sie erhielten deshalb von der Kämmerei die Erlaubnis, die Mühlen aus den Gebäuden wieder in ihren Beſitz zu bringen, aber die aus anderen Mühlen weggenommenen Mühlſteine mußten ſie vor den Gebäuden lagern. Mit den ſtädtiſchen Alſtermühlen, einem einſt für die Stadt lebenswichtigen Betrieb, iſt im Wandel der Zeit auch ihre Verwaltung überflüſſig geworden und verſchwunden.

Anmerkungen:

[1] Vgl. a) Kpm. Km. Rch., Bd. 1, S. LXXII, b) Dr. J. F. Voigt, Der Haushalt der Stadt Hamburg von 1601 bis 1650, Hbg. 1916, S. 108. — [2] M. V. Hbg. G., VI, S. 22. — [3] Wichmann, Heimatk., 1863, S. 53. — [4] Blk. Mdt., V, S. 2402. — [5] Km. Kntr. Bch., E E, S. 478. — Dr. J. G. Buek, Die Hamburgiſchen Oberalten, 1857, S. 469; ferner: ad 1 b, S. 19, 24 u. 82; vgl. auch Mittelniederdeutſches Wörterbuch von Schiller und Lübben, Bd. III. — [7] Dr. J. F. Voigt, Beiträge zur Hamb. Verfaſſungsgeſchichte, I, 1917, S. 6. — [8] Das Compendium der Münz-, Maß- und Gewichtskunde, von G. Wagner und Fr. A. Strackerjan, 1855, gibt an: eine Laſt = 3 Wiſpel zu je 10 Scheffel zu je 2 Faß; 1 Scheffel = 4 Himten oder 16 Spint, ſ. S. 129, Raummaße. — [9] ad 1 a; ferner: daſ. Bd. 3, S. LXVI f., Bd. 7, S. CX. — [10] Ebendaſ. Bd. 6, S. 452. — [11] Über den Handel mit Mühlſteinen ſ. Z. V. Hbg. G., IX, S. 376, Baaſch, Hbgs. Schiffahrt u. Warenhandel vom Ende des 16. bis zur Mitte des 17. Jahrh. — [12] ad 1 b, S. 24 u. 110. — [13] Palm (aus dem Spaniſchen) = 1 Handbreit (Spanne) = etwa 10 cm. Das Compendium ad 8 gibt auf S. 36 1 Palm = 4 Hbg. Zoll, alſo = 0,0955 m. Dies Längenmaß iſt, wie aus Adelungs Wörterbuch zu entnehmen, einſt beim Meſſen von Ründungen in Gebrauch geweſen. — [14] Km. Kntr. Bch. C, S. 31 bzw. S. 46. — [15] ad 4, S. 2403. — [16] Dr. Otto Beneke, Von unehrlichen Leuten. Aufl. 2, 1889, S. 14 f. — [17] Sn. prtk. v. 1767, S. 32—110. — Km. Kntr. Bch. F F, S. 227.

78. Waſſerverſorgung aus der Alſter, Alſterwaſſerkünſte

Hierzu die Abbildungen 253, 255—258 und Karte V

Mit Trink- und ſonſtigem Gebrauchswaſſer verſorgten ſich die unmittelbaren Anlieger der Alſter und der von ihr geſpeiſten Flete ehemals mittels der „Watertucht", einer in einem hölzernen Vorbau (Laube, die nicht mehr als zwei Ellen [1,16 m] in den freien Luftraum auskragen durfte) über dem Waſſer angebrachten Hebevorrichtung mit Eimer (ſ. Abb. 253 S. 367). Die Bewohner der Häuſer an den benachbarten Straßen entnahmen von alter Zeit her ihren Waſſerbedarf durch einfaches Schöpfen mittels Eimern aus dem nächſten Waſſerarm.

Als die Bebauung in der Stadt dichter zuſammenrückte und das Waſſer durch die urwüchſige Beſeitigung der Auswurfſtoffe mittels der Abtrittlauben, durch Wäſchereien und andere gewerbliche

Betriebe immer mehr verunreinigt wurde, hielten die Anwohner doch in argloſer Unbefangenheit an der von alters her gewohnten Waſſerentnahme feſt. Dieſer Brauch hat bis nach dem großen Brande von 1842 unverändert angedauert und iſt erſt allmählich beſſeren und bequemeren Zuſtänden gewichen ſeit Einführung der zentralen Waſſerverſorgung und dem mit der fortſchreitenden Beſiedlung zuſammenhängenden Verbot der Abtritte in den Lauben über dem Waſſer.

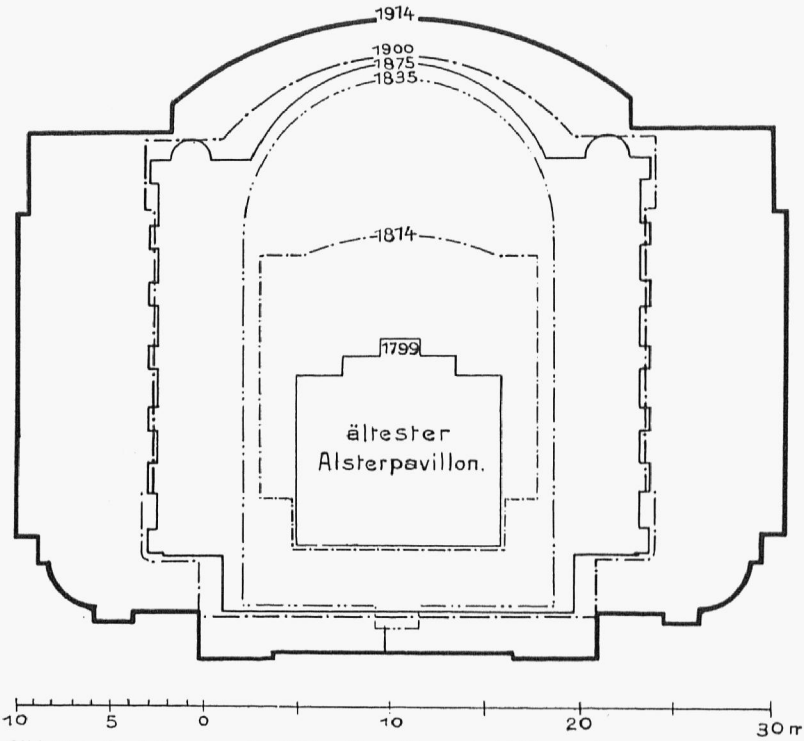


Abb. 294. Darſtellung der allmählichen Vergrößerung des Alſterpavillons von 1799 bis 1914 — Privatbeſitz. Zeichnung nach Angabe des Verfaſſers

Bevor in der erſten Hälfte des 16. Jahrhunderts die ſogenannten „Künſte“ aufkamen, aber auch ſpäter noch, wurde das mittels Eimern geſchöpfte Waſſer aus der Binnen-Alſter von Waſſerträgern in entferntere Gegenden getragen oder, von Pumpen in Wagen gefüllt, im Umherfahren feilgeboten. Dieſe „Freiheit“ geſtattete die Kammer gewiſſen Unternehmern vertraglich. Einem ſolchen wurde 1799 auf zehn Jahre für jährlich 12 ℔ vergönnt, eine Pumpe ohnfern des Leihhauſes bei der Lombardsbrücke anzulegen, um Waſſer in die Stadt zu fahren[1]. 1803 wurde ihm geſtattet, dicht neben die vorhandene eine zweite Pumpe zu ſtellen, um ſich ihrer zu bedienen, wenn die erſtere ſchadhaft werden ſollte; er durfte ſich aber unter keinen Umſtänden und bei Verluſt der Vergünſtigung unterſtehen, beide Pumpen zu gleicher Zeit zu gebrauchen.

Einem andern Unternehmer[2] wurde 1800 auch geſtattet, in der Gegend der Mühle bei der Lombardsbrücke vor der Baſtion David ebenfalls eine Pumpe aufzuſtellen, um Waſſer in die Stadt zu fahren. Bei jedesmaligem Gebrauch der Pumpe mußte er ſich einer Rinne bedienen, damit der Fußweg nicht benetzt werde. Er hatte auch 12 ℔ jährlich zu bezahlen. 1805 wurde ihm der Vertrag verlängert u. a. mit der Bedingung, daß er beſtändig nachts zwei Wagen voll Waſſer dort ſtehen laſſen ſolle, um damit bei etwaiger Feuersbrunſt ſogleich zu Hilfe eilen zu können, wofür ihm die Kämmerei eine billige Vergütung zuſicherte. Die Jahresmiete belief ſich fernerhin auf 20 ℔. Ohne vertragliche Abgabe an die Kammer verſorgten die obenerwähnten Waſſerträger und -trägerinnen die Hausfrauen in den Wohnungen mit Alſterwaſſer, die Tracht für einen Sechsling oder Schilling. Zu dieſen Waſſerträgern gehörte u. a. auch Jac. Wilh. Benzen[3], der ſeiner Kundſchaft an der Drehbahn und dem Valentinskamp Alſterwaſſer zutrug. Weit mehr als durch ſeine wohl nur beſchränkte Waſſerverſorgung iſt der 1854 verſtorbene Benzen (Hummel) durch ſeine Schöpfung des weltbekannten Hamburger Feldgeſchreis zu großem Anſehen gekommen.

Suhrs Ausruf (1808) hat uns Bilder der Wasserträgerin und des Wasserwagens bewahrt (s. Abb. 255 S. 370); von Hummel hat Förster ein lebenswahres Bild geschaffen (s. Abb. 256 S. 371).

An Alsterwasserkünsten[4] gab es vier, nach der Entstehungszeit geordnet, wie folgt:

1. Die alte Wasserkunst am Oberdamm
2. Die Wasserkunst am Niederdamm beim Graskeller
3. Die neue Wasserkunst am Oberdamm
4. Die Felsenwasserkunst

Die Anlage der drei erstgenannten Künste erfolgte nach demselben Grundsatz. Man legte an der aufgestauten Alster Mühlenwerke an, welche durch große Kammräder Pumpen in Bewegung setzten, die das Wasser aus dem Fluß in einen unterm Dach des Kunstgebäudes belegenen Behälter — die Kumme — drückten; von dort ließ man es in die Leitungen abfließen (s. Karte V am Schluß des Buches).

Verwaltet wurden diese, drei verschiedenen Interessenschaften gehörenden Wasserwerke von je zwei Jahresverwaltern. Den sogenannten Kunstmeister wählten alle Genossenschafter je eines Werkes gemeinsam; ihm war der Kunstknecht als Gehilfe beigegeben. Mitglieder, die ihren Verpflichtungen nicht nachkamen, wurden ohne Zutun des Staates mit Geldbußen oder Entziehung des Wassers bestraft.

1. Die alte Wasserkunst am Oberdamm

Die alte Wasserkunst wurde 1531[5] auf einem vom Rat überwiesenen Platz am Oberdamm (ungefähr an der nordöstlichen Ecke der nach 1842 angelegten Straße Reesendamm) zwischen der vierten Stadtmühle und dem Ahmhof (s. S. 401) von dem Mühlenmeister Klaus Moller aus Hannover errichtet. Dieser setzte mittels Wasserrades von 25 Fuß (6,6 m) Durchmesser vier unter gewöhnlichem Alsterpaß liegende Pumpenstiefel in Bewegung, die das Wasser aus der Binnen-Alster mittels Saug- und Druckwerkes 91 Fuß (26,1 m) hoch in einen kupfernen Behälter von 800 cbf (18,8 cbm) Inhalt hoben. Aus diesem floß es durch drei aus gebohrten Baumstämmen bestehende Hauptleitungen den Nutznießern zu, deren es Mitte des 17. Jahrhunderts etwa 140 gab. Hauptsächlich versorgt wurden durch diese Kunst Grundstücke im Petri-Kirchspiel, außerdem im Grimm, in der Gröningerstraße, der Brandstwiete, im Hüxter und in den angrenzenden Teilen des Jakobi-Kirchspiels bis zur Steinstraße. Die Gesamtlänge ihrer Leitungen belief sich Ende der Dreißiger des 19. Jahrhunderts auf etwa 4600 m, wovon damals bereits 2900 m aus Gußeisen bestanden.

Gegenüber der alten Wasserkunst, deren Gebäude 1679[6] erneuert wurde, lag an der Binnen-Alster das der Kammer gehörige sogenannte Hafer- oder Zimmerhaus, unter dem sich die Gatter und Schütten der Kunst befanden. Das Erdgeschoß war, mit Ausnahme eines Durchganges zu den darüberliegenden Haferböden der Stadt, an die Jahresverwalter der alten Wasserkunst für 36 ℳ jährlich vermietet[7]. Die Kammer wahrte sich vertraglich das Recht, durch den Kunsthof an der Kleinen Alster, wie es bisher üblich gewesen, Hafer nach den Böden hinaufzutragen sowie nach Bedarf nach den Marställen und Mühlen wieder abzutragen.

2. Die Wasserkunst am Niederdamm

Etwas später als am Oberdamm, 1535, entstand eine zweite Wasserkunst am Niederdamm, beim jetzigen Graskeller, die, aus der Kleinen Alster schöpfend, einer anderen Genossenschaft gehörte. Das Wasserrad war ebenso groß wie bei der alten Kunst am Oberdamm; die kupferne Kumme lag später 65′ (18,6 m) über Null der Elbe. Anfänglich wurde das Wasser nur 35′ (10 m) gehoben, so daß der Druck kaum bis zur Neueburg reichte. Um 1800 versorgte die Kunst am Niederdamm etwa 110 Grundstücke am Rödingsmarkt, Burstah, Hopfenmarkt, an der Deichstraße, der Neueburg und den dazwischenliegenden kleinen Straßen.



Abb. 295. Blick von oben auf die Vorderseite des neuen Alsterpavillons, 1914

Denkmalarchiv
Phot. A. Bruhn, 1914

Das Gebäude wurde 1827[8] erneuert und 1842 nebst den Nachbarhäusern am 6. Mai gesprengt.

Unversorgt war im wesentlichen nur das Jakobi-Kirchspiel, welches zumeist durch Brunnen vor dem Spitalertor mit Wasser gespeist wurde. Als diese Brunnen aber 1617 infolge Hinausschiebung der Festungswerke verschüttet werden mußten und der Wasserbedarf der zunehmenden Bevölkerung durch die älteren Werke nicht mehr gedeckt werden konnte, erwarb eine Gesellschaft von Einwohnern des genannten Kirchspiels im Jahre 1620[9] von der Kämmerei die alte Walkmühle vor dem Dammtor am Voglerswall (jetzt Reesendammsbrücke, Ecke der Alsterarkaden), um dort

3. Die neue Wasserkunst am Oberdamm

anzulegen. Das Wasserrad hatte 24 Fuß (6,9 m) Durchmesser. Diese, hauptsächlich für das Jakobi-Kirchspiel bestimmte Kunst dehnte ihre Leitungen jedoch, sie mit denjenigen der alten Kunst kreuzend, einerseits über den Berg bis ins Petri-Kirchspiel, andererseits über die Kattrepelsbrücke bis zum Wandrahm, zur Holländischen Reihe und zum Holländischen Brook aus.

Nach dem Vertrage waren dieser Kunst nur 135 Zapfstellen erlaubt, wovon 25 als Freibrunnen dem gemeinen Gute vorbehalten werden sollten. 1765 versorgte die neue Wasserkunst aber bereits 172 Privatgrundstücke. Von den Freibrunnen befand sich damals je einer im Zuchthause, im Marstall, in der Fronerei, im Ratsweinkeller, in der Ratsapotheke und im Kaisershof; ferner stand je ein fünffacher Freibrunnen in der Breitenstraße und beim St. Jakobi-Kirchhof. Die in der Erde gebetteten Leitungen bestanden aus 3 und 4 Zoll (7 und 10 cm) weit gebohrten Kiefern- und Eichenstämmen. Man unterschied Haupt- und kleine Leitungen, die nach der lichten Weite mit Nummern bezeichnet waren. — Die Stöße wurden anfänglich mit Flansch-Bleirohren, die man auf die Stirn der Holzrohre aufnagelte, später mit ebenso befestigten Kupferflanschrohren (s. Abb. 257 S. 373) hergestellt. Die

Verbindungsstellen umwickelte man zur besseren Dichthaltung mit Talgtüchern. Daß man die Verbindung zweier Enden solcher hölzernen Rohre auch durch Überschieben eines entsprechend dickeren Holzringes herstellte, ist durch einen Fund bei den Tunnelbauten der Hochbahn am Jungfernstieg erwiesen. Erst später kam die weit bessere muffenartige Verbindungsweise jener unhandlichen dickwandigen Holzrohre auf, bei der das abgeschrägte sogenannte Spitzende mittels Eisenringes gegen Absplittern gesichert wurde (s. Abb. 257 S. 373). Namentlich die erstgenannten höchst unzulänglichen Verbindungsarten der Holzrohre waren sehr undicht, und die Leitungen litten daher ständig unter großen Wasserverlusten.

Auf den Grundstücken führten die Leitungen nicht, wie jetzt, bis in die oberen Stockwerke der Häuser, sondern sie endeten im Keller oder zu ebener Erde, meist auf dem Hofe, da der Druck des Wassers nicht weiter reichte. In die höheren Teile der Gebäude mußte das Wasser mit Eimern getragen werden.

Ein solcher Hausbrunnen bestand aus einem aufrecht stehenden Pfosten, an den eine metallene Röhre angenagelt wurde, durch die das Wasser für den Hausbedarf in die darunter befindliche Hauskumme, eine Art Wasserkasten, ungesperrt frei ausfloß.

Die Öffnungen dieser Ausflußrohre wurden genau gleich weit gemacht; ein sogenannter ganzer Hausbrunnen lieferte im 18. Jahrhundert einen etwa fingerdicken Wasserstrahl. Daneben gab es auch halbe Brunnen.

Diese Verteilung des Wassers war unrichtig; man glaubte, daß durch die gleich großen Öffnungen unter allen Umständen dieselbe Wassermenge ausströmen würde ohne Rücksicht auf die Höhe und die Entfernung des zu versorgenden Ortes von dem Pumpwerk. Es war daher nicht ungewöhnlich, daß mancher Genossenschafter 30—40 Oxhoft (6,5—8,7 cbm), mancher andere dagegen nur 6 Oxhoft (1,3 cbm) Wasser am Tage erhielt; trotzdem mußte er den gleichen Beitrag zahlen!

Die Leitung durfte ausdrücklich nur zum Hausbedarf benutzt werden. Für die Erlaubnis, von dem Wasser an einen Nachbarn abzugeben, für das sogenannte Spillwasser, mußte besonders bezahlt werden. Hohe Strafen standen auf eigenmächtigem Erweitern der Öffnungen, weil dadurch der



Abb. 296. Der neue Alsterpavillon von der Wasserseite Denkmalarchiv. Phot. A. Bruhn, 1914

Genossenschaft zugunsten eines einzelnen Wasser entzogen wurde. — Bei der alten Kunst am Oberdamm kostete ein ganzer Hausbrunnen im Jahr in der Regel 60 ℔, bisweilen auch 70—80 ℔, eine Brauleitung 100 ℔; diese letztere durfte aber nur durch den Kunstmeister gegen besondere Gebühr und erst nach vorheriger Anfrage aufgeschlossen werden, da das Wasser nicht hinreichte, viele Brauleitungen auf einmal zu speisen. Ein solcher Pfosten, Großer Hanken genannt, ließ das Wasser etwa armdick ausfließen.

Außer der Versorgung der Häuser leisteten die Wasserkünste für die Öffentlichkeit wichtige Dienste beim Löschen der Brände. Nebenher benutzte man allerdings immer noch in alter Weise das Wasser aus den Fleten und konnte es auch nicht entbehren, wenn das Feuer in den hinteren, von der Straße schwer erreichbaren Teilen eines der tiefen, bis ans Wasser reichenden Grundstücke entstanden war.

Brach ein Feuer aus, so schloß man im 18. Jahrhundert alle Hauptleitungen bis auf die nach der Brandstelle führende ab, ferner alle Hausleitungen in der Straße, wo es brannte. Dann öffnete man den nächsten Feuerpfosten, welcher, mit Holz bedeckt, an geeigneten Stellen etwas unter der Oberfläche des Straßenpflasters angebracht war, und setzte eine gebogene Metallröhre darauf, an die man den Schlauch anschraubte. Infolge der Abschließung aller anderen Leitungen strömte das Wasser dann mit verstärktem Druck durch diese einzige Öffnung — aber nur bei Tage; denn nachts durften die Künste bis zur Franzosenzeit nicht arbeiten, damit den mit älteren Rechten ausgestatteten Mahlmühlen nicht zuviel Wasser abgehe.

Seit 1813[10] hieß es aber bei der Verpachtung der Hamburger Wassermühlen in den Bedingungen u. a.: „Das den Wasserkünsten am Oberdamm bedürftige Wasser können sie zu allen Zeiten nehmen, ohne daß die Müller sie darin beschränken oder sich darüber beschweren könnten." Um für Feuersgefahr vorzusorgen, brauchte man zu Beginn des 19. Jahrhunderts noch die Vorsicht, jeden Abend die großen Kunstkummen mit Wasser zu füllen und alle Privatleitungen abzuschließen.

Notpfosten bestanden 1831 im ganzen 88; sie hatten Ausflußöffnungen von 1—$1\,^3/_4$″ (24—42 mm) im Lichten. Für das Öffnen und Schließen solcher Pfosten bei Feuer erhielt der Kunstknecht 3 ℔; das Wasser wurde nicht bezahlt.

Über die Leistungen der drei Künste ist folgendes zu bemerken:

Die alte Wasserkunst hob vor dem Brande $22\,^1/_2$ cbf (= 0,54 cbm) Wasser in der Minute 91 (26 m) über H. N. = 32400 cbf (= 753 cbm) in 24 Stunden. Das Rad der alten Kunst hatte eine Schaufelbreite von $3\,^1/_2$′ (1 m) und leistete bei mittlerem Gefälle rechnerisch acht Pferdekräfte; die wirkliche Leistung betrug aber kaum drei; durch Reibung gingen also fünf Pferdekräfte verloren, d. h. der größere Teil des Aufschlagswassers wurde ungenutzt vergeudet.

Nachdem die Wasserkunst am Niederdamm 1827 zweckmäßig erneuert war, bestand ihr Werk aus acht Stiefeln von 15,5 cm Durchmesser. Bei fünf Umgängen des Rades in der Minute hob das Rad 49 cbf (= 1,2 cbm) Wasser 75′ (= 21,5 m) hoch; je nach dem Stand der Elbe ging das Rad acht bis zehn Stunden täglich und schaffte 23000 bis 30000 cbf (= 540 bis 707 cbm) am Tage.

Die neue Kunst am Oberdamm war von besserer Bauweise als die beiden älteren; denn ihre vier Stiefel füllten sich durch die beim Aufzug des Kolbens zusammengedrückten Kolbenleder ohne eigentliche Saugventile. Der Durchmesser der Stiefel war 8″ (19 cm), und ihre Kolben hatten 48″ (1,15 m) Hub. Das Rad machte $5\,^3/_4$ Umdrehungen in der Minute und hob 32,1 cbf (= 0,75 cbm) Wasser 84′ (= 24 m) über H. N. der Elbe oder am Tage 46200 cbf (= 1087 cbm). Die durchschnittliche Gesamtförderung aller drei Künste belief sich danach auf 2463 cbm täglich. Vergleichsweise mag erwähnt werden, daß die Hamburger Wasserwerke 1929/1930 im Tagesdurchschnitt rund 194800 cbm[11], d. i. das 79fache der drei genannten alten Wasserkünste leisteten.



Abb. 297. Blick vom Hotel „Vier Jahreszeiten“ bei Abendbeleuchtung auf den Alsterpavillon, den Jungfernstieg und Alsterdamm, im Herbst 1927 — Privatbesitz, Phot. W. Fromberg, 1927

Über 300 Jahre, bis zum großen Brande von 1842, sind die drei Alster-Wasserkünste in Betrieb gewesen. Hatten sie anfänglich einen erheblichen Fortschritt bedeutet, so stellte sich später ihre Unzulänglichkeit den veränderten Verhältnissen gegenüber immer klarer heraus.

Zunächst genügte die Wassermenge nicht den gewachsenen Anforderungen; in trockener Jahreszeit entstand Wassermangel, und eine Folge des geringen Druckes war es, daß durch den niedrig gelegenen Pfosten des einen Hauses dem etwas höher gelegenen Pfosten des Nachbarhauses Wasser entzogen wurde.

Die Künste arbeiteten auch nicht ununterbrochen; zunächst standen sie, wie schon erwähnt, nachts still. Auch bei Tage mußte der Betrieb häufig eingestellt werden, so bei den nicht seltenen Ausbesserungen, bei den regelmäßigen Reinigungen, die etwa zweimal jährlich vorkamen, sowie bei hohem Elbwasserstande, weil dann das zum Treiben der Räder nötige Gefälle fehlte.

Für das Zu- und Aufschließen jedes Brunnens bei solchen Reinigungen und Ausbesserungen bekam der Kunstmeister 12 ß, der Kunstknecht 2 ß. Die Verbraucher schoben deshalb die Schuld der fortwährenden Ausbesserungen an den Wasserleitungen dem Kunstmeister zu.

In den drei letzten Jahren ihres Bestehens lieferten die drei alten Künste das Oxhoft Wasser (= 217,36 l) für $\frac{6}{10}$ bis $\frac{7}{10}$ alte Pfennige[12], was einem Preis von 17 bis 20 Reichspfennigen für das Kubikmeter entspricht, während die Hamburger Wasserwerke im Jahre 1927 die gleiche Menge nach Wassermesser für 13 Reichspfennige und vom Dezember 1930 an für 16 Reichspfennige abgaben.

Das Waſſer der Künſte war alſo ziemlich teuer; aber abgeſehen davon beſtand der ſchlimmſte Übelſtand darin, daß das Alſterwaſſer infolge des zunehmenden Anbaues und der Vermehrung gewerblicher Anlagen immer ſtärker verunreinigt wurde.

Für die Künſte am Oberdamm war eine in ihrer unmittelbaren Nähe beſtehende Pferdetränke beſonders ſtörend.

Die Kunſt am Graskeller hatte durch die oberhalb ihres Schöpfwerks angelegten Fabriken zu leiden. Seit 1791 befand ſie ſich im Rechtsſtreit mit Hirſch Wolff Bauer, der an der Kleinen Alſter hinterm Altenwall eine Kattunfabrik errichtet hatte. Durch die Abwäſſer der Fabrik und das Spülen des Kattuns war das Flet dermaßen verunreinigt, daß eine am 30. April 1792 ſeitens Sachverſtändiger der Kunſtkumme entnommene Probe von Geruch ſtinkend war und einen zwei Zoll (48 mm) dicken ſchwarzen, zähen Bodenſatz aufwies. Der Geſchmack war nach dem Filtrieren „ſchleimig zuſammenziehend, nach farbigtem Weſen“; außerdem bedeckte eine fette ſchmierige Haut das Waſſer, deſſen Gebrauch von den Sachverſtändigen für ſchädlich erklärt wurde[13].

Trotz dieſer Sachlage ward die Kunſt mit ihrem auf Beſeitigung der Fabrik gerichteten Geſuche vom Rat abſchlägig beſchieden. Indeſſen erreichten die Genoſſenſchafter beim Reichskammergericht einen Einhalts- bzw. Unterſagungsbefehl gegen den Beklagten. Ein Spruch ſcheint indeſſen nicht gefällt zu ſein, da das Römiſche Reich bereits im Sterben lag.

Mehr Erfolg hatte dieſe Kunſt gegen den Kattundrucker Limberg, der 1796 von den Düpeherren die Erlaubnis zur Anlage eines Klopferbaums, ebenfalls in der Kleinen Alſter, erhalten hatte. Sie ſetzte es durch, daß dieſe Erlaubnis zurückgenommen wurde und daß Limberg das Recht der Kunſt, dort keine Kattunfärberei zu dulden, anerkannte.

Die geſchilderten Übelſtände und Unvollkommenheiten ihrer Waſſerverſorgungsanlagen ſuchten die Kunſtgenoſſenſchafter möglichſt zu beſeitigen. Man ſteigerte die Druckhöhe und ließ die Werke auch

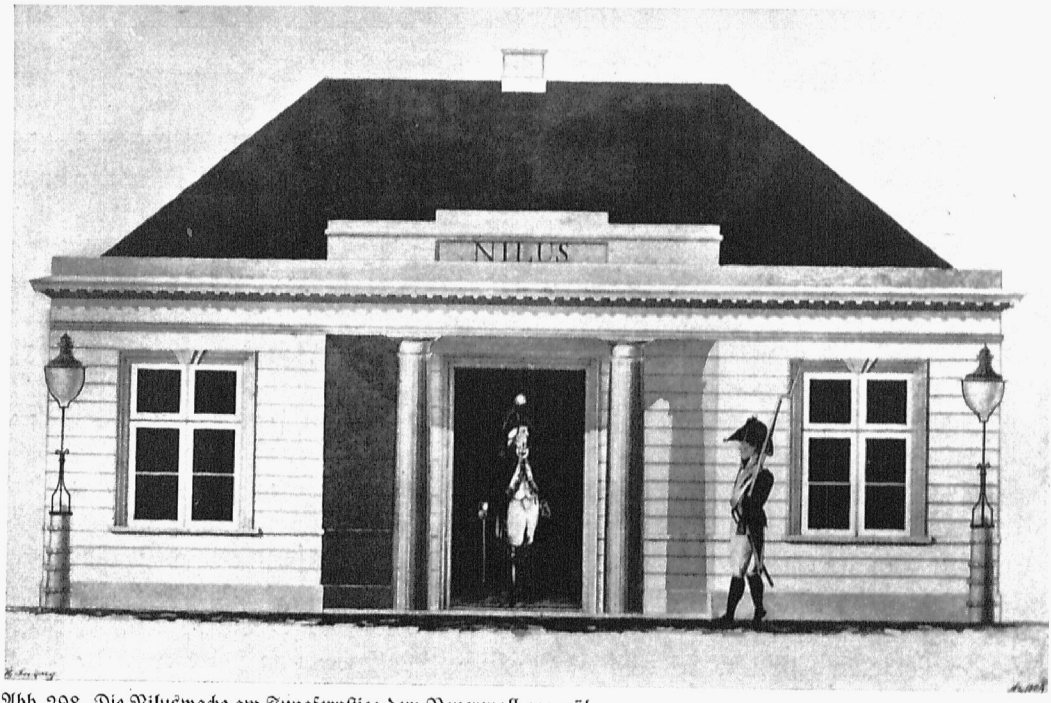


Abb. 298. Die Niluswache am Jungfernſtieg dem Neuenwall gegenüber im Jahre 1804

Privatbeſitz
Nach Zeichnung von J. H. Freydag

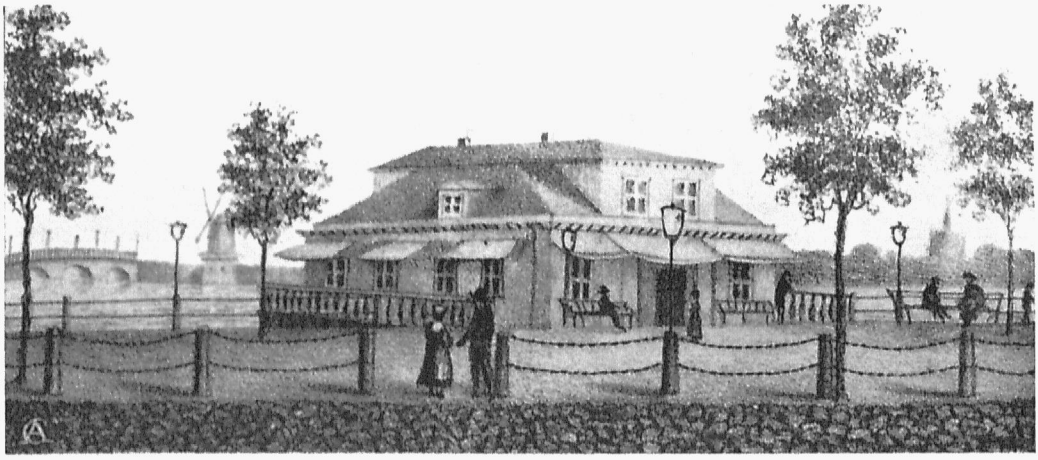


Abb. 299. Der Schweizer Pavillon, die ehemalige Niluswache am Jungfernſtieg, etwa um 1840

Denkmalarchiv
Nach Lithographie von C. Adler

während der Nacht arbeiten. Der Undichtigkeit der Röhren ſuchte man ſeit etwa 1820 durch Legen eiſerner Leitungen, der Trübung des Waſſers durch Einſetzen von Filterſieben vorzubeugen; beides konnte aber den ſonſtigen Mängeln doch nicht abhelfen.

Noch mehr verſchlechterte ſich die Lage der Geſellſchaften, als 1822 die Bieberſche Kunſt beim Hornwerk (St. Pauli-Landungsbrücken, unterhalb Wiezels Hotel) mit Dampfkraft das damals weit reinere und bevorzugte Elbwaſſer in die Stadt leitete.

4. Die Felſenwaſſerkunſt[14]

Durch die drei genannten Künſte war ein großer Teil des Jakobi-Kirchſpiels unzureichend beliefert, die Vorſtadt St. Georg jedoch gänzlich unverſorgt. Das veranlaßte den Kaufmann Edward James Smith, für die erwähnten Gebiete eine weitere Waſſerkunſt anzulegen, der er im Hinblick auf ſein Reinigungsverfahren den Namen „Felſenwaſſerkunſt“ gab. Er hatte nämlich ſeit 1828 mit Erfolg Verſuche angeſtellt, das unreine Alſterwaſſer mittels Hindurchleitung durch Granit, Marmor, Kies und Holzkohle zu verbeſſern.

Dieſe Anlage wurde 1831 am damaligen Holzdamm, Ecke des Alſtertors und der jetzigen Ferdinandſtraße, begonnen. Das Waſſer hob Smith mittels Dampfmaſchine in einen Hochbehälter von 160 Oxhoft (= rund 35 cbm) Inhalt. Er erweiterte dann den Platz, ſo daß dieſer den Raum der heutigen Häuſer Ferdinandſtraße Nr. 64 bis 68, Alſtertor Nr. 14 bis 22 und Alſterdamm Nr. 26 umfaßte (ſ. Abb. 258 S. 375).

Smith vermied auch die ſonſtigen Übelſtände der alten Künſte und trieb mit ſeinen Einrichtungen das Waſſer bis in die höchſten Stockwerke, wo man es in Waſſerkäſten, die ſelbſttätige Abſperrhähne hatten, auffangen und nach Belieben abzapfen konnte. Da er mit den alten Waſſerkünſten in Wettbewerb trat, wurden ihm viele Schwierigkeiten bereitet. Man behauptete auch, es ſeien in Hamburg Waſſerverſorgungsanſtalten genügend vorhanden, obgleich doch nur etwas mehr als die Hälfte der inneren Stadt und dieſe unzureichend verſorgt, das Gebiet außerhalb des Feſtungringes aber ganz ohne Waſſerleitung war.

Da die Baudeputation keine Bedenken gegen die Anlage hatte, konnte Smith 1831 mit dem Legen der Rohre beginnen; die Hauptleitung hatte 6″ engl. (15 cm) lichten Durchmeſſer. 1832, als er ſeine innere Anlage bereits fertig hatte, erhob die neue Waſſerkunſt am Oberdamm Einſprache gegen die Gewährung, weil die Waſſermenge der Alſter dadurch geſchmälert würde. Der Senat wies

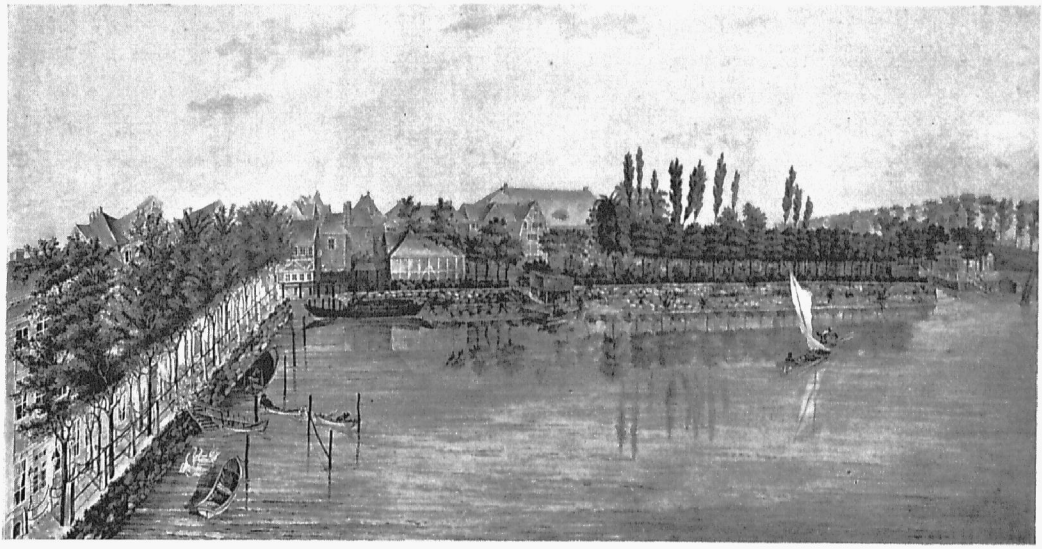


Abb. 300. Südliches Stück der Weſtſeite der Binnen-Alſter im Jahre 1825, kurz vor Einſchüttung des Neuen Jungfernſtiegs; links der Jungfernſtieg mit ſeinen drei Lindenreihen; die rechte Bildhälfte nimmt der Böckmannſche Garten ein, überragt vom Dache des Komödien- oder Opernhauſes; ganz rechts die Mündung des Kalkgrabens, in deſſen Zuge 1827 die Gr. Theaterſtraße entſtand. Staatsarchiv. Nach Aquarell von Carl Goedelt

die Einrede ab, geſtand aber erſt am 6. Februar 1833 dem Edw. J. Smith zu, die neue Alſterwaſſerkunſt zunächſt verſuchsweiſe auf fünf Jahre zu betreiben; die endgültige Genehmigung erfolgte dann am 12. Auguſt 1836.

Die von Smith 1834 an den Raboiſen aufgeſtellte Dampfmaſchine hob anfänglich in der Minute 22 cbf (= 0,52 cbm) Waſſer = 31 cbm in der Stunde oder 744 cbm täglich. Der höchſte Waſſerſtand im Behälter des dortigen Turmes lag 21,3 m über dem üblichen Sommerpaß der Alſter von + 7 m über Hamburger Null.

Der 1837 vollendete Aushilfebehälter auf dem Schopenſtehl faßte 900 Oxhoft = 195 cbm; um dieſe Zeit waren auch 4600 m Hauptleitungen gelegt und 13 Notpfoſten für Feuerlöſchzwecke geſtellt. Erſt 1836 durfte Smith Rohre nach St. Georg hinaus legen bis zum Lübeckertor.

Im genannten Jahre wurde es auch Smith geſtattet, auf ſeine Koſten Brunnen anzulegen, aus denen Waſſer zum Preiſe von einem Dreiling (= nahezu 2 Pfg.) für die gewöhnliche Tracht verkauft wurde. — Bei ſeiner Kunſt auf den Raboiſen verabfolgte Smith an die Nachbarſchaft und an die Armen 12 Eimer Waſſer für 1 ß ($7^1/_2$ Pfg.) und 14 Eimer an die Waſſerträger, welche damit ihren Lebensunterhalt erwarben.

Der Erfolg ſeiner großen Anſtrengungen blieb aber aus; die Zahl der Abnehmer ſtieg nur ſehr langſam, obgleich das Waſſer reiner war als dasjenige der alten Künſte.

Zu Beginn des Jahres 1833[15] behauptete Smith in einer Anzeige, daß das Waſſer ſeiner Kunſt hinſichtlich Geſchmack, Reinheit und Friſche dem aus Felſengebirgen fließenden Waſſer gleichkomme.

Wenn das auch wohl etwas übertrieben geweſen ſein mag, ſo wird in der erſten Zeit, als die Reinigungsvorrichtung noch neu und leiſtungsfähig war, das Smithſche Waſſer gewiß verhältnismäßig rein und gut geweſen ſein. Späterhin war das aber nicht mehr der Fall, und es konnte bei der immer mehr zunehmenden ſtarken Verunreinigung des Waſſers der Binnen-Alſter auch nicht wundernehmen, daß die Smithſche mangelhafte Methode der Waſſerreinigung nicht mehr genügte.

Er hielt zwar vorerſt noch an der Verſorgung ſeines Rohrnetzes mit Alſterwaſſer feſt, erbaute dann aber nach längeren Verhandlungen mit dem Staat 1840 auf dem Grasbrook eine neue Kunſt, die nach dem Brande Elbwaſſer in die Stadt ſchickte.

Die Anfeindungen der Smithſchen Waſſerkunſt nahmen aber trotzdem auch weiterhin kein Ende. Sie wurde als privater Wettbewerb der alten Waſſerkünſte von den ſtädtiſchen Löſchanſtalten als nicht vorhanden erachtet und nicht benutzt. Bei den Verhandlungen über die Verſorgung St. Georgs erklärte die Feuerkaſſe-Deputation 1836, daß die Smithſche Anlage für Waſſerbeſchaffung bei ausbrechender Feuersbrunſt nicht notwendig ſei, und in einem um 1838 von den Spritzenmeiſtern Bieber und Repſold erſtatteten Gutachten wurde u. a. geſagt, daß die in den Zeitungen ſo hoch geprieſene Hilfe dieſer Waſſerkunſt bei Feuerausbruch völlig entbehrt werden könne. Das Vorurteil ging ſo weit, daß der Leiter der hamburgiſchen Löſcheinrichtungen im folgenden Jahre die Smithſche Waſſerkunſt als unzulänglich und unzuverläſſig bezeichnete.

Infolgedeſſen entſchied die Feuerkaſſe-Deputation anfangs Mai 1839, daß, ſolange das Verhältnis der Felſenwaſſerkunſt zum Staat nicht geordnet ſei, ſie kein Recht habe, den Löſchanſtalten zu deren vollſtändigen Benutzung Anweiſungen zu erteilen, zumal der unerſchöpfliche Waſſerſchatz der Alſter allen künſtlichen Waſſerleitungen bei weitem vorzuziehen ſei.

Dieſe Entſcheidung muß um ſo mehr befremden, als Smith durch fortgeſetzte Verbeſſerung ſeiner Anlagen und Aufſtellen einer neuen Maſchine die Leiſtungsfähigkeit ſeiner Felſenwaſſerkunſt ſtändig erhöht hatte, ſo daß ſie Ende 1839 täglich 3765 cbm Waſſer unter hohem Druck zu liefern imſtande war. Daß die Behörden und auch ſo einſichtige und vorurteilsfreie Männer wie u. a. Repſold der Smithſchen Felſenwaſſerkunſt ablehnend gegenüberſtanden, mag vor allem darin ſeinen Grund gehabt haben, daß Smith die Vorzüge ſeiner Waſſerverſorgung vor der der alten Künſte in etwas vordringlicher Weiſe anpries. Die Abneigung gegen ihn und ſein Werk führte dann leider dazu, daß man 1842

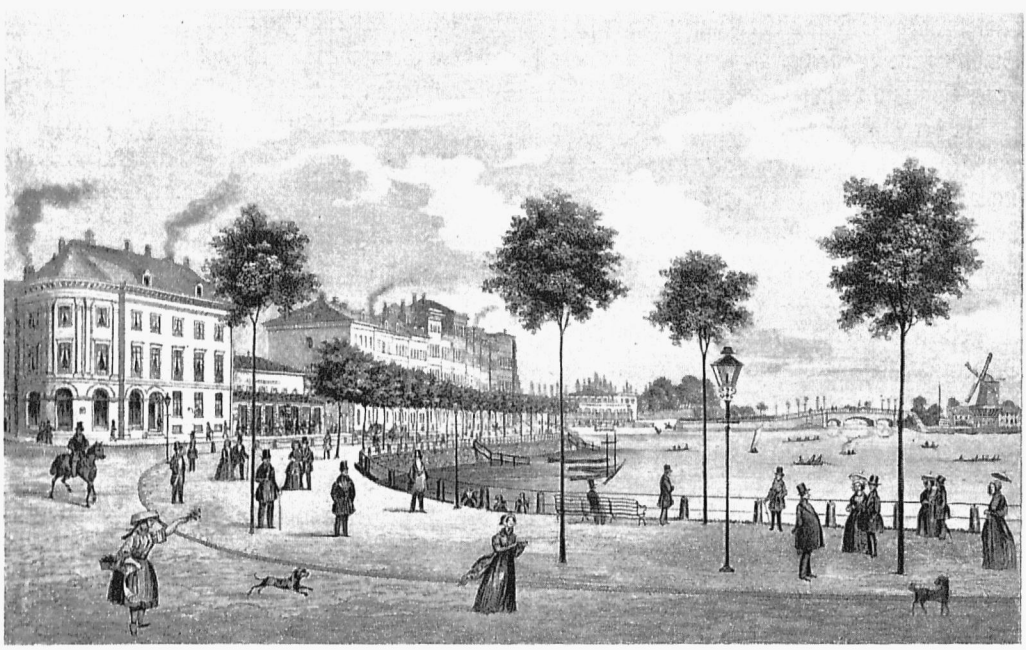


Abb. 301. Der Neue Jungfernſtieg mit der Alſterhalle neben dem Eckhauſe links und der Wallhalle im Hintergrunde, um 1850, vom Weſtende des Jungfernſtiegs geſehen

Verein f. Hamb. Geſchichte
Nach Zeichnung von C. A. Lill, geſt. von J. J. Tanner

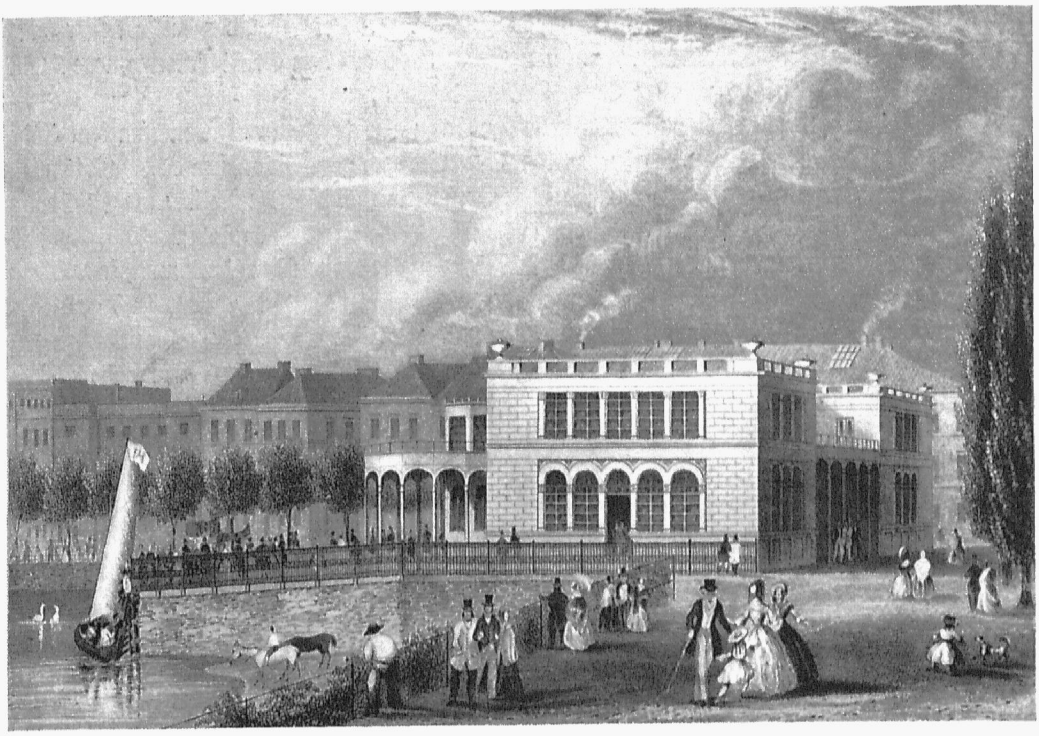


Abb. 302. Die Wallhalle, von der Lombardsbrücke gesehen, um 1843

Verein f. Hamb. Geschichte
Nach Stich in Dr. Buek: Hamburg und seine Umgebung

beim Brande die Hilfe dieser Kunst unbegreiflicherweise ablehnte, bis es zu spät war. 16 Stunden hatte Smith[16] seine Wasservorräte umsonst bereit gehalten, als am Sonnabendabend auch sein Kunstgebäude Feuer fing und verlassen werden mußte, weil Smiths Notpfosten mutwillig zerstört worden waren.

In der Altstadt wurden auch vorher die von Smith gestellten Notpfosten seitens der Spritzenleute nicht gebraucht, obgleich dadurch öfters das ausgebrochene Feuer hätte bewältigt werden können. Man suchte sich statt dessen mit Schläuchen von der Alster her zu helfen und verlor dadurch viel kostbare Zeit. Die Spritzenmeister hatten immer Ausflüchte; u. a. behaupteten sie, der Hauptbehälter der Felsenwasserkunst würde gleich geleert sein.

So kamen denn die leistungsfähigen Einrichtungen der Felsenwasserkunst bei dem großen Hamburger Brande kaum zur Geltung. Nur bei der Rettung der neuen Börse konnte Smith von den Dächern der stehengebliebenen Häuser der alten Schauenburgerstraße kräftig eingreifen[17]; währenddessen schlugen aber ruchlose Hände sein Hauptzuflußrohr am Holzdamm entzwei.

Wenden wir uns nun zu den alten Alsterwasserkünsten zurück, so hatte man bereits 1828 nicht allein ihren ungenügenden Zustand, sondern auch die sich jährlich mehrende Verschlechterung des Alsterwassers erkannt. Aber die Verhandlungen zur Vereinigung der drei alten Künste erwiesen sich als außerordentlich schwierig und zeitraubend. Erst nach mehr als einem Jahrzehnt — 1839 — trat der Rat mit einem entsprechenden Antrag[18] an die Bürgerschaft. Er wies darauf hin, daß die Alsterwasserkünste unzweckmäßig seien. Zur Zeit ihrer Anlage vor mehreren Jahrhunderten sei das Alsterwasser reiner gewesen; jetzt dagegen seien die Becken der Binnen- und Kleinen Alster ganz mit Gebäuden umgeben, die dem Wasser Unreinigkeiten aller Art in großer Menge zuführten. — Es sei hier eingeschaltet, daß im Sommer der Unrat aus den hölzernen Anbauten, den Lauben, welche die Aborte enthielten,

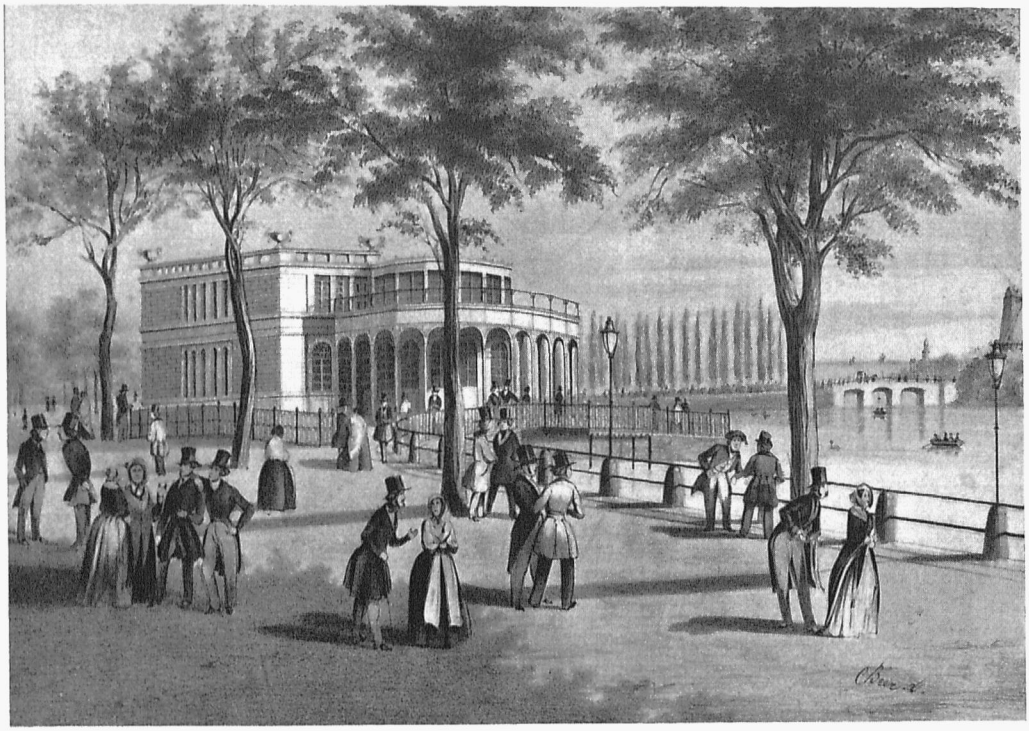


Abb. 303. Die Neue Halle (Wallhalle) an der Alſter vom Neuen Jungfernſtieg geſehen

Sammlung Gottfr. Schramm
Nach Lithogr. von C. Beer, 1843

unmittelbar ins Waſſer fiel, beſonders aus dem ſtark bevölkerten Zuchthaus; im Winter lagen, namentlich dort ganze Haufen menſchlicher Auswurfſtoffe auf dem Eiſe, die nachher im Alſterwaſſer gelöſt wurden. Ebenſo trug das Badeſchiff zur Verunreinigung der Binnen-Alſter weſentlich bei (ſ. Abſchn. 94). — Auch die Ufer der Außen-Alſter — fährt der Senatsantrag fort — würden mehr und mehr angebaut, ſo daß ſich der Zuſtand der Alſter fortgeſetzt verſchlechtere und die Verlegung der Alſter-Waſſerkünſte von ihrem jetzigen Standort nicht nur deshalb höchſt wünſchenswert ſei, ſondern auch wegen des Mühlenbetriebes, den ſie ſehr beſchränkten.

Es lag nämlich der Fachbaum der beiden Räder der Waſſerkünſte am Oberdamm faſt 2′ (57 cm) tiefer als die Fachbäume der dortigen Stadtmühlen (ſ. Abb. 21 S. 40). Dies war nötig, um die Räder der Künſte auch bei niedrigem Alſterſtand in Gang halten zu können, damit bei Bränden die Notpfoſten Waſſer zu geben vermochten und auch die Brunnenintereſſenten nicht Schwierigkeiten wegen der Belieferung hatten. Die Waſſerkünſte konnten daher das Waſſer der Alſter erheblich tiefer wegmahlen als die Mahlmühlen; auch entzogen ſie es jenen gerade zu einer Zeit, wo ſie deſſen am meiſten bedurften, nämlich bei niedrigem Waſſerſtande im Sommer und im Herbſt. Auch brauchten die beſonders großen Räder der Waſſerkünſte zufolge Gutachtens des Waſſerbaudirektors Woltman dreimal mehr Aufſchlagwaſſer, als ſie eigentlich bedurften, waren alſo außerordentlich unvorteilhaft. Dieſe Waſſerverſchwendung wurde durch die Undichtigkeit der Schütten uſw. noch vermehrt.

Der Rat ſchlug dann vor, unter Vereinigung der drei Alſterwaſſerkünſte auf der Baſtion Gr. Ericus ein Gebäude mit Dampfmaſchinen anzulegen und einen Teil des Stadtgrabens als Ablagerungsbecken zu benutzen. — Die Erbgeſeſſene Bürgerſchaft trat dieſem Vorſchlag des Rats in allen Teilen bei, aber um 1840 ward man ſich klar, daß die Baſtion Gr. Ericus zur Vergrößerung des Oberhafens verwendet



Abb. 304. Die ſogenannte umgeſtürzte Kommode an der Ecke des Neuen Jungfernſtiegs und des Lombardswalles von der Waſſerſeite, etwa 1860; rechts Blick in die Eſplanade

Staatsarchiv
Nach Phot. von Chs. Fuchs

werden müſſe, um die oberelbiſchen Dampfſchiffe unterzubringen; man verſchob deshalb die ſo dringliche Verlegung der Alſterwaſſerkünſte mit Einverſtändnis der Bürgerſchaft wieder auf ſpätere Zeiten.

Durch den Brand von 1842 wurden die drei Alſterwaſſerkünſte dann aber zerſtört und dadurch die Verhältniſſe völlig verändert.

Vörerſt ging man daran, auf dem Platze der alten Waſſerkunſt am Oberdamm ein Notwerk zu errichten, welches die dem Brandunglück entgangenen Nutznießer aller drei alten Werke mit Waſſer verſorgte. Hierzu verwendete man zwei Pumprohre der zerſtörten neuen Kunſt von 8″ (19 cm) lichter Weite und ſtellte ſtatt des 24füßigen ein Rad von 20 Fuß (5,73 m) Durchmeſſer auf, das etwa ſechs Pferdeſtärken entwickelte und das Waſſer unmittelbar in die Leitungen drückte.

Insbeſondere traf Smith, nachdem er ſeine Kunſt am Holzdamm längere Zeit gegen das herannahende Feuer erfolgreich verteidigt hatte, mit Hilfe der noch unvollendeten Elbwaſſerkunſt auf dem Grasbrook ſchleunige Vorkehrungen, um dem drückenden Waſſermangel in der Altſtadt abzuhelfen. Die Röhren bei der Mühlenbrücke waren geſprengt, bei der Petrikirche durch Einſturz des Turmes geborſten und mehr als 60 Nebenleitungen zerſtört. Er verband das Rohrnetz vom Grasbrook mit ſeinen erhalten gebliebenen Leitungen in der Altſtadt und St. Georg, ſo daß unter Mitbenutzung ſeines Hilfswerks am Schopenſtehl bereits am 14. Mai Elbwaſſer — auch aus mehreren öffentlichen Brunnen — geliefert werden konnte[19].

Die Waſſerverſorgungsfrage Hamburgs wurde nach dem Brande ſtaatsſeitig von neuzeitlichem Standpunkte aus geregelt, zumal das Bedürfnis unabweisbar war, eine für Feuerlöſchzwecke verwendbare und ausreichende Waſſerleitung zu haben. — Man brach, wie bei der Anlegung der Siele, mit der veralteten, unzulänglichen Art privater, einander Wettbewerb machenden Genoſſenſchaften und faßte die Gründung eines ſtaatlichen, die ganze Stadt gleichmäßig verſorgenden Waſſerwerks ins Auge.

Durch Vertrag vom 26. Juni 1844 gingen die drei alten Waſſerkünſte an den Staat über, und im November desſelben Jahres begannen die Arbeiten für die nach Plänen von Lindley zu erbauende „Stadtwaſſerkunſt“ auf Rothenburgsort.

Die 1843 voll in Betrieb gesetzte und 1851 vom Staat erworbene Smithsche Wasserkunst auf dem Grasbrook diente bis 1871 als Hilfswerk und wurde dann wegen Baues des hannoverschen Bahnhofs abgebrochen.

Zu erwähnen ist schließlich noch als hierher gehörig das 1822 hergestellte Wasserwerk des Allgemeinen Krankenhauses St. Georg[20], das an der Außen-Alster lag und durch ein Roßwerk von zwei Pferden in Gang gesetzt wurde. Das Saugrohr war in einem 41½ m weit in das Alsterbecken hineingeschütteten Damm gebettet, an dessen Ende man eine durch Pfähle und Querhölzer geschützte, 2,6 m im Geviert große Sammelkumme angeordnet hatte. Auch diese Wasserversorgung war trotz ihrer Entfernung von der Stadt und der Lage in fast unbebauter Gegend nicht einwandfrei; denn im nahen mit der Außen-Alster frei verbundenen Stadtgrabenende mündete das die gesamte Krankenhausanlage entwässernde Siel.

Bei Inbetriebnahme der Stadtwasserkunst verschwand auch diese letzte Alsterwasserversorgung.

Anmerkungen.

[1] Vgl. Km. Kntr. Bch. Y, S. 145 u. 411, DD, S. 399, GG, S. 11. — [2] Ebendas. Y, S. 383, BB, S. 27. — [3] Dr. A. Borcherdt, Das lustige alte Hbg., Aufl. 1, 1889, S. 3, wo dieser Wasserträger „Lenz" genannt wird. — [4] M. V. Hbg. G., Bd. 7, S. 153 f.; Neue Hbg. Blätter, 1842, S. 377 f., 1843, S. 130 f. — [5] Gd. Tp., S. 106, Lpbg. Hbg. Chroniken S. 291, 296. — [6] Rdm. Tp., 1832, S. 166. — [7] Km. Kntr. Bch. D, S. 51, S, S. 1. — [8] ad 6, S. 171. — [9] Ebendas. S. 200 sowie Gd. Tp., S. 137. — [10] ad 7 EE, S. 478 f. — [11] Stat. Hdbch. d. Fr. u. Hansest. Hbg., 1929/1930. — [12] Die alte Wasserkunst berechnet 7/10 ₰, die Neue Kunst am Oberdamm und die Kunst am Niederdamm 9/10 ₰ für das Oxhoft (etwa 1/5 cbm). — [13] M. V. Hbg. G., Bd. VII, S. 153 f. Dr. Becker über Hbgs alte Wasserkünste. — [14] ad 13 sowie Hbg. Adreßbücher 1837 (S. 557) — 1839; ferner Dr. H. Kellinghusen, Die Smithsche Wasserkunst in Hbg., M. V. Hbg. G., XIV, S. 193 f. — [15] Hbg. privileg. gemeinn. Anzeigen v. 21. Januar 1833. — [16] Kl. Heft: Unsere Löschanstalten und Herr Edw. James Smith, Betrachtungen und Vorschläge von Dr. Aug. Sutor, Hbg., 1843. — [17] Hbg. Fremdenblatt v. 6. Mai 1902, Erinnerungen eines alten Hamburgers an den gr. Brand v. 1842 (5.—8. Mai), v. Berthold Lühdemann, III. Teil. — [18] Lohmann, Rath- und Bürgerschlüsse, Bd. V, S. 157 f. sowie S. 200. — [19] Hbg. Adreßbuch v. 1843, S. 378 u. 439. — [20] Km. Kntr. Bch. MM, S. 537.

79. Die Wasserverhältnisse der Alster

a) Die Hochwassergefahr

Die unter + 7,10 m H. N. liegenden Teile der Alstermarsch wurden durch den gegen Ende des 12. Jahrhunderts zwischen den Geesthöhen der Petrikirche und der Großen Michaeliskirche gezogenen Deich — den Niederdamm — vor weiterer Überflutung durch das gewöhnliche Hochwasser der Elbe geschützt. Weiter oberhalb kam gegen die Mitte des 13. Jahrhunderts der Oberdamm hinzu, der den nördlich davon liegenden Teil der Großen Alster weiter staute.

Im Niederdamm sind drei Schleusen vorhanden, die Mühlenbrückenschleuse, die Graskellerschleuse und die Michaelisschleuse, die zur Vermittlung des Schiffsverkehrs zwischen Elbe und Alster dienen und auch zur Regelung des Wasserstandes des nördlich vom Niederdamm belegenen Fletnetzes, des sogenannten Mittelbassins, durch welches der Abfluß der Alster in die Elbe stattfindet. Die Graskeller- und die Michaelisschleuse sind Kammerschleusen, die Schleuse unter der Mühlenbrücke ist eine Stauschleuse; alle drei enthalten Abschlußvorrichtungen gegen die Sturmfluten der Elbe. Im Mittelbassin befindet sich außerdem unter der Neuenwallbrücke ein weiteres Paar Stautore, womit der östlich vom Neuenwall gelegene Teil des Beckens für sich allein gestaut werden kann.

Der Wasserstand im Mittelbassin schwankt gewöhnlich zwischen + 4,10 m und + 5,10 m H. N., kann aber bei Sturmfluten im ungünstigsten Falle über + 7 m steigen. Für die üblichen Betriebsverhältnisse wechselt die Stauhöhe von + 4,20 m bis + 5,70 m. Die Höhenlage des Fletgrundes schwankt zwischen + 2,20 m und + 3,00 m.

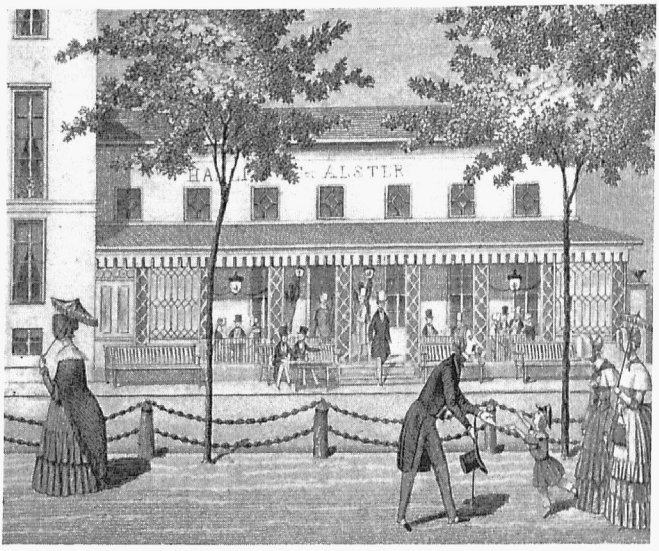


Abb. 305. Die von Wimmel entworfene Alsterhalle (Halle an der Alster) am Neuen Jungfernstieg — Denkmalarchiv Nach einer Lithographie um 1850

Der Wasserstand der Alsterbecken ist im allgemeinen +6,60 m und wird durch die am oberen Ende des Mittelbassins befindliche Alsterschleuse unter der Schleusenbrücke sowie den Freiwasserablaß bei der Poststraßenbrücke geregelt.

Eine ausgedehnte Beziehung zwischen Alster und Elbe findet auch durch die Hauptsiele statt, die wegen ihres schwachen Gefälles, soweit sie in der Alsterniederung liegen, namentlich in trockenen Jahreszeiten mit Alsterwasser gespült werden, das dann auf diesem Umwege in die Elbe gelangt. Umgekehrt ist es bei starkem Wasserandrang in den Sielen durch Regen notwendig, diesen Wassermengen den Austritt in die Alster zu ermöglichen, um die Straßen vor Überflutung durch die Siele zu schützen. Zu beiden Zwecken dienen die zahlreichen Notausläſſe an der Alster und deren Nebenarmen.

Sobald in der Elbe eine Sturmflut zu erwarten ist, werden die Sturmtore in den Schleusen des Niederdamms und gleichzeitig die Abflüsse der Alster in das Mittelbassin geschlossen, um für letzteres einen tieferen Wasserstand zu erhalten und die benachbarten, mit der Sohle auf + 6 m liegenden Keller gegen Überschwemmungen zu schützen[1].

Bei den üblichen Elbwasserständen sind die Schleusen am Niederdamm ganz offen, solange die Elbe nicht unter + 4,20 m sinkt; dann aber werden die Tore der obengenannten drei Schleusen geschlossen, um den Wasserspiegel im Mittelbassin auf dieser Höhe zu halten. Die Graskeller- und Michaelisschleuse, ebenso die Tore unter der Mühlenbrücke, sind in der Regel durchschnittlich während der Hälfte des Tages offen; dann geht die Schiffahrt vom Mittelbassin in die Elbe und umgekehrt flott vonstatten. Während der übrigen Zeit müssen die Fahrzeuge durch die Kammern der beiden erstgenannten Schleusen durchgeschleust werden. Das ist bei der Schleuse am Oberdamm — unter der Schleusenbrücke — fast immer nötig.

Das Mittelbassin hat aber nicht nur den Zweck, bei großem Unterschiede der Wasserstandshöhen in Alster und Elbe das Schleusengefälle zu teilen; es spielt auch ähnlich wie die Alsterbecken eine wichtige Rolle in der Sielverwaltung. Zur Zeit niedriger Wasserstände wird es zu geeigneten Zeitpunkten bis + 6,00 m gestaut, um Spülwasserströme für die Siele abzugeben, und zur Zeit von Sturmfluten, wenn die Siele der Alstermarsch gegen die Elbe abgeschlossen werden müssen, dient es als Behälter zur Vergrößerung des Sammelraums dieser Siele für die Zeit, wo ihnen und auch der Alster der Abfluß zur Elbe versperrt ist. Die höchste bisher beobachtete Sturmflut (4. Februar 1825) hat eine Höhe von + 8,74 m H. N. erreicht; bei Verkettung ungünstiger Umstände vermag sie aber noch höher zu steigen. Bei dem Zusammentreffen einer Sturmflut in der Elbe mit starken Niederschlägen oder einer plötzlich eintretenden Schneeschmelze im Alstergebiet kann ein Ansteigen der Alster eintreten, welches im äußersten Falle hinter der höchsten Sturmfluthöhe der Elbe kaum zurückbleiben dürfte. Die Beobachtungen haben gezeigt, daß bei plötzlich erfolgender Schneeschmelze ein schnelles

Steigen des Waſſers in der Alſter eintritt, während andererſeits die Unterbrechung des Alſterabfluſſes bei Sturmfluten die Dauer von 19 Stunden (23. Dezember 1894) erreicht hat. Bei einem leicht möglichen gleichzeitigen Zuſammentreffen beider Ereigniſſe in ſtärkſter Form würde der Waſſerſtand der Alſter den bisher erreichten höchſten Waſſerſtand von + 7,40 m (3. Januar 1892) weit überſchreiten. Dabei darf nicht außer acht gelaſſen werden, daß die der Alſter zugeführten Waſſermengen allmählich immer mehr zunehmen werden, je kleiner infolge des fortſchreitenden ſtädtiſchen Anbaues und der Ausdehnung des Sielnetzes diejenigen Flächen werden, auf welchen die atmoſphäriſchen Niederſchläge im Erdboden verſickern können — man denke an die undurchläſſigen Dach-, Pflaſter- und Bürgerſteigflächen. Infolgedeſſen wird das Waſſer ſehr viel ſchneller den Sielen, das heißt alſo, bei Sturmfluten in der Elbe, der Alſter durch die Notausläſſe zugeführt, während umgekehrt das Faſſungsvermögen der Alſter geringer wird durch die für den Anbau nötige Aufhöhung niedriger Ufer und das hierdurch bedingte Verlorengehen bisher überflutbarer Wieſenflächen.

In Rückſicht auf dieſe Verhältniſſe darf das Überſchwemmungsgebiet der Alſter nicht durch Aufhöhung eingeſchränkt werden, auch nicht auf preußiſchem Gebiet. Wird die Aufhöhung einer ſumpfigen Strecke im Einvernehmen mit Hamburg ausnahmsweiſe zugelaſſen, ſo muß der Eigentümer dafür Gräben oder Teiche anlegen, die eine entſprechende Waſſermenge aufzunehmen vermögen[2]. Vielfach erfährt die Stadt von ſolchen Aufhöhungen auf preußiſchem Gebiet aber zu ſpät. Als jedoch 1899 und 1900 Alſteranlieger in Kl. Borſtel und Hummelsbüttel ihre Wieſen eindeichten bzw. aufhöhten, konnte hamburgiſcherſeits dahin gewirkt werden, daß zur Erhaltung der dortigen Stauflächen dem früheren Überſchwemmungsgebiet entſprechende, in freier Verbindung mit der Alſter ſtehende Teichanlagen zur Aufnahme und Wiederabgabe des Stauwaſſers geſchaffen wurden.

In gleicher Weiſe ſind hamburgiſcherſeits bei der Kanaliſierung der Alſter bis Fuhlsbüttel in den Jahren 1914—1918 weiträumige Becken geſchaffen worden, in denen die geſamten, bislang in faſt jedem Frühjahr auf die dortigen Wieſen übergetretenen Waſſermaſſen bequem Platz haben, ſo daß

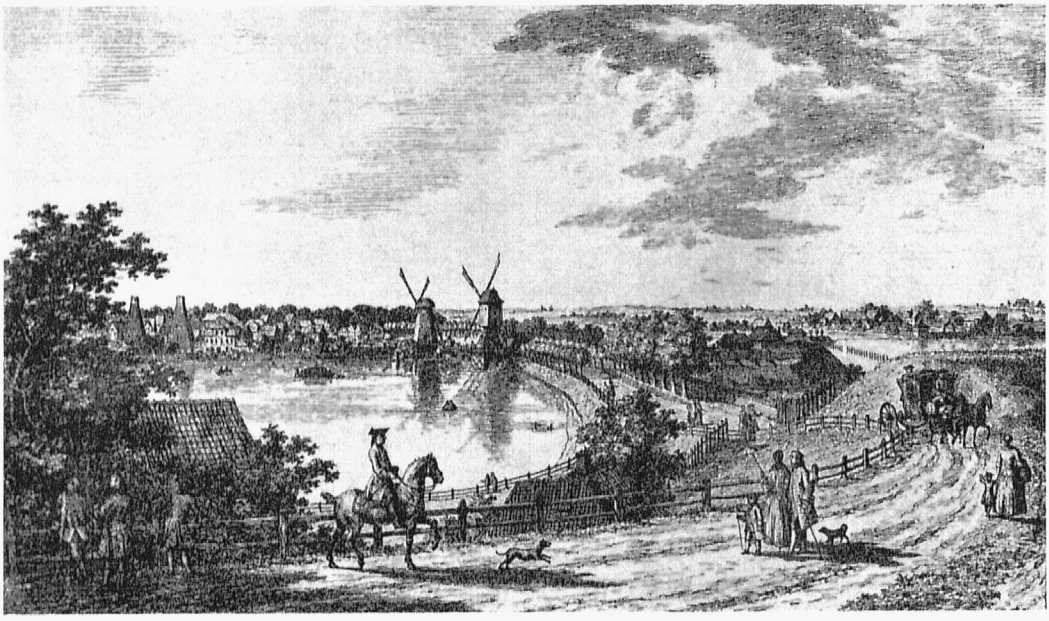


Abb. 306. Die Alſter nebſt einem Teil der Stadt Hamburg von der Baſtion Vincentius geſehen. Im Mittelgrund rechts die Baſtion David, zwiſchen den beiden Windmühlen liegt die Lombardsbrücke

Verein f. Hamb. Geſchichte
Nach Radierung von D. Findorff, 1763

Außen- und Binnen-Alster durch die Schaffung dieses Alsterkanals nicht höher belastet werden. Trotzdem aber ist zufolge des fortschreitenden Anbaues eine künftige unerwünschte Steigerung des Alsterwasserstandes zu befürchten.

Genaue Beobachtungen über außerordentliche Wasserstände der Alsterbecken in älterer Zeit besitzen wir nicht, aber die Alsterüberschwemmungen haben bereits in früheren Jahrhunderten viel Ungemach hervorgerufen.

Es wird berichtet[3], daß am 12. Oktober 1667 bei Sturm und Hochwasser der Elbe die Alster den Oberdamm (Jungfernstieg) beim Blauen Turm durchbrach, so daß die dahinter liegenden Bleichen und die Gärten bis zum ehemaligen Millerntor und Herrengraben voll Wasser standen und großer Schaden angerichtet ward.

1677, am 12. Januar[4], stieg die Alster durch plötzlich eingetretenes starkes Tauwetter nach vielem Schnee so, daß sie über den Damm ging und Häuser, Mühlen und Wasserkunst fast weggerissen hätte.

Auch 1699 soll die Alster sehr hoch gestanden haben.

Ein ähnliches Vorkommnis wie 1677 begab sich 1709 nach einem sehr harten Winter, in dem das Eis auf der Elbe und der Alster über 1 m dick geworden war. Nach starkem Schneefall trat im Februar plötzlich Tauwetter mit heftigem Wind und Regen ein; der Schnee verging in zwei Tagen völlig, und die Alster überschritt den Damm. Obgleich alle Freischütten gezogen waren, genügte der Abfluß nicht; das steigende Wasser brachte wieder die Kunst und die benachbarten Gebäude in große Gefahr, so daß die Einwohner flüchteten. Der Altewall, Voglerswall, Jungfernstieg, Neuewall, die Bleichen und der Mönkedamm standen unter Wasser, das auf dem Gänsemarkt bis an die Wache reichte[5]. In den sich am späteren Neuen Jungfernstieg erstreckenden Gärten konnte man mit Schiffen fahren. In Eppendorf, Alsterdorf und Fuhlsbüttel standen die an der Alster liegenden Häuser mannshoch im Wasser. Die Pfahlreihen des Alsterbaums nördlich der Lombardsbrücke ließen das Wasser und die Eisschollen nicht genügend durch, so daß die Außen-Alster noch weiter, bis zur Höhe der

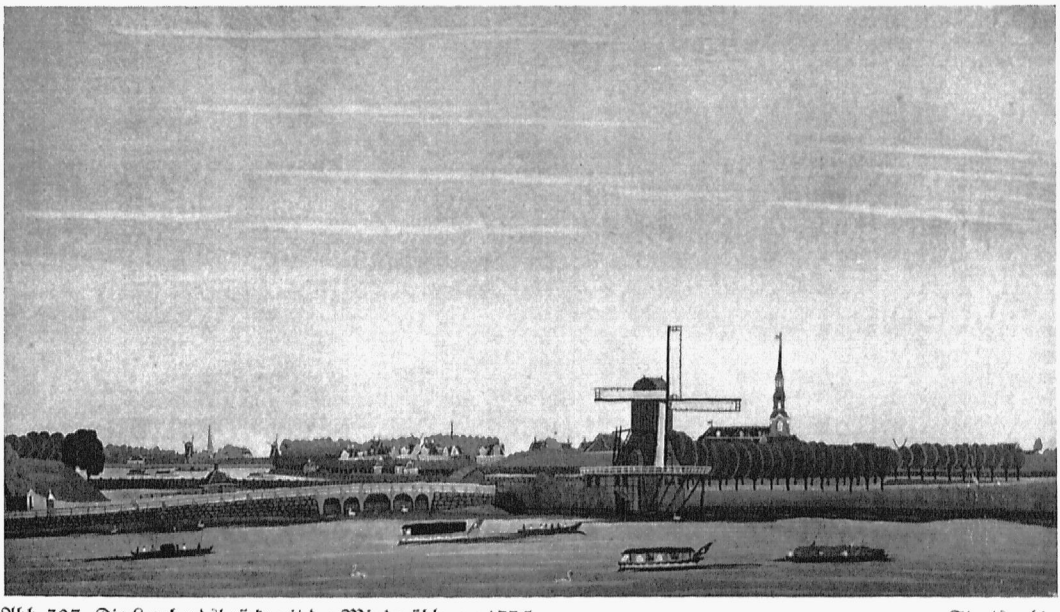


Abb. 307. Die Lombardsbrücke mit der Windmühle um 1775, dahinter ein Teil der Außen-Alster mit dem Alsterbaum, rechts die Vorstadt St. Georg, links davon der ferne Wandsbeker Turm, aufgenommen von Eberbachs Garten (Gegend des jetzigen Neuen Jungfernstieg)
Staatsarchiv
Nach einem Wasserdeckfarbenbild von Em. Grolau

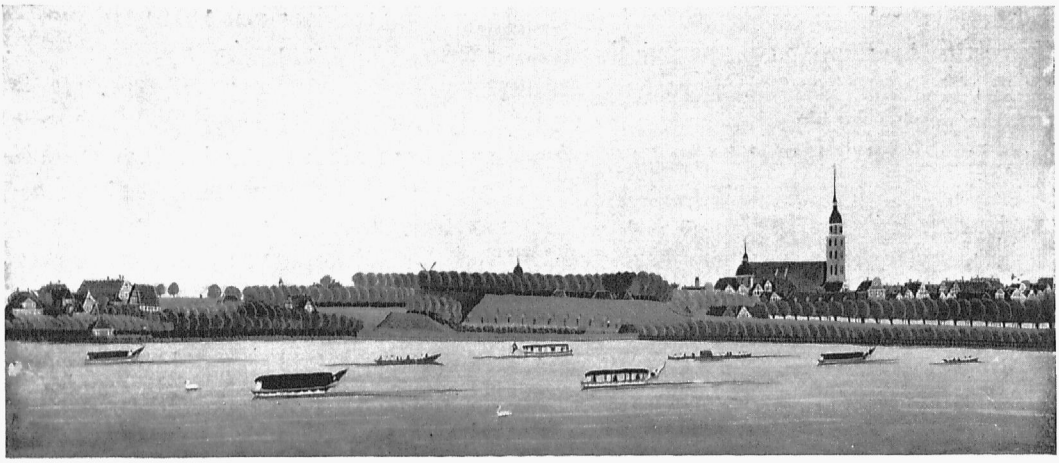


Abb. 308. Blick von der Alten Rabe über die Außen-Alster nach der hohen Baſtion Vincent, überragt von der Kuppel der St. Gertrudkirche, davor rechts Ferdinandus und die zur Lombardsbrücke führende Allee, dahinter St. Jakobi nebſt Gebäuden der Altſtadt; ganz links Häuſer der Vorſtadt St. Georg, um 1775
Staatsarchiv
Nach einem Waſſerdeckfarbenbild
von Em. Grolau

Pfahloberkante geſtaut ward. Da die Elbe auch gerade hoch war und die Alſter nicht abgelaſſen werden konnte, brach beim Stadtdeich die Schleuſe, und die Marſchen liefen bis Bergedorf hin voll Alſterwaſſer[6].

1784, den 2. Februar, hatte die Alſter einen Stand von + 8,00 m; 1788 ſtieg ſie ſogar bis + 8,14 m und überflutete wieder den Jungfernſtieg, die Bleichen uſw. In der Elbe trieb eine Sturmflut das Waſſer gleichzeitig bis + 7,90 m, ſo daß die Alſter nur wenig abfließen konnte.

Die erſten zuverläſſigen Beobachtungen der Alſterpegelſtände[7] ſind von 1768—1788 ſeitens des Mühlen- und Matteninſpektors Brüning vorgenommen und ſpäter von Woltman benutzt worden.

Der niedrigſte Waſſerſtand der Alſter trat 1823 ein, als er infolge Trockenheit auf + 10′ 3″ = + 5,81 m ſank.

Über ein erneutes Hochwaſſer der Alſter wird erſt wieder am 15. November 1824 berichtet, als die Elbe den außerordentlichen Stand von + 8,38 m erreichte. Damals war wieder der Jungfernſtieg bis zum Gänſemarkt überſchwemmt.

Auch am 4. Februar 1825, als die Fluten der Elbe den außerordentlichen Stand von + 8,74 m erreichten und der Elbdeich im Amt Winſen brach, war die Alſter ſehr hoch.

1843 wurde der übliche Stand der Alſterbecken auf + 6,60 m geſenkt (ſ. S. 449); die nächſte Folge hiervon war, daß viele Strecken, die vorher faſt ſtändig vom Waſſer bedeckt waren, trockengelegt wurden (u. a. die Uhlenhorſt), daß man aber auch an manchen Stellen, wo vordem die Schiffahrt auf keine Hinderniſſe ſtieß, ohne Baggerung nicht mehr zu Waſſer verkehren konnte; zu dieſen gehörte u. a. der jetzt verſchwundene Wallgraben hinter dem Allgemeinen Krankenhaus St. Georg und ſein Zugang von der Alſter her; Torfſchiffer und Kohlenſchutenführer klagten noch 1855, daß ſie wegen des niedrigen Alſterſtandes dort am Einlaufen behindert ſeien.

Niedrige Pegelſtände wurden aber mitunter auch abſichtlich herbeigeführt, um in Ausführung begriffene Bauvorhaben im Gebiete der Alſter vollbringen zu können.

Als im Sommer 1745 ein Schaden an der Steintorbrücke auszubeſſern war, veranlaßte der Rat die Müller, das Alſterwaſſer nach Anweiſung des Steinmetzen Prey 1 Fuß ablaufen zu laſſen[8].

1865, als die Lombardsbrücke gebaut wurde, mußte der Waſſerſtand der Alſter während dreier Tage, vom 13. bis 15. Juli[9], auf + 6,16 m geſenkt werden; die Dampfer hatten ihre Fahrten nach

Winterhude-Eppendorf einzuſtellen. Auch im September 1869 und im Jahre 1870 wurde wegen Bauarbeiten der Alſterſtand für je einen Tag auf + 6,07 m bzw. 6,02 m geſenkt.

Der Waſſerſpiegel der Alſter ſchwankte aber, obgleich man den üblichen Stand auf + 6,60 feſtgelegt hatte, doch auch fernerhin erheblich; er war z. B. am 31. Januar 1846 + 6,15 und zwei Tage ſpäter am 2. Februar + 6,80 m; dabei hatte die Elbe die ſehr günſtige Höhe von + 6,44 m, ſo daß man die ganze Graskellerſchleuſe öffnen und das überſchüſſige Alſterwaſſer ablaſſen konnte. 1855, am 2. Januar, war bei einer Sturmflut der Alſterſtand auf + 7,26 m angewachſen, konnte dann aber geſenkt werden.

Der höchſte in neuerer Zeit vorgekommene Waſſerſtand der Alſterbecken von + 7,40 m trat in der Nacht vom 29. zum 30. Januar 1892 infolge plötzlichen Tauwetters ein. Das Waſſer ſtürzte, obgleich ſämtliche Schütten des Freiwaſſerabfluſſes geöffnet waren, über die Schleuſen und Abſchlußvorrichtungen bei der Schleuſenbrücke hinweg ins Alſterflet. Stege nebſt Wartehäuschen an den Alſterbecken ſtanden einige Fuß unter Waſſer; der Schiffsverkehr ruhte vollſtändig. Da die Elbe glücklicherweiſe nicht hoch war, konnte durch gleichzeitiges Öffnen der Klappſchleuſe und aller Freiſchütten der Waſſerſtand der Alſterbecken binnen zwei Tagen ſo weit geſenkt werden, daß am 1. Februar 1892 die übliche Höhe wieder erreicht war und die Schiffe zu verkehren vermochten.

Bei der Sturmflut vom 22. bis 23. Dezember 1894 konnten die Freiſchütten, wie ſchon erwähnt, während einer zuſammenhängenden Zeit von 19 Stunden nicht geöffnet werden. Bei einem Zuſammentreffen dieſer Sturmflut mit einem dem vorgenannten ähnlichen Zufluß würde die Alſter ſich auf die Höhe des derzeit höchſten Elbwaſſerſtandes von + 8,01 m eingeſtellt haben. Nur dem glücklichen Umſtande, daß die größte Wirkung des Windes zeitlich nicht mit dem kalendermäßigen Hochwaſſer zuſammenfiel, iſt es zu danken, daß die Sturmflut nicht eine bedeutend größere Höhe erreichte.

Abermalige hohe Waſſerſtände traten 1916 ein; der Alſterſpiegel hob ſich am 14. Januar auf + 6,97 m und am 17. Februar nahezu ebenſo hoch auf + 6,95 m H. N.

Wie unbedeutend die auf + 6,60 m geſtauten Flächen der ſich von der Schleuſenbrücke bis zur unteren Fuhlsbüttelerſchleuſe erſtreckenden Alſterbecken nebſt ihren Kanälen im Vergleich zu dem Geſamtentwäſſerungsgebiet der Alſter ſind, erhellt daraus, daß dieſe Flächen nur etwa 293 ha ausmachen, das zugehörige Entwäſſerungsgebiet aber 58710 ha, alſo 200mal ſo groß iſt. Nach den auf S. 439 erwähnten Beobachtungen können bei großen Niederſchlagszeiten als größte Zuflußmenge der Alſter und ihrer Nebenbäche 250000 cbm in der Stunde in Frage kommen. Dieſe Waſſermenge ergibt für die genannte Alſterfläche, falls der Abfluß unterbrochen iſt, ein Anſteigen von 8 bis 9 cm in der Stunde. Bei einer Unterbrechung des Abfluſſes, wie vorſtehend als wirklich beobachtet auf 19 Stunden angegeben, würde dieſer Waſſerzufluß ein Steigen der Alſter von etwa 1,7 m zur Folge haben; es wäre alſo bei einer Zuſammenwirkung aller ungünſtigen Umſtände, d. h. Hochwaſſer in der Elbe bei gleichzeitiger ſtärkſter Waſſerzuführung der Alſter, ein Waſſerſtand von + 6,60 + 1,70 = 8,30 m möglich.

Bei der Annahme von nur 60 cm Überflutung werden in dem 214 ha umfaſſenden Überſchwemmungsgebiet der ſchiffbaren Alſter von der Stegener Brücke bis zur oberen Fuhlsbütteler Schleuſe rund 1,3 Millionen cbm Waſſer aufgeſpeichert; davon vermag die Alſter zwiſchen Fuhlsbüttel und der Schleuſenbrücke beim Rathausmarkt (rund 294 ha) bei einer Steigung des Waſſerſtandes von + 6,55 m bis + 6,70 m H. N. nur 440000 cbm = 1/3 der obigen Waſſermenge aufzuſpeichern. Bei dieſem und höheren Waſſerſtänden muß die Schiffahrt auf der Alſter wegen der Durchfahrthöhe verſchiedener Brücken eingeſtellt werden.

Das zwiſchen der Schleuſenbrücke und der Mündung in die Elbe liegende erwähnte Mittelbaſſin umfaßt nur 3,4 ha, ſo daß die dortigen zahlreichen Lagerkeller durch etwaiges Hochwaſſer in erſter Linie in großer Gefahr ſind, wenn höhere Elbwaſſerſtände den Abfluß des Alſterwaſſers nicht zulaſſen.

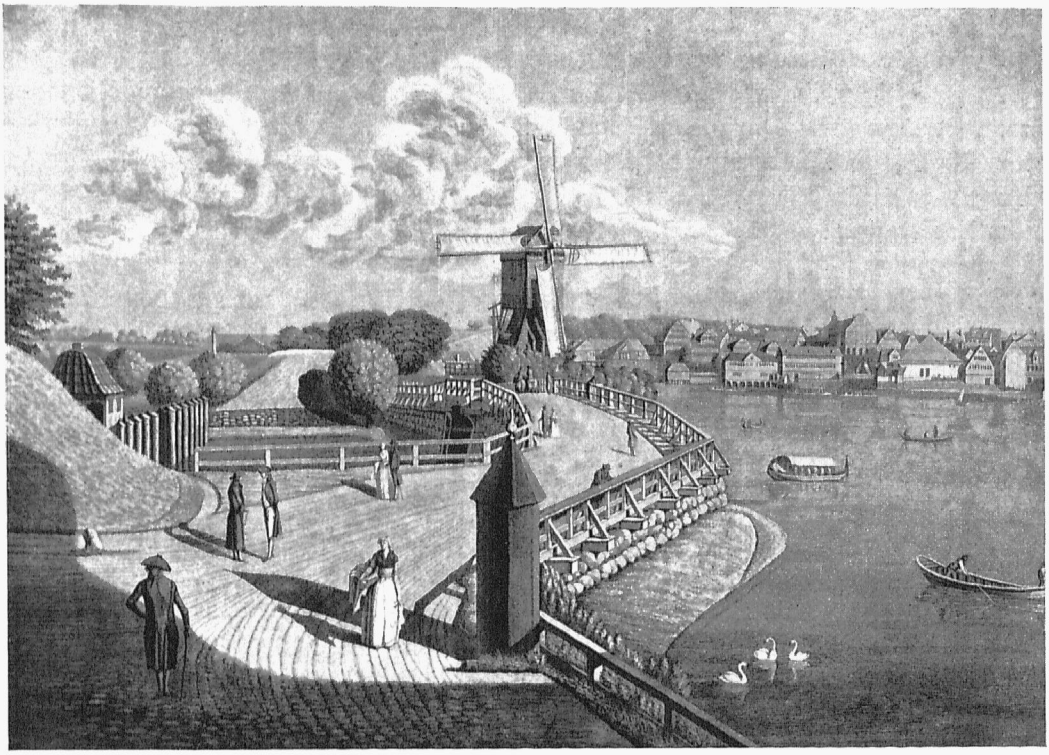


Abb. 309. Anſicht über die Lombardsbrücke hinweg auf die öſtliche Seite der Binnen-Alſter (nachmals Alſterdamm) im Jahre 1796; links ein Teil des die freie Durchfahrt zur Außen-Alſter ſperrenden Baumes

Verein f. Hamb. Geſchichte
Nach einem Kupferſtich von F. W. Skerl, in Aquatinta gemalt von C. G. Morasch

Wegen des unter Umſtänden ſehr großen Schadens, den die Hochwaſſer der Alſter an hamburgiſchem Eigentum, insbeſondere auch in ſanitärer Beziehung (Überſchwemmung von Wohnungen und Kellerräumen) anrichten können, hat Hamburg ſtets Einſpruch gegen jede Einſchränkung des Überſchwemmungsgebiets des oberen Flußlaufes, insbeſondere ſeines ſchiffbaren Teils, erhoben und ſich bemüht im Einvernehmen mit Preußen die zunehmende Einſchränkung des natürlichen vorhandenen Stauraumes in Umgebung der oberen ſchiffbaren Alſter zu vermeiden.

Die im preußiſchen Waſſergeſetz gegebenen Möglichkeiten, eine ſolche Einſchränkung zu verhindern, können aber erſt ausgenutzt werden, wenn die Alſter als hochwaſſergefährlicher Fluß im Sinne des Geſetzes anerkannt wird. Das iſt bisher bei den ſchwebenden hamburgiſch-preußiſchen Verhandlungen noch nicht geſchehen.

Die Hochwaſſergefahren der Alſter wurden im Laufe der letzten Jahrzehnte dadurch noch verſtärkt, daß die nicht ſchiffbaren Teile der oberen Flußſtrecken, insbeſondere die Timhagener Alſter und die Rönne, zur Verbeſſerung des Waſſerabfluſſes und im Intereſſe der Landeskultur nach einem zwiſchen Hamburg und Preußen 1885 vereinbarten Plan hamburgiſcherſeits reguliert worden ſind und ſpäter noch weitere Verbeſſerungen in der Waſſerabführung durchgeführt wurden (ſ. S. 151). Dadurch wurde eine Melioration der angrenzenden tiefliegenden und feuchten Ländereien ermöglicht, zugleich aber eine die Hochwaſſergefahren ſteigernde ſchnellere Abführung und Zuſammendrängung des Hochwaſſers hervorgerufen. Hinzu kommt, daß mit der ſtädtebaulichen Entwicklung der Gemeinden an der oberen Alſter die Kanaliſationen in die Alſter und damit die bei Stegen ihr zugeführten Waſſermengen zugenommen haben und mit der fortſchreitenden Entwicklung der Gebiete weiter erheblich zunehmen werden.

Die ſämtlichen Schleuſen oberhalb Fuhlsbüttels ſind aber nur einfache Stauſchleuſen, die das Hochwaſſer nicht zurückzuhalten vermögen, weil ihre Tore, wenn Hochwaſſer oder Eisgang bevorſteht, ganz geöffnet ſein müſſen, damit das Waſſer möglichſt ungehindert hindurchkommen und abfließen kann[10]. Auf eine Unterſtützung durch Aufſpeicherung von Waſſer in den Schleuſenhaltungen der oberen Alſter — von denen nur etwa die unteren drei in Betracht kommen könnten — iſt daher nicht zu rechnen. Deshalb muß zur tunlichen Verhütung übermäßiger Waſſerſtände in den Alſterbecken die Möglichkeit des Ablaſſens von Waſſer durch das Mittelbaſſin in die Elbe aufs äußerſte ausgenutzt werden.

Zu dem Zwecke ſind die Alſterſchleuſen am Ober- oder Niederdamm mit der 10 km oberhalb gelegenen Fuhlsbütteler Schleuſe durch Fernſprecher verbunden und die Schleuſenmeiſter werden ſomit von dem Eintreffen größerer Waſſermaſſen aus dem oberen Alſtertal frühzeitig unterrichtet. Sie können aber übermäßige Anſchwellungen der Alſterbecken nur verhüten, ſolange der Elbwaſſerſtand, der beim Alſterhochwaſſer von jeher eine große Rolle geſpielt hat, dieſes zuläßt. Wie groß jedoch bei unheilvoll zuſammenwirkenden Witterungsumſtänden eine Hochflut der Alſter werden kann, mag aus der Tatſache entnommen werden, daß im Dezember 1880 ſämtliche 15 Freiſchützen an der Schleuſen- und an der Poſtſtraßenbrücke drei Tage lang voll aufgezogen waren, ohne daß ein allmähliches Steigen des Alſterſpiegels bis auf + 6,91 m vermieden werden konnte.

Um die Regelung der Waſſerſtände in den Alſterbecken und im Mittelbaſſin ſtets überwachen zu können, erfolgt ihre Beobachtung durch drei ſelbſtzeichnende Pegel bei der Krugkoppelbrücke, unterhalb der Lombardsbrücke und im Bleichenfleth.

Wie aus den vorſtehenden Darlegungen zu entnehmen iſt, bedarf es aber noch ſehr viel weitgehenderer Maßnahmen, um die mit der Entwicklung der Siedlungen, der Bebauung und der Zunahme der Meliorationen ſich ſtändig ſteigernden Hochwaſſergefahren zu verringern. Der hamburgiſch-preußiſche Landesplanungsausſchuß hat die Bedeutung dieſer Angelegenheit vom Standpunkt der Landesplanung auch anerkannt und dem bei der Alſterſchau im Jahre 1929 zwiſchen den hamburgiſchen und preußiſchen Kommiſſaren getroffenen und von den beiderſeitigen Regierungen gebilligten Antrag zugeſtimmt, die geſamten die Alſter betreffenden waſſerbautechniſchen und waſſerwirtſchaftlichen

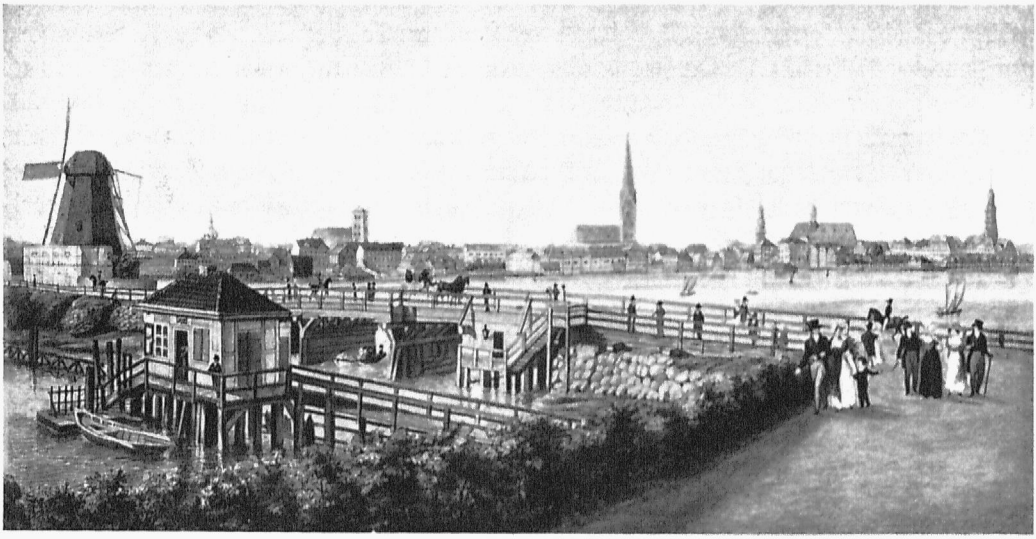


Abb. 310. Die Lombardsbrücke von der Nordſeite um 1810, davor das Akziſehaus am Alſterbaum, dahinter Blick über die Binnen-Alſter auf die Stadt

Denkmalarchiv
Nach einem Gemälde von P. Suhr

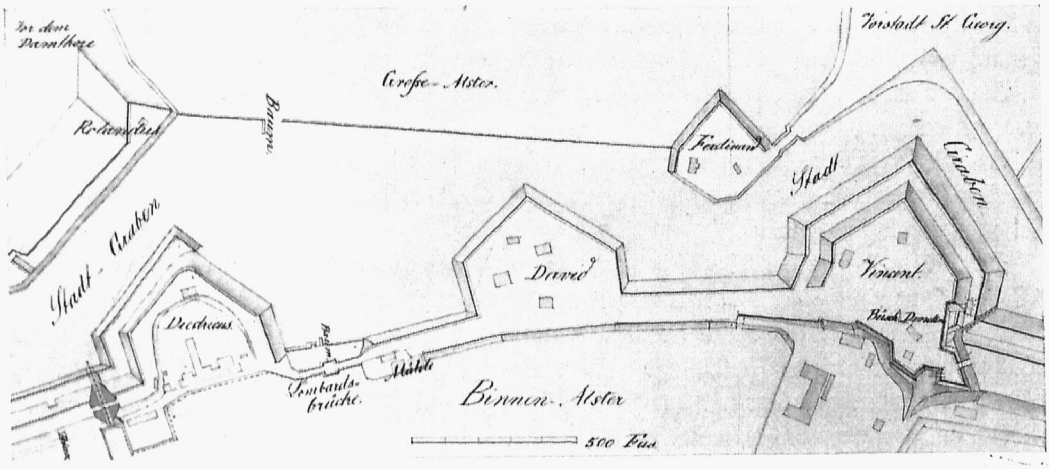


Abb. 311. Plan der Festungswerke zwischen Binnen- und Außen-Alster mit der Lombardsbrücke und der 1813 von den Franzosen vor der Bastion Vincent angelegten Zitadelle Réduit de l'Alster

Denkmalarchiv
Nach Zeichnung von
Joh. L. Semmelrahn

Fragen gemeinsam vom Standpunkt wirtschaftlich-technischer Zweckmäßigkeit und eines vernünftigen und billigen Interessenausgleiches zu behandeln. Die vorbereitenden technischen Vorarbeiten sind unter Führung des Oberbaudirektors für das Ingenieurwesen der Baubehörde auf hamburgischer Seite sowie eines technischen Vertreters der Regierung in Schleswig auf preußischer Seite bereits im Gange. Es ist zu hoffen, daß sie zu einer beiderseits zufriedenstellenden einheitlichen technischen Lösung führen, die als Grundlage für die Verständigung der beiden Regierungen über die zweckmäßige Lösung der schwierigen Fragen dienen.

b) Die Gefahr des Wassermangels, der Wasserschatz der Alster

Ebenso wie die Gefahr des Hochwassers besteht auch tatsächlich die eines Wassermangels, d. h. der Wasserschatz der Alster reicht unter gewissen Verhältnissen nicht hin, den Wasserstand auf dem üblichen Maß von + 6,60 m H. N. dauernd zu erhalten.

Über den Wasserschatz der Alster sind vor 1840 Beobachtungen nicht vorhanden. Ihr sehr wechselnder Zufluß diente bis zum großen Brande, weil es noch keine Schleuse nach der Elbe gab, im wesentlichen zum Betrieb der Räder der Mühlen und der Wasserkünste am Ober- und Niederdamm.

Die häufigen Überlieferungen von dem Bestehen früherer Mahlmühlen an jetzt unbedeutend gewordenen oder ganz versiegten Nebenbächen der Alster geben Zeugnis, daß ihr Entwässerungsgebiet in früheren Jahrhunderten bedeutend wasserreicher gewesen sein muß, als es jetzt noch der Fall ist.

Die 1842 vorhandenen 13 Mahlgänge, 2 Wasserkünste, 12 Freischütten und 2 Siele ließen bei einem Winterwasserstand von 60 Zoll (+ 7,43 m) ohne Gegenstau der Elbe stündlich 420 200 cbm[11] Wasser durch. Bei einem Stand der Elbe von + 6,30 m konnten noch 400 800 cbm stündlich abfließen. Beim Sommerwasserstand von 40 Zoll (+ 6,95 m) strömten ohne Gegenstau der Elbe 286 300 cbm, mit Gegenstau 277 200 cbm stündlich ab. Ende Februar 1830 flossen bei einem Elbstand von + 6,30 m in 24 Stunden rund 12,5 Millionen cbm ab; trotzdem stieg die Alster auf + 7,97 m, wodurch der Abfluß auf 14 Millionen cbm den Tag anwuchs. Bei diesem Wasserstande schätzte Reinke die Alsterfläche auf 345 ha und den Wasserzufluß auf 13,2 Millionen cbm täglich = 549 000 cbm in der Stunde. Da aber nur 400 800 cbm stündlich ohne Überflutung durchgelassen werden konnten, so blieben in der Stunde 148 200 cbm und bei zunehmendem Gegenstau der Elbe entsprechend mehr

in den Alsterbecken zurück und verursachten Überschwemmungen der jeweils niedrigsten Uferstrecken. — Hieraus erklärt sich auch das 1784 am 27./28. Februar erfolgte schnelle Ansteigen der Alster in 24 Stunden um 83½ cm, 1830 an den gleichen Monatstagen um 74 cm und 1831 am 9./10. Februar um 48 cm.

Im Winter ist der Zustrom von der oberen Alster her wesentlich stärker, weil dann die atmosphärischen Wassermengen wegen des gefrorenen Bodens nicht aufgesogen werden, sondern schneller zu Tal gelangen als im Sommer.

Die Müller durften das Wasser in den Alsterbecken früher im Sommer bis + 6,95 m (14 Fuß 3 Zoll) halten; ein solcher Wasserstand gehörte ehemals nicht zu den Seltenheiten. Da aber jeder Oberdamms-Müller, besonders in trockenen Zeiten, das Wasser ausnutzen wollte, so wurde starke Willkür damit getrieben und die Alster so weit heruntergesetzt (mitunter bis unter + 6 m), daß man sich zuletzt aufs kümmerlichste nur mit dem Zufluß, fast ohne alle Druckhöhe behelfen, ja zuweilen mit Mahlen ganz aufhören mußte, zumal die verschwenderischen Wasserkünste am Oberdamm das Letzte verschlangen. So befahl z. B. der Waldherr am 1. Oktober 1810[12] wegen der großen Verlegenheit, in welche die Stadtmühlen durch die lange anhaltende Dürre geraten waren, daß sämtliche Schleusen oberhalb Fuhlsbüttels offen zu halten seien, so daß alles Wasser ablief und keine Schiffahrt stattfinden konnte.

Der häufige Wassermangel im Sommer hatte seine Ursache aber wesentlich darin, daß sämtliche Mühlräder mangelhaft waren und viel Wasser ohne nennenswerten Nutzen verbrauchten, ganz erheblich mehr als nachher die Stadtwassermühle mit ihren sechs Turbinen.

Es ist daher nicht verwunderlich, wenn Rambach[13] 1801 sagte: „Im Sommer kann die Alster zuweilen für ein stehendes Gewässer gelten. Des Wassers ist in dürren Monaten dann so wenig, daß man die Mühlen damit nicht im Gange erhalten kann, und daher fehlt ihm fast aller Abfluß."

Der Zufluß von der Oberalster her war aber noch nach dem großen Brande von 1842 erheblich stärker als in unseren Tagen; am 9. Oktober 1849 hatte die Binnen-Alster den hohen Stand von + 6,78 m, während der Pegel an der Winterhuderbrücke + 7,33 m zeigte, also einen um 55 cm höheren Wasserstand.

1850, im Februar, wurde bei starkem Regenwetter wegen bevorstehender Sturmflut in der Elbe der Alsterstand auf + 6,30 m gehalten; gleichzeitig hatte die Alster bei der Eppendorfer Mühle (Tarpenbeckmündung) eine Höhe von + 7,38 m, so daß der Unterschied gegen Hamburg 1,08 m ausmachte, wovon 86 cm = 4/5 auf den Streek entfielen. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, daß die Durchflußöffnungen der Lombardsbrücke bis zu ihrem Neubau 1865—1868 viel enger waren und dann von zusammen 28 m auf zusammen 52 m, d. h. um rund 80 v. H. erweitert worden sind. Die Strömung war hier früher zeitweilig sehr stark, so daß Ruderboote Mühe hatten, zur Außen-Alster zu gelangen.

Nach Berechnungen mittels eingebauten Überfalls am Oberdamm Ende Juli 1842[14] — also in trockener Jahreszeit — flossen durchschnittlich rund 144100 cbm täglich von oben her zu; der Verbrauch war 1850 im ungünstigsten Falle rund 48200 cbm den Tag, also etwa ein Drittel des Zuflusses im Sommer; von dieser Verbrauchsmenge entfielen 38400 cbm, der weitaus größte Teil, auf die Sielspülungen, 4500 cbm aufs Durchschleusen von Schiffen, 1200 cbm auf die damals noch vorhandene Leitung zum Gerhof (s. Abschn. 82), und 4100 cbm hatte man als Verlust (Undichtigkeit der Schütten und Schleusentore) angenommen. Die Stadtwassermühle war 1850 noch nicht da, sie konnte erst 1853 in Betrieb genommen werden.

Eingehende Messungen[15] sind 1876 vorgenommen worden, die einen täglichen Zufluß von oberhalb zur Außen-Alster von durchschnittlich 300000 cbm ergaben; diese Menge sinkt aber nach damaliger



Abb. 312. Die von Wimmel in Holz erbaute Lombardsbrücke um 1846 — Denkmalarchiv
Autographie von W. Heuer nach einer Zeichnung von W. L. Rathausen

Schätzung in trockenen Zeiten durchschnittlich bis auf $^1/_{10}$ und kann bei ſtarken Niederſchlägen auf das Zwanzigfache = 6 Millionen cbm oder 250000 cbm in der Stunde ſteigen.

Den Zufluß im Sommer hat man Ende Juli 1897 noch genauer feſtzuſtellen geſucht durch weitere Meſſungen, die auf den Streck unterhalb der Mündung des Tarpenbecks beſchränkt wurden, weil in trockenen Jahreszeiten die Friſchwaſſerzufuhr zu den Alſterbecken lediglich durch den Alſterfluß allein bewirkt wird, während die anderen, zeitweilig reines Waſſer führenden Zuflüſſe verſiegen. Das Ergebnis war für den Tag 18600 cbm. Dieſe Zahl ſtellt aber noch nicht die Geringſtzufuhr von Friſchwaſſer dar; aus dem Vergleich der Waſſerſtände an den Beobachtungstagen mit den bereits früher angeſtellten Waſſerſtandsbeobachtungen ergab ſich, daß der Waſſerzufluß in ungünſtigen Zeiten bis auf etwa 12000 cbm täglich zu ſinken vermag.

Berückſichtigt man, daß die Verdunſtungsmenge der Alſterbecken[16] und deren Kanäle bis unterhalb der neuen Fuhlsbütteler Schleuſe bei einer Verdunſtungshöhe von täglich 8 mm, am Tage über 23000 Raummeter beträgt, ſo beſtätigt ſich die ältere Annahme, daß bei trockener Jahreszeit allein die Verdunſtung der Alſterbecken durch das Zuſtrömen von Friſchwaſſer keineswegs mehr gedeckt wird.

Bedenkt man weiter, daß täglich beträchtliche Waſſermengen zum Durchſchleuſen von Schiffen und zur Spülung der Siele erforderlich ſind, ſo iſt es klar, daß dann der Stauvorrat der Alſter angegriffen wird und der Waſſerſpiegel der Alſterbecken ſinkt.

Die fortſchreitende Verbeſſerung der Ländereien an den oberen Alſterzuflüſſen nebſt den dortigen Sohlenregelungen ſowie die zunehmende Bebauung innerhalb des mehr und mehr eingeſchränkten Überſchwemmungsgebiets der ſchiffbaren Alſter längs der preußiſchen Uferſtrecken vergrößern nicht nur die Hochwaſſergefahr für die hamburgiſchen Alſterbecken im Winter, ſondern ſind auch der Anlaß, daß die Waſſerarmut der Alſterbecken in der warmen Jahreszeit zunimmt. Die viel ſchneller als ehemals von oben herzuſtrömenden Regenwaſſermengen müſſen nämlich großenteils zur Verhütung ſchädlichen Anſchwellens des Alſterwaſſerſtandes ſogleich in die Elbe abgelaſſen werden und können nicht mehr, wie bei allmählichem Zufließen, zur Speiſung der Alſterbecken dienen.

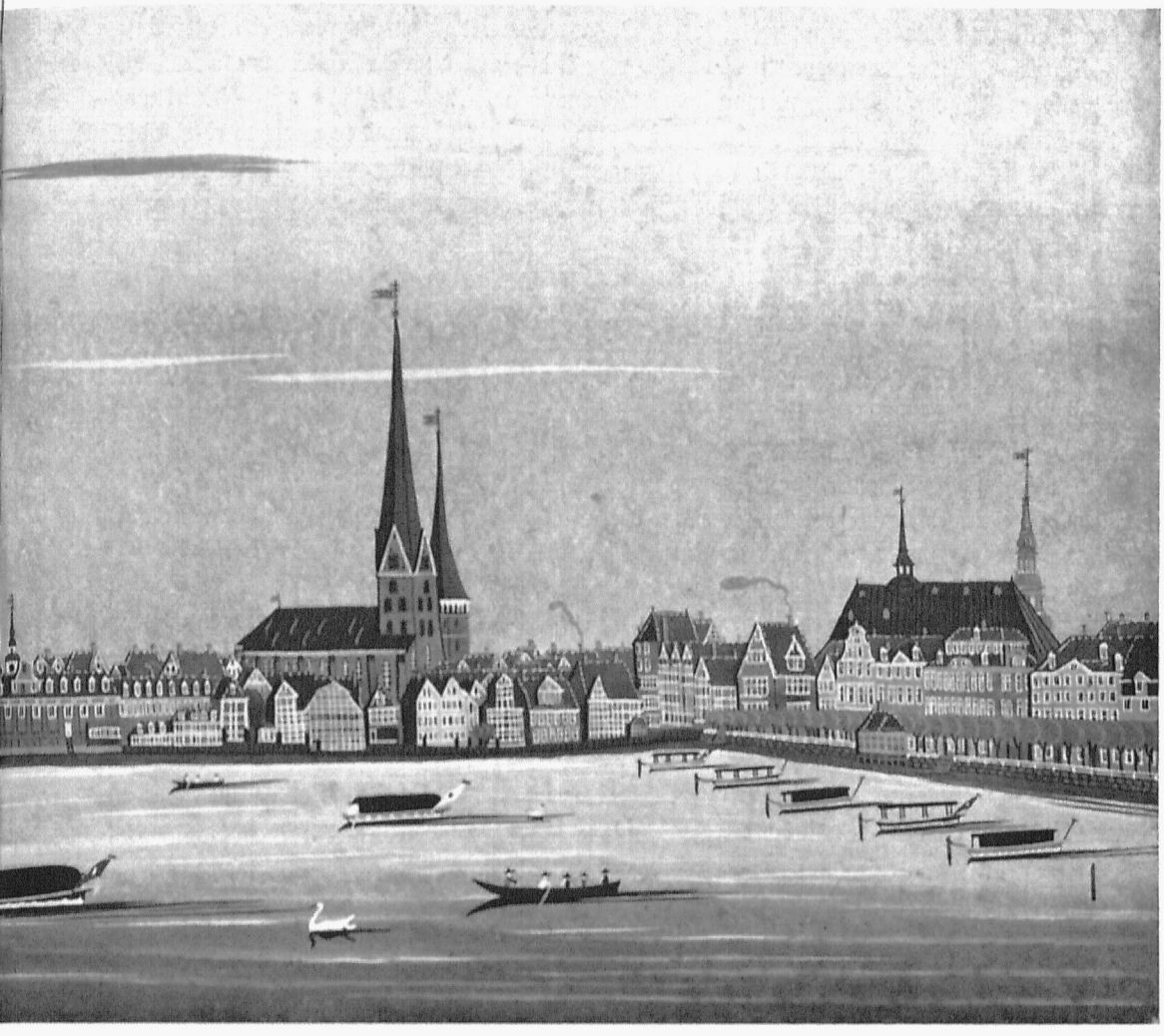


Abb. 313. Prospekt von der Binnen-Alster mit den an ihrer Ostseite liegenden Häusern und Kirchen gesehen aus Eberbachs Garten (nachmals Neuer Jungfernstieg) um 1780

Aus diesem Grunde ist deshalb im Entwässerungsgebiet der Alster häufiger Regen während des Sommers gegenüber längerer Trockenheit das kleinere Übel.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Die hamburgischen Siele in ihren Beziehungen zu den Wasserständen der Elbe, Alster u. Bille, v. Ed. Vermehren und E. Richter. Denkschrift f. d. Beratung des neuen Baupolizeigesetzes. Januar 1904. S. 7/8, b) Die Alster. — [2] Hgd. Dschr. usw., S. 113 f. — [3] Stelkner, Nachr. v. d. St. Hbg., Bd. III, S. 950, ferner S. 232 im Denkbuch der Geschichte Hamburgs auf jeden Tag des Jahres. Hbg., bei Hoffmann & Campe, 1829. — [4] Buekesche Handschriften i. d. Bibliothek d. Patr. Gesellsch.; ferner W. H. Adelungk, Beschreibung v. Hbg., 1696, S. 158. — [5] Da die Stelle der 1859 abgebrochenen Wache in der Nagelschen Karte von 1842 auf etwa + 10,30 m H.N. liegt, die dortige Höhenlage seitdem aber kaum wesentlich verändert sein dürfte, so mußte 1709 der Alsterspiegel demnach die ganz außerordentliche Höhe von mindestens + 10 m H.N. erreicht haben, was unwahrscheinlich ist. — [6] Stelkner, Nachr. v. d. St. Hbg., Bd. IV, S. 236/37. — [7] Neue Hbg. Blätter, 1841, S. 28 f. — [8] Sn. prtk., 1745, S. 663. — [9] Lpbg. Vrord., XXXIII, S. 321. — [10] Ak. d. Bdp., Bericht d. Bauinsp. Fischer v. 19. Sept. 1898. — [11] Neue Hbg. Blätter, 1842, S. 4 f. — [12] Wld. prtk. V d. Wldhsch. (1781—1829), S. 226. — [13] J. J. Rambach, Versuch einer physik.-mediz. Beschrbg. v. Hbg., 1801, S. 51. — [14] Ak. d. Bdp., Bericht d. Bauinsp. Maack v. 14. Febr. 1851. — [15] Seitens d. I. Ing.-Abt. d. Bdp., Bauinsp. Roeper. — [16] Olshausen, Geschwindigk., 1903, S. 409/410.



Bucht- und
Werkhaus

St. Petri Domturm

Jungfernſtieg St. Johannis St. Katharinen
Riluswache

Verein f. Hamb. Geſchichte
Nach einem Waſſerdeckfarbenbild von Em. Grolau

80. Entſtehung des Waſſerpaſſes der Alſterbecken

Binnen- und Außenalſter bildeten bis nach dem großen Brande von 1842 im weſentlichen den Waſſerbehälter für die Treibräder der am Ober- und Niederdamm liegenden Stadtmühlen und Waſſerkünſte, und der Waſſerſtand in dieſen Becken hing in erſter Linie von den Bedürfniſſen der Mühlen ab. Während die Leiſtungen der Mühlen des Niederdamms unmittelbar von den Elbwaſſerſtänden beeinflußt wurden, war dies bei denen des Oberdamms nur ausnahmsweiſe der Fall. Hier zeigten die Müller das Beſtreben, den Waſſerſtand der Alſterbecken ſo hoch als möglich zu halten, was aber anderen Gewerbetreibenden und zumal den Beſitzern der weiter oberhalb liegenden Ländereien, die durch die Überſchwemmungen litten, namentlich im Sommer keineswegs recht war.

Um den durch dieſe widerſtrebenden Belange hervorgerufenen Streitigkeiten vorzubeugen, war der Rat bereits früh bemüht, einen höchſten Winter- und Sommerpaß für die Alſterbecken feſtzuſetzen, der

von den Müllern nicht überschritten werden durfte. Das war aber mit großen Schwierigkeiten verknüpft, und es hat viele Jahre gedauert, ehe wir von bestimmten Wasserpässen für die Alsterbecken hören.

Bereits im 17. Jahrhundert nahm man Pegelbeobachtungen vor, und es ist in der Mühlenordnung von 1636 zuerst von einem Wasserpfahl die Rede, nach dem der Alsterstand bestimmt werden sollte. Auch die Kämmereirechnungen von 1639/40 besagen, daß dem Stadtbaumeister Bartholomaeus Grönefeld 11 ℳ 8 ß verehrt wurden für einen Pegel auf der Alster, über den aber, bzw. über dessen Verwendung nichts bekannt geworden ist.

Obgleich von Klagen der Landleute über zu hohes Stauen schon 1697 berichtet wird, kam die Vorschreibung fester, höchster Pegelstände oder Wasserpässe für Sommer und Winter erst gegen Ende des 18. Jahrhunderts zustande. Die Schüttenmeister waren vordem allgemein verpflichtet, in beständiger Obhut und Vorbereitung zu sein, daß zur Verhütung einer Überströmung, sowohl am Oberdamm als auch beim Niederdamm, die Freischütten „gebührend wie es nötig" geöffnet wurden. Oder der Senat befahl den Müllern, wie z. B. 1710, das Wasser bis zur ordentlichen Höhe laufen zu lassen, wobei sich die Anmerkung befand, „die gebührende Höhe der Alster ist 5 Fuß 4 Zoll'", womit wahrscheinlich die Höhe des Wassers über dem Grundbaum der Mühlenschütten gemeint war, was dem weiter unten vorkommenden Maß von 64 Zoll (+ 7,53 m) entsprechen würde.

Nach einem Befehl der Mühlenherren von 1718[2] hatten sich, wenn das Wasser in der Großen Alster überhandnahm und weggelassen werden mußte, die Schüttenmeister vom Oberdamm untereinander und mit denen des Niederdamms wegen Öffnen der Freischütten zu verständigen, was die Müllerburschen dann sofort besorgen sollten. Zur Bekräftigung, daß dieser Verordnung genau nachgelebet werde, unterschrieben die Mühlenherren sie eigenhändig und ließen jedem Müller eine gebührende Abschrift durch den Mühlen- und Matteninspektor zugehen.

Als 1720 im Mai den zwei Müllern vom Oberdamm bei 15 Taler Strafe aufgegeben worden war, die Freischütten zu ziehen und das Wasser laufen zu lassen, beschwerten sie sich bei der Kammer[3], weil der Wasserstand nur 4 Fuß 3 Zoll (+ 7,22 m) sei und behaupteten, daß ihnen solches sonst nicht angemutet worden, selbst wenn das Wasser auf 5 Fuß 2 Zoll gestanden habe. Falls sie bei dem niedrigen Stande das Wasser laufen lassen müßten, ließen die Bäcker sogleich außerhalb mahlen, was den Matten einen merklichen Schaden causiren würde.

Eine solche Einbuße wünschte die Kammer aber nicht und ersuchte deshalb den Rat, die ungewöhnliche Schüttenaufziehung nicht geschehen zu lassen, damit die revenüen der Kammer nicht weiter geschmälert würden. Der Rat erwiderte, er könne wegen der Freischütten nicht favoriren, da die Eppendorfer, Harvestehuder und Winterhuder, als auch des dänischen Alsterdorfes Wischen ganz unter Wasser gesetzt und es allerwege Herkommens sei, den 1. Mai die Freischütten zu ziehen, um alle Wischen vom Wasser zu befreien. Ein Hochw. Rat müsse befürchten, daß der dänische Resident sich wegen der Alsterdorfer gar leicht darin mit impliciren möchte, deshalb ersuche er, die Verordneten möchten von dem Gesuch desistiren. Der Rat empfahl der Kammer alsdann, nicht soviel auf die Austiefung als vielmehr auf die Erweiterung der Alster zu sehen und anzustreben, daß das, was in dieselbe hineingebaut worden, wieder beseitigt werden möchte, womit die Kammer einverstanden war. Die Angelegenheit behielt dabei ihr Bewenden; zu der so nötigen Festsetzung bestimmter höchster Sommer- und Winterwasserstände der Binnen- und Außen-Alster kam es noch nicht.

Der obenerwähnte Wasserpfahl, dessen Höhe wahrscheinlich jenen 64 Zoll gleich war, ist 1725 wohl noch erhalten gewesen, denn damals wurde den Müllern befohlen, das hohe Wasser bis auf diesen Wasserpaß laufen zu lassen.

1735[4] kamen wieder sehr viele Beschwerden wegen übermäßigen Stauens der Alster, wohl aus dem Grunde, daß die Müller nunmehr die Matten selbst gepachtet hatten. Der Mühlherr ließ deshalb



Abb. 314. Teil der Binnen- und Außen-Alster mit der Lombardsbrücke und der Windmühle im Jahre 1865; links Donners Badeanstalt, über der Brücke der Stumpf von St. Petri — Staatsarchiv Nach Phot. von Chs. Fuchs

mit Wissen des Senats vor dem Oberdamm östlich vom Mühlengerinne einen Wasserpaß stellen, ebenso bei der Küsterei in Eppendorf, um das Steigen und Fallen der Alster beobachten zu können. Damals glaubte man, 44 Zoll im Sommer (+ 7,05 m über H. N.) würde für die Ländereien der Alsterdorfer genügen; späterhin aber hielt man selbst 41 Zoll (+ 6,98 m) nicht für völlig ausreichend, damit die Wiesen frei würden. Indessen kamen der Mühleninspektor Turner, der Ingenieur-Kapitain Spanniger und der Kunstmeister Fischer überein, einen Winterpaß von 61 Zoll (+ 7,46 m) und einen Sommerpaß von 41 Zoll (+ 6,98 m) vorzuschlagen. Diesen Maßen stimmte der Mühlenherr am 27. September 1738 bis zur Genehmigung durch den Senat versuchsweise zu.

Es ging jedoch mit diesem neuen Wasserpaß nicht nach Wunsch; die Müller erklärten 1739, sie würden ihre Dienste lieber kündigen, als den neuen Paß admittieren; er sei im Sommer zu niedrig. Der Senat beschloß zwar, es bei dem von Kapitain Spanniger gesetzten Wasserpaß vorerst zu belassen, hielt sich aber selbst nicht daran; denn als 1754 der Vogt zu Eppendorf bzw. das Kloster St. Johannis über zu hohe Alsterstände klagte, verfügte der Senat, daß die Wasserstände nach Vorschrift des Mattenmandats innezuhalten seien, d. h. von Michaelis bis zum Sommer 64 Zoll (+ 7,53 m) und vom Sommer bis Michaelis 42 Zoll (+ 7,00 m); demnach mußten die Müller laut Befehl vom 12. Juli 1754 das Wasser innerhalb acht Tagen einen ganzen Fuß fallen lassen. Aber bald kehrten sie sich auch nicht mehr an das Mattenmandat, und 1759 waren die 1735 gesetzten Pfähle mit Wasserpässen verschwunden.

Nach Meinung der Müller vom Oberdamm, die durch die Mattenordnung verpflichtet waren, sich den Anordnungen über den Stau der Alster zu fügen, durfte das höhere Wasser des Flusses nicht ungenützt abgezapft werden, weil es sich bei hohem Wasser besser als bei niedrigem mahlen lasse. Sie veranschlagten jeden Zoll Wasser für sich mit einem Werte von 1000 ℔, was indessen sehr übertrieben war.

Über den hohen Winterpaß beschwerten sich in der Stadt selbst die Bewohner der Häuser an den Alsterbecken, besonders beim Zuchthause und beim Gärtner Böckmann (später Neuer Jungfernstieg); auch hieß es, daß die Werke der Fortifikation dadurch litten. Weiter draußen klagten der Müller auf der Kuhmühle, der durch hohes Unterwasser in seinem Betrieb gehindert war, sowie die Knochenhauer

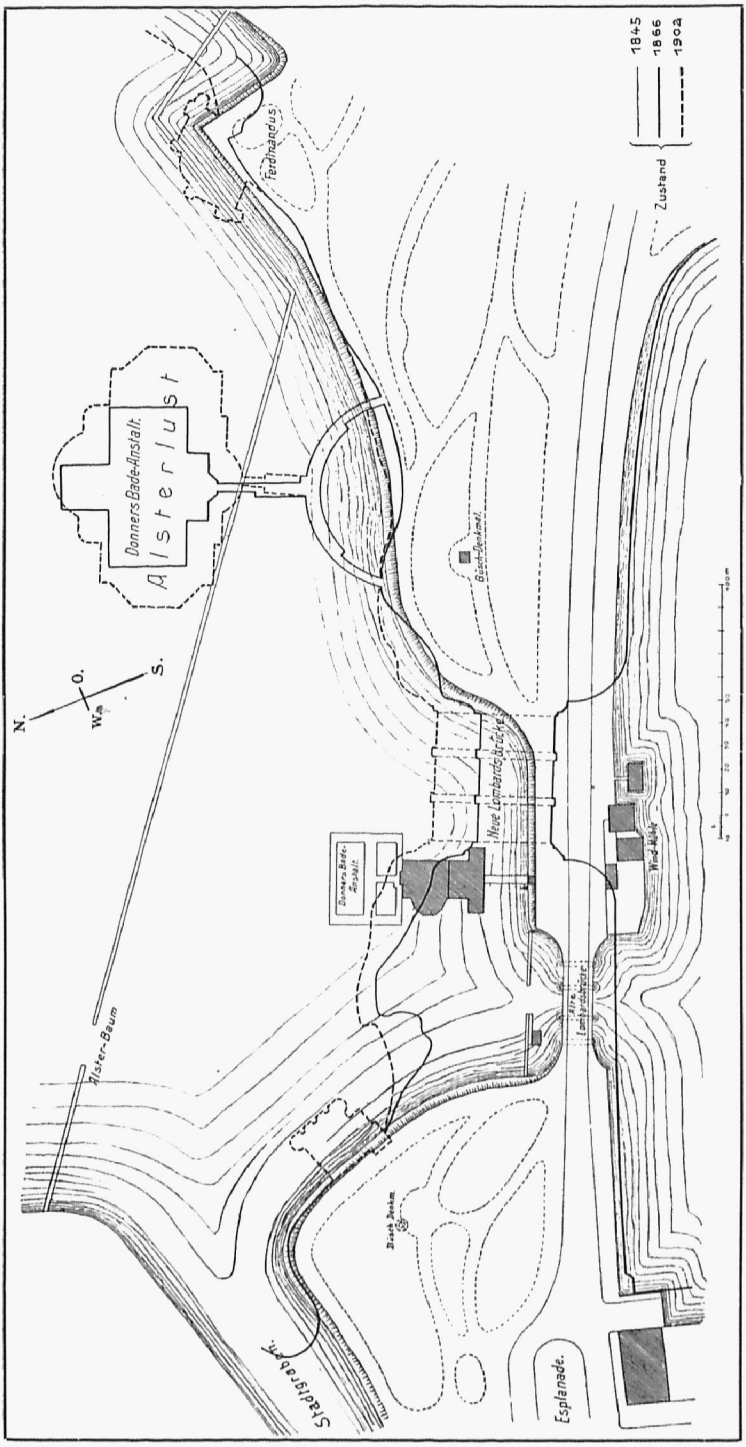


Abb. 315. Grundriß der Lombardsbrücke nebst Umgebung im Jahre 1845, nach dem Neubau der Brücke 1866 und nach ihrer Verbreiterung 1902

Privatbesitz
Nach Plänen des Vermessungswesens zusammengestellt von M. Klaucke

des alten und neuen Schrangen, welche die Uhlenhorster Wiesen und Weiden und auch weiter oben Grasflächen gepachtet hatten, die sie wegen Überschwemmung nicht ausnützen konnten. Letztere führten wegen des zu hohen Alsterstandes mit den Müllern und Mattenpächtern einen Prozeß; sie berechneten den Schaden, welchen sie in verschiedenen Jahren durch das Überstauen der Alster gehabt hatten, auf den Eppendorfer und Winterhuder Wiesen zusammen zu 502 Fuder zu 10 ℔ = 5020 ℔ und auf der Uhlenhorst zu 3000 ℔, insgesamt also zu 8020 ℔. Außerdem hatten auch der Pächter von Harvestehude und die Eigentümer der an beide Alsterbecken grenzenden Gärten unter den hohen Wasserständen viel zu leiden.

Ferner beschwerte sich die dänische Obrigkeit der Alsterdorfer Wiesen; ebenso ergingen öfters Klagen an den Rat, daß die Landstraße von Eppendorf nach Alsterkrug infolge des übermäßigen Stauens zeitweilig kaum zu passieren sei. Darauf wurde dann in der Regel ein Befehl gegeben zum Ablassen der Alster um 2, 3, 4 oder mehr Zoll, aber ohne dabei auf den Wasserpaß Bezug zu nehmen[5]. — So blieb die endgültige

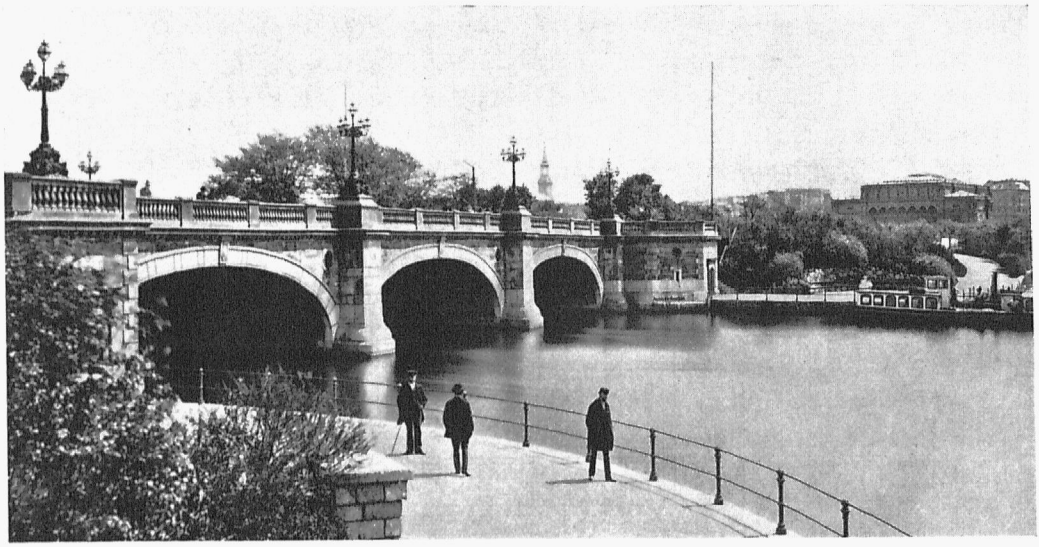


Abb. 316. Die Lombardsbrücke, von der Binnen-Alster gesehen; rechts die Kunsthalle

Privatbesitz
Lichtdruck von Strumper & Co., 1878

Regelung der wichtigen Angelegenheit infolge der widerstreitenden Belange der Wassermüller und der Uferanlieger lange Jahre unentschieden, derart, daß Klefeker noch 1773[6] berichtete, man bemühe sich seit geraumer Zeit, den Wasserpaß sowohl zur Sommer- als auch zur Winterzeit zu bestimmen, habe „diesen Zweck jedoch zuverlässig annoch nicht erreicht".

Auf die Verzögerung der so dringlichen Festsetzung von Wasserpässen für die Alster sind wohl auch die Weitläufigkeiten mit Dänemark wegen Aufräumung der Zuflüsse der oberen Alster von Einfluß gewesen; denn viele Jahre hindurch klagten die Müller über zunehmenden Wassermangel. Es war aber vor endgültiger Festsetzung von Staupunkten für die Alsterbecken nötig, erst den Erfolg der angestrebten Räumungsarbeiten in den oberen Zuflüssen abzuwarten. Nachdem diese durch die „Versicherungsakte" ermöglicht waren, ließ der Rat auch alsbald Wasserstandsbeobachtungen am Baum bei der Lombardsbrücke vornehmen, die während 20 Jahren, 1768 bis 1788, fortgesetzt wurden und eine durchschnittliche Schwankung des Wasserspiegels von etwa 1 m, zwischen + 6,16 m und + 7,14 m H.N. ergaben.

Der mit den Beobachtungen betraute Grenzinspektor Reinke stellte fest, daß die Wiesen von der Alten Rabe bis nach Harvestehude erst bei 20 Zoll (+ 6,47 m) über dem Schüttenbalken wasserfrei wurden, die niedrigsten Winterhuder Wiesen bei 16 Zoll (+ 6,37 m), die Eppendorfer Wiesen gar erst bei 14 Zoll (+ 6,30 m)[7].

In der Stadt ergab die Untersuchung, daß bei dem Winterpaß von 61 Zoll (+ 7,46 m) weder die der Binnen-Alster benachbarten Häuser, noch der Böckmannsche Garten und die Fortifikationswerke litten[8].

Die Räder der Kuhmühle bekamen erst Stauwasser, wenn die Alster über 64 Zoll stieg.

Die Landstraße zwischen Eppendorf und Alsterkrug war bei 70 Zoll (+ 7,66 m) beschwerlich zu passieren, bei 64 Zoll (+ 7,53 m) aber noch brauchbar.

Die Furt zwischen Barmbeck und Winterhude (jetzt Bachstraßenbrücke) erforderte für ihre Benutzbarkeit 61 Zoll (+ 7,46 m). Das Wiesenland beim Schlachterhof (Uhlenhorst) lag mit den niedrigen Eppendorfer Ländereien etwa gleich auf + 6,30 m bis + 7,00 m, so daß manche Wiese erst bei ganz niedrigen Wasserständen trocken und zur Heugewinnung oder als Weideland benutzbar wurde.

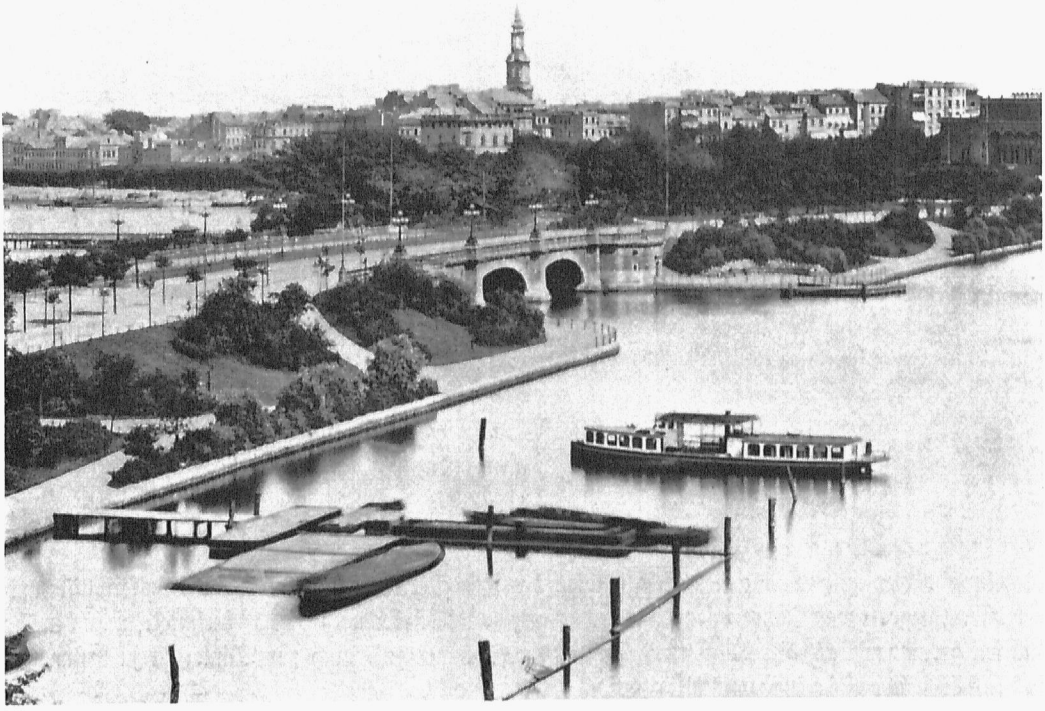


Abb. 317. Der nördliche Teil der Binnen-Alſter mit der Lombardsbrücke und den ſie umgebenden Anlagen im Jahre 1872; im Hintergrund die Häuſer und Kirche von St. Georg

Privatbeſitz
Lichtdruck
von Strumper & Co.

Nach dem Ergebnis ſeiner Beobachtungen bis 1788 empfahl Reinke den Winterpaß auf 61 Zoll, den Sommerpaß auf 41 Zoll feſtzuſetzen und bemerkte dann noch, daß ein für die Wieſen unter allen Umſtänden, auch bei naſſer Witterung ausreichender Sommerpaß 15 Zoll betragen müßte, man aber ebenſo gut verordnen könnte, die Mühlen ſollten im Sommer ſtillſtehen.

Inzwiſchen hatten die ebenfalls noch immer unbefriedigten Eppendorfer und Winterhuder Beſitzer von Alſterwieſen 1787 wieder eine Eingabe gemacht, diesmal hauptſächlich gegen die außerordentlich lange Dauer des Winterpaſſes von Anfang Auguſt bis Ende April. Der Rat erließ daher am 21. März genannten Jahres ein Dekret, daß die Müller bei 10 Reichstaler Strafe für jeden Contraventionsfall gehalten ſeien, wenn das Waſſer der Alſter im Winter über 61 Zoll und im Sommer über 41 Zoll ſtehe, ſofort alle Freiſchütten aufzuziehen und das Waſſer ſo lange laufen zu laſſen, bis es wieder auf 61 Zoll bzw. 41 Zoll ſtehe. Hier war, allerdings ohne die Dauer des nur die Monate Mai, Juni und Juli umfaſſenden Sommerpaſſes zu ändern, zwar auf den vorläufigen Waſſerpaß verwieſen; zu ſeiner amtlichen Feſtſetzung kam es aber trotz der vielen voraufgegangenen Beobachtungen, ſowie der langen Verhandlungen mit Technikern, Mattenpächtern, Müllern und Uferanwohnern immer noch nicht. Nunmehr wurde die Erbgeſeſſene Bürgerſchaft ungeduldig; ſie beſchloß am 19. März 1789, die endliche Regelung des Alſterpaſſes „dringlich“ zu empfehlen und willigte in die vierjährige Verlängerung der Mattenpacht[9] nur unter der ausdrücklichen Bedingung, daß *vor* dem neu zu ſchließenden Pachtvertrage „die ſo lange ſchon im Werk ſeiende Regulierung des Waſſerpaſſes der Alſter völlig berichtigt werde“. Hierauf ſetzte der Rat eine Kommiſſion zur Unterſuchung des Vorſchlages von Reinke ein, in der alle in Betracht kommenden Beteiligten einſchließlich des Grenzinſpektors Reinke vertreten waren.

Dieſe Kommiſſion arbeitete ſehr raſch, beſtätigte den Reinkeſchen Vorſchlag und empfahl, den Sommerpaß auch auf die Monate Mai bis einſchließlich den ganzen September auszudehnen. Nun erſt ſetzte der Senat unterm 20. April 1789[10] den Alſterpaß während des Sommers (1. Mai bis Ende September) auf 41 Zoll (= 14 Fuß 4 Zoll Altnull = + 6,98 m Neunull) und während des Winters (1. Oktober bis Ende April) auf 61 Zoll = (16 Fuß Altnull = + 7,46 m Neunull) über dem Grundbaum der Mühlenſchütten des Oberdamms feſt (ſ. Abb. 21 S. 40).

Dieſe Beſtimmung wurde dann auch im Einvernehmen mit den Sechzigern in die Bedingniſſe für die Mattenpächter aufgenommen.

Zur dauernden Sicherung der Unveränderlichkeit der Pegelmaße mußte dann am Jungfernſtieg bei den Freiſchütten (ſpätere Reeſendammsbrücke) ein Pfahl eingerammt werden, deſſen Oberkante auf 61 Zoll lag und der bei 41 Zoll einen eiſernen Ring hatte; außerdem wurden dieſe Maße an der Grundmauer des Zuchthauſes eingehauen. Da bei den voraufgegangenen Unterſuchungen wiederholt behauptet worden war, daß die Müller den 1738 geſetzten Waſſerpaß-Pfahl nachts heimlich in die Höhe gezogen und ſpäter gänzlich entfernt hätten, ſo wurde beſtimmt, daß alle Jahr zu prüfen ſei, ob der Waſſerpaß-Pfahl ſich noch in unveränderter Lage befinde, was auch in der Folge ſeitens der Techniker gewiſſenhaft geſchah, ohne daß Änderungen feſtgeſtellt werden konnten.

Bei dieſen Maßen iſt es dann geblieben, nur daß man ſtatt 61 Zoll und 41 Zoll nachmals 60 Zoll und 40 Zoll[11] findet, wodurch ſich die angegebenen Höhen um rund 3 cm, auf + 6,95 m bzw. + 7,43 m H. N. erniedrigten.

So war endlich ein Höchſtſtand feſtgeſetzt; zu einer Beſtimmung über die zuläſſigen niedrigſten Waſſerpäſſe in den Alſterbecken iſt es nicht gekommen. Es wurde auch der Unterſchied zwiſchen Winter- und Sommerpaß von 0,48 m keineswegs eingehalten; im Winter war der Waſſerſtand oft höher,

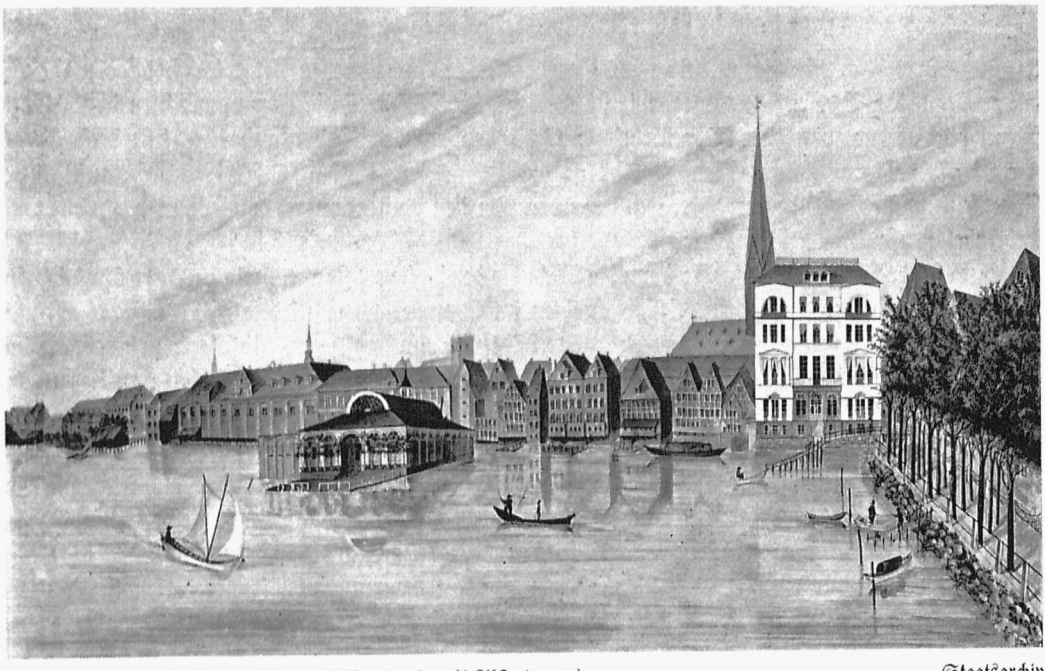


Abb. 318. Das Oſtufer der Binnen-Alſter (nachmals Alſterdamm) mit den Rückſeiten der Häuſer an der Zuchthausſtraße, dahinter der Stumpf des St. Jakobiturms, davor im Waſſer das 1817 neu gebaute Badeſchiff, rechts St. Petri und vorn der Neubau des Hotels Belvedere, anſchließend das öſtliche Ende des Jungfernſtiegs mit drei Baumreihen im Jahre 1825

Staatsarchiv
Nach Aquarell von C. Goedelt

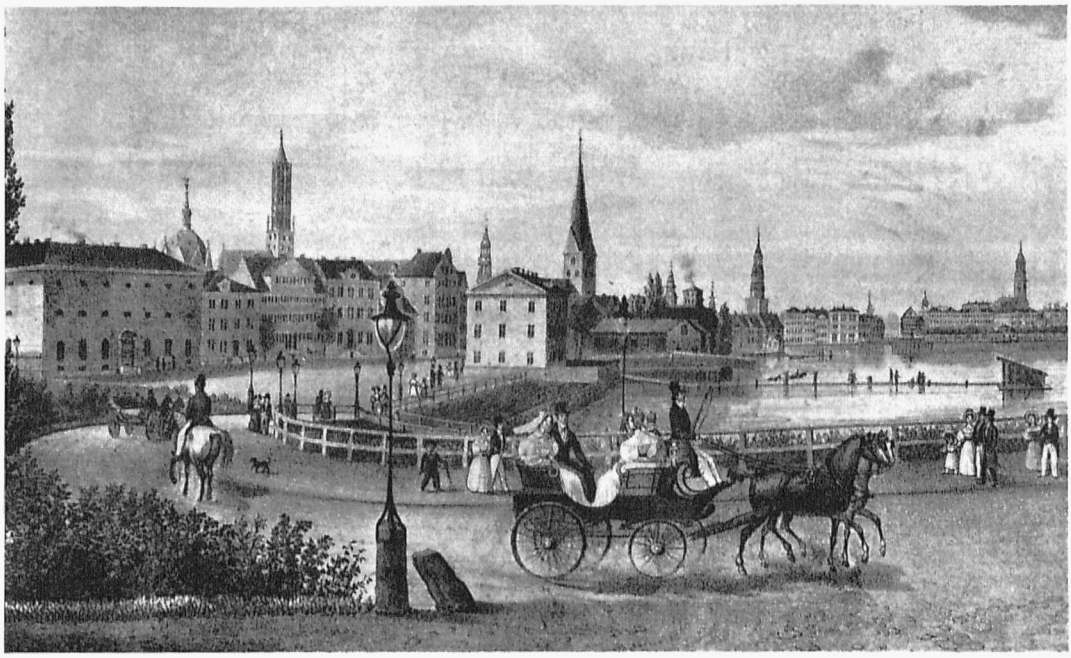


Abb. 319. Überſicht vom Walle ſüdöſtlich der Lombardsbrücke nahe dem Glockengießerwall auf die Binnen-Alſter, die Häuſer am Holzdamm und in der Ferne auf den Jungfernſtieg; ganz links das Detentionshaus, dahinter die Kuppel von St. Gertrud, es folgen die Türme St. Jakobi, St. Katharinen, St. Petri, St. Johannis, dann der Turm der Smithſchen Felſenwaſſerkunſt am Alſtertor, weiter entfernt Maria Magdalenen und St. Nikolai, nahe dem Bildrand rechts St. Michaelis, um 1838 Staatsarchiv Nach Lithographie von P. Suhr

im Sommer vielfach erheblich niedriger als die feſtgeſetzten Grundmaße; denn die Müller mahlten, wie erwähnt, das Waſſer ſo tief weg, wie ſie konnten, die Waſſerkünſte aber vermochten den Alſterſpiegel noch weiter zu ſenken. Der niedrigſte 1823 beobachtete Waſſerſtand der Alſterbecken war +5,80 m, der gewöhnliche Stand +6,31 m bis +6,59 m (12 bis 13 Fuß nach Altnull). Die ſchwankenden Waſſerſtände der Alſterbecken wurden von den Anliegern mit der Zeit immer mehr und mehr übel empfunden.

Hier abzuhelfen war ſehr ſchwer; denn die Wünſche der Anlieger ſtanden, wie ſchon erwähnt, denen der Müller geradeswegs entgegen. Erſtere ſtrebten im Sommer einen niedrigen Alſterſtand an, um ihre Ländereien beſſer ausnutzen zu können; letztere ſuchten, wenn im Sommer infolge von Regengüſſen das Oberwaſſer plötzlich ſtieg, dieſen Zufluß zum Schaden der Anlieger nach Möglichkeit zurückzuhalten, um längere Zeit mahlen zu können.

Der Rat ließ in dem Beſtreben, Abhilfe zu ſchaffen, die Waſſerſtandsbeobachtungen in den Jahren 1826—1839 fortſetzen. Für die Jahre 1831—1839 wurde der durchſchnittliche Stand der Alſter zu +6,24 m, der höchſte zu +6,57 m, der niedrigſte zu +6,04 m H. N. gefunden. Dieſe verhältnismäßig ſehr niedrigen Waſſerſtände trugen die Schuld, daß man zu einem Ergebnis noch nicht gelangt war, als der große Brand 1842 ausbrach und das Waſſer durch die Gerinne der vom Feuer zerſtörten Mühlen frei ablief. Nun wurde Mitte Juni 1842 eine vorläufige Stauvorrichtung auf +6,70 m Höhe eingebaut, mit der man längere Zeit Waſſermeſſungen vornahm.

Für den Winterpaß hatte man zunächſt $14^1/_4$ Fuß = +6,95 m (den alten Sommerpaß von 40 Zoll) in Ausſicht genommen, kam aber davon wieder ab und wollte den Alſterſtand zwiſchen 13 Fuß 6 Zoll und 12 Fuß 6 Zoll (+6,73 m bis +6,45 m) feſtlegen; jedoch auch dieſer Spielraum

wurde nicht beliebt. Wennſchon es wegen des beſtändigen Wechſels des Zufluſſes und des Verbrauchs an Waſſer nicht möglich war, den Alſterſtand genau auf einer beſtimmten Höhe zu erhalten, ſo ſtrebte die Rats- und Bürgerdeputation laut Beſchluß vom 19. November 1842 auf Grund der ſtattgehabten Beobachtungen doch an, im allgemeinen einen Alſterſtand von 13 Fuß (+6,59 m) zu erreichen. Nach Fertigſtellung der Schleuſe bei der Schleuſenbrücke und des Mühlenwerks an der Poſtſtraße hat man dann den Alſterſpiegel dauernd auf dieſes Maß geſenkt. Erſt dadurch wurde es möglich, die Uhlenhorſt und die benachbarten Gebietsteile in bebaubaren Zuſtand zu bringen.

Ein weiteres Ablaſſen der Alſter bis + 6,45 m hat keine Nachteile, + 6,40 m aber iſt als unterſte Grenze anzuſehen; bei weiterem Sinken kommen die Alſterdampfboote in Gefahr, auf dem Düker des Geeſtſtammſiels unter der Lombardsbrücke feſtzugeraten.

Ein erhebliches Steigen über + 6,60 m hat indeſſen auch Übelſtände. Bei einem Waſſerſtande von + 6,70 m genügen ſchon die Durchfahrtshöhen einiger älteren Brücken nicht mehr für die Alſterdampfſchiffe; bei + 7,10 m beginnt das Alſterwaſſer über die Abſchlußvorrichtungen bei der Schleuſenbrücke hinweg ins Alſterflet zu ſtrömen.

Laut Beſtimmung der Baudeputation vom 11. Oktober 1877 iſt der Waſſerpaß der Alſter höchſtens auf + 6,64 m, niedrigſtens auf + 6,40 m zu halten; er ſoll in der Regel + 6,60 m H. N. betragen. Gelegentlich kamen aber doch erheblich höhere Waſſerſtände vor (ſ. S. 432—434). Wir ſind alſo, obgleich der Waſſerſpiegel der Alſterbecken ſeit 1842 gegen den vorher beſtehenden höchſten Winterpaß um rund 80 cm geſenkt worden iſt, keineswegs ſicher, daß die Alſter gelegentlich das ihr von Menſchenhand vorgeſchriebene Staumaß überſchreitet und ſchädliche Überſchwemmungen anrichtet. Durch die Schaffung der großen Becken in der neuen Schiffahrtſtraße von Winterhude bis Fuhlsbüttel hinauf iſt dieſe Gefahr zwar gemindert, beſeitigen läßt ſie ſich indeſſen nicht ganz. —

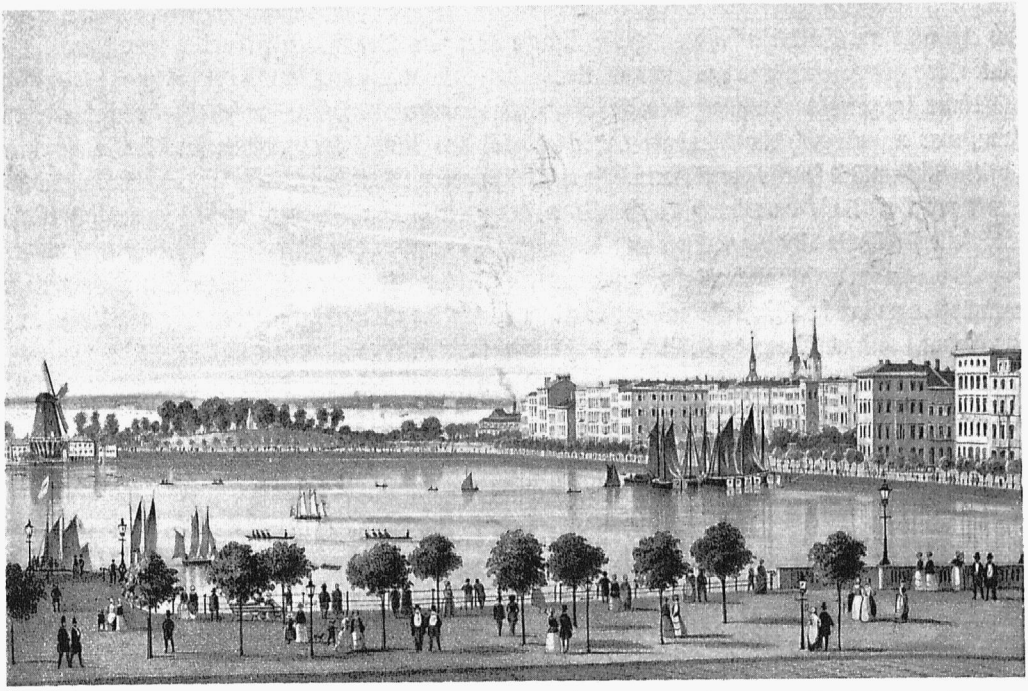


Abb. 320. Blick vom Jungfernſtieg über die Binnen-Alſter auf den Lombardswall mit der Windmühle und dem Büſchdenkmal auf der ehemaligen Baſtion David, rechts anſchließend der Alſterdamm mit den Gärten hinter den Häuſern der Ferdinandſtraße und dem Alſtertor um 1850 Verein f. Hamb. Geſchichte Nach Lithographie von W. Heuer

Die Schönheit unſerer Alſterbecken aber iſt erſt voll zur Geltung gelangt, ſeitdem der Alſterpaß nach dem großen Brande auf eine beſtimmte, nicht mehr wie ehemals ſtark ſchwankende Höhe feſtgelegt worden iſt. So wurde hier das ſchwere Brandunglück der Anlaß zu einer unſchätzbaren Verbeſſerung.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Ak. Kl. VII, Lit. Cc, Nr. 8, Pars I, Invol. 11b (Hbg. St. Ar.). — [2] Klf. Hbg. Geſ. u. Vrf., XII, S. 194. — [3] Km. Prtk. v. 1720, S. 401, 403, 408. — [4] ad 1. — [5] Sn. prtk. von 1767, S. 508 u. 516. — [6] ad 2, S. 141. — [7] Bei 41 Zoll war nur ein ſchmaler Streifen längs des Harveſtehuder Weges waſſerfrei; die Wieſen in Harveſtehude ſelbſt lagen höher als 61 Zoll. Die Winterhuder und Eppendorfer Wieſen lagen zwiſchen 12 u. 16 Fuß (+ 6,30 m — + 7,45 m) über H. N., erſtere wurden bei 41 Zoll (+ 6,98 m) Alſterſtand etwa zur Hälfte trocken, von den Eppendorfer Wieſen aber nur wenige. Die weiter oben an der Alſter gelegenen Wieſen und Weiden waren bei 41 Zoll Alſterſtand frei von Waſſer. — [8] Bei den Fortifikationswerken reichten die Steinfundamente der Dammtorbrücke genau bis zu dem 1738 geſetzten Winterpaß von 61 Zoll; die hölzernen Schwellen der Brückenjoche lagen aber höher. — [9] Heinr. Kühl, Hbg. Rath- u. Bürgerſchl., 1700—1800. Hbg., 1803. S. 179. — [10] ad 1, Invol. 52. — [11] Ndm. Stat. Tp., S. 243.

81. Der Jungfernſtieg

Hierzu die Abbildungen 4, 62, 90, 93, 132, 148, 174, 186, 236, 248, 259—285, 288, 292, 293 u. 313 ſowie die Karten IV u. V

Das Ufer ziert ein Gang von Linden,
In dem wir holde Schöne ſehn,
Die dort, wenn Tag und Hitze ſchwinden,
Entzückend auf- und niedergehn . . .

So ſchilderte vor etwa 200 Jahren Friedrich von Hagedorn im dritten Vers ſeines Gedichtes „Die Alſter“ den Jungfernſtieg, der jedoch, obgleich ſeit langer Zeit Hamburgs weltbekannteſte Straße, nicht immer die Beſtimmung gehabt hat, zum Luſtwandeln der Hamburger und Fremden zu dienen. In früheren Jahrhunderten ging man in Hamburg überhaupt nicht ſpazieren, ſondern begab ſich eigentlich nur Geſchäfte halber auf die Straße oder zum Beſuch von Freunden bzw. jener Gaſtſtätten, wo gut gegeſſen und getrunken wurde.

Unſer jetziger Jungfernſtieg, dem ein Hauch internationalen Lebens nicht abgeſprochen werden kann, war urſprünglich ein Staudamm, der lediglich aus Nützlichkeitsgründen für die Anlage einer zweiten Alſtermühle ſeitens der Schauenburger Grafen gegen Mitte des 13. Jahrhunderts vom Gänſemarkt zur Bergſtraße quer durch die bereits weiter unterhalb mittels des Niederdammes (Burſtah-Graskeller) geſtaute Alſter geſchüttet wurde.

Es vergingen noch Jahrhunderte, bevor nur ein Teil der mit dieſer einzigartigen Staudammanlage verknüpften natürlichen Vorteile erkannt wurde und für die Verſchönerung der geſamten Umgebung zur Geltung und naheliegenden vollen Benutzung gelangte[1].

Über die erſte Geſtalt und die ſpäteren Veränderungen dieſes Dammes ſowie über den Untergrund, auf dem er lagert, haben die 1930 begonnenen, teilweiſe bis zu 10 m unter Straßenoberfläche hinabreichenden Tunnelbauten der Hochbahn A.-G. (Direktion: Baudirektor Dr.-Ing. Stein) wichtige Aufſchlüſſe gegeben[2].

Auf einer unter dem ganzen Jungfernſtieg ſich hinziehenden, nach der letzten Eiszeit in einem Erlenbruch der ehemals ſumpfigen Alſterniederung entſtandenen, 2—4 m dicken Torfſchicht hat man jenen erſten Staudamm vermutlich in etwa 8 m Kronenbreite und 3½—4 m Auffüllung bis zur Höhe von etwa + 7 m H. N. geſchüttet (ſ. Abb. 260 S. 378). Die auf tonigem Sand und auf Mergel ruhende Torfſchicht wurde durch dieſe Dammſchüttung feſt zuſammengepreßt und geriet ſo völlig unter Waſſer. Der aus Bauſchutt und Sand beſtehende Damm war im Norden gegen Abſpülung geſchützt durch ziemlich dicht nebeneinander geſchlagene dünne, ſehr alte Eichenpfähle mit hintergelegten Bohlen (ſ. Abb. 267 S. 381). Vor dieſer Pfahlreihe lagerte eine dichte Packung von Findlingen, unten aus

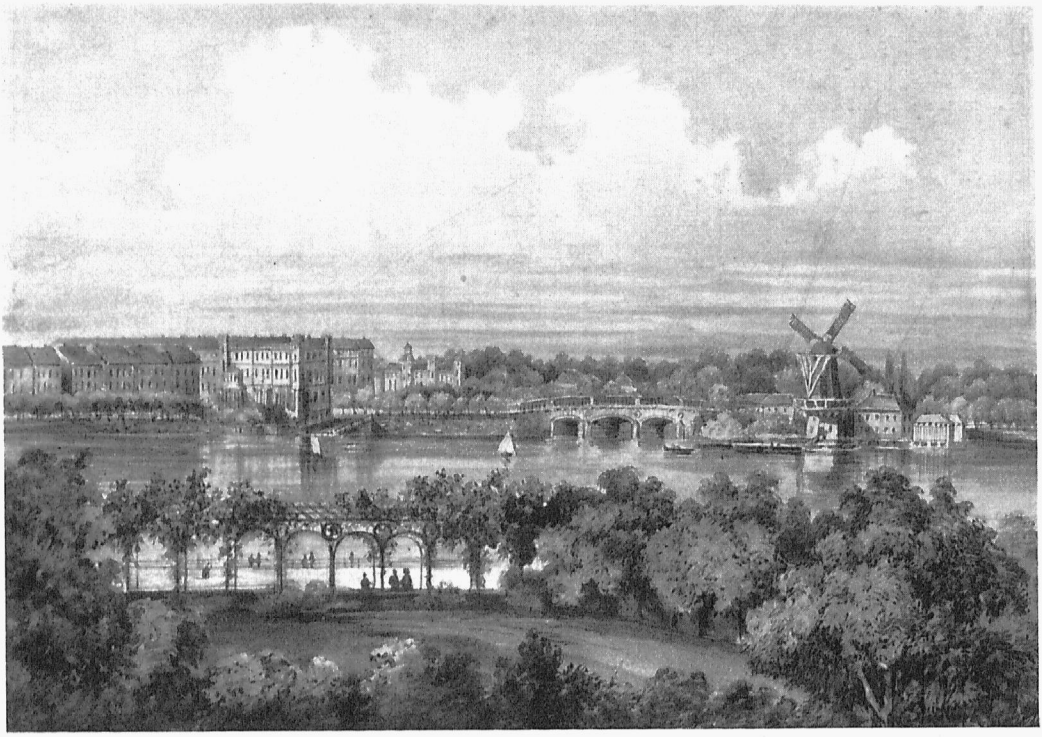


Abb. 321. Blick vom Garten des Senators Hayn am Alſterdamm auf die Lombardsbrücke, um 1860 Denkmalarchiv
Das zugehörige Haus lag an der Ecke des Alſtertors Nach Aquarell, gez. L. W. 1860 (Ludwig Weber?)

kleineren, oben aus teils ſehr großen Blöcken beſtehend, deren Zwiſchenräume mit Kies und Geröll ſorgfältig ausgefüllt waren. Darüber lag eine feſte Deckſchicht von Kieſeln und geſtampftem Boden, offenbar eine Art Pflaſter, welches aber nur im weſtlichen Teil der Tunnelbaugrube lückenlos vorhanden, nach Oſten hin weggenommen war. Die waſſerſeitige Böſchung dieſer Steinpackung hatte man in derſelben Weiſe wie den Fuß der älteren Dammſchüttung gegen Abſpülen geſichert, nur waren die 2—3 m langen, jüngeren Eichenpfähle hier mit größerer Sorgfalt dicht nebeneinander eingerammt worden.

Die Uferlinie der Steinpackung war derjenigen der erſten Dammſchüttung nicht parallel. Während jene eine bisher nicht bekannte Verbreiterung des Reeſendammes darſtellende Packlage in der Nähe des Alſterpavillons, wo man ſie zuerſt antraf, etwa 5½ m breit war, hatte ſie öſtlich vom Neuenwall die doppelte Breite (ſ. Abb. 261 S. 378). Nach den Unterſuchungen des Dr.-Ing. Siebert, Bauleiters der Tunnelſtrecke, dürfte die, wohl als erſte anzuſehende Verbreiterung um 1500 entſtanden ſein.

Zunächſt bildete der anfängliche Damm zwiſchen den beiden, durch ihn getrennten Mühlenteichen: Kleine und Große Alſter, eine Art Feſtungsſchutz für die Stadt. Er war urſprünglich kein Verkehrsweg, außer etwa für Fußgänger. An ſeinem öſtlichen Ende, bei der ſpäteren Straße „Hinter dem breiten Giebel“ (ungefähr vor der Mündung der jetzigen Bergſtraße in die Hermannſtraße), war er durch das 1265 zuerſt erwähnte Mühlentor oder Tor bei der neuen Mühle[3] gegen die Stadt abgeſchloſſen. Dieſe Mühle, die man ſich zwiſchen den jetzigen Straßen Plan und Reeſendamm zu denken hat, lag demnach außerhalb des Tores; ſie wurde 1266 von dem Grafen Gerhard an Heine Reeſe für 230 ℔ zu Erbrecht verkauft und, nachdem ſie in den Beſitz der Stadt gelangt war, an letzteren verpachtet.



Abb. 322. Blick von der Alten Rabe auf die Vorſtadt St. Georg, um 1775
Längs des Ufers zieht ſich von rechts die nachmalige Straße An der Alſter hin; davor die beiden in die Außen-Alſter hinausgebauten Baſtionen 7 und 8; ganz links die hoch gelegene Mühle am Berliner Tor, rechts die St. Georger Kirche

Verein f. Hamb. Geſchichte
Nach Waſſerdeckfarbenbild
von Em. Grolau

Der Name „Reeſendamm", mit dem ehemals der jetzige Jungfernſtieg bezeichnet wurde, kann von dem Namen des Müllers herrühren; es iſt jedoch auch möglich, daß er mit dem mittelniederdeutſchen Worte „reeſen" zuſammenhängt, das „aufſtauen" bedeutet.

Zunächſt diente der Damm dem Pächter Reeſe als Löſch- und Lagerplatz für das von der oberen Alſter kommende Brennholz uſw. Durch die Dammanlage war die Kleine Alſter für die Schiffahrt von oben her geſchloſſen. Um aber das herabgeflößte Bauholz auch am Burſtah landen zu können, mußte Reeſe eine Stelle des Dammes, die „Overtucht", frei laſſen, damit Floßholz aus der Großen Alſter über den Damm hinweg in die Kleine Alſter hineingezogen (geſchleppt) werden konnte.

Wo man dieſe Overtucht zu ſuchen hatte, war bislang nicht bekannt. Durch die Tunnelaufgrabung iſt aber feſtgeſtellt, daß ſie gegenüber der Oſtſeite des Neuenwalles, alſo in der Nähe der Mühlen an der Nordſeite der Dammverbreiterung lag und aus einem durch Überblattung föhrener Balken gebildeten ſchweren Holzroſt beſtand, welcher auf dem Untergrund durch eingerammte Pfähle befeſtigt war (ſ. Abb. 268 S. 382). Auf dem in der Dammſchräge nach unten geneigten eingebauten Roſt lagen außerdem Findlingsſteine, ſo daß die Böſchung beim Hinaufziehen von Langholz vor Beſchädigung geſchützt war. Südlich von dieſer Stelle ſind auch an der erſten, älteſten Dammſchüttung Spuren einer ehemaligen ſolchen Overtucht gefunden worden.

Zur Sicherung gegen Feinde diente außer dem Mühlentor ein Wartturm (Bergfried) am Weſtende des Dammes, d. h. an der Ecke des Jungfernſtiegs und nachmaligen Neuen Jungfernſtiegs. In dieſen Wartturm ſetzte der Rat einen Wächter, und auch der Müller Reeſe war verpflichtet, dort einen Wächter zu halten.

Dieſen Bergfried erſetzte man der beſſeren Verteidigung wegen in den Jahren 1488—1498 durch einen großen feſten Turm[1], der nach ſeinem Schieferdach „Blauer Turm", wegen ſeiner dicken Mauern im Volksmunde aber „Iſern Hinnerk" hieß (ſ. Abb. 269 S. 383). 1549 ward dieſe Anlage gegen die Alſter durch ein halbrundes Außenwerk mit ſteinernen Vorſetzen und 1562 mittels Paliſadenwänden verſtärkt. Die Reſte dieſer Befeſtigungen wurden 1877 wieder aufgefunden, das Außenwerk bei Anlage der Colonnaden, die Grundmauern des Turmes bei dem Bau der Häuſer zwiſchen Colonnaden und Gänſemarkt, welche 1929 der Straßenverbreiterung wegen abgebrochen worden ſind. — Zum beſſeren Schutze der Stadt gegen Weſten ward im Anſchluß an den Reeſendamm 1547 der Neue Wall

aufgeworfen, quer durch die Kleine Alſter. Er erhielt ſpäter den Namen Voglerswall, weil der Ratsherr Vogler ſeine Herſtellung geleitet hatte[5].

Dort, wo dieſer Wall an den Reeſendamm ſtieß, ward 1548/49 das Dammtor erbaut, ſo daß die Obermühle nun innerhalb ſeines Schutzes lag. Das Dammtor beſtand aus zwei, etwa 40 m von einander entfernten ſtarken Bauten, die mit ihren abgeſtuften Strebepfeilern beiderſeits in das Waſſer zu ſeiten des damaligen Reeſendamms hineinreichten (ſ. Abb. 62 S. 92 u. Abb. 148 S. 236). An der jetzigen Binnen-Alſterſeite waren beide Tore mittels einer dicken Mauer verbunden, wodurch vor dem Neuen Wall ein befeſtigter Hof entſtand. Über die Maße dieſer Anlage und ihre Gründungsart hat die 1930 hergeſtellte Tunnelbaugrube ebenfalls genauen Aufſchluß gebracht. Die Fundierung unter dem ſtarken Mauerwerk beſtand aus durchſchnittlich 5 m langen, dicht nebeneinander eingetriebenen Fichtenpfählen. Die Tordurchfahrten hatten eine Unterlage aus kreuzweiſe gelagerten Baumſtämmen mit darüber gepackten Findlingen; auch der Innenhof ſcheint eine ähnliche Pflaſterung gehabt zu haben[2].

In ſpäteren Darſtellungen zeigt das weſtlich vom Neuen Wall gelegene Dammtor einen mit kleinem Turm verzierten Durchgang[6]. Beim Gänſemarkt neben dem Iſern Hinnerk war ein drittes Tor angelegt, ſo daß der Reeſendamm hinreichend geſichert erſchien (ſ. Abb. 270 S. 385).

Wie ſchon ein Ratsmandat von 1443[7] erweiſt, diente der Damm vorzugsweiſe zum Aufſchichten des auf der Alſter herabgeführten Holzes; andere Stoffe, ausgenommen Kalk, wurden beim Alſtertor gelöſcht. Der Reeſendamm blieb, wie wir weiter unten ſehen werden, bis ins 17. Jahrhundert hinein noch eine reine Nutzanlage.

Als im 16. Jahrhundert viel Segeberger Kalk auf Alſterſchiffen nach Hamburg gebracht wurde, erwarben die vier Hauptkirchen 1527 einen Platz am Gänſemarkt bei der ſpäteren ABC-Straße und errichteten dort einen Ofen zum Brennen des vom Reeſendamm dahin geſchafften Kalkes. 1603 hörte

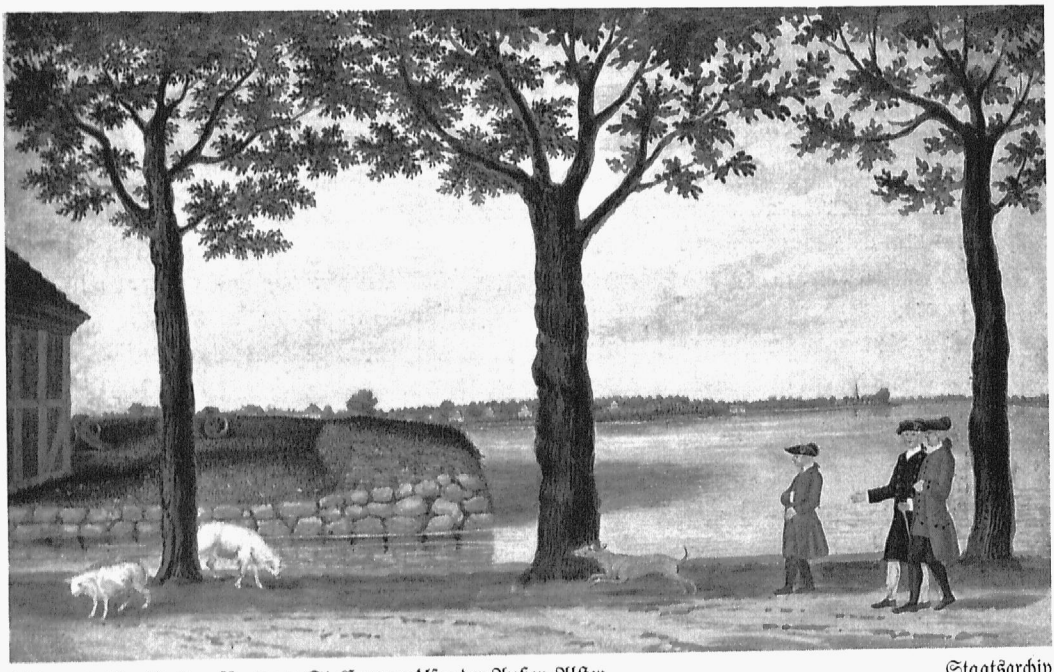


Abb. 323. Die Baſtion Nr. 7 am St. Georger Ufer der Außen-Alſter (in der Gegend der ſpäteren Gurlittſtraße)
Staatsarchiv
Nach einer alten Zeichnung
Den Trachten nach gehört das Bild in die Zeit um 1780. Im Hintergrund rechts ragt der Eppendorfer Kirchturm empor

die Kalkbrennerei am Gänſemarkt auf, wodurch der Reeſendamm von Kalkſchiffen frei wurde. Er diente aber auch weiterhin noch zum Lagern von Bau- und Brennholz, bis man dieſes nach der Nordoſtecke der Binnen-Alſter außerhalb des Alſtertors verwies und jenem Platze den Namen „Holzdamm“ gab (ſ. S. 259).

Auf den Vogelſchaubildern der Stadt von 1568, 1587 und 1589 finden wir die Südſeite des Reeſendammes zwiſchen Neuerwall und Gänſemarkt bereits mit Gebäuden beſetzt; auf den beiden letzteren Bildern erblickt man auch das längs der Waſſerſeite aufgeſchichtete Fadenholz. An der Oſtſeite war der Damm vor dem Tor mittels waagerechten Drehbaums für den Wagenverkehr abſchließbar (ſ. Abb. 148 S. 236).

Seit dem Bau der neuen Feſtungslinie von 1620 (ſ. Abb. 4 S. 10 u. Abb. 236 S. 344) lag der Reeſendamm innerhalb der Stadt. Damit fiel das ſchon vorher nicht ſtreng innegehaltene Verbot, hier Wohnhäuſer zu bauen, völlig weg. Auf den dortigen, allmählich ganz in Privatbeſitz übergegangenen Gartengrundſtücken entſtanden nun dicht aneinandergereihte größere ſtädtiſche Gebäude; ſo zeigt z. B. der Winterſteinſche Plan des Reeſendammes von 1665 bereits eine ſolche geſchloſſene Häuſerreihe bis zu den ſpäteren Großen Bleichen hin (ſ. Abb. 270 S. 385). Auf dem Bilde ſteht rechts der Iſern Hinnerk oder Blaue Turm mit dem ſpitzen Schieferdach, links das innere Dammtor. Hinter dem Reeſendamm iſt ein Teil der Kleinen Alſter ſichtbar mit dem ſich daran erſtreckenden, zu jener Zeit noch vorhandenen Erddamm des Neuen Wall; rechts davon breiten ſich die Bleichen aus mit den Gärten am Abhange der nachmaligen Hohen Bleichen. Links ſehen wir den neuen, 1657 von Peter Marquard erbauten Nikolaiturm, dann den kleinen Turm der Heiligen Geiſt-Kirche ſowie die Türme des alten Millerntors und der Kleinen Michaeliskirche. Die 1648—1659 erbaute Große Michaeliskirche ragt hoch hervor; dem Turmunterbau fehlt aber noch die erſt 1668 errichtete Spitze.

Das Blatt von Winterſtein diente eigentlich zur Darſtellung ſonderbarer, damals aus den Wolken herausleuchtender Lichterſcheinungen. 1664 war ein Peſtjahr geweſen, und drei Wochen lang hatte ein großer Komet am Himmel geſtanden, den erſchreckten Gemütern zur Mahnung nahenden ſchweren Unheils.

Die Entfernung der nach 1620 überflüſſig gewordenen älteren Feſtungswerke ging im Innern der Stadt nur langſam vonſtatten. Der Voglerswall, nordöſtlich der jetzigen Straße Neuerwall gelegen, wurde 1665 zum Teil abgetragen. Mit der gewonnenen Erde höhte man den Reeſendamm auf, der längs der Häuſerſeite vom Voglerswall bis zum Blauen Turm etwa 5 bis 6 m breit „geſteinbrüggt wurde“ und nun als Fahrweg diente, dem vorerſt noch der alte Name „Der Damm“ verblieb. Man verbot auch daſelbſt das Löſchen und Lagern von Holz, welches nach dem erwähnten neuen Holzdamm verwieſen ward.

Längs der Binnen-Alſter wurde das Ufer mittels einer Holzvorſetze geſichert; dann bepflanzte man dieſe Seite der Straße mit zwei, etwa 7 m voneinander entfernten Reihen Linden[8] (ſ. Abb. 262 S. 378).

Man friedigte die Straße ſeitlich ab und verwandelte ſie in einen Spazierweg, der anfänglich die Bezeichnung „Pallemaille“[9] trug, für den ſich dann aber der Name „Jungfernſtieg“ einbürgerte, weil „das Frauenzimmer ſich zum öfteren dahin verfügte, zu luſtieren“[10].

Der neue Name hat, nachdem das an der Oſtſeite noch erhaltene Dammtor 1678 größtenteils abgebrochen war, die alte Bezeichnung „Damm“ ſeit etwa 1680 verdrängt; denn 1684 erſt ward die Straße auch bei den ſtädtiſchen Platzverkäufen „Jungfernſtieg“ genannt.

Letzterer war ſchon damals trotz der benachbarten Gerbereien (auf dem Gerhof, Abſchn. 82) der erfreulichſte Platz in Hamburg, wo man friſche Luft ſchöpfen, ſein Auge an einem lebendigen Waſſerſpiegel von anſehnlicher Ausdehnung weiden und auch zwiſchen die Feſtungswerke im Norden hindurch Fernblicke genießen konnte. Nur dieſer eine Straßenzug wendete der Binnen-Alſter ſeine Vorderfront



Abb. 324. Blick von der Vorstadt St. Georg (der nachmaligen Straße An der Alster) über die Außen-Alster auf die Stadt, um 1830 Staatsarchiv
Nach einer Lithographie von P. Suhr

zu; ihre beiden seitlichen Ufer wurden von Gärten, Bleichen, Baumgruppen und anspruchslosen Nutzbaulichkeiten eingenommen. Das Geräusch der Mühlen, das Rauschen des durch die Schütten strömenden Wassers erhöhte den Reiz dieses Weges[11]. Kein Wunder, daß der Jungfernstieg bereits im 17. Jahrhundert die bevorzugte Lieblingsstraße der Hamburger war.

Eine größere Umwandlung brachte das 18. Jahrhundert. 1707/1708[12] wurde der Voglerswall ganz abgetragen — von 200 Soldaten, die täglich 5 ß erhielten — und der gewonnene Raum zur Anlage der 13 m breiten, vom Jungfernstieg zum alten Millerntor führenden Straße Neuerwall verwendet, an der allmählich stattliche Häuser entstanden. Der Name Voglerswall blieb dem am Mühlenkolk in der Gegend der jetzigen Alsterarkaden entlangführenden Weg, der zwei Ausgänge nach dem Neuenwall erhielt (s. Karte IV am Schluß des Buches). Gleichzeitig mit diesen Veränderungen brach man die noch immer im Wege stehenden Reste des alten Dammtors ab. Desgleichen fielen das dort noch stehende Haus der Reitenden Diener sowie die alte Wache; letztere ward dem Neuenwall gegenüber durch die in das Alsterbecken vortretende Niluswache ersetzt, in der abends Soldaten anwesend waren, um etwaigem Unfug zu steuern.

Nun erst konnte die Alsterpromenade des Jungfernstiegs, die vom Gänsemarkt her bislang nur bis zur Verlängerung des Bleichenfleets gereicht hatte, mit zwei Reihen Bäumen bis zur Straße „Bei der Kunst" fortgeführt werden und erreichte damit ihre derzeitige volle Ausdehnung. Die Bauplätze bis zum Voglerswall wurden 1708 von der Stadt verkauft und rasch bebaut.

Die Straße „Bei der Kunst" oder „Bei der Alster" war der letzte Rest des Reesendammes. Ihre Brücken, das aufragende Schüttenwerk, die Gebäude der Mühlen und Wasserkünste sowie die an der Seite der Binnen-Alster stehenden Häuser, worunter später die Gasthöfe „Belvedere" und



Abb. 325. Die alte, 1854 abgebrochene Lohmühle in St. Georg an der Außen-Alſter, um 1845

Denkmalarchiv
Nach Aquarell von Th. Soley

„König von Schweden", engten die oſtſeitige Fortſetzung des Jungfernſtiegs zur Bergſtraße hin erheblich ein. Sie gewährten aber ſeitlich einige Durchblicke auf die Kleine Alſter, die dort liegenden Kähne, neben denen Wäſcherinnen Zeug ſpülten, auf den Schlachthof und die einſt ſtillen Plätze des St. Johanniskloſters (ſ. Abb. 238—242 S. 348—353), wo nunmehr in den Unterrichtspauſen die Schüler des Johanneums lärmten.

Die Bleichplätze ſüdlich vom Jungfernſtieg wurden 1716 aufgehöht; dort legte man die Straße Große Bleichen an, die aber erſt 1725[13] einen Zugang vom Jungfernſtieg erhielt, nachdem ſtadtſeitig dort ein Haus erworben und weggeräumt worden war.

Schon 1733[14] berichtete Stelzner über den Jungfernſtieg: „Gewiß iſt, daß dieſer Ort eine von den angenehmſten Zeitkürzungen und Spaziergängen iſt . . . und findet man nicht ſelten vieltauſend Perſonen daſelbſt bis 11 Uhr abends, abſonderlich bei Mondſchein, ſpazieren gehen."

Der am weſtlichen Ende des Jungfernſtiegs beim Gänſemarkt ſtehende Blaue Turm war 1672 niedriger gemacht worden und hatte ſtatt des Schieferdachs ein ſolches von roten Pfannen erhalten. Er wurde ſeit Jahren von der Stadt zur Aufbewahrung von Schießpulver benutzt. Dieſes gefährlichen Inhalts wegen wendeten ſich die Anwohner des „Dammes (Jungfernſtiegs), Goſemarkts und daherumb[15]" in den Jahren 1699 bis 1706 wiederholt mit teils recht eindringlichen Geſuchen an E. H. Rat ſowie das Kollegium der Oberalten und Sechziger, man möge den unförmlichen, die Paſſage klemmenden, ganz von Gebäuden umſchloſſenen Pulverturm abbrechen und auf die Wälle, wohin er gehöre, verſetzen. Es wurde dann auf die Gefahr für die wertvollen „Kapitalhäuſer" jener Gegend hingewieſen, in denen Fürſtlichkeiten und ihre Geſandten wohnten, auf die Menge dortiger kleiner hölzerner Wohnkaten, ferner auf die mit Heu und Stroh gefüllten Pferdeſtälle am Operngang

und auf das mit Maſchinen vollgepfropfte ebenfalls hölzerne Opernhaus ſelbſt. Es könne ein großes Unglück entſtehen, wenn dort wie auf der Alſter, große Feuerwerke bei übler Aufſicht vorgeführt würden, ſo daß ein ausbrechendes Feuer gar leicht den Pulverturm erreichen würde uſw.

Trotz der immer größeren Eindringlichkeit, mit der die Geſuche wiederholt wurden, ſcheint man höheren Orts die geſchilderten Gefahren nicht für ſo bedeutend erachtet zu haben; denn erſt 20 Jahre ſpäter, 1726, wurde der Blaue Turm geräumt und 1728 abgebrochen[16].

Damit verſchwanden hier die letzten Reſte der mittelalterlichen Befeſtigung.

Daß am Jungfernſtieg Fürſtlichkeiten wohnten, iſt bekannt. Um 1700 etwa bezog die Prinzeſſin von Oſtfriesland[17] dort neben dem Hauſe ihres Konſulenten Dr. Stieler eine ſchöne Wohnung, welche ihrem vormaligen Vormunde, dem Herzog Rudolf Auguſt zu Braunſchweig, gehörte. Nach deſſen Tode erwarb ſie für 9000 Reichstaler das von ihr bewohnte Haus, welches im Stadterbebuche ſeit 1699 der verwitweten Frau Gertrud Luis zugeſchrieben war und auf dieſen Namen bis 1722 geſtanden hat. Später gehörte es Peter Godeffroy ſen. und bildete ſodann bis zum Brande von 1842 einen Teil des Gaſthofes „Alte Stadt London“, deſſen Fenſter ſich durch violette Scheiben hervortaten. Auch der Zar Peter I. (der Große) wohnte während ſeines Aufenthalts in Hamburg 1713 am Jungfernſtieg bei ſeinem Reſidenten Röttger[18].

Inzwiſchen hatte ſich der Verkehr, insbeſondere der Luſtwandelnden auf dem Jungfernſtieg ſtändig vermehrt, und der Hamburger Rat, durch die Lobreden der Fremden auf dieſen einzigartig ſchönen Spazierweg an der Binnen-Alſter aufmerkſam, vielleicht auch ſtolz geworden, ließ zur Fürſorge des ſchicklichen Betragens auf dieſer vornehmen Promenade von Zeit zu Zeit Mandate ergehen. So wurde z. B. 1739 infolge ſtattgehabter unnützer Händel ſeitens Bürgermeiſter und Rat befohlen, daß ſich jeder auf den Promenaden, inſonderheit im Jungfernſtieg, beſcheidentlich zu betragen habe unter

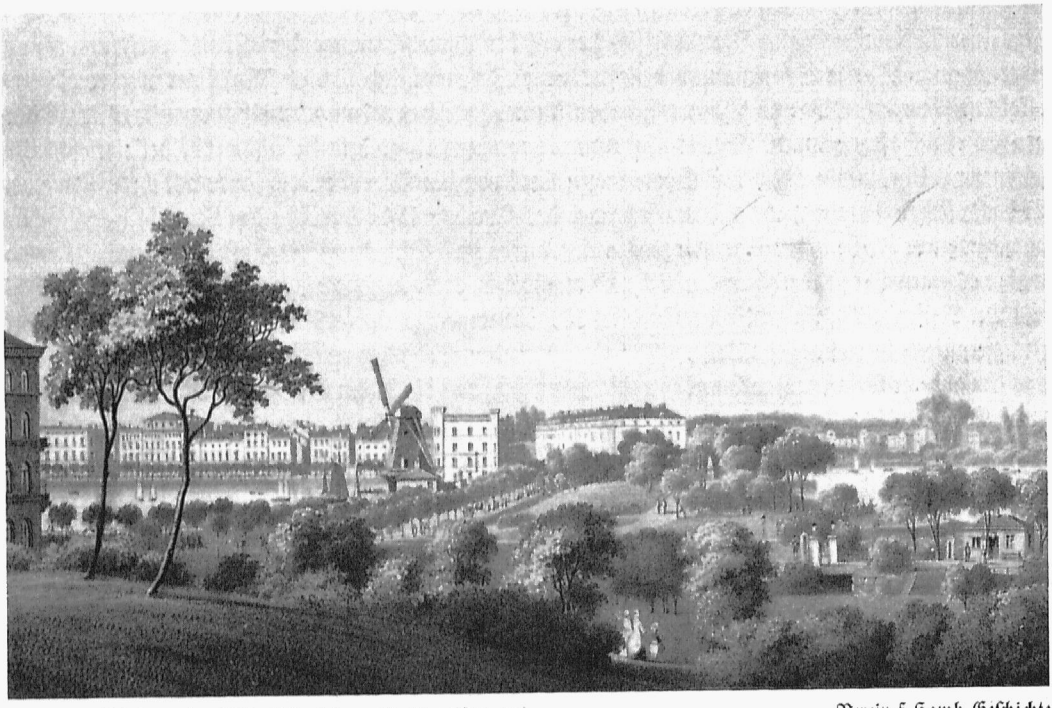


Abb. 326. Blick von der Alſterhöhe (ehem. Baſtion Vincent) auf den Lombardswall mit der Windmühle, der ſog. umgeſtürzten Kommode am Neuen Jungfernſtieg und Häuſern der Eſplanade; vorn rechts die Ferdinandspforte nebſt Akziſehaus, um 1860

Verein f. Hamb. Geſchichte
Nach Lithographie von W. Heuer

Androhung willkürlicher ſchwerer Strafe für jeden Ruheſtörer. Widerſpenſtige ſollten von den Wachen ſogleich ohne Anſehen der Perſon verhaftet werden[19]. Dies Mandat wurde 1747 erneuert.

Das 18. Jahrhundert brachte dem Straßenleben und ſeiner Sicherheit in Hamburg auch ſonſt Errungenſchaften.

Wenn kein Vollmond im Kalender ſtand, dienten zur Beleuchtung in großer Entfernung voneinander, auf hölzernen Pfählen ſtehende dreiſeitige kupferne Öllampen. Eine Nachtwache durchzog die Straßen; die Brandwache kam hinzu, und die Fußpoſt vermittelte die Beſorgung von Stadtbriefen. Der Verkehr von Luxuswagen mehrte ſich; das ſchlechte Straßenpflaſter wurde verbeſſert. Der Ausruf entwickelte ſeine eigenartigen hamburgiſchen Geſtalten, die den Jungfernſtieg als beſonders nahrhafte Gegend gerne aufſuchten. Immer mehr hob ſich die Straße in der Gunſt der Hamburger, und im letzten Viertel des 18. Jahrhunderts war ſie für die ganze Bevölkerung der Lieblingsſpaziergang, den zu verbeſſern und zu verſchönern man ſich eifrig beſtrebte.

Veranlaßt durch dieſen regen Verkehr ſowohl der Eingeſeſſenen als der Fremden auf dem Jungfernſtieg, ließ Graf Heinrich Carl Schimmelmann um 1760 herum im nahen Stuartſchen Kaffeehauſe jahrelang glänzende Auktionen abhalten, in denen das ihm von Friedrich dem Großen überlaſſene, in Dresden und Meißen weggenommene Porzellan verſteigert wurde.[20]

Um die Zeit von 1780 entfaltete das Alſterbecken wohl ſein heiterſtes Weſen, als hier die abwechſlungsreiche Tracht der Puderfriſuren und Reifröcke, der Haarzöpfe und reich verzierten Uniformen ſpazierengeführt wurde. Das war eine Glanzzeit des Jungfernſtiegs, den neben dem übrigen Verkehr Sänftenträger, Reiter und Reiterinnen belebten.

Das Lob der hier weilenden Fremden über den „herrlichen Proſpekt“ iſt denn auch allgemein wie einige nachſtehend wiedergegebenen Auszüge erweiſen:

Von Griesheim[21] berichtet bereits 1760, wie man im heißeſten Sommer dort unter zuſammengezogener Lindenallee ſchattig ſitzen und ſich der auf der Alſter ſchwimmenden Gondeln erfreuen könne; er erwähnt die Menge Schwäne und berichtet weiter, daß man ſich hier an Muſik vergnügen wie auch alle Erfriſchungen, Obſt und Backwerk, haben könne. Zwiſchen 11 und 12 Uhr vormittags treffe dort artige Geſellſchaft zuſammen. Abends aber komme vornehme abgeredete Geſellſchaft beiderlei Geſchlechts ſelten vor 9 Uhr, weil vordem das Gedränge zu ſtark von der Populace, die ſogar mit ihren ſchwarzen Tobackspfeiffen Parade machen, deren ſich auch das Weibsvolk bedient. Heitere Leute hielten ſich dort in vergnügtem Kreiſe bis 2 Uhr morgens auf. Würde das Bild durch Mondſchein beleuchtet, ſo gewähre es einen faſt zauberiſchen Anblick und mache den Spaziergang noch feſſelnder.

Der Reiſende Th. Nugent[22] bemängelt 1781 die ungenügende (erſt 1796 verbeſſerte) Breite des Jungfernſtiegs in maßvoller Weiſe.

Ein anderer Beſucher Hamburgs[23] weiſt darauf hin, daß die beſten Gaſthöfe, „Alte Stadt London“ und „St. Petersburg“, beide in der angenehmſten Gegend der Stadt am prächtigen Alſterbecken, am vortrefflichen, ſtets lebendigen Spaziergang des Jungfernſtiegs liegen. Er ſchildert dann den entzückenden Anblick der Binnen-Alſter von hier aus, wie an heiteren Sommerabenden erleuchtete Luſtſchiffe, auf denen liebliche Muſik ertönt, dort hin und her fahren. Dann ſpricht er vom Jungfernſtieg ſelbſt mit ſeinen vielen beſetzten Bänken und der unglaublichen Menge auf- und niedergehender Menſchen von jedem Alter und Stande ſowie in jeder Kleidung.

Zum Beſchluß ſähe man nicht ſelten die Pantoffelbörſe, Zuckerbäckerknechte, Quartiersleute, Dienſtboten und junge Handwerker oder eine Verſammlung lebhafter Nymphen.

Von den — ſchon durch Kaiſer Barbaroſſas Freibrief den Hamburgern gewährten — Johannis- und Martini-Jahrmärkten (15.—18. Juni und 20. Oktober bis 2. November), die vom Rathaus nach dem Jungfernſtieg verlegt worden waren, meint unſer Reiſender, daß es beſſer wäre, die Buden nur



Abb. 327. Die Ferdinandspforte, von der Stadtseite gesehen; rechts der Turm von St. Georg, um 1860 Staatsarchiv
Nach Zeichnung von J. Gottheil, gestochen von Poppel & Kurz

an einer Seite aufzustellen, um mehr Raum für die Fußgänger zu behalten. — Schließlich wünscht er, daß man den Jungfernstieg mit Laternen erleuchten und durch Befehle gegen alles Durchtragen von Brettern und Holzstücken auf den Schultern sichern möge; auch die Niluswache, die der Aussicht vom Neuenwall ebensowenig als dem vortrefflichen Spaziergang zur Zierde gereichte, möchte verlegt werden usw. (s. Abb. 132 S. 216, Abb. 271 S. 386 u. Abb. 313 S. 440).

Für die durch die große Verkehrszunahme dringlich gewordene Verbreiterung des Jungfernstiegs brachten die Senatoren Gabe und Westphalen 14000 ℔ an freiwilligen Beiträgen zusammen. Die obenerwähnten, den schönen Spaziergang sehr beengenden Jahrmärkte verlegte man 1795 nach dem Gänsemarkt, verbreiterte den Jungfernstieg 1796/1797 durch Einschüttung ins Wasser um etwa 8 m von rund 16 auf 24 m und schob die Niluswache entsprechend in die Binnen-Alster vor. An der Wasserseite ward in ganzer Länge vom Gänsemarkt bis zum Alsterdurchlaß neben der Straße Bei der Kunst eine Vorsetze aus aufeinandergelegten Findlingen errichtet, deren Zwischenräume mit Lehm oder Kleie ausgefüllt waren. Unter Wasser wurde diese Vorsetze beiderseits von nebeneinander geschlagenen Pfählen gehalten[2].

Die Promenade erhielt statt des alsterseitigen Holzgeländers hier und auch gegen den Fahrweg Abgrenzungen aus Abweisern mit eisernen Stangen bzw. Ketten, ward mit 200 Linden in drei, je 5,2 m voneinander entfernten Reihen bepflanzt und mit 40 Ollaternen „tageshell“ erleuchtet (s. Abb. 263 S. 379, Abb. 272 S. 387 u. Abb. 273 S. 388). Nach unsern Begriffen war die Beleuchtung nur äußerst bescheiden; aber wir sehen, wie anspruchslos man damals noch war und wie jedes Zeitalter sein eigenes, von den Nachkommen als dürftig befundenes Licht für das bedeutendste hält, das der Menschheit beschert werden konnte. So darf es uns denn nicht wundern, daß ein gleichzeitiger Chronist die Ollaternen als etwas außerordentlich Schönes schilderte und sie für gar zu kostbar erachtete.

Die Gesamtkosten für die Verbreiterung des damals etwa 1000 Fuß (= 287 m) langen Jungfernstiegs beliefen sich auf 20939 ℔ 12 ß.

In der Folge bildete die neue Promenade noch mehr als vordem eine Sehenswürdigkeit für alle Welt und wurde auch in dem Theaterstück „Annchen von Bergedorf" gebührend besungen[24].

Da Spottdichter aus jener Zeit sonst an Hamburg, seinen Einrichtungen und Bewohnern kein gutes Haar ließen, so muß das Lob wirklich ehrlich gewesen sein; denn es wurde bezüglich Hamburgs offen bekannt: „drey Dinge sind lobenswürdig: die Arbeiten des Bauhofes, das neue Steinpflaster und der Jungfernstieg."

Trotzdem blieb es aber nicht aus, daß gegen seine damalige Verbreiterung heftig Einspruch erhoben wurde. Die Commerz-Bibliothek bewahrt zahlreiche Spott- und Schmähschriften, meist aus den Jahren 1796 und 1797, die sich, teils in engherziger Weise, dieser notwendigen Verbesserung entgegenstemmten. Aber ebensowenig, wie 100 Jahre später, hat sich damals der weitsichtigere Teil der Bürgerschaft beirren lassen; die Verbreiterung erfolgte, und als sie vollendet war, fanden alle sie vortrefflich.

Unter den 31 alten, zumeist schmalen Gebäuden an der Landseite mit teils verschnörkelten Giebeln hoben sich das Mecklenburgische Posthaus und außer den schon erwähnten beiden Gasthöfen der „Römische Kaiser" hervor; übrigens verriet das einfache Äußere der dortigen Häuser nichts von dem Reichtum, den sie im Innern bargen.

In der Gegend des nachmaligen Warenhauses Tietz hatte um 1800 der Architekt J. A. Arens für den Oberalten von Axen ein Gebäude im klassizistischen Geschmack aufgeführt, in dem sich später die Buchhandlung von Perthes befand. 1826 wurde es verkauft und der große Garten zur Anlage eines Wohnungshofes, Prätzmanns Platz[25], verwendet, der 1829 einen Ausgang auf die Verlängerung der Königstraße erhielt, nachdem der dortige Graben zugeworfen worden war.

1799 kam als Verschönerung des Jungfernstiegs und als sein besonderer Anziehungspunkt den Großen Bleichen gegenüber der Alsterpavillon (s. Abschn. 83) hinzu, der bald zum Treffpunkt der vornehmen Welt wurde.

Unter den Spaziergängern am Jungfernstieg waren damals besonders viele in den letzten Jahren eingewanderte französische Emigranten. Auf dem Fahrweg sah man dort Equipagen fahren, wie man sie in keiner kaiserlichen oder königlichen Residenz prächtiger erblicken konnte: englische Chaisen, Karossen und Kabriolette, englische silberplattierte Pferdegeschirre und ebenso teure englische Pferde. Als 1799 die große Handelskrisis ausbrach, hatte diese Herrlichkeit jedoch ein rasches Ende.

Damen der feineren Gesellschaft erschienen selten auf dem Jungfernstieg, um so häufiger dagegen Angehörige der weiblichen Halbwelt, die kurz vor und nach der Börsenzeit, um 1 Uhr sowie zwischen 4 und 5 Uhr nachmittags dort herumflatterten. Später hat man diesen Umherschweiferinnen den Jungfernstieg nebst Umgebung gänzlich verboten[26].

Von dem dortigen Leben zu Beginn des 19. Jahrhunderts bringen zahlreiche, teils farbige Bilder gute Darstellungen (s. z. B. Abb. 285 S. 403, Abb. 277 S. 393 u. Abb. 278 S. 394).

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts verschwanden der Dom mit seinem hohen Turme und die Marien Magdalenen-Kirche mit ihrem Dachreiter aus dem alsterseitigen Stadtbilde. Am Jungfernstieg, dem außer seinen nicht mehr ganz zeitgemäßen Häusern nichts Altes zu nehmen war, erfolgten nur unbedeutende Veränderungen: die Wache Nilus ward in einen zweiten Pavillon verwandelt (s. Abschn. 84), und einige Jahre vorher hatte man ein Badeschiff gegenüber der Ausmündung des Voglerwalles in den Jungfernstieg auf die Binnen-Alster gelegt.

Obgleich im Jungfernstieg das Rauchen schon zufolge § 10 der „Revidierten Hamburgischen Gassenordnung von 1788" untersagt war, die vorschrieb, „daß alle, die angezündete Tabakspfeifen bei sich führen, sich der öffentlichen Promenade gänzlich zu enthalten haben", so scheint man es mit



Abb. 328. Die Straße An der Alster mit dem Landungsplatz gegenüber der Straße Holzdamm, um 1860; ganz rechts der St. Georger Kirchturm. Verein f. Hamb. Geschichte. Nach Lithographie von W. Heuer

Zigarren nicht so scharf genommen zu haben. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts klagt der dort durch das Rauchen belästigte Domherr Meyer „ . . . daß unsere artigen jungen Stutzer es sich sogar im Jungfernstieg nicht streitig machen lassen, den allbeliebten Zigarro zum öffentlichen Skandal brennend und dampfend im Munde zu führen". Daß der Zigarrenhandel damals dort zugelassen war, bezeugt das Suhrsche Bild von 1808 (s. Abb. 275 S. 391). Der Händler durfte seine Ware zwar nicht ausrufen; er bot sie den Vorübergehenden aber an und war am Tage mit brennender Lunte, abends mit angezündeter Laterne ausgerüstet.

In der folgenden Kriegszeit hat der Jungfernstieg oft genug eine Rolle gespielt, und namentlich der Einzug der Kosaken unter Tettenborn ist auf Bildern häufig dargestellt worden (s. Abb. 90 S. 145 u. Abb. 276 S. 392).

Seit 1814[27] wurde alles Tragen von Körben, Packen usw., der Verkauf von Zigarren und das Betteln im Jungfernstieg verboten; selbst Kinderwagen sollten dort nicht mehr geduldet werden. Ebenso wurde das Rauchen strenge untersagt.

Aber diese wohlgemeinten Verbote hinderten das immer weitere Umsichgreifen der „übeln Sitte des Rauchens von Tabak und Zigarros auf der Straße" keineswegs, und so mußte man allmählich die Raucher auch auf dem Jungfernstieg wohl oder übel dulden.

Im Winter schaufelte man in jener Zeit den Schnee dort ebenso in die Alster wie jetzt noch. War eine Eisdecke vorhanden, so versammelte sich nach einem Bericht aus dem Anfange des 19. Jahrhunderts besonders um die Mittagszeit die schöne Welt häufig am Jungfernstieg, um die kunstvollen Bewegungen einiger Schlittschuhläufer auf der Binnen-Alster zu beobachten.

Den Verkehr bzw. den von ihm verursachten Lärm auf dem Jungfernstieg schildert im ersten Viertel des 19. Jahrhunderts, wie es scheint etwas übertrieben, ein Schriftsteller[28] folgendermaßen: „Das wimmelnde Leben und Treiben im Schatten der jungen Bäume auf der mit Ketten eingefaßten Promenade, die eigentlich der Jungfernstieg heißt, behagten mir vortrefflich, allein das ewige Rasseln, Rollen, Klappern, Klirren und Schreien fingen schon jetzt an, mich zu inkommodieren. Da eine Karosse, dort ein Stuhl-, hier ein Torfwagen; dazwischen klapperten ein paar Pferde mit guten und schlechten Reitern in vollem Galopp, als seien sie Friedens- oder Lottokuriere . . . Und vollends schreiende Kutscher, weinende Kinder, zankende Wasser- und Milchträger, Gemüse- und Fischweiber mit abscheulichen Nasentönen . . . dazwischen knarrende Schubkarren, Peitschenknall und lärmende

Pflaſterer . . .“ Wenn man in dieſer Schilderung auch keineswegs alles wörtlich zu nehmen braucht, ſo wird doch anderswo beſtätigt, daß es auf dem Jungfernſtieg den ganzen Tag über ſehr lebhaft zuging. Der ſtändig zunehmende Verkehr war auch der Anlaß, daß man 1823 daſelbſt die hinderlich gewordene und teils abgeſtorbene mittlere Baumreihe[29] beſeitigte und dadurch den Spaziergang verbeſſerte (ſ. Abb. 274 S. 389).

1817 wurde das „Hotel de Ruſſie“ Ecke der Großen Bleichen eröffnet und 1823 gegenüber der alten Waſſerkunſt am Oſtende des Jungfernſtiegs an der Straße Bei der Kunſt (jetzt Reeſendammsbrücke) das „Hotel Belvedere“ in die Alſter hinein gebaut. Dies geſchah gegen den Rat des Bauhofes, da das hohe breite Gebäude den maleriſchen Blick auf die Bergſtraße mit der Petrikirche faſt ganz verdeckte (ſ. Abb. 280 S. 396). Das Hotel wurde gern und viel beſucht, ebenſo wie Streits Hotel, das 1837 am weſtlichen Ende des Jungfernſtiegs hinzukam.

Anſchauliche Schilderungen des völkerumfaſſenden Treibens auf dem Jungfernſtieg um die vierziger Jahre finden ſich in Hamburger Romanen der Schriftſteller v. Hammerſtein[30] und Ernſt Willkomm[31] (ſ. Abb. 279 S. 395). Letzterer erzählt u. a. auch von den an der Ecke des Jungfernſtiegs und Neuen Jungfernſtiegs mit Wäſcheſpülen beſchäftigten Frauen; der dort am Gänſemarkt in der Binnen-Alſter liegende Waſchbaum (ſ. Abb. 369) iſt erſt in den ſechziger Jahren verſchwunden.

Seit dem Entſtehen des „Neuen“ Jungfernſtiegs hat der urſprüngliche Jungfernſtieg im Volksmunde den Beinamen „Alter“ erhalten, worin jedoch keine Anzüglichkeit, etwa in bezug auf die dort jetzt allerdings verſchwundenen echten Vierländerinnen lag, obgleich dieſe volkstümlichen Verkäuferinnen weder an Jugend noch an Schönheit den feilgebotenen Blumen ähnelten.

In der Zeit vor dem Brande konnte man auf beiden Jungfernſtiegen, zumal mittags, ſtadtbekannte Größen und Originale ihren regelmäßigen Spaziergang machen ſehen, darunter den in Hamburg hochangeſehenen Bankier Salomon Heine († 1844), den ehrwürdigen Oheim ſeines damals „ungezogenen“



Abb. 329. Die Straße An der Alſter von Norden geſehen, nach der Verbreiterung, um 1875

Denkmalarchiv
Phot. von G. Koppmann & Co.

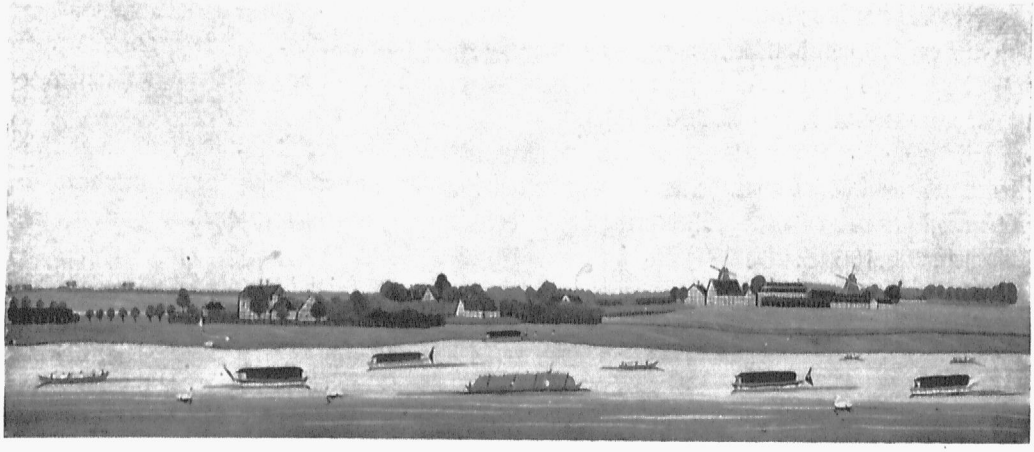


Abb. 330. Blick von der Alten Rabe auf das Hohenfelder Ufer, etwa 1775; links in der Ferne die Kuhmühle, dann Häuſer auf Hohenfelde, rechts überragt von den Windmühlen am Mühlendamm und beim Berliner Tor

Staatsarchiv
Nach einem Waſſerdeckfarbenbild von Em. Grolau

Neffen Heinrich; er wandelte gewöhnlich in weißgrauem Zylinder, die Arme auf den Rücken gelegt, feierlichen Schrittes dahin.

Auf einem der Alſterſtege gewahrte man mitunter den blöde vor ſich hinſtarrenden Waſſerträger Benzen (Hummel) (ſ. Abb. 256 S. 371), der ſich für die ihm ſeitens der Straßenjungen zugerufenen Neckereien mit dem endlos wiederholten Kraftwort zu rächen pflegte, das noch heute, ſelbſt in Überſee, als Erkennungslaut für engere Hamburger Landsleute in Gebrauch iſt.

Das ſchwerſte Schickſal erlebten die Alſterufer beim großen Brande von 1842[32]. Damals zerſtörten an der Alſter 36 Stunden, was Jahrhunderte geſtaltet hatten. Unheimlich ſpiegelte ſich der Widerſchein des Feuers im Waſſer — und plötzlich war es ſelber da und brauſte auch über den altberühmten Jungfernſtieg dahin, ſchneller als man befürchtet hatte, ſo daß ſich ein unbeſchreibliches Gewirr auf der überfüllten Straße entwickelte.

Am 6. Mai drang das Feuer mittags hierher, und bald ſtand die ganze Häuſerreihe in Flammen; auch die Bäume ſowie der gehäufte Hausrat, mit dem ſich unzählige Familien auf die breite Promenade geflüchtet hatten, gerieten durch Flugfeuer in Brand; ja ſelbſt die im Waſſer am Ufer liegenden Schuten, in denen viele Leute ihr Hab und Gut zu retten geſucht hatten, wurden eine Beute des Feuers. Durch Sprengung des Gaſthofes „Alte Stadt London“ (jetzt „Hamburger Hof“), ferner des daran angrenzenden Hauſes des ſchon erwähnten Bankiers Salomon Heine und des benachbarten Streits Hotels glückte es, dem weiteren Fortſchreiten des Brandes nach dieſer Seite Halt zu gebieten und den Gänſemarkt ſowie den Neuen Jungfernſtieg nebſt Nachbarſchaft zu retten (ſ. Abb. 281 S. 397).

Bei dieſen Maßnahmen war es ein beſonderer Triumph für den Pöbel, ſich vorher ſchnell in die zum Opfer erkorenen Häuſer hineinzudrängen und hier an Glasſachen und Spiegeln alles zu zertrümmern, was irgend erreichbar war. So erging es auch dem vom Feuer verſchont gebliebenen Alſterpavillon.

Speckters Panorama des Hamburger Brandes zeigt uns den ganzen Holzdamm (ſpäter Alſterdamm), die Straße Bei der Kunſt und den Jungfernſtieg in Flammen und hinter ihm ein Feuermeer, das den Turm von St. Nikolai ſchon verſchlungen hat und hinaufleckt zum Petriturm (ſ. Abb. 173/174 S. 264/265).

Erſt am Ende des Holzdammes gelang es am Morgen des vierten Tages, dem Brande Einhalt zu tun. Ein rauchendes Trümmerfeld bedeckte die Stadt von der Alſter bis nahe an die Elbe.

Vom Gehweg des Neuen Jungfernſtiegs aus hatte man in der nächſten Zeit einen vollſtändigen Überblick auf das von dem Umkreis der verſchont gebliebenen Häuſer eingeſchloſſene Brandruinenfeld, und während des ganzen Tages ſah man dort viele Schauluſtige, die von erklärenden Hamburgern geführt wurden (ſ. Abb. 248 S. 360/361).

Auf der ganzen, weiten Fläche, von den ausgebrannten Mauern des Detentionshauſes nahe dem Glockengießerwall nach Süden herum bis zum Neuen Jungfernſtieg erhoben ſich mit Ausnahme der Börſe nebſt den vier erhalten gebliebenen Häuſern der alten Schauenburgerſtraße nur Trümmer und Ruinen (ſ. Abb. 186 S. 280/281).

Zur ſchnellen Beſchaffung von Notwohnungen wurden am 7. Mai die Lagerzelte der Garniſon vor dem Steintor und Dammtor aufgeſchlagen und wenige Tage ſpäter die Wieſe rechts vor dem Dammtor, die Hälfte der Eſplanade, der Glockengießerwall und auch der Jungfernſtieg für je eine Budenreihe angewieſen. Auf dem Johannisplatz (dem nachmaligen Rathausmarkt), den Wieſen vor dem Steintor und im Hammerbrook entſtanden ganze Budenſtädte[33]. Am Jungfernſtieg ſchnitt man, um dem großen Mangel an Verkaufsläden raſch abzuhelfen, die verkohlten Stämme der Linden ab und verwendete die Stümpfe als Unterlage für die hölzernen Laden-Notbauten.

Es dauerte nicht lange, ſo ſah man dort ſtatt der früheren Allee eine Reihe reich geſchmückter Schaufenſter aller bekannten Geſchäfte erglänzen, deren Beſitzer bei dem lebhaften Fremdenverkehr ein flottes Geſchäft machten (ſ. Abb. 282 S. 399).

Der Wiederaufbau ging wegen mangelnder Bauſtoffe und Arbeitskräfte zunächſt recht langſam vor ſich; aber 1845 waren die Spuren des Brandes, bis auf die beiden im Bau noch ſehr rückſtändigen Kirchen, faſt ganz verſchwunden. Hohe Häuſerreihen erhoben ſich, wo einſt kleine Fachwerkbauten eng zuſammengedrängt geſtanden hatten.

Der Jungfernſtieg ſelbſt wurde aufgehöht und wie vordem an der Waſſerſeite wieder mit zwei Baumreihen bepflanzt, durch Zurücklegen der Bauflucht um rund 6 m verbreitert und in gerader Linie bis zur Bergſtraße fortgeführt (ſ. Abb. 264 S. 379). Die Gebäude am Jungfernſtieg erſtanden bald wieder, meiſt mit äußerſt nüchterner Schauſeite. Eine Ausnahme bildete der von dem Architekten E. Averdieck für den Eigentümer Sillem an der Stelle der „Alten Stadt London“ erbaute Baſar (ſ. Abb. 288 S. 407). Er ward 1845 vollendet und war ein breiter Bau mit einem glasgedeckten Durchgang und einer hohen Treppe nach der Königſtraße, der zu beiden Seiten Verkaufsläden hatte. Da aber an jener Stelle ein Verkehrsbedürfnis zwiſchen beiden Straßen nicht beſtand und es an genügender Kundſchaft fehlte, brach man die ganze Anlage 1879 ab und errichtete an ihrer Stelle 1881 den etwas düſteren Monumentalbau des „Hamburger Hofes“, der die bis dahin ruhige einheitliche Faſſadenreihe des Jungfernſtiegs, auch durch ſeine große Höhe, ſtörend unterbrach.

Von den am Jungfernſtieg vor dem Brande befindlichen Gaſthöfen gingen einige ein; andere wurden verlegt, ſo die „Alte Stadt London“, zunächſt nach der Dammtorſtraße, ſpäter nach dem Neuen Jungfernſtieg. Von Streits Hotel blieb das Hintergebäude vom Feuer verſchont; das Vorderhaus wurde 1843/1844 wieder aufgebaut.

Auf Prätzmanns Platz entſtand 1844 die Paſſage Scholvien, deren Stelle jetzt das Warenhaus Tietz einnimmt. Zur ſelben Zeit wurden noch die Gaſthöfe „Zum Kronprinzen“ und „St. Petersburg“ (mit 100 Zimmern) wieder fertig und kamen in Betrieb, desgleichen das Victoriahotel (ſeit 1899 Dresdner Bank).

1845 verſchwanden die vorläufigen Verkaufsbuden längs des Jungfernſtiegs.

Einen beſonderen Reiz, der vor dem Brande nicht vorhanden war, erhielt der Jungfernſtieg dadurch, daß man von ihm nunmehr die Bergſtraße hinaufſehen konnte, wo die maleriſche, etwas ſchräg zur Straßenrichtung ſtehende Petrikirche einen ſelbſtverſtändlichen Abſchluß von geradezu

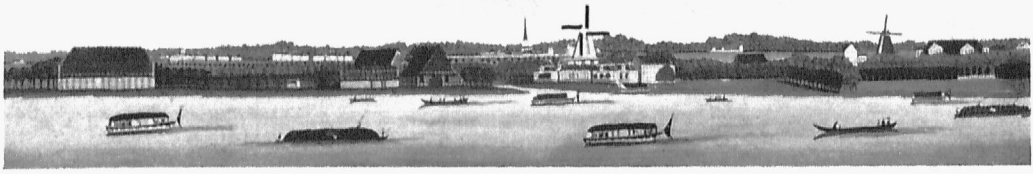


Abb. 331. Blick von der Alten Rabe über die Außen-Alster nach den Mundsburger Ländereien mit der Papiermühle, etwa 1775; im Hintergrund der Wandsbeker Kirchturm, rechts die Windmühle beim Lübschenbaum (?), links die Gebäude des Schlachterhofes (Uhlenhorst)
Staatsarchiv
Nach einem Waſſerdeckfarbenbild von Em. Grolau

köſtlicher Wirkung bildet. Der Blick auf die Kirche wurde dadurch frei, daß man an Stelle der ehemals an der Südſeite der Straße „Bei der Kunſt“ — der Fortſetzung des Jungfernſtiegs — gelegenen Mühlen und Waſſerkünſte keine die Ausſicht hemmenden Gebäude wieder errichtete und die Reeſendammsbrücke verbreiterte. Dieſe vormals aus Holz beſtehende, ſehr ſchmale Brücke ward auf fünf gemauerten Bögen in voller Breite der neuen Straße wieder geſchaffen. Gleichzeitig mit ihr entſtanden an Stelle des Voglerwalles die ſchönen Alſterarkaden nach Entwurf des Architekten Chateauneuf (ſ. Abb. 93 S. 152/153). Die Gaſthöfe an der Binnen-Alſter waren bis in die achtziger Jahre meiſt ſehr beſucht. In der Hauptreiſezeit war dort gegen Abend ſelten noch ein Zimmer frei; denn der Jungfernſtieg zog die Fremden ſtark an, und das Wohnen an oder nahe dieſem unübertroffenen Spazierweg hatte für ſie ganz beſonderen Reiz (ſ. Abb. 292 S. 413). Allmählich aber ließ der Verkehr der wohlhabenden Vergnügungsreiſenden nach, und ſo verſchwanden die vornehmen Gaſthöfe vom Jungfernſtieg — mit Ausnahme von Streits Hotel — wie auch vom Alſterdamm; am Neuen Jungfernſtieg gibt es deren noch zwei.

Wie Hamburg ſich ausdehnte, ſein Hafen ſich erweiterte, ſeine Schiffahrtſtraße zur See vertieft und ſeine Handelsflotte vergrößert wurde, ſo hat man auch, der ſteten Wandlung folgend, den Jungfernſtieg im Lauf der Zeit wiederholt verbreitert. Zuletzt geſchah dies Ende des 19. Jahrhunderts in Anlaß der Durchführung eines Straßenbahngleiſes. Der Jungfernſtieg wurde von 30 m auf 47 m Breite gebracht, wodurch die Binnen-Alſter eine Einſchränkung um mehr als 1 ha erfuhr (ſ. Abb. 265 S. 379). Der Alſterpavillon wurde abgebrochen und weiter in die Alſter hinein neu gebaut; der Fahrweg erhielt ſtatt 9 m nunmehr 20 m Breite. Die Aufhängung für den Betriebsdraht der Straßenbahn verband man mit derjenigen für die elektriſche Beleuchtung. Dadurch wurden an der Waſſerſeite übergroße, das ſchöne Geſamtbild ſtörende Eiſengerüſte nötig. Vor dem Neuenwall, wo bisher der Dampfſchiffsſteg lag (ſ. Abb. 283 S. 400), entſtand eine runde baſtionartige Einſchüttung von 36 m Durchmeſſer, die, anfänglich für ein Denkmal vorgeſehen, 1902 mit gärtneriſchen Anlagen ausgeſtattet wurde, bis dort 1924 der Fremdenverkehrspavillon der Hamburg-Amerika Linie ſeinen Platz fand.

Die ſchattenſpendenden alten Linden hatte man durch zwei Reihen junger Krimlinden erſetzt und die Reeſendammsbrücke, der neuen Straßenbreite entſprechend, nach Norden ausgebaut. Im Oktober 1899 kam der verbreiterte Straßenzug in Verkehr; die Straßenbahn gelangte jedoch erſt am 3. Auguſt 1900 in Betrieb, nachdem die großen Maſten fertig aufgeſtellt waren (ſ. Abb. 293 S. 414).

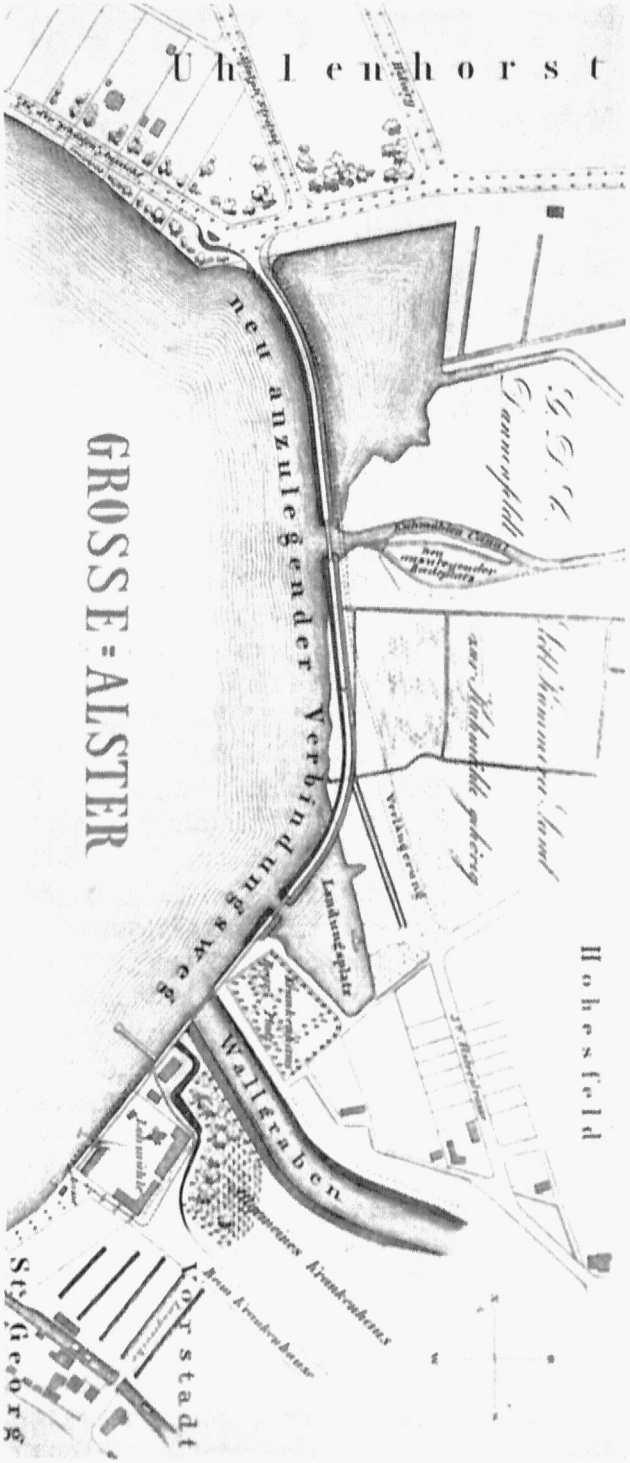


Abb. 332. Plan für die Herſtellung eines Verbindungsweges von der Vorſtadt St. Georg nach der Uhlenhorſt

Staatsarchiv
Nach Grundriß des Geometers A. A. M. Nagel, 1847

Durch die mit der Verbreiterung verknüpfte architektoniſche und gärtneriſche Neugeſtaltung des Ufers veränderte ſich das Ausſehen der vornehmſten Promenade der Stadt und der Eindruck, den ſie machte.

Das neue Gewand, welches das hübſcheſte Stück des alten Hamburg angelegt hatte, gefiel, wie aus den Zeitungen zu erſehen war, keineswegs allgemein, wennſchon zugegeben wurde, daß die Verbreiterung aus Verkehrsrückſichten unabwendbar geworden ſei. Beſonders ſchmerzlich vermißten die Hamburger den früheren zierlichen Alſterpavillon, und durch das Verſchwinden der großen alten Linden wurde den Eingeſeſſenen erſt augenſcheinlich, daß die früher etwas nüchterne, aber ruhige Schauſeite der dortigen Häuſerreihe durch mehrere, teils überragende Neubauten ihre Gleichmäßigkeit im Ausſehen und in der durchlaufenden Dachlinie eingebüßt hatte. Beſonders unleidlich wurden die großen eiſernen Auslegermaſten empfunden, die beinahe 100 000 Mark gekoſtet hatten (ſ. Abb. 284 S. 402).

Es läßt ſich nicht beſtreiten, daß der Jungfernſtieg auch infolge der großen Breite und der an Stelle der alten geraden Findlingsmauer getretenen unruhigen naturaliſtiſchen Uferlinie aus dem Rahmen der übrigen Umgebung des Binnen-Alſterbeckens herausfällt und in den bisherigen Einklang ihres herkömmlichen Bildes eine fühlbare Unſtimmigkeit gebracht hat. Der im Drange der Alltagsſorgen dort vorübereilende Hamburger hatte ſich zwar an das neue Bild gewöhnt, wie auch an die im Laufe der Jahre von den prächtig gedeihenden Linden mehr und mehr verdeckten

langarmigen Eiſenrieſen; aber feinfühligen Fremden iſt doch nicht entgangen, daß hier eine Störung des einſtigen ruhigen Alſterbildes vorlag. — 1930 erfuhr der Jungfernſtieg zufolge Durchführung des bereits erwähnten Hochbahntunnels abermals eine weſentliche Umgeſtaltung. Unterhalb des unterirdiſchen ſog. Mühlenkanals zum Bleichenfleth wurde die Hochbahnhalteſtelle „Jungfernſtieg“ eingerichtet; ſie erhielt vorläufig nur einen Ausgang beim Neuenwall und gelangte am 25. März 1931 in Verkehr.

Am Jungfernſtieg ſelbſt mußte wegen Verſchmälerung der waſſerſeitigen Promenade die eine Lindenreihe weichen, aber auch die ſperrigen Eiſengerüſte verſchwanden und mit ihnen die Haupturſache früherer abfälliger Beurteilung (ſ. Abb. 266 S. 380).

War es im Jahre 1899 nicht gelungen, der Perle unter Hamburgs Straßen die beſtmögliche Faſſung zu geben, ſo hat man die jetzige Gelegenheit benutzt, frühere Irrtümer zu beſſern. Wenn nach den vorliegenden Planungen im Jungfernſtieg dereinſt vier verſchiedene Hochbahnlinien in einem geräumigen Hauptbahnhof unter der Reeſendammsbrücke zuſammenlaufen werden, ſo mögen die Hamburger bei den dadurch bedingten weiteren Veränderungen der Straße ſelbſt immer eingedenk ſein, daß ſie verpflichtet ſind (Lichtwark!), ihrem Jungfernſtieg den ererbten Ruf zu erhalten, eine der allerſchönſten Promenaden der Welt zu ſein.

Anmerkungen:

[1] Vgl. C. F. Reichardt, Freie Phantaſien über Hamburgs bauliche Ausdehnung und äußere Verſchönerung, Hbg. 1854, S. 21. — [2] Nach Mitteilungen des die Tunnelbauten im Jungfernſtieg leitenden Dr.-Ing. B. Siebert ſowie deſſen Bericht über die dortigen Bodenfunde in den Hamb. Geſch. u. Heimatbl., 1931, S. 217 f., mit Überſichtsplan. — [3] Gd. Tp., S. 27. — [4] ad 3, S. 86. [5] — ad 3, S. 98. — [6] Ebendaſ. u. Wichm. Hmkde., S. 141/142. — [7] Lpbg. Programm uſw. 1828, S. 66. — [8] ad 3, S. 136. — [9] Finder, Hamb. Bürgertum in der Vergangenh., 1930, S. 378. Nach Blk. Mdt., Bd. II, S. 658 lag die Tour à la Mode (Große Allee) inwendig den beiden großen Palmaillen (baumbeſetzte Spaziergänge) zwiſchen dem Steintor und dem Neuenwerkstor Nr. 1. — [10] M. V. Hbg. G., Bd. XIV, S. 156; ferner: K. Müllenhof, Gloſſen zu Klaus Groth Quickborn: Jungfernſtieg, jeder breit und ſchön gehaltene, gewöhnlich mit Bäumen eingefaßte Fußweg. Der Straßenname kommt mehrfach in holſteiniſchen Städten vor. — [11] Robert Heller, Poſenſchrapers Tilde, ein Hamburger Roman. — [12] ad 3, S. 158, Wichm. Hmkd. S. 142, ferner S. 139 im Denkbuch der Geſchichte Hamburgs auf jeden Tag des Jahres, Hbg., 1829. — [13] Stelzner, Nachr. v. d. Stadt Hbg., Bd. V, S. 660. — [14] Ebendaſ. Bd. III, S. 895. — [15] Acta Hamburgensia Tom. XIII, 1706 (Hbg. St. Ar.). — [16] ad 3, S. 136. — [17] Beneke, Hamburgiſche Geſchichten, I. 1886. S. 246. — [18] Denkbuch der Geſchichte Hamburgs auf jeden Tag des Jahres., Hbg. 1829, S. 13. — [19] Blk. Mdt., Bd. III, S. 1341 u. S. 1606. — [20] Hamburg wie es war und iſt. Von einem Hamburger (C. N. Röding Dr.), S. 37. Stuarts Kaffeehaus lag in der erſten Hälfte des 18. Jahrhunderts am Neß, wo ſich um F. v. Hagedorn Männer von literariſcher Bedeutung ſammelten. Laut Adreßbuch von 1797 lag dieſes Kaffeehaus Bei der Alſter, in der Verlängerung des Jungfernſtiegs nach der Bergſtraße. — [21] C. L. v. Griesheim, Traktat: Die Stadt Hamburg. 1760. S. 178; ferner: Klf. Hbg. Geſ. u. Vrf., XII, 1773, S. 195. — [22] Th. Nugent, Reiſen durch Deutſchland und vorzüglich Mecklenburg, I, 1781, S. 69/70. — [23] Joh. Peter Willebrand, Annehmlichkeiten in und um Hamburg, 1783, S. 40 f. u. 97 f. (W. ſtammte aus Roſtock und war Altonaer Polizeimeiſter ſowie Juſtizrat.) Ferner: Hamb. Patriot, 23. u. 40. Stück. Die Lage des vielerwähnten Gaſthofes „Alte Stadt London“ iſt aus dem Plan in Schleidens Beſchreibung des großen Brandes von 1842 zu erſehen; ſ. auch Hbg. Adreßbuch, 1803, S. 403. — [24] Hbg. Fremdenbl. v. 11. April 1897, Dr. Arthur Obſt: Einiges über den Jungfernſtieg. — [25] Gd. Tp., S. 216; nach dem Brand von 1842, ſ. S. 238. — [26] Lpbg., Verordng. XXXI, S. 425. — [27] Ands. Vrord., I, S. 178, III, S. 90, V, S. 291, VII, S. 39 (f. 1821). — [28] G. Perégrinus, Abenteuer des Junkers Hans von Birken und ſeines treuen Maß. 1811. S. 53 f. — [29] Hbg. Adreßbuch von 1824, S. 656. — [30] Ariſtippia Hamburg und Altona. Ein Sittengemälde neuerer Zeit von Freiherrn Eugen v. Hammerſtein, 1840, S. 159—161. — [31] Rheder und Matroſe. Ein Hamburger Roman von Ernſt Willkomm. S. 25—26. — [32] Julius Faulwaſſer, Der große Brand und der Wiederaufbau Hbg., 1892, S. 16—17. — [33] Ebendaſ. S. 32.

82. Der Gerhof des Schuhmacheramts

Das Schuhmacheramt und ſeine Gerberei ſtanden mit der Alſter mehrfach in Beziehung und dürfen deshalb bei einer hiſtoriſchen Beſchreibung dieſes Gewäſſers und ſeiner Umgebung nicht mit Stillſchweigen übergangen werden.

Der Gerhof oder Gerberhof des löblichen Schuhmacheramts lag bis 1865 am Ausgange des Jungfernſtiegs in den Gänſemarkt, wurde aber zu letzterem gerechnet. Der mit „Gerhof“ bezeichnete

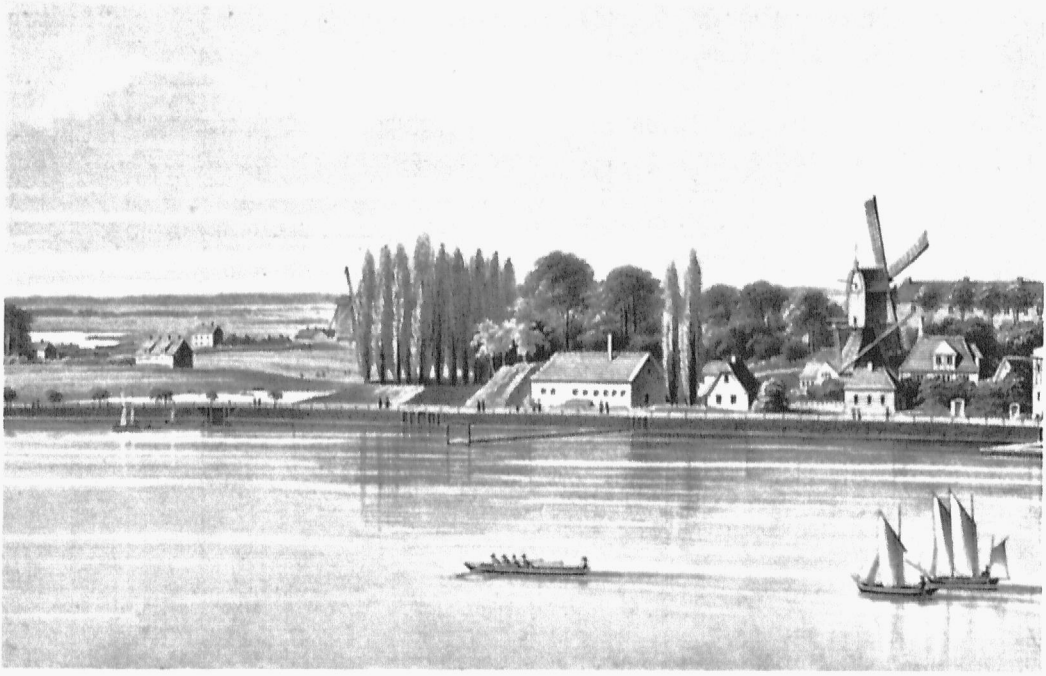


Abb. 333. Der ſüdliche Teil des neuen Verbindungsweges von St. Georg nach der Uhlenhorſt

Verein f. Hamb. Geſchichte
Nach Lithogr. von W. Heuer, um 1855

Durchgang, an dem auch die ſeitens des Amtes für ſeine Altenteiler errichteten Wohnungen lagen, führte vom Gänſemarkt Nr. 3 nach der Königſtraße Nr. 37.

Die Schuhmacher bildeten in Hamburg eins der älteſten Ämter; es kommt bereits 1292 vor; ihre Werkmeiſter werden 1306 genannt, und die älteſte bekannte Amtsrolle ſtammt aus dem Jahre 1375[2].

Im 13. Jahrhundert beſaß das Amt der Schuhmacher mit den Weißgerbern gemeinſam ein Gerhaus[3] am Breiten Giebel bei der Kleinen Alſter.

1375 erbaute die Stadt für die Gerber ein Haus am Reeſendamm; aber der Gerhof der Schuhmacher am Ende dieſes Dammes wird erſt 1443 erwähnt, als ihnen vom Rat die Erlaubnis zur Anlegung erteilt wurde. 1454 vermachte ein Werkmeiſter des Amts letztwillig eine Rente von 14 ß zu milden Zwecken in dem neuen Gerhaus der Schuhmacher, das ſie mit Erlaubnis des Rats auf des Rats Wiſche außerhalb Hamburgs beim Reeſendamm, wo man nach dem Kloſter Harveſtehude geht, auf linker Hand beſaßen. Der Grund und Boden gehörte alſo urſprünglich nicht dem Amt, ſondern der Stadt, war vergünſtigungsweiſe zum Bau eines Gerhauſes eingeräumt und wurde erſt 1709[4] dem Amte im Stadterbebuche zugeſchrieben mit der Anmerkung dabei, daß das Amt den Gerhof ſchon lange beſeſſen habe. — Den anfänglichen Beſitz hatte das Schuhmacheramt dann durch Kauf und Überlaſſung gegen Grundhauer allmählich erweitert[5].

Die 1596, 1620 und 1697 erworbenen Flächen bildeten den obenerwähnten Durchgang „Gerhof“; hier ſtand vormals der ſogenannte „Amtsſahl“, ein Gebäude, deſſen unterer Teil zur Gerberei diente, während der zweite Stock für Amtsverſammlungen und das Dachgeſchoß von bedürftigen Schuſterwitwen als Wohnung benutzt wurde.

Auf dem Gerhof hatte das Amt eine Kule zum Spülen des Leders mit Abfluß nach dem zwiſchen Jungfernſtieg und Königſtraße verlaufenden, nach dem Bleichenflet entwäſſernden Hafenmoor —

wahrſcheinlich einem Überbleibſel eines alten Alſterarms — in das auch die ſonſtige Entwäſſerung des Gerhofs ging.

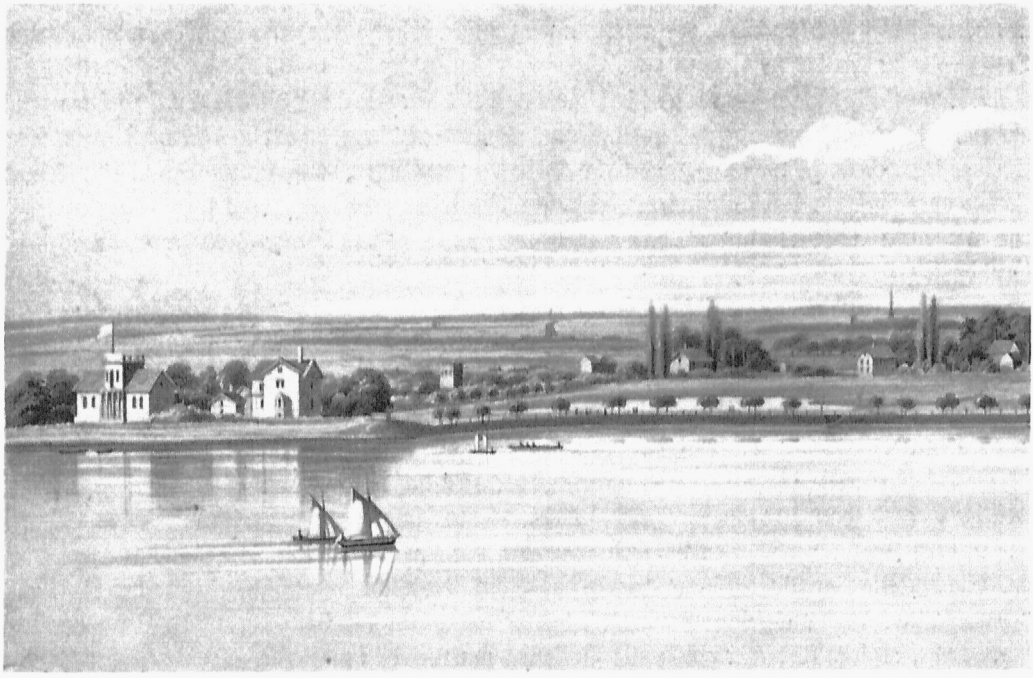
Auf einem zurückliegenden Teile des urſprünglichen Gerberhofes an der Seite des obenerwähnten Hafenmoors, wo ehemals ein Garten mit Fruchtbäumen und Luſthäuſern, der „Altenhof", lag und von dem Reſte noch etwa 1750 beſtanden, wurde nachher auch Gerberei betrieben. Der Platz mit dem ſpäteren Amtshaus am Gänſemarkt neben Streits Hotel wurde erſt 1643 erworben und iſt dem Amt nebſt der ſtraßenwärts gelegenen Vergrößerung, wie oben geſagt, erſt 1709 zugeſchrieben worden.

Neben dem Grundſtück an der Königſtraße kaufte das Amt von der Kammer 1718 noch einen Platz; zu dieſem kam dann 1845 das dahinterliegende Hafenmoor hinzu.

Die bei den Stadtmühlen liegende und vormals als Walkmühle dienende Lohmühle[6] war den Älterleuten der Schuhmacher 1609 für 50 ℔ Lübſch jährlich verheuert worden. 1626[7] wurde der Vertrag für 150 ℔ jährlich zunächſt auf 12 Jahre verlängert; 1642 aber mußte der Betrieb dort eingeſtellt werden, weil die ſtädtiſchen Kornmühlen durch den großen Waſſerverbrauch der Lohmühle litten. Das Schuhmacheramt erhielt als Erſatz einen Platz zur Errichtung einer Windmühle an der Außen-Alſter in der ſpäteren Vorſtadt St. Georg (ſ. Abſchn. 88).

Die alte Lohmühle der Schuhmacher wird ſüdlich von dem dritten Alſterdurchfluß gelegen haben (ſ. Karte V); denn an ſeiner anderen Seite war an Stelle einer zweiten Lohmühle[8] 1620 die neue Waſſerkunſt am Oberdamm getreten.

1633[9] hatte das Amt gegen 6 ℔ Lübſch jährlich die Vergünſtigung erhalten, beim Blauen Turm über den Weg eine Rönne auf ſeine Koſten zur Alſter hin legen zu laſſen, damit es in ſeinen Spülkulen auf dem Gerhof zur Notdurft Waſſer habe. Die Schuhmacher durften aber auf ihrem Hof



Häuſer an der Schönen Ausſicht | Mühle auf dem Stellberg (jetzt Bahnhof Barmbeck) | Mühle auf dem Friedrichsberg | Roßberg-Mühle | Turm von Kuhmühle Wandsbek

Abb. 334. Der nördliche Teil des neuen Verbindungsweges von St. Georg nach der Uhlenhorſt

Verein f. Hamb. Geſchichte
Nach Lithogr. von W. Heuer, um 1855

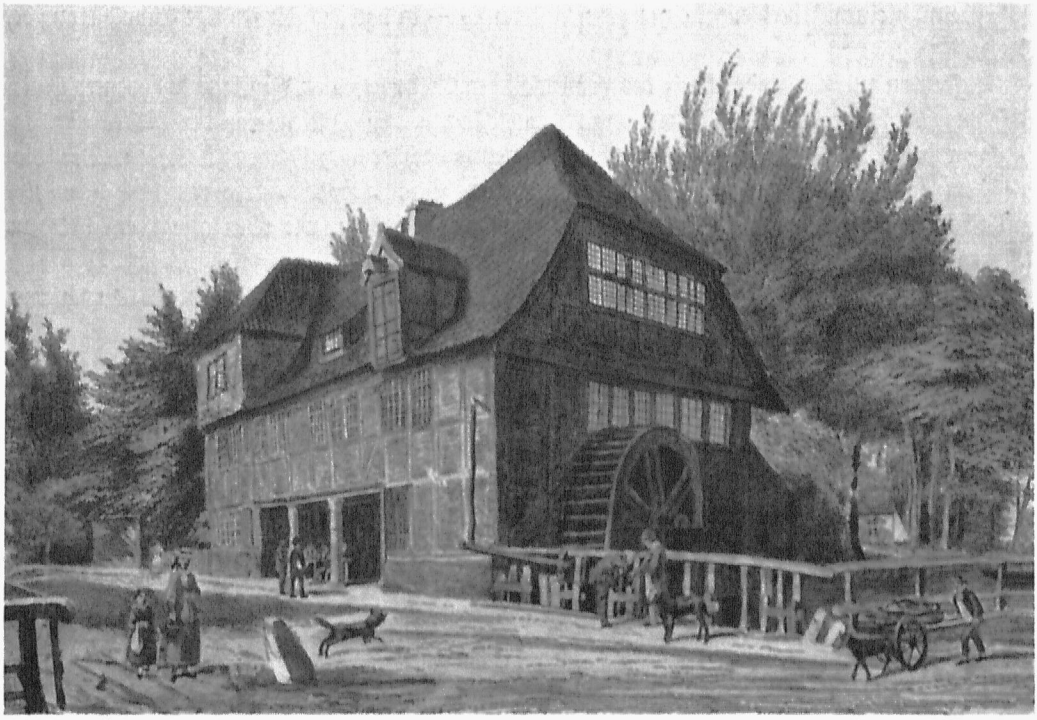


Abb. 335. Die Kuhmühle um 1860, abgebrochen 1874 — Denkmalarchiv. Nach kolor. Autographie von W. Heuer, Kopie eines Bildes von Val. Ruths

nur dann Waſſer aus der Alſter zapfen, wenn ſie groß (d. h. hoch) war, alſo die Müller hinreichend Treibwaſſer für ihre Räder hatten.

Dieſer freie Waſſerlauf war ſeitens des Amts an der Alſter mit einem Püttſtuhl und Schwengel[10] ausgeſtattet worden, der auf Privatgrund lag. Der Eigentümer erhielt als Entgelt vom Amt jährlich 4 Reichstaler, mußte ſich aber 1677 dafür verpflichten, auf ſeinem Grundſtück keinen Färber oder ſonſt ein dem Waſſerlauf ſchädliches Gewerbe zu dulden, damit dem Amt das Leder und die Waren nicht verdorben würden; auch ließ ſich das Amt das Vorkaufsrecht auf das fragliche Grundſtück zuſichern.

Später wurde die offene Rönne durch ein hölzernes Zuflußrohr erſetzt, das auch die Abflüſſe vom Valentinskamp und der ſüdlichen Dammtorſtraße aufnahm und erſt 1845 aufgehoben worden iſt.

Auf dem obenerwähnten Platze neben dem ſpäteren Streits Hotel hatten die Schuhmacher-Alten 1643 ein neues Haus für die Herberge bauen laſſen. Als ſie den Krug dahin verlegen wollten, weigerten ſich die Schuſterknechte, die vordem ihren Krug an der Roſenſtraße hatten, dorthin zu ziehen — vielleicht, weil die Gegend ihnen zu vornehm ſcheinen mochte — und fingen, als man ihnen nach jahrzehntelangem vergeblichem Bemühen endlich ſchärfer zuſetzte, 1672 am 18. April einen „unnützen Tumult“[11] an. Sie hinderten die Bauhofsleute, welche das Schild der Schuſter auf Anordnung des Rats abnehmen ſollten, durch ausgiebige Steinwürfe und verrammelten das Haus derart, daß die ſtürmende Nachtwache, obgleich ſie Feuer gab, unter Verluſten ſich zurückziehen mußte. Trotz gütlicher Zurede wollten ſich die Geſellen von den Meiſtern hierin nichts vorſchreiben laſſen; der Streit zog ſich noch bis 1679 hin, als endlich der Krug am Jungfernſtieg am 10. November bezogen wurde und fernerhin Ruhe herrſchte.

Außer ſeinem Beſitz an der Häuſerſeite des Jungfernſtiegs hatte das Schuhmacheramt auch Grundeigentum dem Gerhof gegenüber beim Blauen Turm, wo nachmals der Neue Jungfernſtieg abgezweigt worden iſt. Dort in der Nähe des obenerwähnten Püttſtuhls mit Schwengel ſprang ein kleines Haus des Schuhmacheramts verkehrshemmend in den waſſerſeitigen Spazierweg des Jungfernſtiegs vor. Die Schuhmacher-Alten erboten ſich im April 1748, das kleine Wohnhaus, welches wegen Baufälligkeit abgebrochen werden ſollte, der Stadt für 1500 ℔ Bco.[12] zu verkaufen. Die Kammer lehnte das Angebot aber ab, was zu längeren Verhandlungen mit E. H. Rat führte, der die gute Gelegenheit, der Allee des Jungfernſtiegs dort ein beſſeres Anſehen zu geben, nicht ungenutzt laſſen wollte. Die Verordneten jedoch wünſchten die 36 ℔ jährliche Grundhauer aus dem kleinen Hauſe nicht einzubüßen und deshalb den Kaufſchilling lieber zu ſparen. Indeſſen meinte der Senat, daß die Hinwegräumung des Häuschens für den ganzen Jungfernſtieg eine große Annehmlichkeit ſei und für alle, welche dort mit Wagen zu fahren hätten, eine Bequemlichkeit bedeute, weshalb der Preis nicht viel zu ſagen habe und er die Kammer mahnte, förderſamſt zur Erhandlung des Hauſes zu ſchreiten. Bei den dann angeknüpften Unterhandlungen forderten die Schuhmacher-Alten, wenn ſie die Grundhauer weiter entrichten ſollten, 2000 ℔ Bco., worauf der Kauf nach erneuter Anmahnung des Senats 1749 auch zuſtande kam. Die Kammer mußte noch weitere 300 ℔ Bco. hinzufügen[13], damit die Schuſter-Alten den ſchon erwähnten Sodſchwengel, den ſie zum Spülen ihres nach dem Gerhof führenden Waſſerlaufs und der Gerbergruben bei dem Häuschen an der Alſter ſtehen hatten, der aber einen „ſehr ſchlechten Proſpekt“ machte, fortnähmen und durch ein Siel unter der Erde erſetzten.

Darauf wurde das kleine Gebäude beim Blauen Turm 1749[14] weggeräumt und der freigewordene Platz zur Jungfernſtiegpromenade hinzugezogen. So hatte das Beſtreben des Rats zur Verſchönerung des Jungfernſtiegs einen zufriedenſtellenden Erfolg gehabt.

Wir hören dann nichts wieder über Beziehungen zwiſchen dem Gerhof des Schuhmacheramts und dem Jungfernſtieg.

Nach mehr als 100 Jahren, als am 1. Februar 1865 die Gewerbefreiheit in Kraft trat und die alten Zünfte der Auflöſung verfielen, ward das Schuhmacheramtshaus neben Streits Hotel ſamt dem bis zur Königſtraße durchgehenden Gerhof, zuſammen rund 6000 qm, 1869 für 450000 ℔ Spec. verkauft. Die Mitglieder des Amts und der Geſellenkrankenkaſſe verließen es am 2. Mai 1869 in feierlichen Zügen und ſiedelten nach dem bereits im Jahre 1865 erworbenen ehemaligen Schneider-Amtshaus am Pferdemarkt Nr. 43 über.

Das alte Schuhmacheramtshaus aber hat bald nach dem Verkauf einem Neubau weichen müſſen. Der Verbindungsgang des alten Gerhofs iſt erſt 1882 bei Anlegung der „Gerhofſtraße“ zur Durchführung der Alſterringbahn vom Rathausmarkt über den Gänſemarkt zum Dammtor uſw. verſchwunden.

Damals wurden bei der Ausſchachtung für die dortigen neuen Häuſer ſieben alte Gerbergruben aufgefunden, deren eine noch mit Häuten gefüllt war. Jetzt erinnert nur der Name „Gerhofſtraße“ an den einſtigen Gerberhof des ehemaligen löbl. Schuhmacheramts.

Anmerkungen:

[1] „Geren“ iſt das niederdeutſche Wort für gerben. — Vgl. a) Dr. O. Rüdiger, Die älteſten hamburgiſchen Zunftrollen und Brüderſchaftsſtatuten, 1874, S. 274; b) Ak. Kl. XI, Spec. Lit. S, Nr. 9, Vol. 1, Faſz. 8. Ältere Akten des Schuhmacheramts. (Hbg. St. Ar.). — [2] Gd. Tp. S. 57 u. 83. — [4] Ndm. Tp. 1832, S. 236. — [5] ad 2 b, Vol. 12, Grundeigentum des Schuhmacheramts. — [6] Km. Kntr. Bch., B, S. 2, ferner M. V. Hbg. G., VI, S. 23. — [7] ad 6, B, S. 251. — [8] Km. Kntr. Bch., A, S. 192, B, S. 21 u. 74. — [9] Desgl. C, S. 22. — [10] ad 2 b. — [11] Stelzner, Nachr. v. d. St. Hbg., IV, S. 988. — [12] Km. Prtk. 1748. S. 107, 114, 126, 128, 136, 150, 153, 166, 274. — [13] Ebendaſ. 1749, S. 99, 189, 191. — [14] Km. Kntr. Bch., J, S. 624.

83. Der Alſterpavillon

Hierzu die Abbildungen 174, 248, 279, 285 – 297

Die Freude der Hamburger war ſtets auf die Alſter gerichtet; auf ihr und an ihren Ufern wünſchten ſie ſich erholen und beluſtigen zu können. Aus dieſem Bedürfnis heraus iſt auch am Jungfernſtieg der in das Alſterbecken hineingebaute Alſterpavillon entſtanden, der durch den Reiz ſeiner Lage in der Nähe der Börſe, des Rathauſes, der großen Banken und Geſchäftshäuſer ſowie vornehmer Gaſthöfe, mitten im Stadtkern und doch wieder zugleich in freier Landſchaft, mit weitem Blick auf die Alſterfläche und die Lombardsbrücke, ſeit mehr als 130 Jahren eine immer gleich ſtarke Anziehungskraft auf Einheimiſche und Fremde ausübt.

Nach der Verbreiterung des Jungfernſtieges im Jahre 1797 wurde dem Senat ſeitens der Kammer[1] die Einrichtung zweier Erfriſchungsboutiquen daſelbſt vorgeſchlagen, indeſſen zunächſt ohne Erfolg. Als ſich dann im September 1798 ein franzöſiſcher Emigrant, Boucher de Courron, mit der Bitte an den Senat wandte, einem ungenannten Landsmann — es war, wie ſich nachher herausſtellte, der Vicomte Auguſtin Lanclot de Quatre Barbes — die Erlaubnis zur Anlegung eines Erfriſchungspavillons gegenüber den Großen Bleichen zu erteilen, wurde das Geſuch zunächſt vom Senat auch abgelehnt, jedoch als der Vicomte im Februar des folgenden Jahres ſeine Bitte perſönlich erneuerte, unter gewiſſen Bedingungen bewilligt. Darauf ließ der franzöſiſche Emigrant mit dem obigen ſtolzen Namen laut Kammervertrag vom 10. April 1799[2] den Großen Bleichen gegenüber den Alſterpavillon errichten.

Der recht beſcheidene Bau (ſ. Abb. 285 S. 403) war mit der Vorderſeite 23,50 m von der Häuſerflucht des Jungfernſtiegs entfernt, 10,90 m breit und 7,30 m tief. Sein Äußeres mußte dem Wachthauſe Nilus nach Geſtalt und Größe genau gleichen (ſ. Abb. 298 S. 422); nur ein 1,70 m breiter Balkon an der Waſſerſeite war dem Pächter zugeſtanden, ſo daß die bebaute Fläche etwa 100 qm

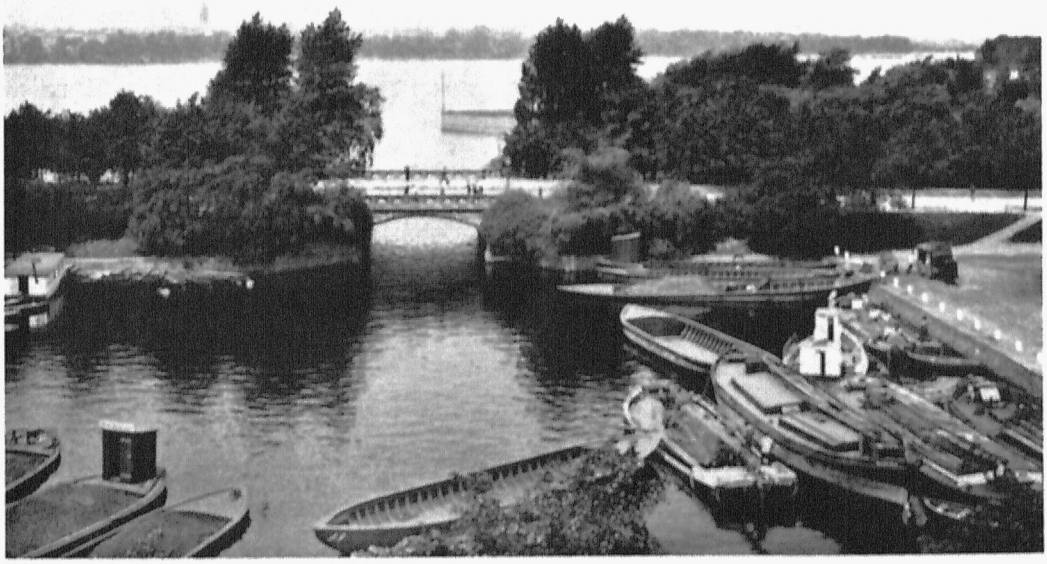


Abb. 336. Blick auf die Hohenfelder Bucht nebſt Brücke und Landungsplatz ſowie die Außen-Alſter vom Obergeſchoß eines Hauſes an der Barcaſtraße im Jahre 1894 — Verein f. Hamb. Geſchichte, Phot. W. Dreeſen, Flensburg

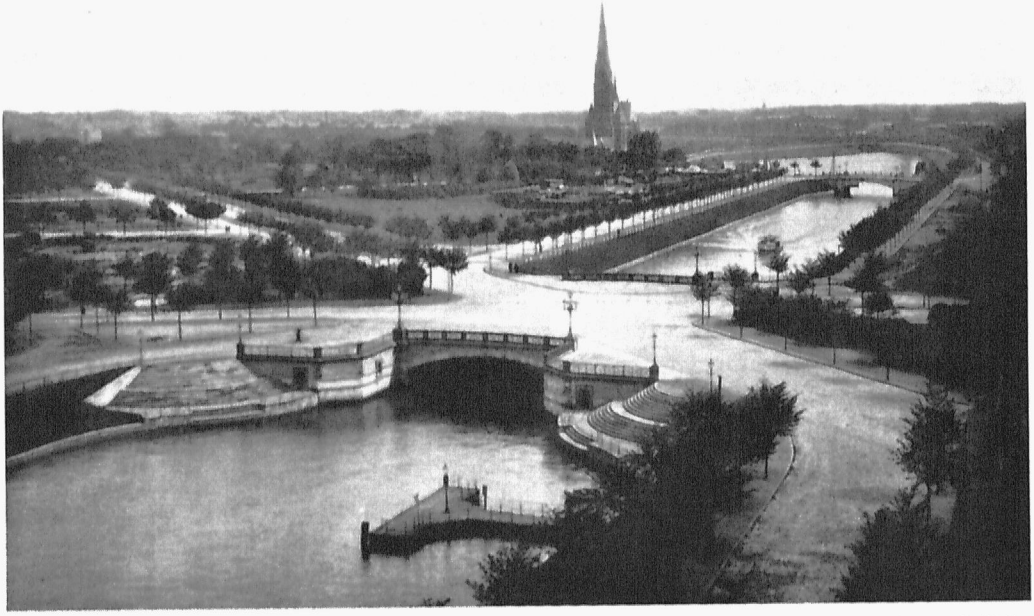


Abb. 337. Blick vom Dach eines Hauſes an der Armgartſtraße auf die Straßen- und Kanalanlagen im Gebiete der ſogenannten Mundsburg, vorn die Mundsburgerbrücke, im Hintergrund die eben fertiggeſtellte St. Gertrudkirche

Verein f. Hamb. Geſchichte
Phot. G. Koppmann & Co., 1884

ausmachte. Das Bauwerk war, wie bei der Tunnelbauaufgrabung der Hochbahn A.-G. im Jungfernſtieg 1930 ſich ergeben hat, auf einer künſtlich in die Alſter vorgerückten Halbinſel errichtet. Der unter Aufſicht des Bauhofes auf Koſten des Pächters hergeſtellte Erfriſchungspavillon ging ins Eigentum der Stadt über und wurde dem Pächter, dem auch die geſamte Unterhaltung oblag, auf 25 Jahre für 600 ℔ jährlich verheuert. Mit der Erlaubnis, dieſes Kaffeehaus dort zu errichten, war ihm u. a. auch die Verpflichtung auferlegt, den Jungfernſtieg vor dem Pavillon im Sommer täglich zu beſprengen. Er durfte dort Erfriſchungen feilhalten; dagegen war jede Art Karten- oder Würfel- und ſonſtiger Spiele verboten, auch das Tabakrauchen; ebenſowenig durfte in dem Pavillon eine Wohnung eingerichtet werden. — Das Verbot des Tabakrauchens beſtand im Alſterpavillon noch 1820[3] unverändert fort, ſcheint dann aber ſtillſchweigend erloſchen zu ſein.

Dieſer erſte Pavillon wurde am 22. Auguſt 1799 eröffnet; er ging bereits nach zwei Jahren[4] an den Schweizer Konditor Richard Ruben über, dem gegen 30 ℔ Rekognition geſtattet wurde, an der Alſterſeite zwei Abtritte anzulegen. In dieſen Vertrag trat 1809[5] ſein Bruder Donat Ruben ein, der den Pavillon 1813[6] durch einen Saalanbau nach Entwurf des Architekten C. F. Lange um 5,70 m in die Alſter hinein und Aufbau vergrößerte, wofür die Pacht um 150 ℔ jährlich erhöht wurde (ſ. Abb. 286 S. 405). — Während der franzöſiſchen Herrſchaft waren der Jungfernſtieg und der Alſterpavillon der beliebteſte Aufenthalt der franzöſiſchen Offiziere.

1814[7] wurde es Donat Ruben vergönnt, eine 2 m breite Galerie zu ſeiten und hinten am Waſſer um den Alſterpavillon herumzuführen, mit kleinem Vorſprung in die Alſter hinein, wofür er

weitere 6 ℔ Rekognition zu zahlen hatte. 1824 wurde ihm der Pavillon auf zehn Jahre bis 1834 wieder vermietet, als er bei der öffentlichen Verpachtung mit 5625 ℔ Jahresmiete Meiſtbietender blieb[8]. Die Hamburger rechneten aus, daß dieſe, als außerordentlich hoch erſcheinende Pachtſumme auf jede Tagesſtunde 10 ß $3^{21}/_{73}$ Pfg. ausmachte[9].

Auch jetzt durften bei Strafe der ſechsmonatlichen Kündigung des Gebäudes Zufalls- (Glücks-) ſpiele, noch irgendeine Art von Karten-, Würfel- oder ſonſtige Spiele geduldet werden.

Nach Donat Rubens Anfang Oktober 1828 erfolgtem Tode übernahmen Gebrüder Heim und der Schweizer Joh. Sprecher die Pacht, die nach dem Tode des einen Heim 1831 dem Sprecher allein verblieb[10].

Im September 1830 kam es infolge der Pariſer Juli-Revolution am Jungfernſtieg zu einem Krawall, bei dem unter Heppheppp-Rufen u. a. auch aus dem ſtets gut beſuchten Alſterpavillon[11] jüdiſche Gäſte hinausgeworfen wurden.

1835 ward ein auf etwa das Vierfache der anfänglichen Fläche vergrößerter Neubau des Pavillons nötig, für den Baudirektor Wimmel den Riß lieferte. Die Pacht ſtieg auf 5900 ℔ jährlich[12] (ſ. Abb. 287 S. 406).

1844, nach Ablauf des Vertrages mit Sprecher, übernahm ſein Schwiegerſohn Franz Dürſt, ein Schweizer aus dem Kanton Glarus, den Pavillon für 6000 ℔ auf zehn Jahre. Ihm wurde 1846 geſtattet, die Veranda an der Waſſerſeite um 1 m hinauszurücken, und 1848 ſeiner Witwe (geb. Sprecher), vor der Veranda einen Windfang anzulegen.

Während all der Jahre bis zum großen Brande war der Alſterpavillon bei Einheimiſchen und Fremden ſehr beliebt; man ſaß dort gern, ließ das rege Treiben an ſich vorüberziehen und ſchlürfte die wegen ihrer Vortrefflichkeit weltberühmte Taſſe Kaffee. Im Hintergrunde des ſchönen Alſterbeckens wirkte die zierliche Idylle der alten Lombardsbrücke mit der Windmühle, beiderſeits eingefaßt von ſtattlichen Pappelreihen auf dem Lombardswall. Stets war der Alſterpavillon der Sammelplatz der vornehmen Welt und der Fremden, die dieſer Anblick bzw. das rege Leben auf der Promenade ſtundenlang feſſeln konnte, wie ein Schriftſteller um 1840[13] recht anſchaulich ſchildert.

Beim großen Brande von 1842 blieb der Alſterpavillon zwar vom Feuer verſchont; aber eine Bande barbariſcher Zerſtörer[14] riß drinnen die Kronleuchter herunter, zerſtieß ſie an dem eiſernen Geländer und warf die Trümmer in die Alſter. Die Spiegel wurden zerſchlagen, die Gläſer zertreten und was nicht gegeſſen, getrunken oder mitgenommen werden konnte, umhergeſtreut. Mit demſelben Vandalismus ward das Innere der Konditorei von Giovanoly an der Ecke des Neuen Jungfern-ſtiegs zerſtört (ſ. Abb. 174 S. 264 u. Abb. 248 S. 360).

Über das innere Leben, das ſich in den zwanziger bis zu den fünfziger Jahren im Alſter-pavillon abſpielte, iſt nicht viel bekannt. Wir erfahren, daß er von Hamburger Berühmtheiten, Schrift-ſtellern und Bühnenkünſtlern gern beſucht wurde, u. a. dem Dichter Heinrich Heine (1820)[15], der hier im Freundeskreiſe ſeine Gedichte vorlas, friſch aus dem Notizbuch, in dem man noch die Ver-beſſerungen mit Bleiſtift ſah. Auch den alten Mettlerkamp konnte man am Ende der Vierziger dort wohl treffen, und der Obergerichtspräſident Baumeiſter[16] erholte ſich hier abendlich von ſeiner Tagesarbeit.

Mancher Schachkampf wurde hier ausgefochten, und in den Jahren 1847 bis 1853 erklang nachmittags bis zum Beginn der Theatervorſtellung feines Streichſextett, in dem der Vater von Johannes Brahms als Kontrabaſſiſt mitwirkte; von ihm ſoll der ſeinerzeit viel belachte Ausſpruch herrühren: „Ich will Sie was ſagen, 'n reinen Ton auf 'n Kunterbaß is en reinen Szufall[17].“ In der Pauſe mußte der jüngſte Muſiker, wenn auch widerwillig — wie das verkniffene Geſicht erraten ließ — mit dem Notenblatt umhergehen und die Schillinge einſammeln, wobei manche, insbeſondere die jungen Gäſte, vornehm abwinkten.

Seit seinem Bestehen hat der Alsterpavillon auch an allen Festen, die in der Hansestadt begangen wurden und für welche die Alster der Mittelpunkt war, redlich teilgenommen; bei solchen Gelegenheiten machte Flaggenschmuck am Tage, Lichterglanz am Abend die einfachen Umrisse des kleinen Bauwerks für Einheimische und Fremde leicht erkennbar.

Mochte es das dritte norddeutsche Musikfest 1841, die große Schillerfeier 1859 oder der Besuch deutscher Fürsten sein; immer zeichnete sich der Alsterpavillon durch prächtigen Schmuck aus und funkelte abends mit dem ganzen Jungfernstieg um die Wette.

Der Wirt Sprecher hatte Landsleute aus der Schweiz als Kellner angestellt; die Tasse Kaffee kostete 2 ß; Trinkgeld gab man nicht, aber zu Weihnachten spendeten die Stammgäste den Kellnern, die grüne Schürzen trugen, einen Drittel = 1 ℳ 15 ß Crt. oder auch einen preußischen Taler[18]. — 1848 übernahm Sprechers Sohn den Pavillon und 1874 Johann Schwarting, dessen Witwe ihn bis 1899 bewirtschaftete und zuletzt 16500 Mark Jahrespacht zahlte.

Schwarting ließ den Alsterpavillon 1875 mit einem Kostenaufwand von 100000 Mark umbauen und vergrößern (s. Abb. 288 S. 407 u. Abb. 290 S. 410). Die zierlichen Formen des neuen Kleides in schmuckem Schweizerstil, das die Architekten Martin Haller und Lamprecht dem Altbau zu geben verstanden, fanden allgemein Beifall (s. Abb. 291 S. 412 u. Abb. 292 S. 413). Auch der 1877 an der Hinterseite vorgenommene kleine Aufbau zur Herstellung einer Wohnung gereichte der Gesamterscheinung nicht zum Nachteil.

Im Innern erfreute die anmutige Brunnengestalt einer Alsternixe von Carl Börner die Besucher; sie ist beim späteren Abbruch des Pavillons verlorengegangen.

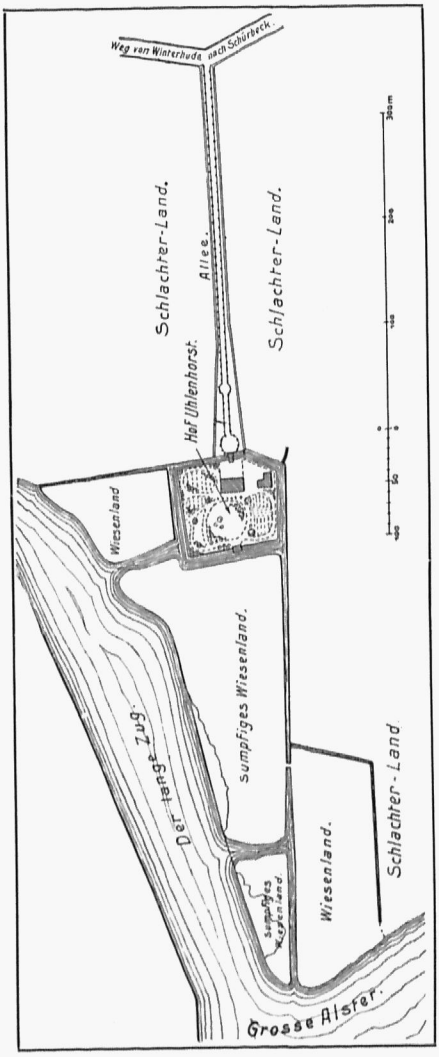


Abb. 338. Grundriß des Hofes Uhlenhorst mit dem Lusthaus der löbl. Kämmerei nebst Umgebung im Jahre 1810. Privatbesitz. Nach Karte des Vermessungswesens von Oktober 1810 gezeichnet von M. Klaucke

Nach wie vor bildete der Alsterpavillon in dem großstädtisch flutenden Leben des Jungfernstiegs den angenehmen Ruhepunkt mit herrlicher Aussicht über die stets belebte Binnen-Alster. — Als 1899 der Jungfernstieg um 17 m verbreitert wurde, erfolgte ein völliger Neubau des entsprechend in die Alster hinein verschobenen Pavillons, dessen veraltete Einrichtungen damals den berechtigterweise an ein Kaffeehaus von Weltruf zu stellenden Ansprüchen nicht mehr voll genügt hatten.

Im alten Alsterpavillon wurde am 21. Juni 1899 Schluß gemacht. Gegen Mitternacht kamen an jenem Tage noch große Scharen von Freunden dieses altbeliebten Kaffeehauses; ein fortwährender Strom von Besuchern wälzte sich ein und aus; die Stammgäste hielten alle Winkel der Räumlichkeiten besetzt und huldigten der hinter dem Schenktisch tätigen Wirtin mit gelegentlichen Hochrufen. Eine festliche Veranstaltung jedoch beschloß das langjährige Dasein dieses Alsterpavillons nicht, dessen Betrieb gegen

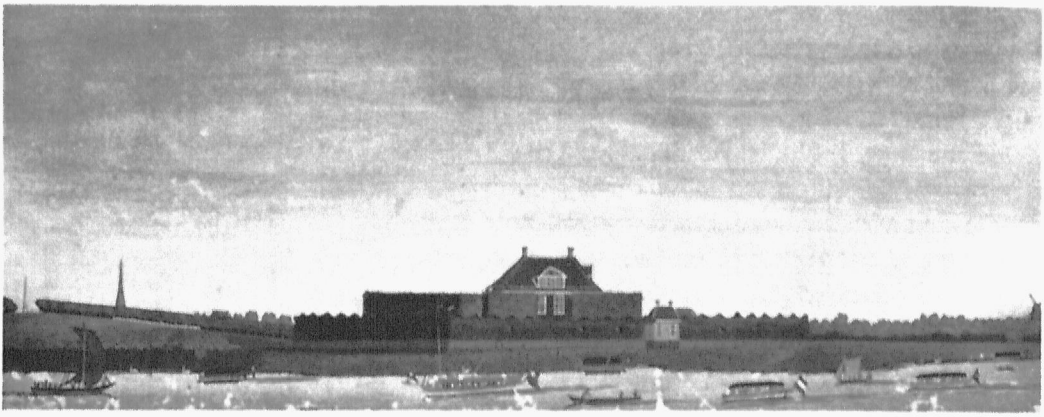


Abb. 339. Das Luſthaus Uhlenhorſt der lobl. Kämmerei, Staatsarchiv
geſehen vom nördlichen Teil des Harveſtehuderweges, um 1775; Nach einer Waſſerdeckfarbenmalerei von Em. Grolau
im Hintergrund links ein Obelisk in der Gegend des jetzigen Winterhuderweges, weiter rechts der Wandsbeker Kirchturm

7 Uhr morgens endgültig eingeſtellt wurde. Am 23. Juni erfolgte die Verſteigerung des geſamten Hausrats, und der Abbruch ſchloß ſich unmittelbar an.

Der Neubau nach dem aus einem Wettbewerb hervorgegangenen Entwurf des Architekten W. Hauers im romaniſierenden Stil begann im Auguſt 1899. Die Wände erhielten glaſierte Verkleidung und reichen Schmuck durch Figureneinlagen nach Luca della Robbia.

Der Grundriß war 26 m breit und 29 m tief, annähernd wie beim alten Hauſe, dem auch die Höhenmaße des Neubaues entſprachen. Die Bauſumme betrug 180000 Mark, die von dem neuen Pächter Heinze zu zahlende Jahrespacht 45000 Mark.

Eingeweiht wurde der neue Alſterpavillon am 20. Januar 1900 mit einem Feſte des Vereins für Kunſt und Wiſſenſchaft, und am folgenden Tage, einem Sonntage, wurde er der Allgemeinheit zugänglich gemacht.

Dieſer neue Pavillon erfüllte aber nicht die Erwartungen der Bevölkerung, wie zahlreiche eingeſandte Artikel in den Tageszeitungen erwieſen. Seine äußere Erſcheinung mißfiel; lebhaft bedauerte man, daß die ſchönſte, von allen Seiten und auch weither ſichtbare Stelle der großartigſten Straße der Stadt von einem ungegliederten Steinwürfel aus glaſierten Ziegeln eingenommen wurde, einem „Kachelofen“, wie ihn der richtig einſchätzende Volkswitz bezeichnend nannte. Ihm fehlte völlig die Eigenart eines zierlichen, geräumigen und luftigen Kaffeehauſes, wie man es von dem alten Hallerſchen Pavillon gewohnt war, der deshalb von den Hamburgern ſchmerzlich vermißt wurde.

Beſonders ſchwerfällig wirkte das Gebäude durch das niedrige platte Dach, das man gewählt hatte aus Sorge, den gegenüberliegenden Häuſern ja nichts von der Ausſicht auf die Alſter zu nehmen; die an ſich hübſchen Einzelſchauſeiten des Pavillons kamen dabei nicht zur Geltung (ſ. Abb. 293 S. 414).

Der Grund für dieſen herben Mißerfolg lag in der ungünſtigen Faſſung des Entwurf- und Preisausſchreibens, welches von dem Architekten ſoviel Rückſicht auf den Wirtſchaftsbetrieb forderte, daß ihm dadurch die Hände gebunden waren. Er mußte jeden Winkel ausnutzen, um die hohe Pachtſumme herauszubringen, und auf demſelben Raum, den der alte Pavillon einnahm, einen Bau ſchaffen von mehr als doppelter Leiſtungsfähigkeit; der alte Pavillon hatte 270, der neue 600 Sitzplätze, mit den Veranden ſogar etwa 1200.

Der Beſuch des gutbewirtſchafteten Neubaues war, obgleich der überwiegende Teil der Bevölkerung ihm ſeine Zuſtimmung verſagt hatte, doch ſtets ein ſehr befriedigender.

Der Wirt war eifrig bemüht, dem Mangel des Ausſehens abzuhelfen; ſeiner Abſicht, die unmaleriſchen Umriſſe des Alſterpavillons durch vier Türmchen zu verbeſſern, wurde nicht zugeſtimmt, ebenſowenig ſeinem Antrag, waſſerſeitig eine Treppe aufs Dach zu führen und dort Tiſche und Stühle aufzuſtellen. Es ward ihm aber 1903 gegen Erhöhung der Jahrespacht um 1000 Reichsmark zugeſtanden, den 1901 an der Vorderſeite mit Glas überdachten Raum während des Winters mit Glaswänden gegen die Straße abzuſchließen.

Im Juni 1907 hat man im Alſterpavillon, der ſeit Jahren das einzige Kaffeehaus war, in dem abends keine Muſik ſtattfand, mit dieſen Darbietungen wieder begonnen, um den im Innern ſich aufhaltenden Gäſten einen Erſatz für das zu bieten, was die im Freien Sitzenden vor ihnen an heiterer Augenweide voraushatten.

Obgleich der Wirt in der geſchilderten Weiſe an dem Pavillon im Laufe der Jahre allerhand herumgebeſſert hatte, wollte ſich die Bevölkerung doch nicht recht an den Anblick des Bauwerks gewöhnen, da es nicht den Ausdruck des künſtleriſchen Empfindens der Zeit trug und nicht in den Jungfernſtieg hineinpaßte. Die Freude war deshalb allgemein, als bekannt wurde, daß der Pächter einen Neubau vornehmen wollte, obgleich ſein Pachtvertrag noch bis 1924 lief. Die Zunahme der Bevölkerung und des Fremdenverkehrs machte eine weſentliche Vergrößerung notwendig, und ſo wurde ſeitens des Pächters ein beſchränktes Preisausſchreiben erlaſſen, aus welchem die Architekten Rambatz und Jolaſſe als Sieger hervorgingen.

Dieſer Neubau, deſſen Grundfläche auf mehr als 1200 qm, d. h. rund das Zwölffache[19] des erſten Pavillons von 1799 (ſ. die Grundrißzeichnung Abb. 294 S. 416) angewachſen war, wurde von der dafür mit einem Stammkapital von 1,3 Millionen Reichsmark gebildeten Alſterpavillon-Geſellſchaft m. b. H.

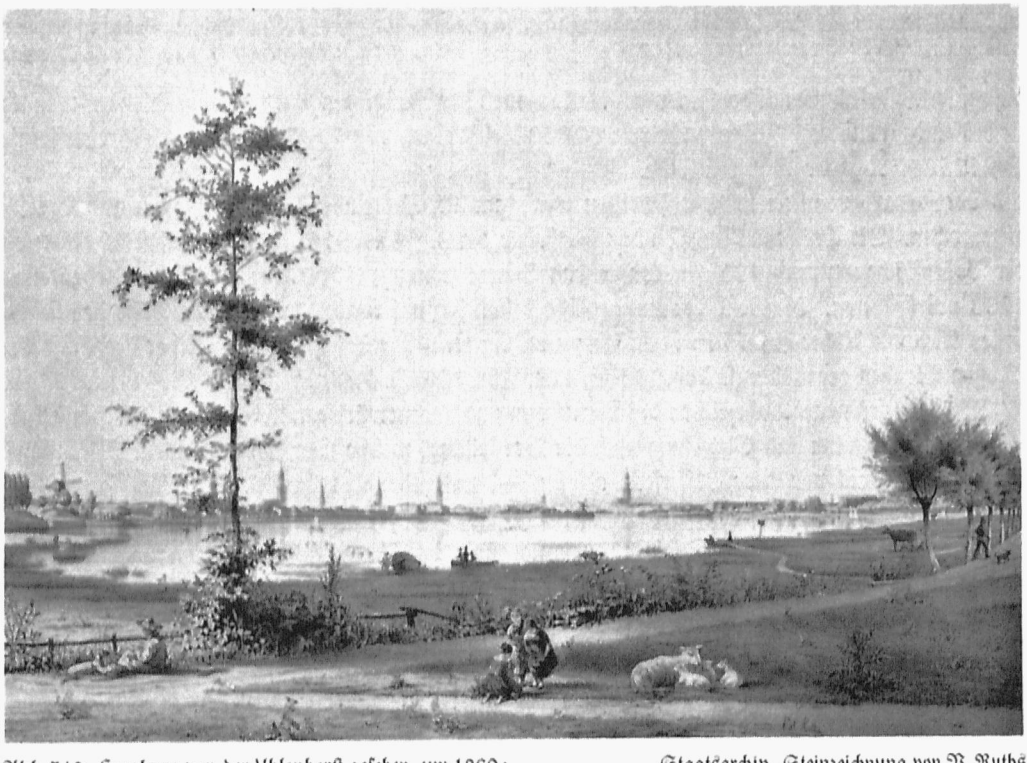


Abb. 340. Hamburg von der Uhlenhorſt geſehen, um 1860; links die Lohmühle, in der Mitte die Mühle bei der Lombardsbrücke

Staatsarchiv. Steinzeichnung von V. Ruths
Druck und Verlag von Chs. Fuchs



Abb. 341. Der nördliche Teil der Straße „Schöne Aussicht“ mit dem Uhlenhorster Fährhaus; rechts vorn der Dampfer „Alina“, links weiter hinten die Wagenfähre, etwa 1860

Verein f. Hamb. Geschichte
Lithographie von W. Heuer
Aus: Landhäuser II. Druck von H. Wernicke

ausgeführt. Diese hatte mit der Finanzdeputation einen dreißigjährigen Vertrag abgeschlossen, wonach sie bis Ende 1924 eine Jahrespacht von 80000 Reichsmark, von 1925 bis Ende 1943 eine solche von 125000 Reichsmark zahlen sollte.

Der so rasch veraltete 1899er Pavillon ward am 30. September 1913 geschlossen und sogleich abgebrochen. Die Eröffnung des Neubaues erfolgte am 9. Juni 1914. Infolge der Vergrößerung der Bodenfläche um rund 480 qm konnte das Innere nunmehr 1500 Besucher fassen gegen etwa 1200 des früheren. Die Zahl der Außenplätze belief sich auf rund 2000. — Die Höhe des Dachfirstes blieb wie bisher auf 13 m beschränkt; auch lag die Mitte des Pavillons wieder der Achse der Großen Bleichen gegenüber (s. Abb. 295 S. 418, Abb. 296 S. 419 u. Abb. 297 S. 421).

Wenn dieses neue Wahrzeichen des vornehmen und liebenswürdigen Lebens der alten Hansestadt in seiner Ausdehnung und Gestaltung auch die Vorstellung, welche man sich von einem „Pavillon“ macht — besonders von der Wasserseite gesehen —, wesentlich überschreitet, so wirken seine Bauformen doch leichter als die seines Vorgängers. Das Schwere, Massige ist vermieden; Glasveranden umgeben einen hochgewölbten Saal, an den sich nach der Binnenalster ein abgerundeter, lichter Raum anschließt.

Der schon gegen die ältere Inneneinrichtung bei dem Hauersschen Pavillon vermehrte Aufwand der Ausstattung wurde bei diesem letzten Bau auf eine besonders hohe Stufe getrieben. Beim Anblick des Gesamtbauwerks hat man aber den Eindruck, daß die Künstler sich während seiner Schaffung bewußt geblieben sind, daß niemandem, der sich auf Hamburgs vornehmste, seit mehr als zwei Jahrhunderten berühmte Promenade begibt, der Anblick des Alsterpavillons entgehen kann, daß er in aller Augen und auch in aller Munde ist und mit seiner schönen Umgebung in Einklang stehen muß.

Die bald folgenden, über ganz Deutſchland hereinbrechenden ſchweren Zeiten haben auch den Alſterpavillon nicht unberührt gelaſſen. Des Kriegsbedarfs wegen wurden 1916 die Kupferteile ſeines Daches durch Zink erſetzt.

Schlimmer erging es dem Bauwerk im Innern, als am 30. Dezember 1918 ſich ein Teil der von einer Verſammlung auf dem Heiligengeiſtfeld zurückkehrenden Arbeitsloſen, zumeiſt ſogenannte Halbſtarke, zuſammenrottete und mehrere Gaſtſtätten in Umgebung der Alſter ſtürmte, u. a. auch den Alſterpavillon. Hier wurden die Gäſte verjagt, die Eßwaren und Getränke vertilgt, Geſchirr und Geräte zerſchlagen, ja in wilder Zerſtörungswut die feſtgeſchraubten großen Regiſtrierkaſſen von ihren Standorten herabgeſtürzt, worauf ſich die Miſſetäter ungehindert zerſtreuen konnten.

Nach dieſem Vorkommnis folgte für den Alſterpavillon eine Reihe von Jahren ruhigen Betriebes und ohne äußere Veränderungen. Erſt 1930, im Zuſammenhange mit der abermaligen Umgeſtaltung des Jungfernſtiegs (ſ. S. 467), mußten wegen Verſchmälerung der waſſerſeitigen Promenade die bisher *vor* dem Pavillon gelegenen, von den Beſuchern beſonders geſchätzten Sitzplätze nach beiden Seiten des Gebäudes auf neugeſchaffene, je etwa 100 qm große Plattformen verlegt werden, wodurch vielen Gäſten das weltſtädtiſche Vergnügen des unmittelbaren Einblicks in die vorüberwandelnde Menge weſentlich eingeſchränkt worden iſt.

Dennoch wird der mit Hamburgs Vergrößerung und der Verbreiterung des Jungfernſtiegs gewachſene Alſterpavillon an dieſer Stelle ein Bedürfnis bleiben, ſolange die große internationale Promenade des Jungfernſtiegs eine Anziehungskraft Hamburgs bleibt.

Anmerkungen:

[1] Vgl. M. V. Hbg. G. VII, S. 193. — [2] Km. Kntr. Bch. X, S. 638. — [3] Hbg. Adreßbuch, 1820, S. 649. — [4] Km. Kntr. Bch. Y, 1801, S. 444. — [5] Desgl. D D, 1809, S. 133. — [6] Desgl. E E, 1813, S. 373. — [7] Desgl. F F, 1814, S. 281. — [8] Desgl. L L, 1834, S. 491. — [9] Hbg. Beobachter v. 1. Mai 1824. — [10] Km. Kntr. Bch. P P, S. 311, Q Q, S. 04. — [11] Hbg. G. u. Hmbl. V. Die Hamburger Unruhen im September 1830, S. 179, ferner Dr. J. Heckſcher: Peter Suhrs Panorama einer Reiſe von Hamburg nach Altona und zurück. Berlin 1909. S. 53/54. — [12] Km. Kntr. Bch. R R, S. 641. — [13] Freiherr v. Hammerſtein, Ariſtipp in Hamburg und Altona; ein Sittengemälde neueſter Zeit, 1840, S. 159 f. — [14] Dr. H. Schleiden, Verſuch einer Geſchichte des großen Brandes in Hamburg vom 5. bis 8. Mai 1842. S. 119. — [15] M. V. Hbg. G. XIII, S. 191. — [16] 1848/1849 war B. Richter des Niedergerichts und ſtand in dieſer unruhigen Zeit an der Spitze der Mehrheitsdemokraten. — [17] Kalbeck, Johannes Brahms, 1904, I, S. 6/7. — [18] Nach mündlicher Mitteilung von Robert Meißner (geb. 1830, geſt. 1917) im Auguſt 1916. — [19] Flächengrößen einſchl. Galerie, Veranda uſw. 1799: 103 qm, 1814: 230 qm, 1817: 254 qm, 1835: 475 qm, 1875: 657 qm, 1899: 731 qm, 1914: 1231 qm.

84. Der Schweizer Pavillon

Hierzu die Abbildungen 174, 248, 274, 298 und 299

Als 1797 der Jungfernſtieg verbreitert ward, brach man die 1709 zur Erhaltung guter Ordnung und Sicherheit auf dieſem Spazierwege in der damaligen Uferlinie gegenüber dem Neuenwall errichtete „Niluswache“ ab und baute ſie, weiter in die Alſter vorgeſchoben, neu nach Zeichnung des Baumeiſters Kopp (ſ. Abb. 298 S. 422).

Sieben Jahre ſpäter, gegen Ende 1808, reichte der ſeit 14 Jahren in Hamburg anſäſſige Schweizer Konditor Joſeph Giosly[1] ein Geſuch ein, zwiſchen dem Alſterpavillon und der Niluswache ein zweites Kaffeehaus errichten oder die Niluswache ſelbſt in ein ſolches umwandeln zu dürfen, das der Senat jedoch ablehnte.

Als dann 1813 der Elbpavillon, eine 1808 auf der Baſtion Casparus, der ſogenannten Elbhöhe (die jetzt das Bismarckdenkmal trägt), errichtete hölzerne Erfriſchungsbude der Wiederherſtellung der Feſtungswerke weichen mußte, überließ man dafür dem bisherigen Pächter Hiacinthe Dubernet[2]

die ehemalige Niluswache auf neun Jahre für eine jährliche Miete von 631 ℔ zum Feilhalten von Erfrischungen.

Das Äußere des Wachtgebäudes durfte er nicht verändern, baute aber an der Hinterseite auf Pfeilern einen von einer Galerie umgebenen Saal ins Wasser hinein, entsprechend dem beim Alsterpavillon zugestandenen, und nannte die Wirtschaft „SchweizerPavillon“[3]. Als ihm 1815 nach Abzug der Franzosen gestattet wurde, den Elbpavillon wieder einzurichten, trat er den Schweizer Pavillon an Richard Ruben ab. Dieser hatte 1809 den Alsterpavillon seinem Bruder Donat überlassen und übernahm nun seit 1816 als alleiniger Pächter den Schweizer Pavillon, in welchem das Rauchen ebensowenig wie im Alsterpavillon erlaubt war.

Nach dem Tode von Richard Ruben, Ende 1817, wurde die Gaststätte zunächst von seiner Witwe geleitet und ging dann 1819 auf Donat Ruben über, der nunmehr die Bewirtschaftung beider Pavillons in Händen hatte. Er ließ den Schweizer Pavillon nach Entwurf des Architekten C. Th. Lange umbauen[4] (s. Abb. 274 S. 389).

1822 stieg die Pacht für diese Gaststätte auf 1200 ℔ jährlich[5]. Bei der abermaligen Pachtverlängerung 1827, die Donat Ruben nochmals erlangte, wurden alle Arten Glücks-, einschließlich Karten- und Würfelspiele dort verboten, ebenso polizeiwidriger oder unsittlicher Betrieb bei Androhung der Aufkündigung des Vertrages. Diese letztere Bestimmung erscheint verwunderlich; denn der im Innern reicher als der Alsterpavillon, mit großen Spiegeln und teuren Möbeln ausgestattete Schweizer Pavillon wurde vorwiegend nur von vornehmen Gästen besucht. Ohne Grund durfte, zumal im duldsamen Alt-Hamburg, diese strenge Vorschrift aber wohl kaum erlassen sein.

Über den Aufenthalt im Schweizer Pavillon an Sommernachmittagen und die Aussicht von ihm auf die Straße und die Alster plaudert etwa 1830 u. a. Heinrich Heine[6].

Die im Jahre 1827 auf 6100 ℔[7] jährlich festgesetzte Pacht blieb unverändert bestehen, wennschon der inzwischen baufällig gewordene Pavillon 1840 durch einen ansehnlichen Neubau ersetzt worden

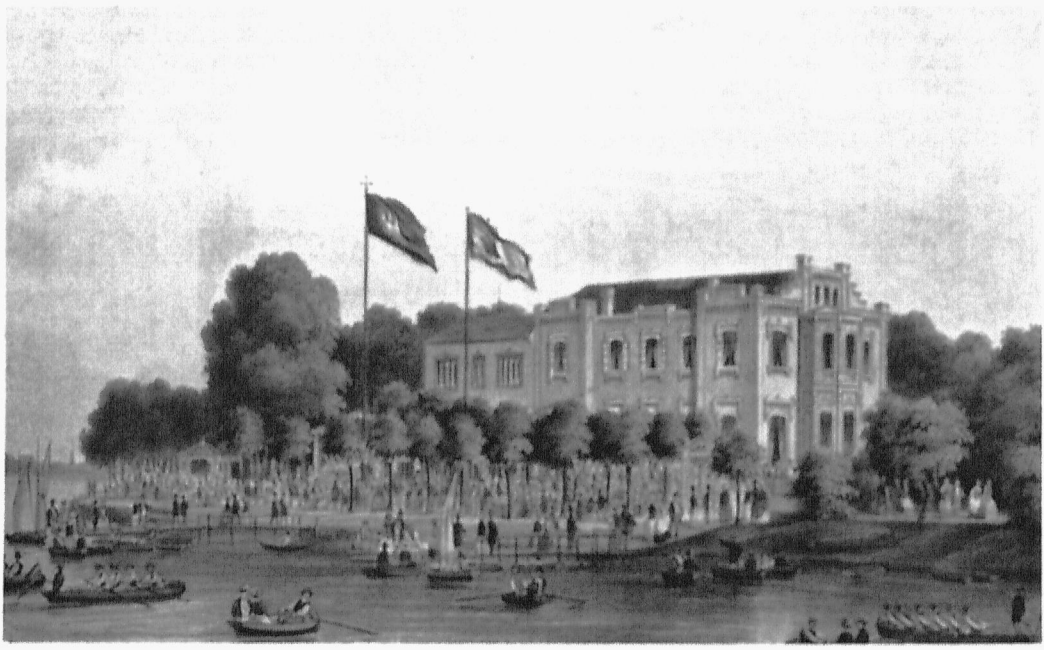


Abb. 342. Das Uhlenhorster Fährhaus um 1855

Sammlung Gottfr. Schramm
Nach kolorierter Lithographie von W. Heuer

war, bei dem der Bauhof von der Forderung, ihn nach dem Vorbilde des Alſterpavillons zu errichten, Abſtand genommen hatte (ſ. Abb. 299 S. 423).

Dem großen Brande von 1842 fiel der neue Schweizer Pavillon zum Opfer (ſ. Abb. 174 S. 264 u. Abb. 248 S. 360), der nachher nicht wieder aufgebaut worden iſt. An ſeine Stelle trat die 1901 verſchwundene Landungsanlage für die Alſterdampfer gegenüber dem Neuenwall und in unſern Tagen der Verkehrspavillon der Hapag.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Ak. Cl., VII., Lit. F f., Nr. 5., Vol. 4. (Hbg. St. Ar.) — [2] Desgl. Vol. 5 ſowie Km. Kntr. Bch., FF, S. 385, GG, S. 175. — [3] Uber ein ähnliches, nach wenigen Jahren wieder eingegangenes Kaffeehaus an der Häuſerſeite des Jungfernſtieges ſiehe Meyer Sk. uſw., 1801, I, S. 212 f. — [4] Aus einem Manuſkript des Staatsrats Rautenberg über C. Fr. Lange. — [5] Km. Kntr. Bch. LL, S. 609. — [6] Heinr. Heines ſämtl. Werke, Hbg. 1861, Bd. IV, Novelliſtiſche Fragmente: Aus den Memoiren des Herrn von Schnabelewopski. S. 103 f. — [7] Km. Kntr. Bch. OO, S. 392, QQ, S. 301.

85. Der Neue Jungfernſtieg, die Wallhalle und Alſterhalle

Hierzu die Abbildungen 137, 236, 274, 289, 300—305

Bis ins 19. Jahrhundert hinein hatte der Jungfernſtieg an ſeinen beiden Enden keine Fortſetzung um die Binnen-Alſter herum, deren Umgebung in früheren Zeiten noch manches zu wünſchen ließ. An der hier in Betracht kommenden Nordweſtſeite der Binnen-Alſter fand Jahrhunderte hindurch nur ein geringer Anbau ſtatt; ſie änderte ſich im Laufe der Zeit wenig (ſ. Abb. 62 S. 92). Still war es hier, wo ſich bis ins 19. Jahrhundert hinter dichten, beſchnittenen Hecken ausgedehnte Luſt- und Küchengärten verbargen, die großenteils zu den Häuſern des Gänſemarkts und der Dammtorſtraße gehörten. In der Nähe des erſteren lag zu Beginn des 19. Jahrhunderts die wegen ihrer Reichhaltigkeit an ſeltenen Pflanzen bekannte, durch hohe Bäume und Laubbögen geſchmückte Kunſt- und Handelsgärtnerei des Oberalten Böckmann, deren Schönheit Brockes und Hagedorn zu Lobgedichten anregte.

Dahinter lugte das Pfannendach des Komödien- (Opern-) Hauſes hervor. Dann folgten einige andere Gärten, darunter auch ein kleiner öffentlicher Garten, Sans-Souci genannt[1], von dem man einen ſchönen Überblick über die Binnen-Alſter genoß und wo an Sommerabenden „Vauxhalls[2]“ ſtattfanden. Benachbart war der bis zur nachmaligen Gr. Theaterſtraße reichende Eberbachſche Garten, welcher ſpäter dem Schauſpieldirektor Fr. Ludw. Schröder gehörte, der in dem einzigen dort nahe dem Waſſer ſtehenden größeren Hauſe wohnte. Zwiſchen dem anſchließenden Kalkgraben und dem Walle (nachmals die Eſplanade) lag ſchließlich der wegen ſeiner merkwürdigen amerikaniſchen Gewächſe in der Fachwelt berühmte Kapitän Buekſche Garten, hernach Hamburgs erſter Botaniſcher Garten.

Hinter dieſer beſchaulich-ſtillen Gartenlandſchaft ragten die beiden hohen Öfen des 1667[3] vom Wandrahm nach der Dammtorſtraße verlegten ſtädtiſchen Kalkhofes empor. Der ſchon erwähnte, von der Binnen-Alſter dorthin führende Kalkgraben (in der Gegend der jetzigen Gr. Theaterſtraße) ermöglichte es, daß die Alſterſchiffe mit dem Segeberger Kalk nicht mehr am Reeſendamm (Jungfernſtieg) entladen zu werden brauchten (ſ. Abb. 236 S. 344). 1825 verſchwanden die beiden pyramidenförmigen Brennöfen; auf dem Platze des bereits 1811 bei der franzöſiſchen Beſetzung eingegangenen Kalkhofes wurde das 1827 eröffnete Schauſpielhaus — unſer jetziges Stadttheater — errichtet. Das alte Opernhaus am Gänſemarkt aber baute man zu kleinen Wohnungen um[4]. Vor dem Buekſchen Garten im Winkel beim Lombardswall lag auf einem Landvorſprung noch ein beſcheidenes Haus; ſonſt ſtanden an jener Seite der Binnen-Alſter weiter keine Gebäude. Anſchauliche Darſtellungen aus jenen Zeiten bieten uns die Abb. 289 S. 408, Abb. 137 S. 244 u. Abb. 300 S. 424.

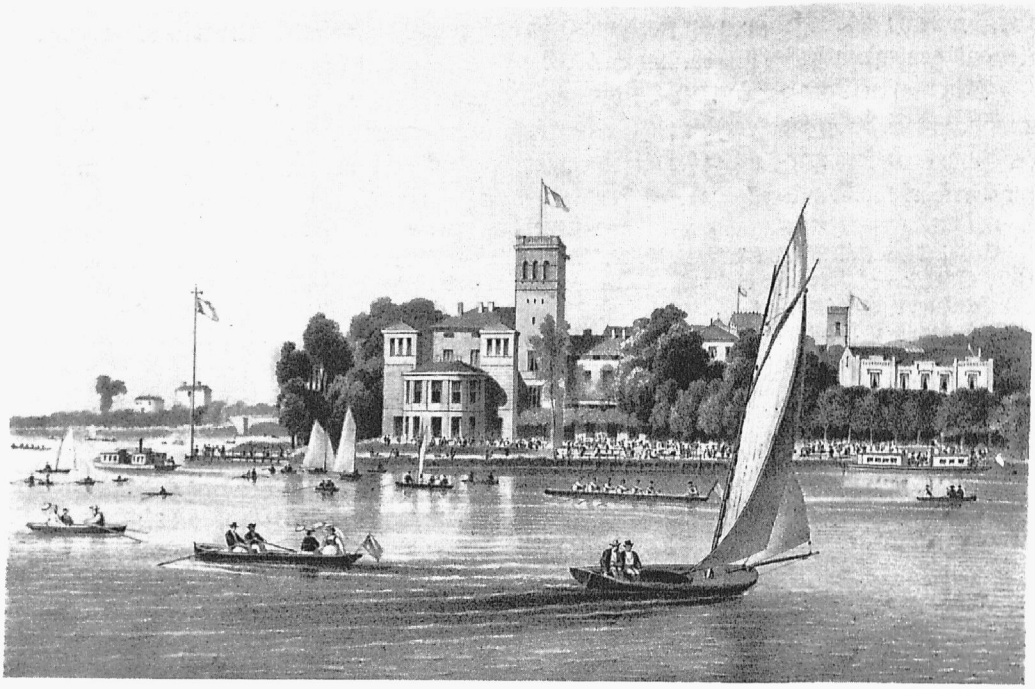


Abb. 343. Das neue Uhlenhorſter Fährhaus 1874; rechts am Ufer die Dampferfähre; links im Hintergrund die Langenzugbrücke und die Straße Bellevue

Verein f. Hamb. Geſchichte
Nach Lithographie
von W. Heuer

Das Fehlen der Weiterführung des von jedem Hamburger mit Stolz beſchrittenen, faſt immer ſehr beſuchten Jungfernſtiegs wurde ſchon früh empfunden; bereits 1719 und 1738 dachte man ernſtlich daran, einen Damm von dort bis zum Lombard bei der Nordweſtecke der Binnen-Alſter anzulegen, und noch um 1800 beklagte der Domherr Meyer[5] dieſen Mangel. Aber erſt 1826[6] ermöglichte die Abtragung des Feſtungswalles zwiſchen Lombardsbrücke und Dammtor die Erfüllung dieſes langgehegten Wunſches der Hamburger. Nun wurde, nachdem die noch bis 1930 vorhandene Findlingswand längs der vorgeſchobenen Uferlinie im Anſchluß an die ebenſo gebaute Vorſetze am Jungfernſtieg errichtet und der Kalkgraben zugeworfen worden war, ein 75 Fuß (21,50 m) breiter Damm längs der Gärten in die Alſter geſchüttet. Darauf ward die Jungfernſtiegpromenade mit doppelter Baumreihe nebſt ebenfalls davon mittels Ketten abgeſperrtem Fahrweg bis zur neu angelegten Eſplanade durchgeführt und 1827 dem Verkehr übergeben (ſ. Abb. 301 S. 425).

Für dieſe Uferſtraßenanlage mußte am Weſtende des Jungfernſtiegs beim Gänſemarkt ein Grundſtück[7] des Schuhmacheramtes (ſ. S. 467) erworben werden, auf dem zwei Wohnhäuſer (die Schuſterlaube) und eine Bude ſtanden. Das Amt erhielt dafür 1828 vergleichsweiſe ſeitens der Kammer[8] 25000 ℔ Spc. bar und einen rund 200 qm großen Eckplatz an der Eſplanade bei der nachmaligen Unterführung nach dem Alſterglacis, mit der Bedingung, daß dorthin niemals das Amtshaus oder die Herberge der Schuhmacher verlegt werden dürfe. Dieſe Fläche wurde alsdann nach den gleichen Vorſchriften wie die übrigen an der Eſplanade gelegenen Plätze bebaut und iſt 1861 in andere Hände übergegangen.

Auf dem 1773[9] ſeitens der Kammer verkauften Platze der ehemaligen Walkmühle gegenüber dem Lombard (ſ. S. 487) ſtand ein Haus, wegen deſſen Abbruch die Kammer ſich mit dem derzeitigen Beſitzer, der 18000 ℔ forderte, nicht zu einigen vermochte. Weil es damals ein Enteignungsgeſetz

noch nicht gab, mußte die Richtung der neuen Uferſtraße entſprechend der alten Uferlinie bei der Theaterſtraße geknickt werden. Die Verhandlungen führten nur zu einer Regelung der Grenzen des Platzes ſowie zur Einigung über den daneben am Lombardswall in der Binnen-Alſter angelegten Pferdeborn[9].

In die ehemaligen Ufergärten ſchob ſich bald von der Eſplanade her eine Reihe Neubauten vor, die bis 1835 vollendet waren und über die ſtatt der Schlote der beiden Kalköfen nur der Dachfirſt des Stadttheaters hinwegſah (ſ. Abb. 274 S. 389). Von den dort damals im klaſſiziſtiſchen Geſchmack, teils von Baudirektor Wimmel und Bauinſpektor Forsmann errichteten, ruhig und vornehm dreinſchauenden Häuſern ſind nur noch ganz wenige unverändert vorhanden. Eins der vornehmſten Gebäude, das vom Architekten de Chateauneuf entworfene, wegen ſeiner künſtleriſchen inneren Ausſchmückung bekannte, ehemals Abendrothſche Haus[10], Ecke der Großen Theaterſtraße, iſt 1905 völlig umgebaut worden zu dem jetzigen Palaſthotel.

Das Haus auf dem Platze des nahe gelegenen jetzigen Hotels „Vier Jahreszeiten“ war nach dem großen Brande zum Hotel „Alte Stadt London“ eingerichtet (Wirt Hillert) und im Garten ein Saalbau dafür hergeſtellt worden, der nach dem Eingehen des Gaſthofes abgebrochen worden iſt.

Eins der letzten dort bisher in urſprünglicher Geſtalt erhalten gebliebenen Patrizierhäuſer, das Palais des Bankiers Gottlieb Jeniſch (Nr. 18), wurde 1925 ſeitens der Verſicherungs-Geſellſchaft Janus zum Geſchäftshaus eingerichtet.

Den obenerwähnten, bei der Lombardsbrücke gelegenen Platz nebſt darauf ſtehengebliebenem alten Hauſe, das den Anlaß zur Knickbildung in der neuen Uferſtraße gegeben hatte, kauften Anlieger des Neuen Jungfernſtiegs für 22000 ℔[11]. Nach Abbruch der Baulichkeiten wurde der Platz für 85000 ℔ weiter verkauft an eine Aktiengeſellſchaft, die zuſammengetreten war, um dort den Bau hoher Häuſer zu verhindern. Sie ließ 1841 von dem Architekten Georg Stammann einen ins Waſſer vorgeſchobenen



Abb. 344. Die Walkürengruppe in den Anlagen an der Außen-Alſter, gegenüber der Auguſtſtraße, um 1898

Denkmalarchiv
Phot. von G. Koppmann & Co.

niedrigen Glaspavillon mit Orangerie erbauen[12], die „Wallhalle“, welche im Oktober 1844 eröffnet wurde. Die Einnahme des erſten Abends überwieſen die Bewirtſchafter Giovanoly & Co. der Kirchenbaukaſſe. Die vornehmlich abends beſuchte Wallhalle gewährte, ähnlich dem Alſterpavillon, liebliche Ausſicht über die geſamte Binnen-Alſter, jedoch nicht ins Freie, ſondern nach der Stadt zu (ſ. Abb. 302 S. 426 u. Abb. 303 S. 427).

In den Wintermonaten ſorgte der Muſikdirektor Canthal für muſikaliſche Unterhaltungen. 1854 traten auch Zauberkünſtler daſelbſt auf und hatten guten Beſuch. Aber trotz der günſtigen Lage an der Alſter in einem hübſchen Wirtſchaftsgarten und prangender neumodiſcher Gasillumination war dem Unternehmen ein dauernder Erfolg nicht beſchieden. Der Pavillon wurde ſeitens der Aktionäre im Auguſt 1853 verkauft; die Bewirtſchaftung hörte Ende März 1854 auf. Aus den beim Abbruch gewonnenen Bauſtoffen hat man dann auf der Uhlenhorſt unter dem Namen „Walhalla“, Ecke Hofweg und Uhlenhorſterweg, wieder eine Gaſtſtätte errichtet, die als Konzert- und Tanzſaal benutzt ward, bis die inzwiſchen baufällig gewordene, zumeiſt aus Eiſen und Holz beſtehende Anlage 1895 einer Gruppe mehrgeſchoſſiger Miethäuſer gewichen iſt.

Den Platz der ehemaligen „Wallhalle“ bei der Eſplanade erwarb der obengenannte Architekt für 100000 ℳ und baute dort um 1855 die drei, im Volksmunde als „Umgeſtürzte Kommode“ bekannten Wohnhäuſer. An dem Fehlen des dritten und vierten Türmchens iſt er unſchuldig; denn er hatte urſprünglich beabſichtigt, alle vier Ecken dieſes ringsum freiſtehenden Häuſerblocks mit turmartigen, das flache Dach überragenden, ſeitlich in den öffentlichen Luftraum hineinreichenden Erkern auszuſtatten. Damit ſtieß er jedoch bei dem in jener Zeit die Baupolizei handhabenden Kirchſpielherrn (einem Senator) und dem Kirchſpielmeiſter (einem Zimmermeiſter) auf Widerſtand, weil das Anbringen von Erkern in dem für die Brandſtätte erlaſſenen Baupolizeigeſetz verboten war; außerdem erblickte auch die Allgemeinheit in dem Stammannſchen Bauvorhaben eine Schädigung der Uferausſicht[13].

Nachdem der Streit über ein Jahr gedauert hatte, wurden nur die beiden nach Oſten liegenden Erkervorbauten zugeſtanden. Um ſeine Abſicht beim Anblick vom Jungfernſtieg aus wenigſtens annähernd zu erreichen, zog Stammann den dritten, den ſüdweſtlichen Turm ſo weit zurück, daß er nicht über den eigenen Grund hinausragte und ließ den oberen Aufbau weg, während der vierte, gegen die Eſplanade gekehrte, ganz unausgeführt geblieben iſt (ſ. Abb. 304 S. 428).

Am andern Ende des Neuen Jungfernſtiegs, an der Ecke des Gänſemarktes, lag die Konditorei von Giovanoly, wo es vornehmlich leckeres Backwerk gab. Sie blieb 1842 zwar vom Feuer verſchont, wurde aber, wie oben erwähnt, vom Geſindel greulich verwüſtet[14]. Als nämlich nachmittags am 6. Mai das Gerücht umging, daß Giovanolys Konditorei ebenfalls geſprengt werden ſollte, verſchafften ſich auch hier Übeltäter Eintritt und zerſtörten alles, wobei nicht nur Bilder zerſchnitten und Möbel zerſchlagen, ſondern ſogar die Öfen aus den Fenſtern geworfen wurden. Sobald die Unholde dann merkten, daß ſie nicht durch Pulver und Rauch vertrieben würden, fielen ſie über den Portwein her, und es gab auch hier ein wüſtes Gelage. Während an anderer Stelle in der brennenden Stadt die Zerſtörer mit dem einſtürzenden Hauſe zugrunde gingen, kamen ſie hier glücklich davon und raubten ſogar noch 8000 Mark bares Geld, das ſie ſpäter auf dem Gänſemarkt ganz offen unter ſich verteilt haben ſollen.

Neben dieſer Konditorei ſtand am Neuen Jungfernſtieg die „Alſterhalle“ (ſ. Abb. 301 S. 425 u. Abb. 305 S. 430), eine auch von Frauen und Mädchen der Geſellſchaft vielbeſuchte Gaſtſtätte. Sie war 1831 von Wimmel erbaut[15] worden und beſtand aus einem 20 m langen einſtöckigen Gebäude mit einer Veranda davor; ſie blieb 1842 ebenfalls vom Feuer verſchont. Im Innern war ein großer Saal, an jedem Ende mit Spiegelſcheiben, ſo daß man nach beiden Seiten eine unendliche Reihe von Sälen mit Kronleuchtern von böhmiſchem Glas zu ſehen glaubte. Links lag die Schenke,



Abb. 345. Die Feenteichbrücke im Zuge der Straße Schöne Aussicht, 1885

Denkmalarchiv
Phot. von G. Koppmann & Co.

darüber eine größere Empore für Musikaufführungen. Im Hintergrunde befanden sich Billard- und Lesezimmer. Die Wandpfeiler zwischen den Fenstern und Zimmern waren mit Malereien geschmückt; gegen Mitte der Dreißiger des 19. Jahrhunderts sah man dort schöne Raffaelsche Grotesken, dann Bilder zu Balladen: Schillers Handschuh, Bürgers Wilder Jäger, einige hervorragende Hamburger Schauspieler in besonderen Rollen (u. a. Joost in gelbem Wams als Jago im „Othello"). Wenn die Malereien verräuchert waren, wurden sie durch neue ersetzt, so um 1845 durch Bilder des Malers Limmer aus Hamburgs Vergangenheit, u. a. die alten rotröckigen Stadtsoldaten aus dem Anfange des 19. Jahrhunderts. Bei einem 1835 daselbst vorgekommenen großen Judenkrawall wurde die Wirtschaft vollständig verwüstet und darauf als sogenanntes Privatkaffeehaus wieder eröffnet. Man bezahlte jährlich 2 ℔, wofür an einigen Wochentagen größere Orchesteraufführungen stattfanden. Der Name jedes Zahlenden wurde in ein großes Buch geschrieben, und am Eingange stand zur Überwachung ein mit schönem Bart und einem grün-goldenen Anzug geschmückter mächtiger Pförtner, der aber jeden anständig Gekleideten einließ. Hinsichtlich der wiederhergestellten prächtigen inneren Einrichtung wurde die Alsterhalle damals mit dem Café de mille Colonnes in Paris verglichen. Außer einem guten Billard gab es ein Lesezimmer mit einer großen Auswahl an deutschen und ausländischen Zeitungen. Am 11. Oktober 1866 ward die Wirtschaft geschlossen, das Haus für 130000 ℔ Spec. verkauft und an seiner Stelle das Gebäude des Unionklubs errichtet, das bis 1929 an der Ecke der dort seit 1877 einmündenden Colonnaden lag.

Neben der Alsterhalle befand sich früher der 9 m breite Zugang zu dem sich hinter den ersten Wohnhäusern des Neuen Jungfernstiegs hinziehenden Böckmannschen Garten. Durch das eiserne Gitter sah man im Frühjahr vor dem zurückliegenden breiten Wohnhause stets ein großes Beet mit blühenden Tulpen und Hyazinthen. Später hat man den Gartenplatz bebaut.

Der Neue Jungfernstieg war bis vor etwa einem Jahrzehnt eine der wenigen Straßen in Umgebung der Alster, die, wenn auch nur streckenweise, ihre altväterisch-vornehme Eigenart bewahrt hatten.



Abb. 346. Der alte Fährhausſteg mit dem von ihm gebildeten Schutzhafen für zahlreiche Luſtboote, die dort während der Gartenkonzerte weilten

Privatbeſitz
Nach Phot. von Schaul, um 1910

Seitdem haben dort große Geſchäfte ihre Läden aufgetan, bei denen die Kraftwagen dauernd vor- und abfahren. Der Neue Jungfernſtieg iſt zur Durchgangsſtraße nach den Wohnvierteln längs des rechten Ufers der Außen-Alſter geworden, und der fortgeſetzt wachſende, neuzeitlich-haſtende Automobilverkehr hat dieſe ehemals ſtille ſtädtiſche Uferſtraße derart in Anſpruch genommen, daß ihre Verbreiterung zur dringenden Notwendigkeit ward. Im Hinblick hierauf hat der Staat bereits 1927 den rund 1220 Quadratmeter großen Häuſerblock der obenerwähnten ſogenannten „Kommode“, deſſen Platz die Kämmerei vor anderthalb Jahrhunderten für 190 ℳ immerwährender Grundmiete zum Bebauen losgeſchlagen hatte (ſ. S. 488), zum Preiſe von 730000 Reichsmark zurückgekauft, ihn jedoch wegen der ungünſtigen Finanzlage vorerſt noch ſtehen laſſen.

Nachdem dann 1929 die Gebäude zwiſchen den Colonnaden und dem Gänſemarkt niedergelegt waren, die wegen der gradlinigen Durchführung der ebenfalls ſehr verkehrsreichen Colonnaden ſowie im Zuſammenhang mit dem Bau des Hochbahntunnels nach dem Jungfernſtieg fallen mußten, ſchritt man 1930 zur Verbreiterung des Neuen Jungfernſtiegs auf 28 m mittels Einſchüttung in die Binnen-Alſter; gleichzeitig ward die Straße bis + 8,66 m aufgehöht. Das Maß dieſer Höherlegung belief ſich bei den Colonnaden auf etwa 60 cm und lief bei der Eſplanade auf Null aus.

Faſt die geſamte Erweiterung der Straße kam dem Fahrdamm zugute, der ſtatt 7 m nunmehr 13 m Breite erhielt. In der neuen Uferlinie ward eine Stützmauer errichtet und die ehemalige waſſerſeitige Promenade mit der doppelten Baumreihe wiederhergeſtellt, jedoch am Nordende bei der noch ſtehen gebliebenen ſogenannten Kommode vorerſt eingeengt und dafür mittels beſonderer

Fußwegverbindung um jenes Grundſtück herum oſtſeitig nach dem Lombardswall durchgeführt. — Im Süden, beim Anſchluß des Neuen an den alten Jungfernſtieg, ward die vorgeſchobene Ufermauer unter Wegfall des dortigen Bootvermieterſteges um die Ecke herum bis an den Alſterpavillon herangeführt und hierdurch gegenüber den Colonnaden eine platzartige Erweiterung von 50 m Straßenbreite geſchaffen.

Lange dürfte es nicht währen, bis auch die nördliche Ausmündung des Neuen Jungfernſtiegs unter Wegräumung der baukünſtleriſch unbedeutenden ſogenannten Kommode in ähnlichen Maßen ausgebaut werden wird; denn ſturmartig ſchreitet der Rieſe Verkehr daher, alles von Natur und Menſchen Geſchaffene überrennend, wenn es ihm hindernd im Wege ſteht.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Minder, Briefe aus Hbg., 1799, S. 105; ferner: Hbg. Adreßbuch v. 1808, S. 500. — [2] Vauxhall = Abendliches Gartenfeſt mit Konzert, Illumination und Feuerwerk; dieſe Veranſtaltungen nach engliſchem Vorbild kamen in Hbg. um 1800 auf (Vauxhall = ſüdweſtlicher Teil von London). — [3] Ndm. Tp., S. 222. — [4] Gd. Tp., S. 216; über den Neuen Jungfernſtieg ſ. S. 211. — [5] Meyer, Sk. uſw., Bd. II, S. 162. — [6] Lohmann, Hbg. Rath- u. Bürgerſchl., II, 1816—1825, S. 109 zu 1825. — [7] Alt. Kl. XI, Spec. Lit. S. N. 9 Vol. 18. Corporation der Schuhmacher (Hbg. St. Ar.). — [8] Km. Kntr. Bch. OO, S. 606. — [9] Ebendaſ., O, S. 448, Q, S. 640, LL, S. 467 und NN, S. 640. — [10] Alt-Hamburgiſche Bauweiſe, 2. Aufl., Hbg. 1925, S. 191. Der Eigentümer Dr. Aug. Abendroth war der Sohn des Bürgermeiſters dieſes Namens. — [11] C. T. Reichardt, Freie Phantaſien über Hamburgs bauliche Ausdehnung und äußere Verſchönerung, Hbg. 1854, S. 23. — [12] Wandsbeker Bote, 1846, S. 17. Die neue Halle an der Alſter. — [13] Nach Architekt Martin Hallers Vortrag über die Vorgeſchichte der Baupolizei in den Mitteilungen Nr. 27 v. 30. Nov. 1916 des Architekten- u. Ingenieurvereins zu Hbg. — [14] Jul. Faulwaſſer, Der große Brand und der Wiederaufbau v. Hbg., 1892. S. 17. — [15] Hbg. Adreßbuch v. 1832, S. 433; ferner G. Kopal „Am Alſterufer", 1890 (?), S. 261; außerdem nach mündlichen Mitteilungen von Robert Meißner (1830—1917); ferner Santo Domingo (Ed. Lehmann): Hamburg wie es iſt, Leipzig 1838, S. 195.

86. Die Lombardsbrücke

Hierzu die Abbildungen 186, 211, 227, 236, 237, 259, 306—312, 314—317 und 326 ſowie Karte IV

Der Neubefeſtigung der Stadt im erſten Viertel des 17. Jahrhunderts verdanken wir nicht nur die Zerlegung der bis dahin noch ungeteilten Großen Alſter in Binnen- und Außen-Alſter, ſondern auch die Entſtehung des wegen ſeiner Lage vielgerühmten Bauwerks der Lombardsbrücke zur Verbindung der beiden in die Alſter vortretenden Wallenden. Zunächſt hat man hier, wie ſich aus den Plänen von 1645 und 1650 ergibt, nur eine ſchmale hölzerne Klapp- oder Zugbrücke (ſ. Abb. 4 S. 10) hinter den Wallöffnungen als Fußgängerſteg hufeiſenförmig durch die Binnen-Alſter[1] geführt. Der Wall war an dieſer Stelle nach der Nordſeite mit drei Baſtionen bewahrt. Weſtlich lag Didericus[2]; dann kam, wahrſcheinlich an der tiefſten Stelle, wo ehemals, als noch die Tide auf den ungeſtauten Fluß einwirkte, der Stromſchlauch lag, der etwa 100 Fuß (28,6 m) breite Alſterdurchlaß mit dem Brückenſteg, danach die Baſtion David[3] und ſchon mehr landeinwärts Vincent[4], die ſpätere Alſterhöhe, auf der nachmals die Kunſthalle erbaut worden iſt. Außer den mächtigen Baſtionen ſchützte eine anfänglich dreifache, dann zweifache Pfahlreihe (der Alſterbaum) gegen etwaige Überfälle von Norden, d. h. von der Waſſerſeite her (ſ. Abb. 236 S. 344 und Karte IV am Schluſſe des Buches).

An der Südſeite dieſer Alſterbrücke erbaute man 1640/1641 jederſeits eine Walkwindmühle[5]. Es wollte aber mit ſolchen, wie Stelzner berichtet[6], keine Art haben; darum wurde zunächſt 1642 aus der weſtlichen eine Lohmühle gemacht als Erſatz für die am Oberdamm eingehende[7]. Als aber auch dieſe nicht guttun wollte, ward ſie in eine Kornmühle umgewandelt (ſ. Abb. 306 S. 431).

Als 1643 die zweite (öſtliche) Walkmühle fertig war, übernahm der Pächter der weſtlichen auch letztere nebſt dem dabei errichteten Gebäude. Die an der Weſtſeite nahe dem Lombard gelegene ältere

Mühle wurde 1773 abgebrochen, weil sie weder zu verpachten noch zu verkaufen war. Der etwa 28 m in die Binnen-Alster vortretende, an der Straße rund 33 m breite, damals ungefähr 950 qm große Platz wurde öffentlich meistbietend für 190 ℳ jährliche Grundhauer zum Bebauen verkauft[8]. Die zulässige Bauhöhe betrug einschließlich Dach 10,3 m. Hier entstand später die Wallhalle (s. S. 484).

Die Windmühle[9] an der Ostseite der Lombardsbrücke, inzwischen ebenfalls zur Kornmühle geworden, blieb fast 100 Jahre länger erhalten als die westliche. Sie ward 1781 auf dem Eimbeckschen Hause für 30 ℳ jährliche Erbpacht verkauft, brannte im September 1801 ab, wurde dann aber vergrößert wieder aufgebaut[10] (s. Abb. 307 S. 432). Neben der Mühle erhielt der Müller ein Wohnhaus, aus dem später der eine Zeit hindurch sehr besuchte Mühlenpavillon wurde — im Volksmunde „Mühlenpavian" genannt[11]. Die in seinem Ufergarten bis in die Sechziger des 19. Jahrhunderts im Herbst mitunter veranstalteten Feuerwerke boten den Lustwandelnden auf den Jungfernstiegen und am Alsterdamm ein beliebtes Schauspiel.

Vor der Bastion Dibericus führte man 1651 ein langgestrecktes niedriges Gebäude auf, den Lombard, nach welchem die Brücke den Namen „Lombardsbrücke" erhalten hat, der 1890 auf die ganze Straße vom Neuen Jungfernstieg bis zum Alsterdamm ausgedehnt worden ist. Zufolge Zunahme der Bevölkerung bzw. des Leihverkehrs ward 1736 das Lombardsgebäude durch einen 28½ m langen Flügelbau vergrößert.

Die Brücke schob man bei ihrer Erneuerung in Holz im Jahre 1688 bis an die Wallöffnung vor und bezeichnete sie wohl deshalb als die „erste" Brücke.

Ihrer malerischen Lage wegen wurde sie dann späterhin zu einem Wahrzeichen Hamburgs und ist schon frühzeitig in den von Künstlern geschaffenen Stadtansichten dargestellt worden. Meistens liegt

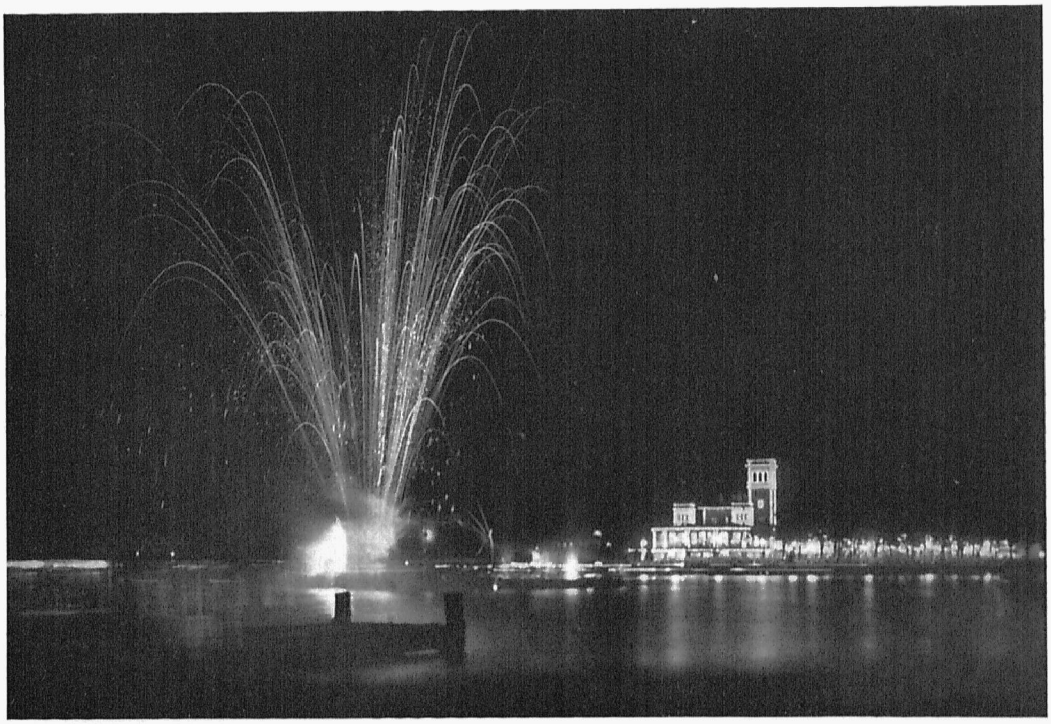


Abb. 347. Feuerwerk auf der Außen-Alster vor dem festlich erleuchteten Uhlenhorster Fährhaus

Privatbesitz
Phot. Hans Hartz, 1930



Abb. 348. Die 1909 abgebrochene eiſerne Langenzugbrücke im Zuge Adolfſtraße–Sierichſtraße, von der Oſtſeite geſehen; im Hintergrund der Turm des Uhlenhorſter Fährhauſes Denkmalarchiv Phot. von G. Koppmann & Co.

die Brücke im Mittelpunkt der Bilder, in deren Reihenfolge die ganze Geſchichte des Bauwerks dem Geiſte des Beſchauers entgegentritt.

Die Schönheit des Geſamtbildes hat ſich — wenn auch ohne Mühle, bis heute erhalten; immer noch bietet die Lombardsbrücke im Zuge grüner Anlagen ein Bild voll Größe und Anmut, in dem ſich die Linien eines ländlichen Idylls mit denen großſtädtiſchen Lebens harmoniſch vermiſchen.

Weitere Erneuerungen des Brückenbaues — immer in Holz — ſind aus den Jahren 1739, 1759 und 1778 bekannt. Bei dem Neubau 1739 wurde die bisher nur Fußgängern dienende Brücke verbreitert, damit ſie auch von Wagen benutzt werden konnte. Der Bau erwies ſich aber als nachläſſig ausgeführt, deshalb ward bereits 1759 eine Erneuerung notwendig. Wegen der Zunahme des Verkehrs, namentlich mit Fuhrwerk, mußte dieſer Bau ſchon nach 19 Jahren, 1778, durch eine ſtärkere Brücke erſetzt werden, die dann faſt ein halbes Jahrhundert gehalten hat (ſ. Abb. 309 S. 435 u. Abb. 310 S. 436).

Die Ausſicht von der Lombardsbrücke wurde ſchon frühzeitig gerühmt; Ende des 18. Jahrhunderts wird ſie folgendermaßen geſchildert[12]: „Von hier aus hat man die Anſicht der Stadt mit ihren ſämtlichen, zum Teil anſehnlich hohen Türmen, des am Alſterufer fortlaufenden Jungfernſtiegs, des Badeſchiffes und einer Menge größerer und kleinerer Fahrzeuge und Gondeln. Rechts liegt der Böckmannſche Garten, das Comödienhaus, das Wohnhaus nebſt Garten des Schauſpieldirektors Schröder, der große Bueckſche Garten, hinter ihm die beiden hohen Kalköfen an der Dammtorſtraße ſowie noch einige Gärten und Wohnhäuſer; linker Hand zeigt ſich die Rückſeite des Zucht- und Werkhauſes, das Spinnhaus, der Holzdamm, das Drillhaus nebſt einigen anderen Gebäuden und etlichen Gärten. Nach der Außen-Alſter erblickt man die romantiſchen Gegenden, Alleen und Gärten vor dem Dammthor, darunter die ſogenannte Alte Rabe. In der Ferne ragt die Spitze des Kirchturms zu Eppendorf hervor. Gegenüber am rechten Ufer der Alſter liegt die Vorſtadt St. Georg, weiterhin die Mundsburg, der Schlachterhof, die Uhlenhorſt und in der Ferne der Wandsbecker Kirchturm; ferner zu beiden Seiten Landhäuſer, eine unzählige Menge Felder und Wieſen ſowie einige Mühlen. . . .“ Damals zogen ſich längs der

Wallböſchung an der Binnen-Alſter zu beiden Seiten der Lombardsbrücke doppelte Baumreihen hin, die ſich dem Grün der Gärten am Weſtufer des Beckens, wo nachmals der Neue Jungfernſtieg entſtand, ſtimmungsvoll anſchloſſen.

1804 wurde die Aufhebung der Feſtung, Demolierung der Außenwerke, Abtragung der Bruſtwehren nebſt Wegräumung der Torgewölbe und überflüſſigen Wachthäuſer beſchloſſen und alsbald ins Werk geſetzt; aber 1813[13] ſtellten die Franzoſen den Hauptwall gänzlich wieder her und legten auf ihm zwei Zitadellen an, von denen eine die Neuſtadt, die andere die Altſtadt beherrſchte. Das Réduit de l'Elbe bildeten die Baſtionen Albertus und Caſparus.

Als Réduit de l'Alster wurden die Baſtionen Didericus, David und Vincent eingerichtet, durch zwei Einſchnitte vom übrigen Wall geſondert, gegen die Stadt durch Bruſtwehren, gegen die Alſter durch Paliſaden geſchützt; die Lombardsbrücke verſah man mit Bohlwänden, in denen Schießſcharten waren (ſ. Abb. 311 S. 437). Das benachbarte Lombardgebäude diente, nachdem man in aller Eile den Betrieb in das Engliſche Haus an der Gröningerſtraße verlegt hatte, anfänglich als Kaſerne, ſpäter als Hoſpital.

Nach dem Abzug der Franzoſen wurde mit der Entfeſtigung der Stadt wieder begonnen. Die Umwandlung des Walles in Gartenanlagen war 1827[14] vom Millerntor bis zum Dammtor vollſtändig beſchafft. Die öſtlich davon liegenden Baſtionen Petrus und Didericus wurden 1825—1828 ganz abgetragen und auf ihrem Grunde die 47,3 m breite und 250 m lange Straße Eſplanade mit einer geräumigen Mittel-Allee angelegt und von 1827—1830 auf beiden Seiten bebaut. Die Spitzen der Baſtionen wandelte man in Anlagen um, ebenſo den Platz des Lombardgebäudes, welches bis 1823 als Krankenhaus, dann als Lagerraum gedient hatte und 1827 abgebrochen worden war[15].

In demſelben Jahre erneuerte man die Brücke, die bislang immer noch den Alſterdurchlaß zwiſchen den Baſtionen ſüdlich umſchritten hatte, etwas weiter nordwärts, mehr in der Achſe der Umwallung. Dieſer nach Entwurf des Stadtbaumeiſters Wimmel hergeſtellte Neubau glich in ſeinem Äußern, obgleich aus Holz, mit ſeinen nachgeahmten Quadern einem Steinbau (ſ. Abb. 312 S. 439). Statt der vorherigen fünf Durchfahrten zeigte die Brücke jetzt drei, entſprechend weitere Bögen, eine Ausbildung, die ihr bis auf den heutigen Tag verblieben iſt.

Der Lombardswall[16] blieb unverändert und auch unbebaut, ward aber längs des hochgelegenen Fahrweges beiderſeits der Brücke mit zwei Reihen italieniſcher Pappeln bepflanzt, die der Gegend ein eigenartiges Anſehen verliehen (ſ. Abb. 186 S. 280) und mit der Mühle lange Zeit eins der Wahrzeichen der Stadt bildeten.

Nach der um rund 3 m erhöhten Baſtion David verſetzte man 1828 das Denkmal des um Hamburg hochverdienten Profeſſors Büſch († 1800). Das von Architekt J. A. Arens entworfene, am 27. Januar 1802 eingeweihte Denkmal hat mehrfach ſeinen Platz gewechſelt. Errichtet wurde es 1802 auf der Baſtion Vincent, weil man von hier aus den Blick hatte auf den alten Jakobi-Kirchhof an der Kirchenallee (jetzt Hauptbahnhof), wo ſein Grab lag. Auf der Baſtion David war ſein Stand auch nicht von Dauer. Der Neubau der Lombardsbrücke und die Durchlegung der Verbindungsbahn machten es 1867 nötig, das Denkmal von neuem zu verlegen, und zwar weiter weſtlich auf die Anhöhe zwiſchen der Brücke und der Eſplanade (ehemals Didericus), wo es ſich noch jetzt befindet.

Die Baſtion Vincent wandelte man 1829[17] in die Alſterhöhe (ſ. Abb. 92 S. 149) um und legte dahin eine bequeme Auffahrt vom Drillhauſe an. Der Stadtgraben ward ſo weit zugefüllt, daß man mittels einer kleinen Brücke einen Übergang zu der Schanze Ferdinandus erlangte, die durch Einſchüttung mit dem St. Georger Ufer verbunden ſowie mit Anlagen und Baumpflanzungen ausgeſtattet worden war. An der erwähnten kleinen Brücke lag das am 1. November 1830[18] eröffnete Tor, die Ferdinandspforte oder das Ferdinandstor, daneben links außerhalb ein kleines Wachthaus (ſ. Abb. 227 S. 333

u. Abb. 326 S. 457). Der Durchgang war hier nur bei Tage und nur für Fußgänger geſtattet; während der Sperrzeit blieb die Brücke über den Stadtgraben verſchloſſen. Akziſe- und Zollpflichtiges durfte nicht durchgetragen werden.

1841 entſtand auf der Alſterhöhe die Halle für das Norddeutſche Muſikfeſt; 1864 erbaute man dort die Kunſthalle.

Von den drei Durchfahrten der Lombardsbrücke war ehemals nur die mittlere für den Schiffsverkehr frei; die beiden ſeitlichen waren geſperrt. Infolge Anwachſens des Waſſerverkehrs durch das



Abb. 349. Baumgruppen in Umgebung des Mühlenkamp, um 1835

Privatbeſitz. Nach Aquarellſkizze des Malers G. Haſelich gezeichnet von B. Schwartze

Aufkommen der Alſterdampfſchiffahrt wurde zunächſt 1861 die ſeitliche Öffnung bei der Windmühle zur Durchfahrt[19] der nach der Außen-Alſter gerichteten Fahrzeuge, namentlich größerer, freigegeben. Alle von der Außen-Alſter nach der Binnen-Alſter verkehrenden Fahrzeuge hatten im Alſterbaum die nach dem Alſterglacis zu gelegene Öffnung und die mittlere Durchfahrt der Lombardsbrücke zu benutzen.

Im folgenden Jahre wurde dann der weſtliche Brückenbogen für alle ein- und ausgehenden Laſtſchiffe beſtimmt; dagegen mußten die von der Außen- zur Binnen-Alſter kommenden, der Beförderung von Fahrgäſten dienenden Fahrzeuge die mittlere Durchfahrt benutzen, während den nach der Außen-Alſter gerichteten Perſonenfahrzeugen die nach St. Georg gelegene Brückendurchfahrt verblieb.

Eine große Veränderung erfuhr die ganze Gegend einſchließlich der Lombardsbrücke, als 1864 die Verbindungsbahn angelegt wurde, die eine Erneuerung der Brücke bedingte. Die Gleisverbindung nach Altona kam bereits am 16. Juni[20] 1866 in Betrieb, nachdem man nördlich der Baueſtelle der Lombardsbrücke eine vorläufige hölzerne Jochbrücke durch die Alſter geſchlagen hatte. Die Brücke ſelbſt wurde etwa 15 m nordwärts und 9,6 m oſtwärts verlegt (ſ. Abb. 315 S. 444); ihre alte hölzerne Vorgängerin ſamt der Windmühle — das eigentümliche idylliſche Wahrzeichen der alten Hanſeſtadt, das ſich jedem Einheimiſchen und Fremden, der den Jungfernſtieg durchwandelte, unvergeßlich einprägte — verſchwand 1865 (ſ. Abb. 211 S. 312, Abb. 259 S. 376 u. Abb. 314 S. 403).

Für die Gründungsarbeiten der Brücke wurde im Sommer 1865 der Alſterſpiegel etwa 60 cm geſenkt, weshalb die Dampfſchiffahrt nach Winterhude-Eppendorf während dreier Tage eingeſtellt werden mußte.

Bei dem Erbauer der Brücke, dem Bauinſpektor J. H. Maack (1809—1868) waren die Fähigkeiten des Ingenieurs und Architekten glücklich vereinigt. Er hatte ſchon die Alſterſchleuſe und Schleuſenbrücke ſowie die Reeſendammsbrücke und mehrere Brücken über die Flete der Stadt gebaut; ſeine ſchönſte Leiſtung aber war die Lombardsbrücke, bei deren Korbbogenanordnung ſeine Begabung als feinſinniger Baukünſtler beſonders hervortrat. Er war es, der die Brücke ſymmetriſch in der Mitte der Geſamtanlage anordnete, wie ihm auch die geräumigen Weiten der drei Brückendurchfahrten zu verdanken ſind[21]. Die Öffnungen der alten Brücke (8,45 m—11,37 m—8,45 m) hatten eine Geſamtbreite von 28,27 m, diejenigen der neuen (17,10 m—17,38 m—17,10 m) eine ſolche von 51,58 m, ſo daß bei ihnen die Geſamtdurchflußweite um rund 82 v. H. vergrößert war. Dies hatte zur Folge, daß der früher zeitweilig recht ſtarke, für die Schiffahrt oft ſehr unbequeme Strom in den Brückendurchfahrten aufhörte.

Maack hat die Vollendung ſeiner Glanzleiſtung nicht mehr erlebt; er ſtarb bereits am 12. Mai 1868, während die neue Brücke am 18. Juli für den Straßenverkehr, am 12. Dezember 1868 auch für den Schiffsverkehr freigegeben ward[21].

Der in Ziegeln und Quadern ausgeführte Brückenneubau (ſ. Abb. 316 S. 445) fand allgemeinen Beifall; ſeine gefälligen Linien mit den drei faſt gleichen Korbbögen der Durchfahrten fügten ſich, namentlich nachdem die ſeitlichen Grünanlagen entwickelt waren, der Schönheit des Alſterbildes harmoniſch ein (ſ. Abb. 237 S. 347 u. Abb. 317 S. 446). Die alte Brücke war in der Straße 12,3 m breit mit 8 m Fahrweg, die neue dagegen 31,8 m, wovon 8,3 m auf die zweigleiſige Eiſenbahn,

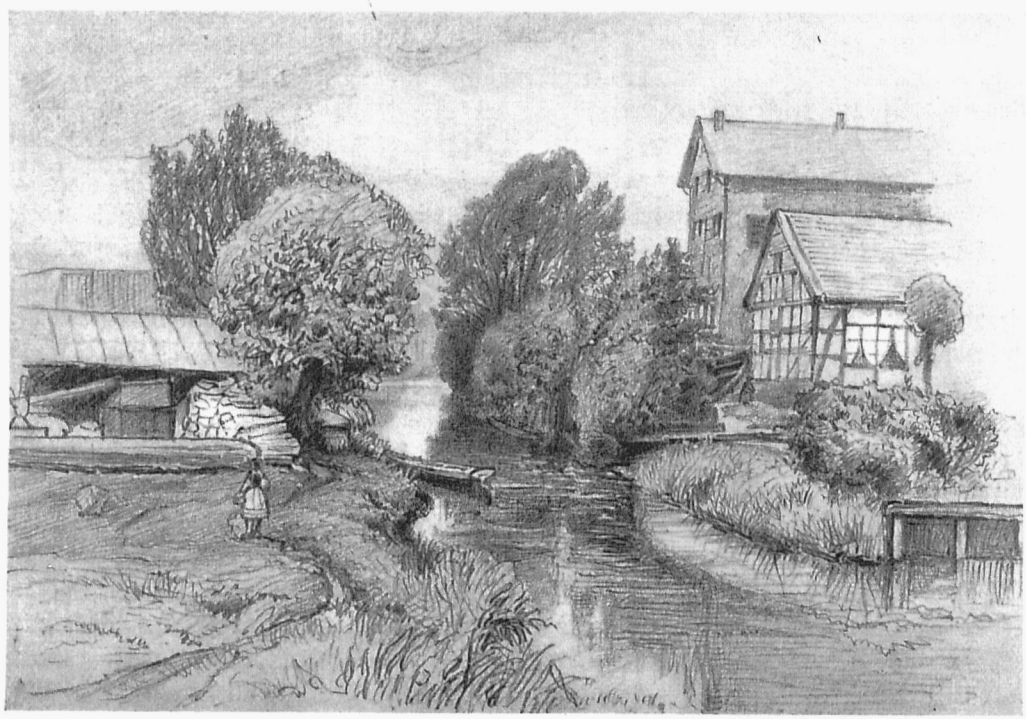


Abb. 350. Der Oſterbeck oberhalb Mühlenkamp um 1865, vor ſeiner Kanaliſierung

Denkmalarchiv
Nach Zeichnung von Th. Rieſeſell

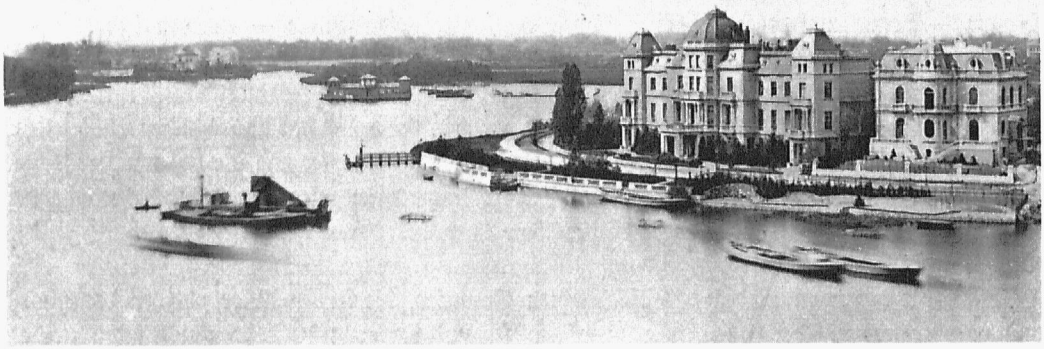


Abb. 351. Blick vom Turm des Uhlenhorſter Fährhauſes auf den nördlichen Teil der Außen-Alſter, etwa 1885 Archiv der Familie Michahelles, Hamburg Nach Photographie

Im Hintergrund links Häuſer der Heilwigſtraße, vor dem noch unbebauten, teils buſchbewachſenen Winterhuder Wieſenland Lonys Badeanſtalt, daneben einige Fiſchheger. Vorn rechts an der Straße Bellevue das um 1875 erbaute Flemmingſche Haus mit der Kuppel, davor der Dampferſteg Bellevue, links davon ein Dampfbagger

6 m auf den nördlichen Fußweg und 17½ m auf die ſüdliche Straße entfielen. Die ſtattlichen Brückenwiderlager enthalten unterwölbte Vorbauten und Treppen nach dem Waſſer. Die zierlichen Lichtträger auf den Pfeilerköpfen mit ihren muſizierenden Putten, ferner die bezeichnenden, am Brückenbauwerk häufig wiederkehrenden Sinnbilder: Alſterſchwan, Elbdelphin, Anker, Merkurſtab und Hamburger Wappen[22], ſind Werke des Bildhauers Carl Börner (1828—1905).

Der Verkehr durch die Brückenöffnungen wurde 1868 neu geregelt[23]; nunmehr hatten alle Dampf-, Segel- und Ruderboote von der Binnen- zur Außen-Alſter den ſüdöſtlichen und in umgekehrter Richtung den nordweſtlichen Bogen zu benutzen. Die Mittelöffnung diente zur Ein- und Ausfahrt für Schuten, Ewer uſw. Dieſe Polizeiverfügung änderte man 1871 dahin ab, daß der mittlere Brückenbogen allen Schuten, Ruder- und Segelbooten zugewieſen wurde, während den Dampfern bei der Fahrt zur Stadt der Bogen bei der Eſplanade und hinaus die St. Georger Durchfahrt ausſchließlich vorbehalten blieben.

Eine abermalige Veränderung der Lombardsbrücke und ihrer Umgebung brachte die Umgeſtaltung der Eiſenbahnanlagen zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Die Brücke mußte wegen viergleiſigen Ausbauens der Eiſenbahn verbreitert werden, was dann auch der Anlaß war, die Fahrſtraße gleich mit zu erweitern.

Den Dampfbootſteg an der Nordweſtſeite des Brückenbaues hatte man bereits 1900 entſprechend nördlich vorgeſchoben; die dann 1901/1902 beſchaffte Brückenverbreiterung um 16 m entfällt zu gleichen Teilen auf die Eiſenbahn und die beiden andern Verkehrswege. Die Höhenlage der Brücke blieb dabei glücklicherweiſe unverändert. Der neue um 2 m verbreiterte Fußweg nördlich der Gleiſe kam am 11. Mai 1902 in Benutzung. Zur Verbindung der beiderſeitigen Dampfbootſtege an der Weſtſeite der Brücke ward unterhalb der Brückenbahn ein 61 m langer Fußgängertunnel 1903 vollendet.

Die an den Ufern seitlich des Brückenbaues an der Außen-Alster gelegenen Boothäuser mehrerer Wassersportvereine sowie die Badeanstalt und Gaststätte Alsterlust blieben von den geschilderten Veränderungen unberührt.

Der sehr breite Straßenzug Lombardsbrücke, in dessen Mitte das Brückenbauwerk liegt, verbindet mit seinen Eisenbahn- und Straßenbahngleisen nicht nur die östliche und westliche Uferringstraße um die Alsterbecken, sondern er bildet auch die unmittelbare Verbindung zwischen den anschließenden Hauptverkehrsadern beider Stadtseiten. Bis zum Jahre 1870 war die Lombardsbrücke auf 4½ km Entfernung — vom Jungfernstieg bis zur Eppendorf-Winterhuder Brücke — der einzige landfeste Übergang von einem Alsterufer zum andern.

Seit der Erbauung der Krugkoppelbrücke im Jahre 1891/1892 besteht rund 2,7 km nördlich von der Lombardsbrücke die erste feste Verbindung zwischen den westlichen und östlichen Stadtteilen, die mit ihrem gegenseitigen Verkehr im übrigen auf die Alsterdampfer und die Uhlenhorster Fähre angewiesen sind. Diese an sich bedeutende Verkehrserschwerung wird jedoch in Anbetracht der Schönheit des breiten Alstersees seitens der Bewohner der durch ihn getrennten beiderseitigen Großstadtgebiete gern getragen.

Man hat den schon wiederholt aufgetauchten Gedanken, die Außen-Alster zwischen Uhlenhorst und Harvestehude zu überbrücken, stets zurückgewiesen und vor etwa 20 Jahren nicht geduldet, daß die Hochbahn das unvergleichlich schöne Bild durchschnitt; man erträgt lieber die weiten Umwege (s. Abschn. 90).

Die Lombardsbrücke aber hat infolgedessen fast ununterbrochen einen regen Verkehr, der um so lebhafter wurde, je mehr die städtische Bebauung der beiden Ufer zunahm und auch mit der wesentliche Anlaß war, daß die Brücke verbreitert werden mußte. Nur zu Zeiten ebbt der Verkehr über die Brücke ab, stockt aber selbst nachts nie ganz.

Auch für den Spaziergänger der Jetztzeit ist die Lombardsbrücke unverändert ein reizvoller Anziehungspunkt geblieben, weil sie immer noch nach beiden Seiten ein Bild bietet, wie es kaum in einer andern Großstadt zu finden ist. Nach Norden breitet sich die weite Wasserfläche der Außen-Alster mit ihren grünen Uferstraßen, nach Süden das knapp begrenzte Becken der Binnen-Alster, umgeben von hohen Gebäuden und überragt von den im Hintergrunde aufstrebenden Türmen des Rathauses und der Kirchen. Ob heller Sonnenschein darüber ausgegossen ist, ob es in zartem Nebel verschwimmt: dies Doppelbild ist immer schön, am schönsten bei einfallender Dunkelheit, wenn Tausende von Lichtern die Wasserfläche zu säumen beginnen und sich darin widerspiegeln, wenn erleuchtete Dampfer darüber hinziehen.

Aber auch zur Erhöhung abendlichen Festglanzes auf der Alster trägt Hamburgs schönstes Brückenbauwerk wesentlich bei; dann erstrahlen die Umrisse der Brücke selbst in vielen, vielen Flämmchen, und beiderseits heben leuchtende Pylonen sich kräftig gegen den dunklen Himmel ab.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Gd. Tp., S. 126—128. — [2] Benannt nach dem Ratsherrn Diderich Moller. — [3] Desgl. nach David Penshorn. — [4] Desgl. nach dem Bürgermeister Vincent Moller Lic. — [5] Km. Kntr. Bch., C, S. 88 u. 102. — [6] Stelzner, Versuch einer zuverl. Nachr. v. d. Stadt Hbg., III, S. 363. — [7] Ndm. Tp., 1832, S. 187. — [8] Km. Kntr. Bch., O, S. 488. — [9] Km. Kntr. Bcher. N, S. 81, P, S. 151, Q, S. 425. — [10] ad 7, S. 187. — [11] E. H. Wichmann, Hbg. Gesch., 1889, S. 229. — [12] G. N. Bärmann, Dr., Hamb. Denkwürdigkeiten, Hbg. 1794, S. 226. — [13] ad 1. S. 190 u. 200. — [14] ad 1. S. 208/209. — [15] ad 7. S. 100. — [16] ad 12. — [17] ad 14. — [18] Lohmann, Hbg. Rath- u. Bürgerschl., Bd. III, S. 36; ferner: 1828, d. 9. Okt. Propositio Senatus IV. — [19] Lpbg., Hbg. Verordng., Bd. XXX, S. 59, d. 18. Mai 1861 u. S. 339, d. 2. April 1862. — [20] ad 1. S. 267. — [21] Hbg. Techn. Nachrichten, 1923, Nr. 8, v. 22. Febr., Vortrag d. Oberbaudir. Dr.-Ing. Leo im Architekten- u. Ingenieurverein zu Hbg. „Johann Hermann Maack u. seine Lombardsbrücke". — [22] Abgebildet in F. Bertram, Mein Hamburg, Bd. I, S. 15 (Hbg. 1921). — [23] ad 19, Bd. XXXIII, S. 135.

87. Die Gegend des Alſterdammes

Hierzu die Abbildungen 4, 92, 93, 132, 148, 149, 173, 174, 211, 233, 234, 236, 248, 259, 309, 313, 318—321 u. Karte IV

Da, wo ſich jetzt der Alſterdamm erſtreckt, lag bis nach dem Brande von 1842 noch der Spiegel der Binnen-Alſter, die ſich in unregelmäßiger Linie bis an die jetzige Hermann- und Ferdinandſtraße ausdehnte (ſ. Karte IV am Schluſſe des Buches).

Im 13. Jahrhundert bedeckten dieſe Gegend von Süden aus vorgeſchobene Feſtungswerke mit dem Alſtertor, einer Art Waſſerpforte für die auf der Alſter zur Stadt fahrenden Schiffe, die 1726 abgebrochen ward. Nördlich davon zog ſich der Stadtgraben von der Alſter bis zum Winſerbaum.

Eine nahe dem Alſtertor[1] außerhalb des Walles liegende Pulvermühle brannte 1535 ab, wurde aber gleich wiederhergeſtellt. Südweſtlich vom Alſtertor baute man 1545 ein Rondell und 1554 ein zweites an der Mündung des Stadtgrabens in die Alſter. Um das unbemerkte Annahen bei Nacht von der Alſter her zu verhindern, wurde 1547 von dem alten Dammtor bis zur Landſpitze beim St. Georgs-Hoſpital (der St. Georgsweide) eine doppelte Pfahlwand in die Alſter geſchlagen mit einem Schiffsdurchlaß gegenüber dem Alſtertor (ſ. Abb. 62 S. 92, Abb. 148 S. 236 u. Abb. 4 S. 10).

Als die Feſtungswerke im Anfange des 17. Jahrhunderts weiter hinausgeſchoben wurden, benutzte man die Erde von den dort noch vorhandenen alten Wällen zur Anſchüttung des neuen. 1618—1620 errichtete man hart am Waſſer ein Zucht- und Werkhaus zur Aufnahme verarmter Leute, die nicht mehr imſtande waren, ſich ſelbſt zu ernähren; aber auch Arbeitsſcheue, Bettler und Trunkenbolde ſowie „kleine Kriminalverbrecher, mutwillige Bankerotteure und Verſchwender“ wurden hier gelegentlich untergebracht[2]. 1666 brannte das Zuchthaus nieder, wurde jedoch wieder aufgebaut (ſ. Abb. 234 S. 341 u. Abb. 318 S. 447).

Die vom Marſtall — der im 16. Jahrhundert für die reitenden Diener des Rats errichtet war — bis zum Alſtertor am Zuchthaus entlang geführte Straße nannte man Zuchthausſtraße. Vor dieſer wurde 1666—1670 nördlich vom Alſtertor auf dem ehemaligen Wallgrund, an der Ecke der ſpäteren

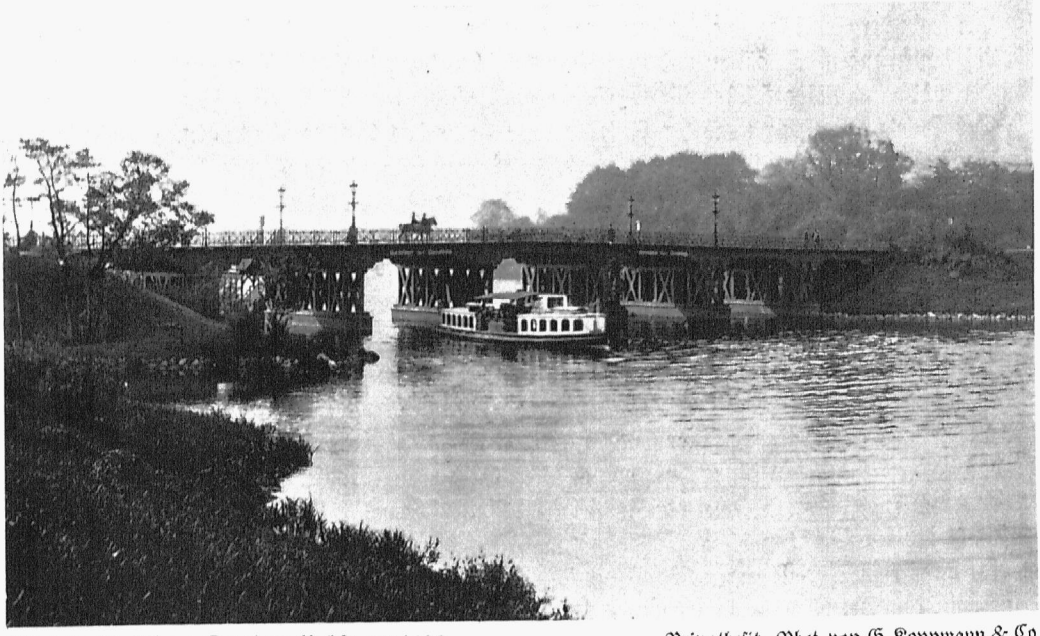


Abb. 352. Die hölzerne Krugkoppelbrücke, um 1892 — Privatbeſitz. Phot. von G. Koppmann & Co.

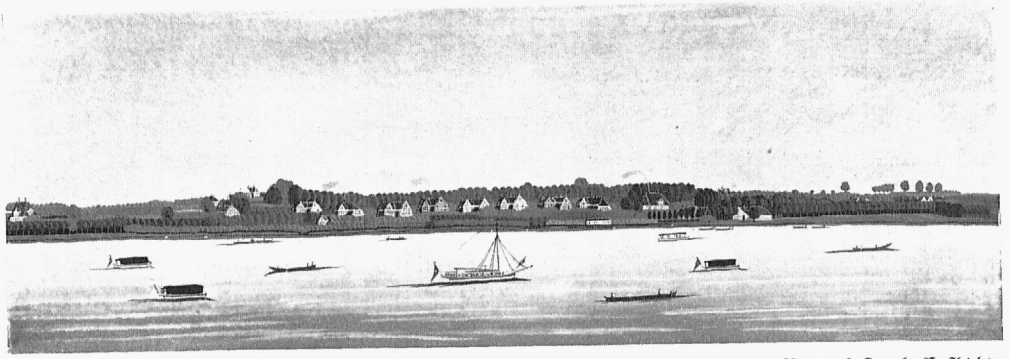


Abb. 353. Das Alſterufer bei der Alten Rabe und von Harveſtehude, um 1775 geſehen von Hohenfelde aus

Verein f. Hamb. Geſchichte
Nach einem Waſſerdeckfarbenbild von Em. Grolau

Ferdinandſtraße, das zum Gefängnis für grobe Verbrecher beſtimmte Spinnhaus nach dem Entwurf von Hans Hamelau gebaut.

Weiter nördlich lag, ebenfalls auf altem Wallgrunde, der bereits 1597 erwähnte Holzdamm[3], welcher, nachdem der in einen Spazierweg verwandelte Reeſendamm zum Holzlagern nicht mehr benutzt werden durfte, bis ins 19. Jahrhundert Stapelplatz für Brennholz blieb. Die dortigen Plätze zum Hinſetzen von Fadenholz wurden ſeitens der Kammer von 1622 ab verheuert[4] (ſ. Abb. 149 S. 237).

Nördlich vom Holzdamm ſtand eine Anzahl ganz verſchiedenartiger Baulichkeiten, die in der erſten Hälfte des 17. Jahrhunderts, teils auch ſchon vorher errichtet waren. Dieſe Gegend längs der Alſter zwiſchen dem zugeſchütteten ehemaligen Stadtgraben und der ſpäteren Baſtion Vincent hieß „Teufelsort[5]“ nach einem alten, mehr gegen das Steintor hin, ungefähr dem Georgsplatz gegenüber gelegenen Feſtungsturme. Auf jener Fläche ſtand um 1645 eine von der Alſter durch den Pulverteich (vielleicht einen Reſt des eingegangenen Stadtgrabens) getrennte Pulvermühle, die 1675 in die Luft flog, wieder aufgebaut, 1677 abermals durch Selbſtzündung zerſtört[6], dann aber nicht wiederhergeſtellt wurde.

Am Ende der Stadt lag hier, etwa in der Gegend der ſpäteren Gertrudenſtraße, die Waſſertwiete; nördlich davon zogen ſich Gärten und zum Kattunbleichen benutzte Grasflächen gegen die Alſter hin, von deren Ufer dort längere oder kürzere Stege mit Spülbäumen ins Waſſer hinausgebaut waren.

Der Twiete gegenüber, nahe der Alſter, wurde 1672 das Drillhaus errichtet. Es diente zum Einüben der Bürgerwache mit Waffen und gab der dortigen Gegend den Namen „Beim Drillhauſe“. Weil das Gebäude im Innern eine gute Akuſtik hatte, fanden hier auch manchmal Konzertaufführungen ſtatt, ſo z. B. im Jahre 1744 regelmäßig jeden Donnerstag, bis das wegen einer notwendigen Ausbeſſerung geſchloſſene Opernhaus wieder eröffnet werden konnte[7]. Nachdem das Drillhaus 1802 abgebrannt war, baute man dort Wohnhäuſer[8] (ſ. Abb. 233 S. 340, Abb. 236 S. 344, Abb. 313 S. 440, Abb. 132 S. 216 u. Abb. 309 S. 435).

1810 wurde der Holzdamm als Lagerplatz aufgehoben. Die auf ſeinem Gebiet um 1830 angelegte Straße „Auf dem Holzdamm[9]“ ward bis 1832 an der Weſt- oder Alſterſeite ebenfalls bebaut. 1838 legte man am Nordende dieſer Straße einen ordnungsmäßigen Landungsplatz an (ſ. S. 243), um das Löſchen und Laden der Schiffe von anderen Stellen der Binnen-Alſter, namentlich der ſehr belebten und engen Straße „Bei der Kunſt“ (jetzt Reeſendammsbrücke), endgültig dorthin zu verweiſen. Über die Vorſetzen dieſes Landungsplatzes hinweg ſah man von der Alſterſeite her bis zu dem nahe dem ehemaligen Drillhauſe am Außenrande der Stadt 1829/1830 errichteten feſten Gefängnis, dem Detentionshauſe. Es wurde 1842 vom Feuer beſchädigt, 1846 um einen Stock erhöht und zum Zucht- und Spinnhaus eingerichtet; 1907 verſchwand es endlich aus der völlig veränderten

Gegend, um dem Gebäude der Sparkaſſe von 1864 Platz zu machen. Weiter nach Süden, bei den Häuſern der jetzigen Ferdinandſtraße, befanden ſich am Alſtertor ſeit 1831 die Terraſſen und Springbrunnen der Smithſchen Waſſerkunſt, deren Turm die dortigen Baulichkeiten überragte (ſ. Abb. 319 S. 448).

Weiterhin erblickte man die Seitenfront des ſchon erwähnten Spinnhauſes und auf dem ehemaligen Wallgrunde ſüdlich vom Alſtertor, ungefähr zwiſchen den jetzigen Häuſern Nr. 2—14 der Hermannſtraße, das breit und plump vortretende Zucht- und Werkhaus, beide Beſſerungsanſtalten, mit Kirche und Turm.

Mit dem kurz geſchilderten Häuſergewirr auf dieſer Alſterſeite hat der Brand von 1842 wohltätig aufgeräumt (ſ. Abb. 173 u. 174 S. 264 u. 265 ſowie Abb. 248 S. 360).

Im Laufe des darauffolgenden Sommers wurde mittels des Schuttes von der Brandſtätte nunmehr auch an dieſer Alſterſeite eine Straße geſchaffen, der 21 1/2 m breite, ſchnurgerade Alſterdamm. Der im Norden anſchließende Glockengießerwall wurde entſprechend abgetragen, ſeine 1842 vom Feuer beſchädigte Pappelallee durch Linden erſetzt und die Stadtſeite bebaut. Den frei werdenden Wallboden verwendete man teils mit zur Anſchüttung des Alſterdamms, teils zur Schaffung einer Verbindung vom Georgsplatz durch den Stadtgraben nach St. Georg, der nachmaligen Ernſt Merck-Straße.

Bereits 1847 gehörte der mit Bäumen bepflanzte waſſerſeitige Fußweg des Alſterdamms zu den beliebteſten Wandelgängen, den man anfänglich „dritter Jungfernſtieg“ nannte; an der Landſeite erſtand alsbald eine Reihe drei- und viergeſchoſſiger, teils vornehmer Wohnhäuſer, deren ohne viel Aufwand an Gliederung raſch geſchaffene Putzfaſſaden nüchtern und ruhig dreinſchauten (ſ. Abb. 93 S. 152). Sie ſind faſt alle verſchwunden, ebenſo die vom Alſtertor bis nahe der Straße Brandsende ſich erſtreckenden Gärten, welche zu den Häuſern an der Ferdinandſtraße gehörten und in der wärmeren Jahreszeit in üppigem Grün prangten. — Die Anlage jener Gärten war dadurch bedingt, daß für

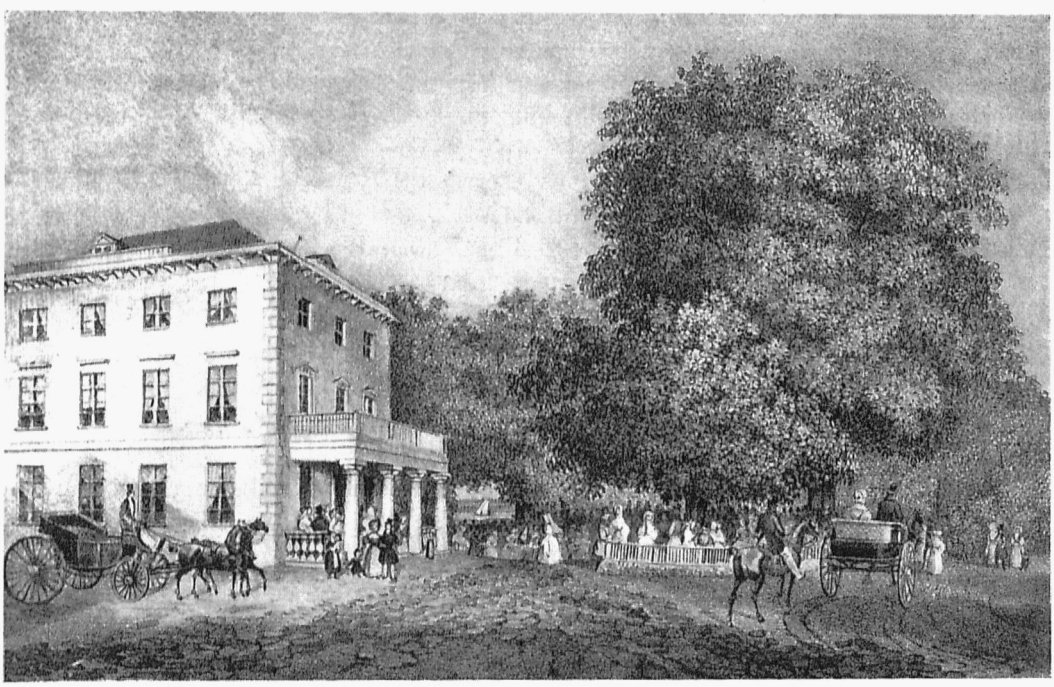


Abb. 354. Das Wirtshaus in Harveſtehude, um 1840

Verein f. Hamb. Geſchichte
Nach Lithographie von W. Bode



Abb. 355. Das Waiſenhaus am Harveſtehuderweg, 1848 Verein f. Hamb. Geſchichte. Nach Lithographie von W. Bode

die Flächen am Alſterdamm von dem auf 8 ℔ Bco. für den Geviertfuß (0,082 qm) feſtgeſetzten Kaufpreis nur 1 ℔ Bco. zu entrichten war mit der Maßgabe, daß der Reſt von 7 ℔ Bco. bei etwaiger Bebauung der Fläche bezahlt werden ſollte, die jedoch nicht vor dem 1. Januar 1870 ſtattfinden durfte. 1853 hat man dieſe Baubeſchränkung durch Vereinbarung bis zum 1. Januar 1900 verlängert (ſ. Abb. 92 S. 149, Abb. 211 S. 312, Abb. 259 S. 376 u. Abb. 320 S. 449).

Das Innere dieſer etwas höher als die Straße liegenden Gärten war den Blicken der Vorübergehenden durch eine etwa $1^1/_2$ m hohe Mauer entzogen, welche keinen ſchönen Anblick bot. Um ſo reizvoller war der Eindruck dieſer Gärten aber von der Binnen-Alſter aus, beſonders zur Zeit der Frühlingsblüte mit ihren dichten Springen-, Rotdorn- und Goldregenbüſchen, und ein Spaziergang unter den blühenden Linden längs der Waſſerſeite mit dem Blick auf dieſe in Farbenpracht ſtrahlenden Gärten war bis gegen Ende des 19. Jahrhunderts ſehr beliebt. Als dann aber mit Durchführung der Pferdebahn und nachmals der elektriſchen Straßenbahn durch die Ferdinandſtraße aus dieſer vornehmen und ſtillen Wohnſtraße die Ruhe mehr und mehr ſchwand, als ſie ſich allmählich in eine lebhafte Geſchäftsſtraße verwandelte, kehrten die wohlhabenden Bewohner ihr einer nach dem andern den Rücken und zogen hinaus nach Harveſtehude oder an die Elbe. An Stelle der Wohnhäuſer an der Ferdinandſtraße traten durch Um- oder Neubau Geſchäftshäuſer, und die Gärten am Alſterdamm wurden mehr und mehr vernachläſſigt. Als man dann vom Brandsende her auch längs des Alſterdamms mit der Errichtung großer neuzeitlicher Kontorhäuſer mit breiten Läden vorging, war es mit den Gärten vorbei; für die Straße aber war die durch dieſe hohen Gebäude herbeigeführte Einengung nicht vorteilhaft.

Unter den verſchwundenen Häuſern mit Gärten am Alſterdamm[10] war für die Hamburger von ortsgeſchichtlicher Bedeutung dasjenige des verſtorbenen Bürgermeiſters Hayn, Ecke Alſtertor. Hier weilte 1868 das Haupt des Norddeutſchen Bundes, der ſpätere Kaiſer Wilhelm I., als Gaſt und ſah von einem im Garten errichteten, mit dem erſten Stock des Hauſes in Verbindung geſetzten Feſtſaal aus das Feuerwerk auf der Binnen-Alſter an (ſ. Abb. 321 S. 451).

In einem an der Ferdinandſtraße unmittelbar neben dem ſpäteren Gebäude der Hamburg-Amerika Linie belegenen Hauſe, ebenfalls mit Garten, wohnte ſeiner Zeit der preußiſche Geſandte v. Wentzel. Hier fand, als 1877 der Kronprinz Friedrich Wilhelm nebſt Gemahlin und dem älteſten Sohn, dem nachmaligen Kaiſer Wilhelm II., in Hamburg zum Beſuch weilten, ein Abendfeſt ſtatt, bei dem im Garten die Militärkapellen von Hamburg, Altona und Wandsbek unter Leitung des Muſikdirektors der 31er, Laube, konzertierten. Dieſe Veranſtaltung, bei der auch das Alſterbecken und die umliegenden Häuſer ſowie viele öffentliche Gebäude erleuchtet waren, hatte an dem ſchönen Frühlingsabend eine große Menſchenmenge nach dem Alſterdamm gelockt.

Wie bereits oben erwähnt, begann ſich der Alſterdamm nach 1900 architektoniſch zu ändern, aber nicht zu ſeinem Vorteil. Namentlich die von den anderen Alſterſeiten ſtets ins Auge fallenden Dachlinien der dortigen Neubauten ſind unruhig, wenn auch zugegeben werden muß, daß dort eine Beſſerung eingetreten iſt nach Entfernung der Neptungruppe von dem erweiterten Geſchäftshauſe der Hamburg-Amerika Linie, die 1917 infolge der Kupferbeſchlagnahme für Kriegszwecke notwendig wurde.

Im Laufe der Jahre iſt auch aus dem einſt behaglich-ruhigen Alſterdamm eine ſehr lebhafte Verkehrsſtraße geworden, die kaum noch den ſtändig wachſenden Automobil- und Autobusbetrieb aufzunehmen vermag; auch ſie wird, ebenſo wie der Neue Jungfernſtieg in einigen Jahren auf Koſten der Waſſerfläche der Binnen-Alſter verbreitert werden müſſen.

Hoffentlich bietet dieſe Straßenerweiterung Gelegenheit, das 1924 an der Ecke des Alſterdamms und der Straße Lombardsbrücke unter lebhaftem Widerſpruch einſichtiger Hamburger recht unpaſſend in die Anlagen hineingeſchobene Bankgebäude, das nur zum kleinen Teil noch als ſolches benutzt wird, wieder zu beſeitigen und ſo die anmutige Umrahmung der Binnen-Alſter von dieſer überflüſſigen Blüte der Inflationszeit zu befreien.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Gd. Tp., S. 98. — [2] v. H. Tp. 1811. Bd. II, S. 106. — [3] Ndm. Tp. 1832. S. 253. — [4] Als Beiſpiel Km. Kntr. Bch. B, S. 268 u. 274. — [5] ad 1, S. 34, ad 2, S. 310, ad 3, S. 34. — [6] Steltzner, Nachr. v. d. Stadt Hbg., III, S. 1089. — [7] Joſef Sittard, Geſchichte des Muſik- u. Konzertweſens in Hamburg. 1890. S. 76. — [8] ad 1, S. 192. — [9] ad 1, S. 214. — [10] Hbg. Nachr., A.-Ausg. v. 4. Dez. 1906, Einſt und jetzt. Hamburger Straßenbilder.

88. Das St. Georger Ufer der Außen-Alſter

Hierzu die Abbildungen 227, 228, 237, 308, 322—329 ſowie Karte III

Von allen die Außen-Alſter umgebenden Anſiedelungen iſt St. Georg wohl die älteſte. Der Name ſtammt von dem urſprünglich für Ausſätzige beſtimmten Hoſpital her, das gegen Ende des 12. Jahrhunderts, vermutlich von dem Schauenburger Grafen Adolf III. nach ſeiner Rückkehr aus dem Morgenlande, auf Wald- und Wieſenboden erbaut wurde. Später wandelte es ſich in eine Pflegeſtätte für Sieche und Altersſchwache um. Noch 1220 lag das Siechenhaus in dichtem Wald.

Das St. Georger Ufer der Alſter war anfänglich auch nicht ſo regelmäßig gerade ausgerichtet, wie die Anlage des Neuen Werks es 1682 bedingte. Ehemals zogen ſich hier die Äcker und Weiden des Hoſpitals entlang, die allmählich zu Kleingärten aufgeteilt und etwa um 1600 mit beſcheidenen, den Bürgern zum Sommeraufenthalt dienenden Häuſern bebaut wurden (ſ. Abb. 308 S. 433 u. Abb. 322 S. 452).

Zwiſchen dem früher „Kaneeltwiete[1]“ benannten Alſterweg (ſeit 1900 Schmilinskyſtraße) und der Gegend des jetzigen Lohmühlenſtraßenſteges, wo eine von dem St. Georg-Hohenfelder Hochplateau abfallende Landzunge in die Alſter vortrat, war das Ufer tief eingebuchtet, und das ſeit Anlage des Reeſendamms höher geſtaute Waſſer überſchwemmte dieſe Fläche bis etwa zur jetzigen Knorreſtraße.



Abb. 356. Die Krugkoppel mit dem Hagedorn-Denkſtein im Winter 1909

Denkmalarchiv
Aus der phot. Staatsſammlung

Die wegen ihrer Höhenlage von dem Stauwaſſer frei gebliebene und den in unſerm Landſtrich vorherrſchenden weſtlichen Winden ungehindert zugängliche Landzunge wurde 1642 ſeitens der Kammer dem Schuhmacheramt für die Errichtung einer Windmühle zur Herſtellung von Gerberlohe ausgewieſen, weil die alte Lohmühle am Reeſendamm wegen ihres großen Waſſerverbrauchs den Betrieb der ſtädtiſchen Kornmühlen daſelbſt gefährdete und deshalb beſeitigt werden mußte.

Dieſer gegen 6 ℳ jährliche Grundhauer „bis zu ewigen Zeiten“ überlaſſene Platz[2] war an der Alſter 82½ m breit und reichte 63 m landeinwärts. Die dort vom ſtädtiſchen Bauhof auf Koſten des Amts errichtete Windmühle lag anfänglich nahe einem Kornfelde am Waſſer, ſpäter aber nach Herſtellung des Neuen Werks etwas mehr landeinwärts. Die Anlage einer Gerberei oder ſonſtiger der Alſter und der Fiſcherei ſchädlichen Unternehmungen waren dem Amt unterſagt.

Die Älterleute nebſt ihren Angehörigen hatten dort vier kleine Gartenhäuſer mit angenehmen Räumlichkeiten zum Sommeraufenthalt. Auf dem Mühlengrundſtücke, welches 1679 mittels einer Baſtion in die Umwallung mit hineingezogen wurde, durften die Schuhmacher auch fremdes Bier ſchenken[3] (ſ. Abb. 325 S. 456).

Die Bucht zwiſchen Alſterweg und Lohmühle landete nach Anlage des Neuen Werks allmählich zu und bildete eine ſumpfige Niederung, die nur noch bei außerordentlichen Hochwäſſern der Alſter überſchwemmt wurde. Die mit Gras bewachſene Fläche diente ſpäterhin bis in die Achtziger des 19. Jahrhunderts zum Zeugbleichen — daher der einſtige Name Bleicherſtraße für die öſtliche Verlängerung des Alſterweges. Dieſe Bleiche war von der Alſter her faſt in ihrer ganzen Länge von dem breiten, etwa bis zur heutigen Tüngelſtraße ſich landeinwärts erſtreckenden „Bleichergraben“ durchſchnitten, in den zahlreiche Quergräben mündeten. Als man 1715 die vordem beim Alſterweg aufhörende Langereihe mittels Dammſchüttung durch die Sumpfſtrecke bis zum Weg zur Lohmühle verlängerte, mußte der Bleichergraben überbrückt werden. Das Waſſer verſchwand danach aus der kultivierten Fläche mehr

und mehr bis an die Straße Koppel, wo noch bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts ein Reſt der Bucht erhalten blieb.

Als Vorläufer des Neuen Werks wurde 1671 an der Alſter eine Schanze[4] angelegt, an der alle Tage eine Bürgerkompagnie arbeiten mußte. 1679—1682 wurde der breite Wallgraben ausgehoben, der ſich von der Außen-Alſter nördlich vom jetzigen Allgemeinen Krankenhaus St. Georg bis zum Hammerbrook beim nachmaligen Heidenkampsweg hinzog. Das bis zur Alſtertwiete ungeregelte Alſterufer begradigte man und legte dort 1722[5] ins Waſſer hinein zwei kleine Baſtionen, beide durch Brücken mit dem Lande und durch Pfahlreihen im Waſſer untereinander ſowie mit den nördlich und ſüdlich ſich erſtreckenden Hauptfeſtungswerken verbunden. Die eine Baſtion lag in der Nähe der Alſtertwiete, die andere nördlich der 1873 gegenüber der Gurlittſtraße geſchaffenen Alſterinſel. Als die Pfahlrammung 1748[6] ausgebeſſert werden ſollte, erhob löbl. Kämmerei Einſpruch wegen der großen Koſten, zu welchen Verordnete nicht zu raten wußten, weil andere bedeutende Ausgaben bevorſtanden. Die Pfahlreihe iſt dann aber doch inſtand geſetzt worden und war noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts vorhanden, als ſie von den Franzoſen bei ihrer Neubefeſtigung der Stadt mit verwandt wurde (ſ. Karte III).

Auf dem ſchnurgeraden Uferſtreifen hinter den Baſtionen ward 1726 die jetzige Straße „An der Alſter“ angelegt und mit zwei Lindenreihen bepflanzt; bebaut waren die Grundſtücke dort bereits 1682[7]. Die Straße reichte aber nur von der Alſtertwiete bis zum Alſterweg, wo damals das Ufer der Alſter noch zurücktrat, und verlief weiter ſüdwärts als Fußweg in der Richtung des nachmaligen Holzdamms zum Spadenteich hinauf.

Im Jahre 1789 ſtanden An der Alſter 25 Häuſer, aber nicht wie jetzt, aneinander gereiht, ſondern willkürlich in den Gärten verteilt. Mit dem Häuſerbau längs des Straßenrandes begann man erſt nach der Franzoſenzeit. Das Alſterufer diente dort um die Jahrhundertwende an ſchönen Abenden zum gemeinſamen Luſtwandeln der Umwohnenden. Die vortretenden Baſtionen bildeten dann beſonders beliebte Anziehungs- und Treffpunkte zu nachbarlichen Unterhaltungen[8] (ſ. Abb. 323 S. 453).

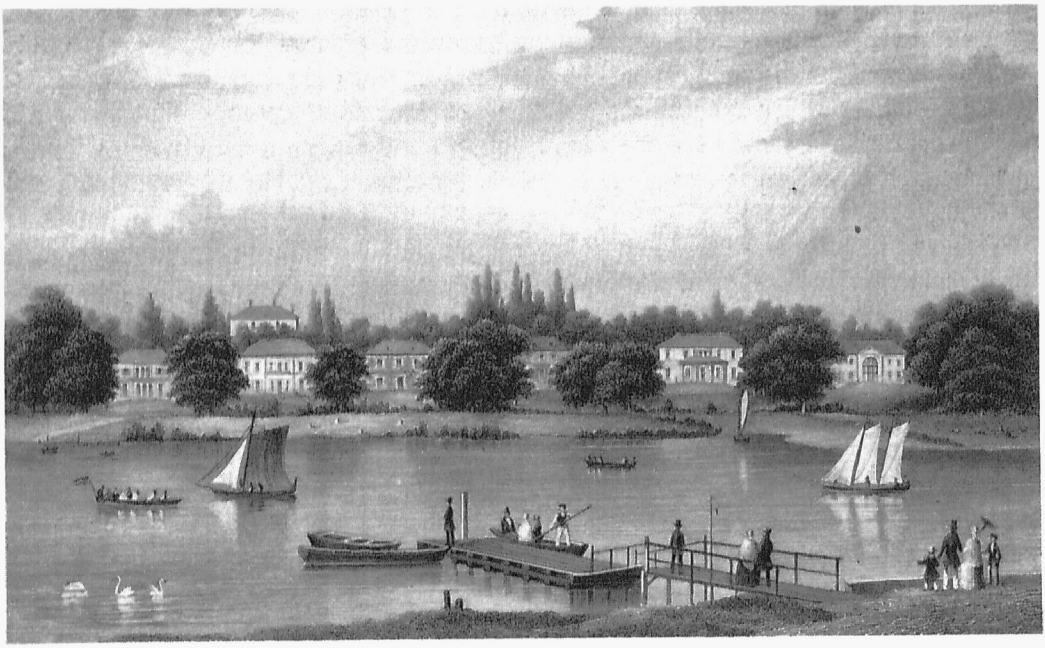


Abb. 357. Blick von der Bootfähre beim Uhlenhorſter Fährhaus auf den Harveſtehuderweg, etwa 1850 — Archiv der Familie Michahelles, Hamburg. Nach einem Stich, del. J. Gottheil, sculp. Poppel u. Kurz

Die Alſter ſelbſt wurde ausgiebig zu Bootfahrten benutzt, und um zu baden, ruderte man frühmorgens hinaus und ſprang über Bord; das Waſſer war dort an den meiſten Stellen ſo ſeicht, daß man auf weiten Strecken Grund hatte.

1813 fiel die ſchöne Lindenallee der Zerſtörung durch die Franzoſen zum Opfer. Davouſt ließ die kleinen Baſtionen inſtand ſetzen, und auf der Außen-Alſter kreuzten viele mit Soldaten bemannte Boote (ſ. Abb. 228 S. 334).

Als dann wieder friedliche Zeiten kamen, begann man von neuem mit den Entfeſtigungsarbeiten und räumte 1823[9] auch die beiden Baſtionen vor der Straße An der Alſter hinweg. Zu jener Zeit war dort auch mit der Errichtung einer Reihe Einfamilienhäuſer nahe der Straßengrenze begonnen worden. Vor der noch nicht von einer durchgehenden Findlingsvorſetze geſicherten Uferböſchung hatten die Anlieger viele Treppen, Stege und Schwimmbäume ins Waſſer hineingebaut (ſ. Abb. 324 S. 455).

Als letztes Überbleibſel der ehemaligen Befeſtigung iſt in der Nähe des Alſterweges vor der häuſerſeitigen Lindenallee der Straße An der Alſter ein kleiner viereckiger Vorſprung, die „Schanze“ genannt, erhalten geblieben.

In den Jahren 1820—1822 wurde auch der Wall zwiſchen der Lohmühle und dem Lübeckertor abgetragen, um Platz für ein neues Krankenhaus zu ſchaffen, welches 1823 in Benutzung kam. Die Landfläche zwiſchen der Lohmühle und dem nach der Alſter zu noch in den Dreißigern des 19. Jahrhunderts durch einen Schlengel mit Schließbaum abgeſperrten Wallgraben diente als Garten des Krankenhauſes. Ein Übergang über den Stadtgraben beſtand hier nicht; um nach Hohenfelde, Uhlenhorſt und Barmbeck zu gelangen, mußte man ſich von der Lohmühle aus nach Oſten wenden und konnte erſt beim Tor Nr. 4, ungefähr der Brennerſtraße gegenüber, die gewünſchte Richtung einſchlagen. Nördlich vom Wallgraben lag nahe der Alſter der durch eine hohe Pappelreihe abgegrenzte Krankenhausfriedhof, von deſſen einſtigem Daſein noch jetzt einige Einzelgräber mit Steinen und Kreuzen in den Anlagen zwiſchen Barcaſtraße und An der Alſter Kunde geben.

Dieſe Uferſtraße hatte damals auch noch keine unmittelbare Verbindung mit der Stadt, und lange Zeit konnte man St. Georg nur durch das Steintor erreichen. Erſt 1830 wurde durch die ſogenannte Ferdinandspforte ein Weg nach dem Lombardswall angelegt, den man als große Verbeſſerung empfand, obgleich er nur von Fußgängern benutzt werden konnte. Es währte dann noch mehr als ein Vierteljahrhundert, bis dieſer Fußweg zur Fahrſtraße ausgebaut worden iſt (ſ. Abb. 227 S. 333, Abb. 326 S. 457 u. Abb. 327 S. 459).

Zwiſchen dem längs der Alſter in St. Georg nur bis zur Alſtertwiete reichenden Fahrweg und dem ſich weiter ſüdlich hinziehenden Stadtgraben lag ein Grasplatz, der letzte Reſt der ſogenannten St. Georgswieſe[10], der 1839 zufolge Auseinanderſetzung mit dem Hoſpital St. Georg an den Staat gelangte, aber erſt 1852 zum Bebauen verkauft ward.

Nachdem der Einſchnitt der Kurtine bei der Lohmühle ausgefüllt und der 6 bis 7 m breite Bleichergraben überbrückt worden war, verlängerte man im Jahre 1834 die Straße An der Alſter nordwärts bis zum Grundſtück der Lohmühle. Mit Hinzuziehung eines Teils der dortigen Bleichen ſchuf man zwiſchen dem Alſterweg und dem Bleichergraben Bauplätze, die öffentlich verkauft wurden. Von der Alſtertwiete bis zum Alſterweg, wo ein Landungsſteg war, erbaute man längs des geregelten Ufers eine neue Felſenvorſetze und die vorhandenen Treppen und Waſſerbäume der Anlieger mußten entſprechend verlegt werden.

Das Grundſtück der Lohmühle gelangte laut Rat- und Bürgerſchluß 1853 an die Kammer zurück, welche die Baulichkeiten 1854 abbrechen ließ und 1857 dort neu ausgelegte Bauplätze verkaufte. Dieſe wurden, nachdem die Straße beim Krankenhauſe bis zur Alſter durchgeführt war und den Namen



Abb. 358. Blick von der Alten Rabe auf die Stadt um 1809; vorn rechts der Fährſteg

Verein f. Hamb. Geſchichte
Nach Kupferſtich von L. Wolf z. d. U. B. z. J. 2. Q. Nr. 10

Lohmühlenſtraße erhalten hatte, mit vierſtöckigen, etwas ſchwerfällig geratenen Miethäuſern bebaut. Etwa 40 geachtete Bauſachverſtändige bemängelten in den Hamburger Nachrichten damals die Platzeinteilung ſowie die Bauvorſchriften und wieſen u. a. auf den Nachteil hin, der dem nahen Krankenhaus aus der Abſperrung der friſchen Luft von der Alſter her durch die hohen Häuſer entſtehen würde. Dieſe Befürchtung hat ſich aber glücklicherweiſe nicht bewahrheitet (ſ. Abb. 328 S. 461).

Bis in die Fünfziger des 19. Jahrhunderts war die ganze Gegend längs der Straße An der Alſter, obgleich ſchon dicht bebaut, recht ſtill und hatte nur geringen Verkehr; denn St. Georg war damals noch weſentlich Gartenvorſtadt. Auch noch ſpäterhin lagen dort nur Gartenwohnungen wohlhabender Hamburger, und ſelbſt in unſern Tagen ſind hinter den Häuſern daſelbſt ebenfalls noch ausgedehnte Gärten erhalten.

Inzwiſchen war nach dem großen Brande der Alſterſpiegel geſenkt und auf einen feſten Stand gebracht worden. Dadurch bot ſich nun von dem hohen Uferweg An der Alſter ein überraſchend ſchöner Blick auf die von Schwänen belebte große Waſſerfläche, welche jetzt keinen Schwankungen mehr unterworfen und von Ret und anderem Anwuchs geſäubert war. Infolgedeſſen entwickelte ſich dieſe Straße mit ihrer ſchattigen Lindenallee zu einer beliebten Promenade, und es ſoll die ſpäter von Daniel Bartels aufgenommene Redensart: „Hamburg liegt an der Elbe, geht an der Alſter, ſteht auf der Börſe und ſitzt auf der Hüttenwache“ von daher ihren Urſprung haben.

Der der Straße Holzdamm gegenüber 1849 hergerichtete Landungsplatz an der Außen-Alſter hatte vorher ſchon ſeit vielen Jahren zum Ausſchiffen von Holz und Torf für die St. Georger gedient. Bereits 1819[11] wird berichtet, daß die Benutzung des Holzdamms in der Stadt ſehr abgenommen

habe wegen Rückgang des Holzhandels von der Alstergegend her und weil in St. Georg Plätze zur Lagerung von Holz benutzt würden.

Laut Verordnung von 1852 hatte der neue Landungsplatz zum Anlegen der beladenen Steinkohlenschuten, Torfewer usw. zu dienen, der Steg bei der Alstertwiete (Pantelmannssteg) für den Verkehr der Luftfahrzeuge sowie zum Zeugspülen und Wasserholen für die Bewohner der umliegenden Straßen.

1852 erhielt die Straße An der Alster auch eine weitere wichtige Verlängerung längs des Alsterufers nach Norden, zunächst zwar wieder nur als Fußweg, den eine Aktien-Gesellschaft als Uferweg zur besseren Verbindung mit der Uhlenhorst herstellte (s. S. 509). Für die Benutzung mußte jeder Fußgänger einen Sechsling bezahlen, woran noch heute der Name der Straße Sechslingspforte erinnert.

Am Südende wurde im Jahre 1856[12] die schon erwähnte Verbindung durch die Ferdinandspforte als Fahrstraße im Anschluß an den bis zur Alstertwiete längs der Häuser An der Alster reichenden Pflasterstreifen ausgebaut.

Nachdem man 1858 dann auch den Fußsteig nach der Uhlenhorst mit einem Fahrweg ausgestattet hatte, war damit der noch heute unvergleichlich schöne Straßenzug vom Jungfernstieg längs beider Alsterbecken bis zur Uhlenhorst geschaffen.

Der Verkehr auf dieser Straße nahm allmählich immer mehr zu, bis in den siebziger Jahren eine Verbreiterung der Straße An der Alster nötig wurde, mit der man eine landschaftliche Umgestaltung des bisher von einer Steinmauer begrenzten schnurgeraden Ufers verband. Die beim Alsterweg bis etwa 70 m über die alte Uferlinie hinausgeschobenen Einschüttungen erfolgten 1873 mit dem vom Bau des Geeststammsiels unterm Heiligen Geist-Feld herrührenden Boden. Dadurch entstand neben der alten, an der Häuserseite entlang führenden schmalen Straße Raum für einen leichtgeschwungenen, 18 m breiten neuzeitlichen Verkehrszug, der nun zusammen mit der alten Straße zwei Fahrwege, drei Fußwege und einen Reitweg umfaßte. Die gesamte Verbreiterung wurde 1875 vollendet einschließlich reizvoller, eine Fortsetzung der Wallpartien bildenden Uferanlagen und einer Insel bei der Gurlittstraße. Die Schöpfer dieser Anlagen waren Oberingenieur F. Andreas Meyer und Architekt Cordes, der nachmalige Friedhofsdirektor in Ohlsdorf (s. Karte III). Während der seitdem verflossenen 50 Jahre hat der Verkehr zwischen dem Stadtkern und Uhlenhorst-Barmbeck derartig zugenommen, daß diese breite Uferstraße ihm kaum noch zu genügen vermag.

Bei jener landschaftlich-naturalistischen Umgestaltung der ehemals kaiartigen, eintönigen Uferstraße haben sich die Anlieger das alte Recht der freien Aussicht auf die Alster über die in der Höhe des ersten Stocks glatt geschorenen Linden nicht nehmen lassen. Obgleich man damit den Bäumen Gewalt angetan hat, bietet diese dichte Lindenallee doch einen reizvollen Anblick, gewährt ausreichenden Schatten und deutet gleichsam den Übergang an von der eigentlichen Stadt, wo die Natur den Anforderungen der Menschen untergeordnet ist, zu den freieren Vororten mit ihrem ländlichen Gepräge (s. Abb. 329 S. 462).

Durch die in dem Anlagenstreifen längs der Außen-Alster 1875 geschaffenen Uferwege, Rasenflächen, Blumenbeete, den flachen Sandstrand mit einzelnen großen Findlingen und einen abwechslungsreichen Baumbestand ist der Straße An der Alster die Eigenart eines anmutigen Spazierwegs bewahrt geblieben. Auch ein Springbrunnen wurde dort bei der Gurlittstraßeninsel angelegt und zum erstenmal in Betrieb gesetzt, als Kaiser Wilhelm I. 1881 im September bei einer Rundfahrt hier vorüberkam; auch bei späteren festlichen Gelegenheiten sandte der Geiser seine Wasserstrahlen in die Luft.

Der Gedanke, die Alster durch einen Springbrunnen zu zieren, ist schon viel älter. Bereits 1847[13] wurde der Plan erwogen, allerdings nicht auf der Außen-Alster, sondern mitten in der Binnen-Alster einen großen Springbrunnen anzulegen. Die Kosten dafür sollten durch freiwillige Beiträge der Anwohner und durch Beisteuer sonstiger Liebhaber beschafft werden. Es erhoben sich jedoch Zweifel,

ob ein ſolcher Springbrunnen hier wirklich als Zierde angeſehen werden könne, zumal, ob der hochgehende Waſſerſtrahl im richtigen Verhältnis zur Größe der Waſſerfläche ſtehe. Man meinte mit Recht, dazu würde ein Strahl von mächtiger Dicke und großer Höhe gehören — wenig Geld aber doch nur wenig Waſſer bringen! Ferner würde das herabſtürzende Waſſer, je nachdem der Wind wehe, mitunter recht weit getrieben, viele Unbequemlichkeiten für die dort verkehrenden Ruder- und Segelboote haben, ſie beläſtigen, verſcheuchen uſw.

Die angeführten Gründe waren den praktiſchen Hamburgern ſo einleuchtend, daß die Binnen-Alſter von dieſer — wahrſcheinlich ſowohl in der Anlage als auch im Betrieb recht koſtſpieligen „Verſchönerung" verſchont blieb.

Die für die Binnen-Alſter geäußerten Bedenken wären auch für einen kräftig in die Höhe gerichteten Waſſerſtrahl in der Außen-Alſter zutreffend geweſen, gelten aber nicht für die nur eine mäßige Höhe erreichenden, zahlreichen, nach allen Richtungen auseinanderſprühenden dünnen Strahlen des Geiſers bei der Gurlittſtraßeninſel.

Einzig als unerfreulich an der ſonſt in ihrem Geſamteindruck beſonders gut wirkenden St. Georger Strecke der großen Alſterringſtraße empfindet man die dortigen, erſt in unſern Tagen entſtandenen Neubauten.

Die Häuſerreihe hatte im Norden 1887 durch ein auf der Stelle des 1873 zugeſchütteten Wallgrabens errichtetes, der dort vorhandenen Gebäudereihe angepaßtes mehrſtöckiges Miethaus äußerlich einen zufriedenſtellenden Abſchluß gefunden. Auf der mittleren Strecke bot die Straße ehemals durch die meiſt aus Einfamilienhäuſern mit zwei Obergeſchoſſen beſtehende Häuſerreihe ein einheitlich geſchloſſenes Bild (ſ. Abb. 237 S. 347). Dieſes wurde im Anfang des 20. Jahrhunderts erheblich zerſtört durch die Errichtung einzelner ſchroff emporſchießender ſchmaler Miethäuſer mit fünf Stockwerken und ſichtbar bleibenden kahlen Brandmauern ſowie durch den gigantiſchen Bau des Atlantic-Hotels und

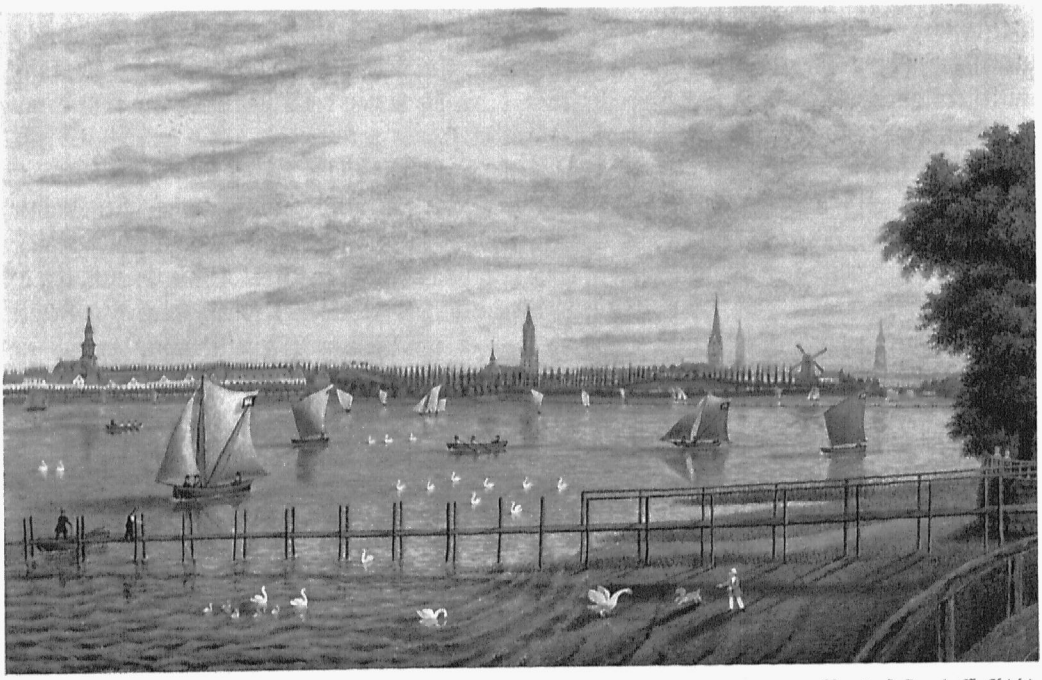


Abb. 359. Die Alſterfähre (Timms Steg) bei der alten Rabe nach Hamburg und St. Georg
Verein f. Hamb. Geſchichte
Nach einem Aquarell von Bernhard Schröder d. d. 7. Juli 1840

ganz neuerlich eines vielgeſchoſſigen nüchternen Geſchäftshauſes, die beide immer wieder das Auge auf ſich ziehen und hinter deren Maſſen der ſchlanke Turm der St. Georger Kirche faſt ganz verſchwindet.

Vom rechten Alſterufer, wie auch vom Waſſer aus geſehen bedrücken die dadurch geſchaffenen unſteten Dachumriſſe das ſonſt anmutig-ruhevolle Bild der Vorſtadt St. Georg in hohem Grade. Wie bei den Alſterarkaden hat man auch hier die von den Vorfahren ererbte Schönheit des Alſterſtadtbildes nicht zu erhalten verſtanden. Das Beſtreben nach Beſſerung iſt aber am Werk und als erſtes hat man die über den langen Dachfirſt jenes Hotelbaues emporragende aufdringliche Lichtreklame 1928 beſeitigt.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Ndm. Tp., S. 317. — [2] Km. Kntr. Bch. C, S. 104/105. — Math. Schlüter, J. U. Dr., Hiſtoriſcher u. Rechtsbegründeter Tractat von den Unbeweglichen Gütern uſw., Hbg. 1709, S. 129. — [4] Stelzner, Nachrichten v. d. Stdt. Hbg. III, 1733, S. 976; er ſagt zwar nicht, wo die Schanze lag. — [5] Gd. Tp., S. 171. — [6] Km. Prtk. 1748/1749, S. 109. — [7] ad 1, S. 316, der ſich hier auf die Karte von Bernhard Schultz von 1682 bezieht. — [8] Joh. A. Repſold, Erinnerungen an Hermann Kaufmanns Jugendjahre, 1908, S. 7. — [9] ad 5, S. 221; nach Ndm. Tp., S. 99, erfolgte die Fortnahme der beiden kl. Schanzen erſt 1826. — [10] Hoeck, Hiſtoriſch-theologiſches Denkmal der neuerbauten St. Georgs-Kirche, 1750, in der kurzgefaßten dokumentierten Nachricht, Anm., S. 8/9, desgl. auch die Karte von Hamburg u. Altona von Leutnant F. A. v. Lawrence, 1791. — [11] Ak. Kl. VII, Lit. F f. Nr. 52, Faſz. 2 (Hbg. St. Ar.). — [12] ad 5, S. 224 u. 273. — [13] Neue Hbg. Blätter, 1847, S. 152.

89. Das Hohenfelder Ufer der Außen-Alſter

Hierzu die Abbildungen 330—337 und Karte III

Das Alſterufer nördlich von St. Georg gehört bis an den Uhlenhorſterweg zu Hohenfelde. Dort erſtreckten ſich noch bis ins letzte Viertel des 19. Jahrhunderts weit landeinwärts niedrige, ſumpfige Wieſen, die der Überſchwemmung ausgeſetzt waren. Sie wurden durchfloſſen vom Eilbeck und Schürbeck; letzterer mag anfänglich ein ſelbſtändiger Bach geweſen ſein, diente aber ſpäter als ſchmaler Graben zum Ablaſſen des Hochwaſſers aus dem Kuhmühlenteich. Erſt dort, nördlich von der Kuhmühle, führte ein feſter Damm, die nachmalige Schürbeckerſtraße, durch die bis an die Alſter unwegſame Niederung nach Barmbeck, Uhlenhorſt und Winterhude (ſ. Karte III).

Nordweſtlich der Kuhmühle, nahe der Schürbeckerſtraße, auf einem ſich etwas höher als die angrenzenden Weiden erhebenden Gebiet lag ſeit alten Zeiten ein in Privatbeſitz befindlicher Immenhof (vgl. S. 512), der 1608 neu gebaut worden war und in dem 1698 eine Gaſtſtätte für Beſucher aus der Stadt betrieben wurde. Als der Hof um 1750 zum öffentlichen Verkauf kam, erwarb ihn der Hamburger Weinhändler Joh. Hinrich Mund und errichtete dort einen Neubau, den er mit einem hübſchen Garten umgab. Der ganzen Beſitzung gab er den Namen „Mundsburg“, der ſich einbürgerte und auf die geſamten dortigen Wieſen- und Weideländereien längs der Außen-Alſter bis zum Uhlenhorſterweg übertragen hat. 1813 wurden die Gebäude der Mundsburg von den Franzoſen niedergebrannt, nach ihrem Abzug jedoch wieder aufgebaut.

Auch die Kuhmühle[1], die 1813 nicht mit zerſtört, ſondern von den Franzoſen als Wachtpoſten befeſtigt wurde, hatte Wirtſchaftsbetrieb und einen, beſonders im 18. Jahrhundert viel beſuchten ſchönen Garten.

Weiter nördlich, an der Ecke des Uhlenhorſterweges und des erſt nach 1870 angelegten Mundsburgerdammes lag der Heidkrug, ein altes, gutbürgerliches Wirtshaus. Hier gab es Kaffee, Setzmilch und Obſt. Für einen Schilling konnte man ſich in dem zugehörigen langgeſtreckten Garten an Johannisbeeren und Stachelbeeren nach Belieben ſatt eſſen. Der Heidkrug blieb bis 1880 erhalten; dann fiel er der Straßenverbreiterung zum Opfer.



Abb. 360. Senator Pröſchs Gartenhaus an der Außen-Alſter im Jahre 1822, links die Lohmühle, dahinter das neue Allgemeine Krankenhaus St. Georg. Staatsarchiv. Nach Radierung von Fr. Thöming

Die ſich nördlich vom Eilbeck längs der Alſter bis einſchließlich der Uhlenhorſt erſtreckenden Weiden und ſumpfigen Wieſen waren ſeit alters her verpachtet. Wegen der Weidegerechtigkeit auf dieſem Gebiet lag die Kämmerei faſt 200 Jahre lang in hartnäckigem Streit mit dem Kollegium der Oberalten als Vorſtand des Hoſpitals zum Heiligen Geiſt ſowie als Obrigkeit des Dorfes Barmbeck. Erſt 1744 kam ein Vergleich[2] zuſtande, in welchem Uhlenhorſt und Barmbeck durch eine bis dahin fehlende Grenzlinie — die ſpätere Bachſtraße — getrennt wurden und das geſamte Weidegebiet von dort bis zur Außen-Alſter (der Papenwärder) dem Staat verblieb.

In der Nähe des obenerwähnten Heidkruges, ſüdlich der nachmaligen Auguſtſtraße, war auf dem Papenwärder 1717 eine Pottenbäckerei (Fabrique von Zucker Form und Sirop Dopffen) errichtet worden. Den Ton für die Zuckerformen entnahm man von der nicht entfernt liegenden Geeſt und ſchaffte ihn zu Wagen heran. Da aber auch Porzellangegenſtände gebrannt wurden, grub man einen Stichkanal nach der Außen-Alſter zur Heranbringung der dazu nötigen Stoffe von der Stadt her. Der Betrieb dauerte bis 1748.

Um dieſe Zeit verpachtete die Kammer den Papenwärder, bzw. die frühere Allgemeine Weide an die Knochenhauer vom Alten Schrangen, wodurch jenes Gebiet die Bezeichnung „Schlachterland“ erhalten hat. 1751 errichtete die Knochenhauergilde in der Nachbarſchaft der Pottenbäckerei den Schlachterhof, der ein Haupt- und mehrere Nebengebäude umfaßte. Auch das Geweſe der Pottenbäckerei gelangte in den Beſitz der Knochenhauer, welche die Anlage vermieteten. 1767 wurde dort eine Wachsbleiche betrieben, dann eine Blaupapierfabrik und 1789 eine Kattundruckerei. Im Jahre 1813 haben die Franzoſen alle dortigen Baulichkeiten eingeäſchert (ſ. Abb. 330 S. 463 u. Abb. 331 S. 465).

Die Uferlinie der Außen-Alſter längs der Mundsburger, richtiger Hohenfelder Strecke war bis ins 19. Jahrhundert ſehr unregelmäßig geſtaltet. Nahe beim Wallgraben, da wo jetzt die Hohenfelder Bucht liegt, finden wir die erſte, teils noch von Gartenland begrenzte Einbuchtung, die wegen der dortigen Abdeckerei im Volksmunde Aashörn[3] hieß.

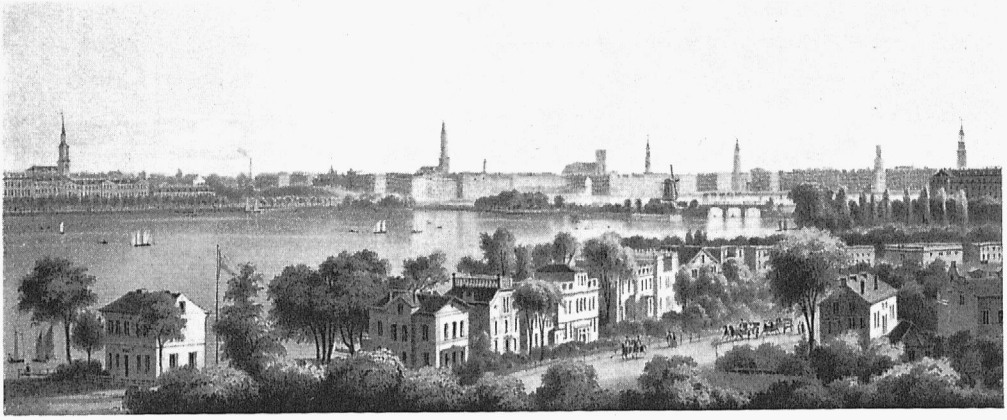


Abb. 361. Blick über die Badeſtraße hinweg zur Stadt, etwa 1860; vorn links der Rabenſtraßenſteg

Denkmalarchiv
Nach Lithographie von W. Heuer

Eine zweite, bedeutend breitere und tiefer einſchneidende, aber ſeichte Bucht lag weiter nördlich zwiſchen der Eilbeckmündung und dem Uhlenhorſterweg (ſ. Karte III). Sie wurde ſpäter Walhallateich genannt, reichte bis zur nachmaligen Papenhuderſtraße und nahm den Schürbeck auf.

An der Aashörnbucht lag ein kleiner Landungsplatz mit Steg, Niemeyers Hafen geheißen, der von den Bewohnern Hohenfeldes gern benutzt wurde. Da dieſe Stelle aber zu Wagen nicht zu erreichen war und für Benutzung des Landungsplatzes bei der Kuhmühle jedes dort beladene Fuhrwerk 4 ß Abgabe koſtete, kamen die Hohenfelder 1846 wegen Anlegung einer für ſie günſtiger gelegenen Landeſtelle ein. Ihr Wunſch iſt jedoch erſt 30 Jahre ſpäter in Erfüllung gegangen gelegentlich der Regulierung der Mundsburger Ländereien durch den 1876 beſchafften Ausbau der bereits erwähnten Hohenfelder Bucht. Hier ſiedelte ſich ein Bootvermieter an, der dort eine Bütje (kl. Hausboot) ins Waſſer legte, in der man auch ein Glas Bier erhalten konnte. 1930 iſt ſie durch einen Steinbau auf der Böſchung erſetzt worden.

Solange der Staat Beſitzer der von der Stadt her nur über Schürbeck, den Uhlenhorſter- und Winterhuderweg zugänglichen Uhlenhorſt war, lag kein dringendes Bedürfnis nach einer beſſeren landfeſten Verbindung dorthin vor; denn damals wohnten dort nur etwa 20 bis 30 Menſchen.

Als jenes Gebiet aber ſeit Ende der dreißiger Jahre für die Bebauung aufgeſchloſſen wurde, ſtrebten die Grundbeſitzer eine nähere Wegeverbindung nach der Stadt längs der Außen-Alſter an, und der Wunſch nach einer unmittelbaren Zugänglichmachung trat immer dringlicher auf.

Dieſer Wegeverbindung ſtellten ſich aber manche Hinderniſſe entgegen. Nördlich von der Lohmühle lag der Wallgraben, der ſich hinter dem Allgemeinen Krankenhaus St. Georg längs der ſpäteren Straße Sechslingspforte nach dem Hammerbrook hinzog. An ihn ſchloß ſich der Begräbnisplatz des Krankenhauſes. Weiterhin folgte die Aashörnbucht. Dahinter kam der Eilbeck, durch den man bis Ende der ſechziger Jahre zur Kuhmühle gelangen konnte. Dieſe wurde 1874 abgebrochen (ſ. Abb. 335 S. 470); gleichzeitig hat man den Stau des Kuhmühlenteiches aufgehoben und ſeinen Waſſerſtand auf denjenigen der Alſterbecken geſenkt.

Um die Mittel für den Wegebau durch die Waſſer- und Sumpfgegend aufzubringen, bildete ſich eine Aktiengeſellſchaft, die durch Rat- und Bürgerſchluß vom April 1852 die Erlaubnis erhielt zur Anlage eines Fußweges von der Lohmühlenſtraße nach der Uhlenhorſt in der Richtung der ſpäteren Straße Schwanenwik (ſ. Abb. 332 S. 466) ſowie zur Erhebung eines Wegegeldes von einem Sechsling für die Perſon, bis das Anlagekapital zurückgezahlt ſei. Der Weg führte zunächſt um die Lohmühle

herum, dann über ein vom Krankenhaus abgetretenes Stück Gartenland bis zu einer Laufbrücke über den Wallgraben, weiter an dem derzeit bereits geschlossenen Krankenhaus-Begräbnisplatz vorüber mittels eines Fußgängersteges durch die Bucht bei Aashörn und die sumpfigen Mundsburger Ländereien. Über den Eilbeck (Kuhmühlenkanal) wurde nahe dem dortigen öffentlichen Badeplatz sogleich eine Fahrbrücke gebaut[4]. Dann führte der Weg mittels eingeschütteten Dammes, die dortige breite Bucht abschneidend, nach dem ehemaligen Schlachterland, der zu jener Zeit bereits in Baugelände umgestalteten Uhlenhorst.

Beim Stadtgraben mußte der Akzise wegen ein Absperrgitter mit Pforte angelegt werden, wo der halbe Schilling oder Sechsling (bei Vorbezahlung kosteten 20 Karten 8 ß) erhoben wurde. Deshalb erhielt dieser, amtlich „Alsterpforte“ heißende Durchgang im Volksmunde den Namen „Sechslingspforte“ (s. S. 504).

Um auch eine Verbindung für Fuhrwerk nach dem Lübeckertor zu schaffen, stellte man in der Verlängerung der zweiten Alsterstraße bis zu dem am Fuß des Hohenfeldes entlang laufenden Feldweg, dem nachmaligen Graumannsweg, eine neue Straße her, die dritte Alsterstraße (seit 1899 Ackermannstraße), und führte sie durch die niedrigen Wiesen bis zu dem neuen Fußweg heran, der bereits am 24. Oktober 1852 dem Verkehr übergeben werden konnte.

Im nächsten Jahre begann man den neuen Uferweg nach der Uhlenhorst mit Alsterbaggersand allmählich zu verbreitern[5], und Anfang Juli 1856 war von der Schönen Aussicht her der Fahrweg — das ist die jetzige Straße Schwanenwik bis zur verlängerten dritten Alsterstraße (Buchtstraße) — vollendet und somit die Verbindung nach dem Lübeckertor erheblich verbessert (s. Abb. 333 S. 468 u. Abb. 334 S. 469).

Die Benutzung des 1854 nach Abbruch der Lohmühle auch im Zugange zur Alsterpforte verbreiterten Weges hatte sich so stark entwickelt, daß das Anlagekapital schon 1858 zurückgezahlt war. Darauf erhielt die Gesellschaft, der es zustatten kam, daß 1857 der Weg durch die Ferdinandspforte

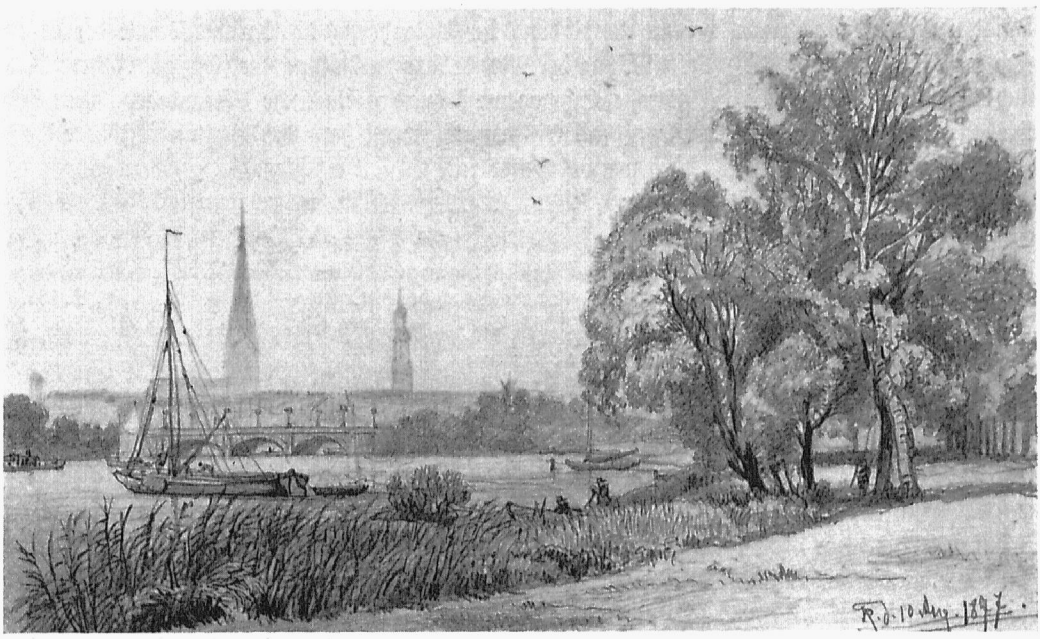


Abb. 362. Blick vom Alsterufer bei Fontenay auf die Lombardsbrücke und die Stadt, Aug. 1877

Sammlung Gottfr. Schramm
Nach Zeichnung von Theod. Riefesell

(Ferdinandstor) fahrbar gemacht worden war, die Befugnis, auch die Alsterpforte unter Weitererhebung des Wegegeldes für den Wagenverkehr einzurichten und nun einen Fahrweg im Anschluß an die von der Uhlenhorst her bis zur dritten Alsterstraße fertigen Uferstraße herzustellen. Diese Fahrstraße konnte schon am 1. Dezember 1858[6] eröffnet werden. Die Beförderung aller akzisepflichtigen wie zoll- und akzisefreien Gegenstände daselbst war verboten; das Wegegeld für Fuhrwerke und Reiter hatte man auf 1 ß festgesetzt. Während der Torsperre konnte man den Durchgang durch die Alsterpforte nur bis Mitternacht gegen Erlegung des Sperrgeldes benutzen, eine Beschränkung, die mit Aufhebung der Torsperre Ende 1860 wegfiel.

Bereits nach etwas über drei Jahren waren auch diese Aktien der „Gesellschaft des Weges an der Alster" völlig getilgt, so daß mit dem 19. Januar 1862 die Wegegelderhebung an der Alsterpforte eingestellt[7] und die gesamte Anlage unentgeltlich dem Staat übergeben werden konnte. Von nun an war dort auch die Beförderung zoll- und akzisepflichtiger Gegenstände gestattet. Die früher zur Einnahme des Torsperr- und Brückengeldes dienende Bude wurde seitens der Finanzdeputation einstweilen als Trinkhalle für kohlensaures Wasser vermietet.

Obgleich 1859 der regelmäßige Dampferbetrieb auf der Alster eröffnet worden war, hatte der Verkehr durch die Alsterpforte doch noch ständig zugenommen, ein Beweis, daß die Uhlenhorst in gesunder Entwicklung war und daß Verkehrserleichterungen dem Verkehr selbst zugute kommen. Im letzten vollen Jahre des Bestehens des Wegegeldes, 1861, waren für 490542 Fußgängerkarten 14519 ℳ 5 ß sowie für 34190 Fuhrwerke und Reiter 2516 ℳ eingegangen; die Gesamteinnahme während des ganzen Zeitraums vom 24. Oktober 1852 bis 19. Januar 1862 hatte sich auf 88390 ℳ 8½ ß belaufen[8].

1866 wurde nach Erwerb der sogenannten Mundsburg durch den Staat das ganze niedrige Gelände zwischen der Hohenfelder Bucht und dem Uhlenhorsterweg mit dem Boden der Alsteraustiefung aufgehöht, der Eilbeck in eine breite Wasserstraße, den Mundsburger Kanal, umgewandelt und die Gegend mit Straßen durchzogen (s. Abb. 336 S. 472 u. Abb. 337 S. 473). Mitten hindurch legte man den Mundsburgerdamm, der die Verbindung der Uhlenhorst und Barmbecks mit der Stadt noch erheblich verbesserte. Die Aufschließung der Mundsburg zu Anfang der siebziger Jahre führte auch zu einer Verschönerung der Straße Schwanenwik durch gärtnerische Uferanlagen. Mit dem Ausbau dieser Bucht und des anschließenden Ufers der Uhlenhorst hatte die Uferlinie an dieser Seite der Außen-Alster ihre großenteils noch jetzt bestehende feste Gestalt erhalten.

Anmerkungen:

[1] Über die Kuhmühle s. den Aufsatz v. G. Bolland in den Hbg. Gesch. u. Hmbl., V, 1930, S. 173 f. — [2] Z. Hbg. G. Bd. XXIX, S. 167 f. Zur Geschichte der Uhlenhorst und des angrenzenden Teils von Hohenfelde bis zum Mundsburger Kanal v. G. Bolland, wo über die fraglichen Streitigkeiten ausführlich berichtet wird. — [3] M. V. Hbg. G., V, S. 365. — [4] Gd. Tp., S. 272 u. 314. — [5] Wichmann, Heimatk., 1863, S. 202. — [6] Lpbg. Hbg. Verordng., XXVII, S. 253. — [7] Ebendas. XXX, S. 223. — [8] Hbg. Nachr. v. 7. Febr. 1862.

90. Die Uhlenhorst

Hierzu die Abbildungen 338—347 u. 357 sowie Karte III

Auf mehr als 1 km Länge, vom Uhlenhorsterweg im Süden bis an den Langen Zug im Norden der breiten Mündung des Osterbecks, säumt die Uhlenhorst das hier allmählich verengte Becken der Außen-Alster.

Ehemals, bis nach dem großen Brande von 1842, gehörte diese Gegend fast völlig zu den sumpfigen Alsterwiesen, die bei höheren Wasserständen stets überschwemmt wurden.

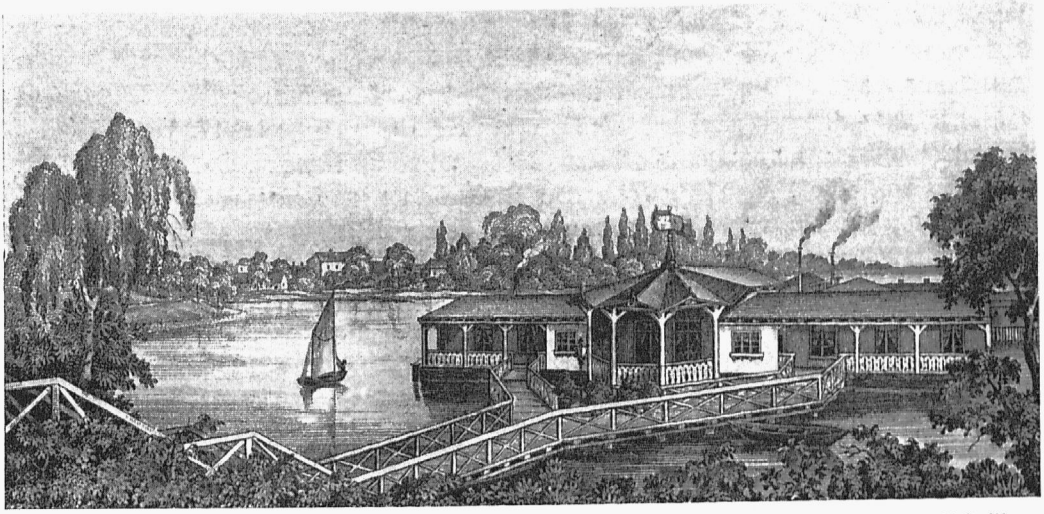


Abb. 363. Donners Badeanſtalt auf der Außen-Alſter bei der Lombardsbrücke im Jahre 1852

Hamburgenſien-Antiquariat F. H. Meyer
Aus einer Preistafel Donners von O. Speckter

Faſt das ganze Gebiet des jetzigen Stadtteils Uhlenhorſt hatte in älteſter Zeit den Namen Papenhude. Hier überließen die Schauenburger Grafen Gerhard und Johann den Bürgern der Stadt Hamburg im Jahre 1256 Weideland (agros in Papenhudhe), jedoch ohne Lage und Grenzen zu beſtimmen. Seitdem iſt die Uhlenhorſt ſtädtiſcher Beſitz[1].

Im Jahre 1541 wird eine an der Außen-Alſter gelegene Inſelgruppe jener Gegend zwiſchen dem Langen Zug und dem jetzigen Feenteich, der damals noch eine etwa 400 m breite Alſterbucht bildete, Papenwärder genannt[2] (ſ. Karte III).

Südlich davon, wo jetzt die Auguſtſtraße ausläuft, erſtreckte ſich eine Halbinſel, „Steilbergshörn[3]“, an 200 m weit ins Waſſer hinein. Die höher nach Barmbeck zu gelegenen Geeſtländereien rechnete man zur Rönnhaide, die ſich zwiſchen Oſterbeck und Eilbeck etwa vom Winterhuderweg oſt- und nordwärts weit hinzog.

Die Namen Papenhude und Papenwärder ſind vielleicht auch Erinnerungen an die Äcker längs der Alſter, welche 1220 ſeitens des Grafen von Orlamünde den Papen oder Prieſtern des Stifts St. Georg überwieſen wurden, denen jene obenerwähnten Schauenburger Grafen, die Söhne Adolfs IV., u. a. noch Fiſchereirechte in der Alſter hinzufügten. Solche Papenbezeichnungen waren volkstümlich und dauerhaft; ſelbſt nachdem der Papenwärder im 18. Jahrhundert durch Zulandung eines Alſterarms ſeiner Eigenart beraubt und Feſtland geworden war, blieb der Name noch beſtehen, wurde dann aber allmählich durch die Bezeichnung „Uhlenhorſt“ verdrängt, welche ſich zuerſt 1608 findet.

Dieſer Name hat ſeinen Urſprung vielleicht daher, daß das dortige Gehöft nicht nur einſam lag, ſondern längere Zeit unbewohnt und verfallen war, wie aus einem Vergleich zwiſchen dem Rat und dem Domkapitel vom Jahre 1561 hervorgeht, wo von der Uhlenhorſt als „des Papenwärders woeſter hofſtede“ die Rede iſt.

Der Name bedeutet alſo einen abgelegenen, einſamen Ort, wo Eulen hauſen. Er findet ſich nicht nur bei Hamburg, ſondern auch in Holſtein, Mecklenburg und Weſtfalen. Da das hier fragliche Gehöft eingedeicht und auch wohl etwas erhöht lag, heißt es nicht „in“, ſondern „auf der“ Uhlenhorſt.

Bei der nach vieljährigen Streitigkeiten zwiſchen der Stadt und dem Hoſpital zum Heiligen Geiſt (bzw. den Ehrbaren Oberalten) im Jahre 1744 zuſtande gekommenen Grenzregulierung ging das an den Papenwärder anſchließende Stück der Rönnhaide endgültig an die Stadt bzw. die Kämmerei

über, dazu ein Strich Landes zwiſchen dem Kuhmühlengraben, der ſpäteren Schürbeckerſtraße, dem Schürbeck und der Alſter nebſt dem Platze des Abdeckers am Aashörn (Hohenfelder Bucht).

Ehemals gab es auf dem Papenwärder — dem Wieſen- und Weideland zwiſchen Alſter und Eilbeck — nur zwei weit voneinander entfernte Gehöfte, die bis gegen Ende des 17. Jahrhunderts als Immenhof[4] bezeichnet wurden, weil ſie mutmaßlich der Bienenzucht dienten. Das eine — die Uhlenhorſt — lag unfern des Langen Zuges gegenüber der Stelle, wo jetzt Hofweg und Schenkendorfſtraße (früher Gärtnerſtraße) ſich treffen, in der Gegend der Straße Marienterraſſe. Das andere Gehöft war der nachmals Mundſche Beſitz nahe dem Eilbeck, wo jetzt der mittlere Teil der Straße Immenhof zur Schürbeckerſtraße verläuft (ſ. S. 506).

Der Immenhof Uhlenhorſt, über deſſen erſte Anlage Nachrichten fehlen, befand ſich nebſt den umliegenden Ländereien vor 1600 in den Händen der Pächter der Stadtmühlen und kam dann an die Kämmerei, welche den Hof im Jahre 1608 gegen 1 ℔ jährliche Grundhauer in Erbpacht gab. Danach wechſelte die Uhlenhorſt den Beſitzer noch wiederholt und war bis 1711 in Händen der Gebrüder de Vlieger, welchen der Hof, wie wahrſcheinlich anderen wohlhabenden Bürgern vorher, als ſommerlicher Landſitz diente.

Als in jener Zeit die Peſtgefahr unſerm Norden wieder drohte, wünſchte der Rat, beſtrebt, Hamburg vor dem Auftreten der Seuche zu ſchützen, auf der einſam gelegenen Uhlenhorſt ein Quarantänehaus herzuſtellen, wie bereits in dem Gutachten des Phyſikus Böckel vom Jahre 1597 vorgeſchlagen worden war[5].

Deshalb erwarb die Kammer das Gehöft im Oktober 1711 und ließ dort an Stelle der alten Baulichkeiten ein neues Gebäude ſeitens des Hauszimmermeiſters Hans Georg Günther errichten, der zur ſelben Zeit nach den gleichen Riſſen, aber in kleineren Abmeſſungen das noch heute erhaltene Herrenhaus in Wohldorf erbaute. Zu beiden in Fachwerk hergeſtellten Gebäuden lieferte der Waldherr das erforderliche Bauholz aus den Forſten der Walddörfer.

Nach Weichen der Peſtgefahr wünſchten die Verordneten löbl. Kämmerei (wie ſie dem Rat nicht verhehlten) das Haus Uhlenhorſt für ſich ſelbſt als Luſthaus in Beſitz zu behalten, um für ihre dermalen unendlich gehäufte Arbeit pro patria eine kleine Erholung und Rekreation zu genießen. Um das Gebäude herum ward ein ſchöner Luſtgarten angelegt, den hohe Taxushecken vor Neugierde von außen ſchützten, und für das Anlegen von Schiffen ſchaffte man eine Vorſetze mit Steg. Denn der Rat wünſchte ebenfalls einen wohlgelegenen, anſtändigen Ort an der Hand zu haben, um hohe Gäſte einmal auch außerhalb der Stadt regalieren zu können.

Zunächſt wurde das Haus dem Leiter der ſeit 1708 zur Schlichtung von Verfaſſungsſtreitigkeiten in Hamburg weilenden Kaiſerlichen Kommiſſion, Graf Hugo von Schönborn, im Sommer 1712 zum Aufenthalt eingeräumt[6], der aber noch in demſelben Jahre die Stadt verließ.

Als dann die Peſt doch drohend näher rückte und 1713 in Hamburg ſelbſt ausbrach, ſollte auf Drängen des Rats das Haus Uhlenhorſt endlich zur Quarantäneſtation eingerichtet werden. Es kam aber nicht dazu; denn inzwiſchen wurde die Uhlenhorſt ſeitens der däniſchen Regierung mittels einer militäriſchen Poſtenkette, die vom Hamburger Berg rings um Hamburg herum bis Wandsbek reichte, von der Stadt völlig abgeſchloſſen. Das Haus Uhlenhorſt ward als Station dieſes däniſchen Peſtkordons benutzt und auch einige Zeit von einem däniſchen General bewohnt.

Als nach Aufhebung der Poſtierung das Haus wieder frei, gereinigt und inſtand geſetzt war, trat ſein anderer Benutzungszweck, als Luſthaus für die Verordneten der Kämmerei, 1714 wieder in den Vordergrund. Infolge Schwierigkeiten bei der Erbgeſeſſenen Bürgerſchaft wurde aber zunächſt der Verſuch gemacht, das Grundſtück meiſtbietend zu verheuern. Damals beſtand das Geweſe aus einem viereckigen Platze von 100 m Länge und Breite, der gegen die umſchließenden, der Überſchwemmung

ausgesetzten niedrigen Wiesen und Weiden aufgehöht, mit hölzernen Vorsetzen eingefaßt und von einem etwa 8 m breiten Wassergraben umschlossen war, welcher mit dem Langen Zug durch einen Wasserarm in Verbindung stand. Landseitig führte vom Winterhuderweg der bereits erwähnte, beiderseits von Gräben umsäumte, mit Alleebäumen bepflanzte Damm, die nachmalige Gärtnerstraße, dahin. Das Lusthaus oder Herrenhaus lag an der Ostseite dieses Platzes zwischen schattigen Bäumen, südlich davon die Gärtnerwohnung[7] (s. Abb. 338 S. 475).

Die erwähnte Verheuerung der Uhlenhorst wurde Ende Dezember 1714 öffentlich ausgehangen[8]. Wegen der schweren Bedingungen und der mit 300 ℔ jährlich eingesetzten Hauer kam eine Verpachtung indessen nicht zustande, worauf Verordnete der Kämmerei mit Genehmigung des Rats das Lusthaus Uhlenhorst mit Garten zugewiesen erhielten und fleißig benutzten.

Zehn Jahre später wurde es zur Bewirtung hoher Gäste in passendster Weise hergerichtet und vom Senat zu einem für den Herzog August Wilhelm I. von Braunschweig-Wolfenbüttel und Familie am 4. Juni 1725 veranstalteten Feste[9] benutzt. Diese hohen Herrschaften fuhren, von zwei Bürgermeistern geleitet, nebst Gefolge um 10 Uhr morgens auf der Alster in rot überzogener Admiralitätsschaluppe, gefolgt von etlichen 40 andern Fahrzeugen, unter Trompeten- und Paukenschall zur Uhlenhorst hinaus, speisten im großen Saal unter Aufführung einer von 40 Musicis exekutierten und vom Kantor Telemann dirigierten Serenata mit fleißigem Kanonengedonner beim Gesundheitstrinken und kehrten um 9 Uhr abends im Platzregen wieder nach der Stadt zurück.

Anno 1763 feierte die Kämmerei ihr 200jähriges Bestehen durch eine feierliche Mahlzeit in diesem, „vornämlich der Ergötzung der verordneten Kämmerei-Bürger gewidmeten Hause[10] und Garten". Ein eigener Lustewer der Kämmerei brachte die Verordneten auf der Alster nach ihrem Ziel, woselbst vor allen Dingen der schöne Garten sie erfreute, für den ein eigener Gärtner bestellt war. 1749 ward der Ehrb. Jürgen Stehr als solcher auf der Uhlenhorst angestellt[11]. Er hatte nicht nur für gute Unterhaltung und beständigen Blumenflor des Gartens zu sorgen, sondern auch das Herrenhaus zu bewachen und etwaige Mängel sogleich zu melden; auch dafür aufzupassen, daß die Auffahrt bei der Brücke über den Umfassungsgraben und der Weg dahin stets in fahrbarem Zustande seien. Die Gartenfrüchte und

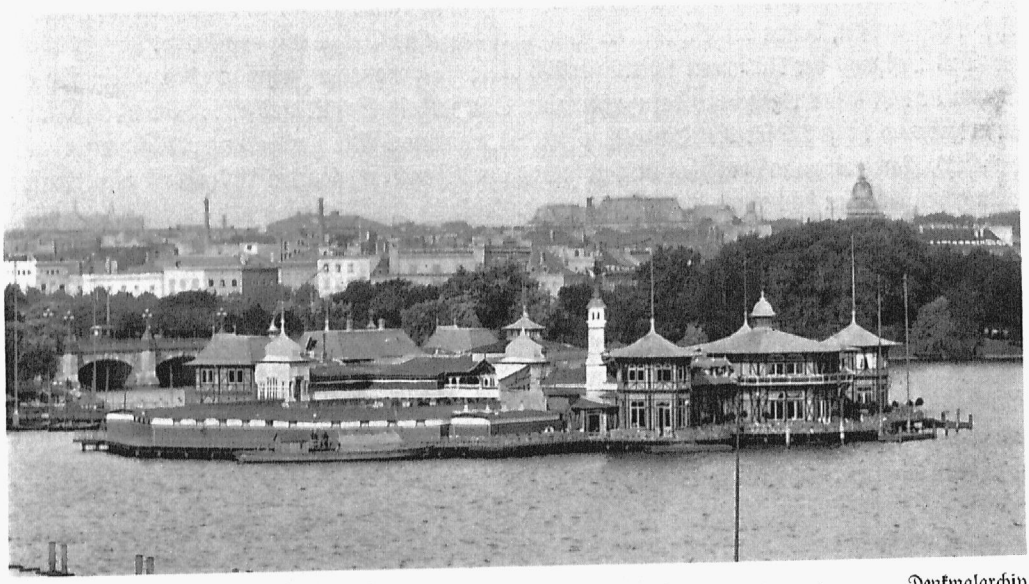


Abb. 364. Die Alsterlust im Jahre 1889

Denkmalarchiv
Nach Phot. von G. Koppmann & Co.

Küchengewächse war er verpflichtet, den Verordneten löbl. Kämmerei in ihre Häuser zu schicken; die Taxusbäume, Hagebuchen und Hecken hatte er zur rechten Zeit zu schneiden.

Es war ihm erlaubt, den Garten honetten und angesehenen Leuten zu zeigen; mitnichten aber durfte er sich unterstehen, ohne Vorwissen der löbl. Kämmerei einige Gesellschaft allda speisen zu lassen und gleichsam ein Wirtshaus aus dem Garten zu machen, bei Strafe der Kassation.

Seine Frau mußte, wenn Verordnete entweder sämtlich oder auch nur einer aus ihrer Mitte sich des Gartens bedienten, in der Küche hilfreiche Hand leisten.

Sein Gehalt belief sich bei halbjährlicher Kündigung auf 175 ℔ jährlich, dazu 12 ℔ zu Neujahr.

Die Kämmereibürger benutzten die Uhlenhorst aber nicht ausschließlich allein, sondern sie gönnten auch andern Personen, die dort Feste zu geben wünschten, den Genuß ihres Rekreationshauses. Herkömmlicherweise mußte ein Privatmann, wenn er das Haus Uhlenhorst zur Abhaltung einer Mahlzeit zu benutzen wünschte, sich auf einen aktiven Kämmereibürger beziehen, welchen der Festgeber dann (aus schuldiger Dankbarkeit) zum Feste mit einzuladen hatte. In dieser Weise feierten die Freimaurerlogen dort auch das Johannisfest.

Dem Vertrage, welcher 1779 mit dem Nachfolger Stehrs unter den gleichen Vorschriften, aber erhöhtem Gehalt von 200 ℔ abgeschlossen wurde[12], ist eine Aufstellung des Inventariums beigefügt. Danach standen im Saal des Herrenhauses zwei große Schenken, golden verziert und mit je einem zweitürigen Schrank darunter. Ferner war vorhanden „ein großes Monument der Anno 1763 am 21. April 200 Jahre bestandenen Einrichtung der Kammerverfassung", in schwarzem Rahmen mit Goldleiste, zwei lange Abbildungen von Hamburg, auf Atlas gedruckt und ebenfalls in schwarzem Rahmen u. a. m. Außerdem waren da aufgezählt 34 mit rotem Plüsch bzw. Leder gepolsterte Stühle; ferner Spiegel, Marmortische, Fenstervorhänge usw., dazu viel Zinn- und Messinggeschirr, darunter drei Kaffeekannen und ein Teekessel mit Spritlampe.

Vor dem Herrenhause befand sich ein großes Zelt von Segeltuch mit dazugehörigen Stellhölzern, und auf der Alster lag der schon erwähnte Ewer mit Kette, Rudern und Schaufel für Lustfahrten der Kämmereibürger.

Die Verordneten hielten auf der Uhlenhorst auch alljährlich im Juli eine Bohnenmahlzeit; als diese 1789 ausfiel, bekam der Gärtner als Entschädigung eine Vergütung von 30 ℔.

Das Lusthaus der Kämmerei kostete ziemlich viel; im genannten Jahre wurden allein für den Garten 951 ℔ 4 ß ausgegeben; dazu erhielt der Gärtner als Gehalt und Sporteln 272 ℔ sowie außerdem noch 74 ℔ 3 ß für die Reinhaltung des Herrenhauses. Die zur Hebung des Finanzbedrucks eingesetzte Kameraldeputation schlug deshalb 1790 vor, Haus und Garten Uhlenhorst zu verkaufen, etwa gegen eine den damaligen Kammerbürgern zu leistende Entschädigung von einem Portugalöser für jeden — ein nicht ausgeführtes Vorhaben.

Daß der Garten der Uhlenhorst sich hohen Rufes erfreute, geht daraus hervor, daß er im Garten-Almanach für 1796 mit erwähnt ist. Als besonderer Reiz der Gegend galt ihre Einsamkeit und Anspruchslosigkeit, die der damalige Topograph v. Heß[13] folgendermaßen schilderte: „Die sanfte niedrige Talgegend hier am Alsterwasser wird dadurch doppelt schön, weil sie so einsam ist und gar keine Ansprüche zu machen scheint. Sie steht gleichsam im Verein mit der jenseitigen Gegend. Beide Alsterufer winken sich einander zu und locken den stillen Betrachter wechselseitig. Bei der Rabe empfindet man den Reiz dieser und hier die Schönheiten der Landschaften bei der Rabe. Das flache klare Alstergewölbe, worin sich soviel Bäumchen, Häuser und Böte spiegeln, erhebt den Eindruck zu einer lebhaften Entzückung und versetzt die Wünsche des Spaziergängers zum andern Ufer hinüber. Alles umher lächelt Wonne, die durch den Schleier der Bescheidenheit einer sanften Natur jeden Augenblick vermehrt wird."



Abb. 365. Die Schwanenwik-Badeanſtalt von oben geſehen, etwa 1880

Denkmalarchiv
Nach Phot. von G. Koppmann & Co.

Die auf S. 476 wiedergegebene älteſte erhaltene Anſicht der Uhlenhorſt (ſ. Abb. 339) von Grolau, welche etwa gleichzeitig mit der erſten Auflage der obengenannten Topographie entſtanden iſt, zeigt uns das Haus von der Nordſeite; zwiſchen hohen Bäumen ſieht man einige Fenſter und das ziemlich hohe Dach mit großem Erker, in deſſen Giebel die farbig gemalte Burg des Stadtwappens prangte. Links zieht ſich eine Allee hin mit weißem Geländer, und in der Ferne ſchaut der Turm von Wandsbek herüber. Weiter links in der Richtung der Gärtnerſtraße, nachmaligen Schenkendorfſtraße, ſteigt der Weg zu einer kleinen Anhöhe empor; hier ſtehen ein Obelisk und eine Bank, von der man in jener Zeit einen weiten Rundblick genoß. Der Garten war von den obenerwähnten geſchorenen, hohen Hecken mit runden Ausſchnitten umgeben. An der Weſtſeite ſtand auf den Vorſetzen ein zierlicher Pavillon, aus deſſen Fenſtern man auf die Alſter und die Stadt ſah. Rechts am Bildrande ſchaut die 1711 erbaute Windmühle von Hohenfelde (Mühlendamm) herüber. Auf dem Waſſer liegen viele Luſtfahrzeuge, darunter vor dem Herrenhauſe der Luſtewer der Kammer mit der Hamburger Flagge. Auch fehlt links nicht der Milchewer mit dem roten Segel, der die Milch von Winterhude nach dem Landungsplatz am Jungfernſtieg, nahe dem Gänſemarkt, brachte und noch bis um 1860 die regelmäßige Verbindung zwiſchen dem Dorfe und der Stadt unterhielt. Schwäne beleben wie in unſern Tagen das Waſſer, und rechts am fernen Ufer baden Knaben.

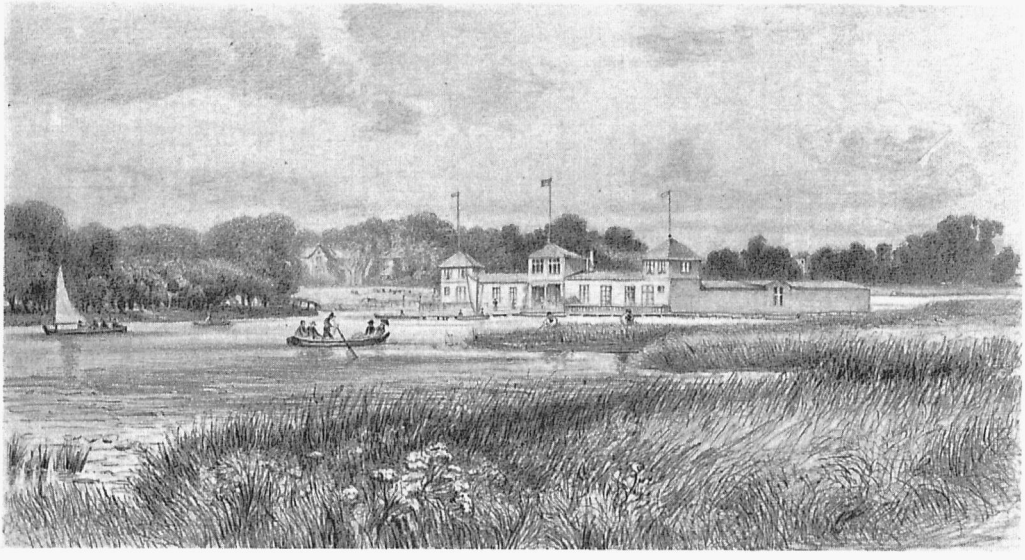


Abb. 366. Die Lonysche Badeanstalt in der Außen-Alster, von Süden gesehen

Denkmalarchiv
Nach Zeichnung von Theod. Riefesell, etwa 1890

Während der Franzosenzeit, von 1806 ab, stand das Kämmerei-Lusthaus Uhlenhorst anfänglich noch in bisheriger Weise in Flor, wurde aber bald darauf „zur Verbesserung der Finanzen der Commune“ aufgehoben und nachher der inzwischen aus dem ganzen Wiesen- und Weidengebiet gebildeten Domäne Uhlenhorst einverleibt[14].

Die alten und die entbehrlichen Möbel im vormaligen Rathause sowie in den Herrenhäusern zu Uhlenhorst und Wohldorf wurden aufgenommen, zum Teil verkauft und zum Teil zur Ausstattung der Mairie im Stadthause verwendet, wozu der Herr Maire die passenden Stücke auf Uhlenhorst selbst ausgesucht hatte. Der Ertrag aus dem Verkauf wurde zur Anschaffung neuer Möbel verbraucht und die Mairie damit instand gesetzt. Dann sollte die Uhlenhorst mit Zubehör ebenso wie das Wohldorfer Herrenhaus verpachtet werden; erstere Verpachtung kam aber zunächst nicht zustande, weil der Prinz von Eckmühl entschieden hatte, daß die Uhlenhorst als Hospital für Wiederherzustellende dienen sollte[15].

Der dortige Gärtner wurde 1810 vorläufig zum Casernier bestellt; für die von ihm noch zu benutzenden Ländereien (zum Herrenhaus gehörten außer dem Garten drei Morgen Land) sollte er, solange die Anwesenheit des Hospitals eine Verpachtung unmöglich machte, eine angemessene Miete erlegen.

Im April 1812 wünschte eine Gesellschaft, die Uhlenhorst mit Garten und Ländereien zur Anlegung einer Runkelrübenfabrik auf vier Jahre gegen 300 ℔ zu mieten. Wegen des niedrigen Pachtgebots stimmte die Munizipalität nicht zu; aus der Rübenzuckerfabrik wurde daher nichts, und es blieb beim Beschluß, die Ländereien meistbietend zu verpachten.

Die dann zum 1. Mai 1812 erfolgte öffentliche Verpachtung der Uhlenhorst einschließlich aller Baulichkeiten[16], also auch des ehemaligen Lusthauses der Kämmerei, die der Mietsmann zu unterhalten hatte, brachte zwar ein Gebot von jährlich 1310 ℔, also mehr als das Vierfache des Angebotes der Zuckerrübengesellschaft; aber zu einer Erfüllung der vertraglichen Pflichten ist es kaum gekommen. Bereits 1813 wurden alle Gebäude jener Gegend, einschließlich der inzwischen ausgeplünderten Uhlenhorst, mit alleiniger Ausnahme der Kuhmühle, von den Franzosen niedergebrannt und die Anpflanzungen verwüstet, um den Festungswerken von St. Georg eine freie Aussicht auf das vorliegende Land zu verschaffen.

Nach Abzug der Franzoſen 1814 wurden die Häuſer wieder aufgebaut; an Stelle des alten Herrenhauſes Uhlenhorſt errichtete der neue Pächter ein einſtöckiges Wohnhaus mit Kellergeſchoß und einigen Scheunen, trat aber 1821 von ſeinem Pachtvertrag zurück. Der Hof Uhlenhorſt wurde nun von neuem verpachtet, brachte jedoch nur wenig ein[17]. Als dann 1822 das der Kämmerei wieder zugeſchriebene Schlachterland, auf dem ein Wohnhaus, eine Scheune und ein Schauer — der Schlachthof — ſtand, zur obigen Pacht hinzukam, belief ſich die Jahrespachtſumme auf nur 4625 ℳ. Die Kammer verkaufte deshalb mit Einverſtändnis des Rats den Uhlenhorſter Hof nebſt dem bis an den Uhlenhorſterweg reichenden Schlachterland am 1. März 1837[18] öffentlich für 70700 ℳ Bco. (106050 Reichsmark) und 100 ℳ Crt. immerwährender Grundhauer an Dr. Auguſt Abendroth, der in Gemeinſchaft mit Carl Heine und Adolf Jencquel die Ländereien in ein Villenviertel umgeſtaltete.

Der Flächenraum jener Ländereien betrug damals rund 130 ha[19].

Um dieſe Zeit bildete die Uhlenhorſt mit dem ihr benachbarten Hohenfelde und den gegenüberliegenden Winterhuder, Harveſtehuder wie auch den Eppendorfer Uferländereien zuſammen weitgeſtreckte, von üppigen Baumgruppen abgeſchloſſene Marſchlandſchaften, auf denen bunte Rinder weideten.

Die Ufer der Uhlenhorſt an der Außen-Alſter waren damals noch ſehr zerriſſen; es erfolgte nunmehr eine Regelung der Grenzen der Alſter, die der jetzigen Uferlinie, abgeſehen von dem in den achtziger Jahren geſchaffenen Vorſprung bei der Auguſtſtraße, annähernd entſprach (ſ. Karte III). Die über jene vereinbarte Grenze hinausragenden Landanwüchſe wurden in Tiefe nach Bedarf ſeitens der Stadt durch Baggerung beſeitigt. Die Ländereien längs der Ufer durften nicht eingedeicht werden; für Schaden durch hohes Waſſer kam die Kämmerei nicht auf.

Abendroth, der Leiter der unternehmenden Geſellſchaft, hatte richtig und frühzeitig erkannt, daß bei dem ſich langſam entwickelnden Anbau in der Umgebung der Stadt ein Bedürfnis vorhanden ſei



Abb. 367. Die alte Eppendorfer Freibadeanſtalt am Streek, um 1890

Archiv der Familie Michahelles, Hamburg
Nach Zeichnung von Edgar Michahelles

nach hübſch gelegenen Bauplätzen am Waſſer für Gartenhäuſer, aber auch für Lager und gewerbliche Betriebe. Er und ſeine Mitarbeiter ließen daher das niedrige Gelände aufhöhen und planmäßig mit Straßen und Kanälen durchziehen. Die Geſellſchaft ſchuf hier zum erſtenmal Gartenhausgrundſtücke mit Waſſerfront, eine Planung, die noch heute — nach hundert Jahren — in Hamburg ſehr beliebt iſt, weil man auf dieſen ſchmalen Waſſerſtraßen im Ruder- oder Segelboot bis an die Hausgärten fahren kann. — Bei ihren Aufſchließungsarbeiten wurde die Geſellſchaft durch die 1843 erfolgte Senkung des Alſterſpiegels um nahezu 1 m gegen den vorher üblichen Winterſtand weſentlich begünſtigt.

Das ehemalige Schlachterland und der frühere Papenwärder erhielten längs dem geregelten Ufer der Außen-Alſter einen Straßenzug, die nachmalige „Schöne Ausſicht". Die tief einſchneidende Bucht, das Moorloch genannt, eine baum- und buſchreiche Wildnis, in deren hohen Schilfrändern Rohrdommeln und Wildenten hauſten, wurde bedeutend eingeſchränkt und zum ſpäteren „Feenteich" umgeſtaltet. Über den ſchmalen Zugang zu dieſem Teichbecken ſtellte man eine hölzerne Brücke her im Zuge der Schönen Ausſicht. Dieſe ward dann mit den landeinwärts vorhandenen Wegen in Verbindung geſetzt, im Norden durch die Fährſtraße und die Carlſtraße, ungefähr in der Mitte durch die Auguſtſtraße und im Süden durch den begradigten Uhlenhorſterweg.

Am alten Wege zum Herrenhauſe — der Gärtnerſtraße — waren inzwiſchen zu beiden Seiten neue Wirtſchaftsgebäude errichtet und von dem Hofe nach dem Uhlenhorſterweg der Hofweg angelegt worden. Nach Abzug der ſeit dem großen Brande von 1842 in dem Pachthof untergebrachten Inſaſſen des Werk- und Armenhauſes wurde das alte Hauptgebäude 1857 eine Zeitlang als Landwohnung benutzt. 1863 ward die von der Fährſtraße zur Straße Am Langen Zug führende Marien-Terraſſe angelegt, der Hofweg-Kanal bis zum Langen Zug fortgeſetzt und das Haupthaus des alten Pachthofes abgebrochen.

Sehr mangelhaft war anfänglich die Verbindung des neu aufgeſchloſſenen Gartenhausgebietes der Uhlenhorſt mit der Stadt. Von 1837 bis in die fünfziger Jahre bildeten der Winterhuderweg und die Schürbeckerſtraße die einzigen landfeſten Verkehrswege von Winterhude und Uhlenhorſt nach Hamburg. Dieſer umſtändlichen und zeitraubenden Verkehrsmöglichkeit wegen ſchritt die Bebauung der Uhlenhorſt zunächſt nur recht langſam vor. Im Jahre 1847 ſtanden dort außer den ehemaligen Pachthofsgebäuden nur fünf Häuſer, und noch aus den fünfziger Jahren wird berichtet, daß die dort Hinausziehenden gewöhnlich das kalte Fieber durchmachen müßten.

1840 ward eine Fährverbindung eingerichtet nach dem damals bereits mehr angebauten Harveſtehuder Ufer, und zwar mittels Ruderbooten, die laut Anzeige vom Auguſt 1842[20] an der Alſterchauſſee wie auch beim neu erbauten Fährhaus auf der Uhlenhorſt von morgens bis abends bereit lagen und das Überſetzen für 1 ß die Perſon beſorgten, wenn Fahrgäſte diesſeits oder jenſeits läuteten. Der Nachtbetrieb iſt erſt ſpäter eingeführt worden. Das war, abgeſehen von der Rabenſtraßenfähre, damals die einzige Verbindung zwiſchen den beiden Alſterufern oberhalb der Lombardsbrücke aufwärts bis zur Eppendorf-Winterhuder Brücke (ſ. Abb. 357 S. 501).

1845, im Oktober, kam eine Ziehfähre für Wagen und Vieh in Betrieb[21], die mittels Kurbel ſowie einer am Boden der Alſter liegenden Kette fortbewegt wurde (ſ. Abb. 341 S. 478).

Im Jahre 1860 legte Dr. Abendroth einen Plan vor[22a], die Außen-Alſter zwiſchen Alſterchauſſee und Carlſtraße zu überbrücken mittels einer einfachen hölzernen Jochbrücke von 35 Durchfahrten, deren höchſte 4,67 m über dem üblichen Waſſerſpiegel liegen ſollte. Die Baudeputation ſchlug ſtatt deſſen eine Kettenbrücke vor oder einen Damm mit zwei überbrückten Durchfahrten in der Nähe der Ufer (Koſten 240000 ℳ Bco.). Beide Vorſchläge fanden allgemeinen Widerſpruch und wurden am 25. Oktober 1862 von der Bürgerſchaft abgelehnt, die daran das Erſuchen knüpfte, die mangelhafte Fähre daſelbſt beſſer einzurichten.



Abb. 368. Badeſtrand an der Winterhuder Seite des Alſterſtreeks oberhalb der Eppendorf-Winterhuder Brücke

Denkmalarchiv
Phot. A. Bruhn, 1909

Dieſer einſichtsvolle Beſchluß, durch den die Außen-Alſter davor bewahrt wurde, ihrer Schönheit als langgeſtreckter See für immer beraubt zu werden, hatte zur Folge, daß der Architekt Roeſing mit einem Plan an die Öffentlichkeit trat, die Alſter an derſelben Stelle zu untertunneln[23]. Er beabſichtigte, vor der Alſterchauſſee und der Carlſtraße weit in die Alſter vortretende Rundteile zu ſchütten, welche die Rampen zu dem eigentlichen, nur 220 Fuß (76,6 m) langen Doppeltunnel aufnehmen ſollten. Für die Schiffahrt blieb demnach ein Durchlaß in Breite der Lombardsbrücke frei. Die auf 200000 Mark veranſchlagten Baukoſten ſollten durch Abgabe vom Tunnelverkehr gedeckt werden.

Abgeſehen davon, daß man bei uns in jener Zeit die Ausführbarkeit eines Tunnels unterm Waſſer überhaupt bezweifelte, ſcheiterte der Plan daran, daß durch die ins Waſſer vorgeſchobenen mächtigen Halbinſeln mit Kaimauern die Alſter an dieſer Stelle unverhältnismäßig eingeengt worden wäre und ähnlich wie bei dem Brückenvorhaben ihren Geſamteindruck als weit nach Norden reichendes Waſſerbecken eingebüßt haben würde.

So hat denn die Außen-Alſter bei der Uhlenhorſter Fähre ihre natürliche Geſtalt bislang behalten und wird ſie auch fernerhin bewahren; denn der in neuerer Zeit wieder geplante Tunnel wird, wenn er wirklich kommt, ohne bleibende Ufereinſchüttungen gebaut werden; ſeine Zufahrtsrampen ſollen in die entſprechend zu verbreiternden, obengenannten Straßen vorgeſchoben werden.

Zu erwähnen iſt hier noch ein erſt neuerlich als „Forderung des Großſtadtverkehrs auf ungehemmte Alſterüberquerung“ bezeichneter Vorſchlag[24], zwiſchen der Alten Rabenſtraße und der Auguſtſtraße einen über 1000 m langen Brückenbau mit 5 Öffnungen zu ſchaffen, deren mittelſte 230 m weit bemeſſen ſein und deſſen Unterkante ſo hoch über Waſſer liegen ſollte, daß die größten Segelſchiffe ungehindert hindurchfahren könnten.

Dieſe Planung würde aber noch mehr als die weſentlich weiter nördlich gedachten alten Brückenprojekte das ſeeartige Becken der Außen-Alſter gewaltſam zerſtückeln und ihr Landſchaftsbild völlig zerſtören; auch der Waſſerſport würde durch ein ſolches Brückenungetüm ſehr beeinträchtigt werden. Man hat denn auch von dieſem Vorſchlag nichts weiter gehört. —

Die infolge der erwähnten bürgerſchaftlichen Ablehnung der Alſter-Überbrückung in Ausſicht genommene Anlage einer Dampffähre ſtieß bei Dr. Abendroth 1863 unter der Begründung auf Widerſtand, daß er bei dem derzeitigen Betriebe, ſeit die Fähre für Fuhrwerk eingerichtet ſei, ſchon Geld zuſetze: die Wagenfähre werde wenig benutzt, und obgleich ihr Betrieb drei Monate wegen Ausbeſſerung unterbrochen worden ſei, habe doch niemand darüber Klage geführt (ſ. Abb. 341 S. 478).

So blieb denn dort vorerſt alles beim alten; erſt nach längeren Verhandlungen kam 1871 der Vertrag für die Perſonen-Dampffähre zuſtande. Der Pächter mußte aber den Prahm der Wagenfähre mit übernehmen, ihn inſtand halten und dieſe Fähre weiter betreiben.

Die Dampffähre, welche zur Überfahrt 2½ Minuten brauchte und 104 Perſonen faßte, bediente ſich auf der Uhlenhorſter Seite des Fährhausſteges zum Anlegen; auf der Harveſtehuder Seite wurde ein beſonderer Steg dafür hergeſtellt.

Die Benutzung der Wagenfähre war bereits 1874 ſehr gering, weil die Handbeförderung mittels der Kette zu langſam ging und die Fuhrleute ſtatt des oft langen Wartens die 1870 erbaute Streeckbrücke bei der Maria Louiſen-Straße vorzogen. 1875 iſt die Wagenfähre dann eingegangen, weil kein weſentliches Bedürfnis mehr dafür beſtand.

Die Dampffähre hat am Steg beim Uhlenhorſter Fährhaus faſt 40 Jahre angelegt, bis ſich allmählich an den Muſikabenden allerhand den Verkehr hindernde Unzuträglichkeiten zeigten. Zur Verbeſſerung der Fährverbindung, beſonders aber, um den für den ſtarken Verkehr bei Konzerten und anderen Luſtbarkeiten unzureichend gewordenen Fährhausſteg zu entlaſten, verlegte man 1910 den Fährbetrieb nach dem dafür neu gebauten Steg bei der alten Landeſtelle der Wagenfähre der Carlſtraße gegenüber.

Die Kahnfähre hatte zwar die Verbindung des jenſeitigen Ufers mit der Uhlenhorſt verbeſſert, nicht aber die mit der Stadt; ſie blieb ohne Bedeutung für die ſehr erwünſchte Förderung der Anſiedlung auf der Uhlenhorſt. Die Stadt war bis in die Fünfziger des 19. Jahrhunderts von hier aus nur recht umſtändlich zu erreichen. Am bequemſten und ſchnellſten kamen die Bewohner der Uhlenhorſt dorthin, indem ſie mit einem Ruder- oder Segelboot nach dem Ferdinandstor fuhren, das Boot bis zur Rückfahrt bei Pantelmann (gegenüber der Alſtertwiete) in Verwahrung gaben und zu Fuß in die Stadt gingen. Auch Freunde aus der Stadt fuhren im Ruderboot von Pantelmann zur Uhlenhorſt und zurück[22b]. Außer dieſen Jollen und Mietbooten ſowie den Eppendorfer und Winterhuder Milchewern benutzten dieſen Waſſerweg nur noch die ſogenannten Waſſeromnibuſſe, plumpe Fahrzeuge mit waſſerdichter Bedachung, die von je zwei Ruderknechten in ſtundenlanger Fahrt an Sonn- und Feſt- oder Markttagen über Uhlenhorſt bis Eppendorf befördert wurden.

Der Gedanke, Dampfer auf die idylliſch ruhige Alſter zu bringen, ſchreckte unſere bedachtſamen Vorfahren ab, und als nach etwa einem Jahrzehnt die erſten Verſuche zur Einführung dieſes Verkehrsfortſchrittes gewagt wurden, erhob ſich zunächſt faſt allgemein entrüſtete Gegnerſchaft.

Der kürzeſte, faſt ſchnurgerade Weg von der Stadt über die Alſter zur Uhlenhorſt blieb alſo vorerſt noch wenig benutzt.

Einen größeren Aufſchwung nahm die Beſiedelung der Uhlenhorſt erſt, als man 1852 zunächſt für Fußgänger, aber bereits 1856 auch für Fuhrwerke durch die ſpäter „Schwanenwik“ genannte Uferſtraße eine unmittelbare Verbindung der Straße An der ſchönen Ausſicht mit St. Georg und der Stadt ſchaffte (ſ. S. 508—510).

Die in Hohenfelde liegende Straße Schwanenwik hat in den neunziger Jahren ganz ſtädtiſche Bebauung mit ſtattlichen, meiſt drei- und vierſtöckigen Miethäuſern erhalten und weiſt einen lebhaften Durchgangsverkehr auf. Die anſchließende Uferſtraße, ſeit 1899 abgekürzt „Schöne Ausſicht“ genannt, biegt von der geradeaus nach Norden weiſenden Verkehrsrichtung ab und führt als ruhige Parkſtraße in leichter Schwenkung zum Uhlenhorſter Fährhaus. Sie wird landſeitig von ſorgfältig gepflegten Gärten mit vornehmen Landhäuſern, waſſerſeitig von ſauber gehaltenen Anlagen geſäumt, welche an die Stelle der ſchmalen Ufergärten getreten ſind, die hier ſeitens der Eigentümer gelegentlich der in den achtziger Jahren ausgeführten Verbreiterung der Straße der allgemeinen Benutzung freigegeben wurden.

Beim Dampfſchiffſteg Auguſtſtraße, der 1888 im Zuſammenhang mit den hier um 40 m in die Alſter vorgeſchobenen Uferanlagen in breiterer Geſtalt erneuert wurde, fand ſich Raum für das Bronzekunſtwerk „Walküre, einen Krieger führend“ (ſ. Abb. 344 S. 483), das jedoch 1918 dem Kriegsbedarf geopfert werden mußte. Nur der kahle Granitſockel war übriggeblieben, vom Volksmund „das Walkürengrab“ genannt, bis auch er verſchwand.

Weiter nördlich zweigt der bereits erwähnte Feenteich ab, wohl die lieblichſte der von Gärten umrahmten Alſterbuchten. Die einfache hölzerne Jochbrücke, welche früher die ſchmale Durchfahrt von der Außen-Alſter zum Feenteich überſpannte, iſt 1884 durch einen Steinbau erſetzt worden unter Verwendung von Bauteilen der ehemaligen Brooks- und Kornhausbrücke aus dem damals geſchaffenen Freihafengebiet (ſ. Abb. 345 S. 485).

Beim Uhlenhorſter Fährhaus verläßt die Straße die Außen-Alſter und wird nun — Fährſtraße genannt — beiderſeits von Gartenhausgrundſtücken eingeſchloſſen. Erſt weiterhin gelangt man über die Langenzugbrücke wieder ans Waſſer und nach dem Winterhuder Teil der großen Alſterringſtraße.

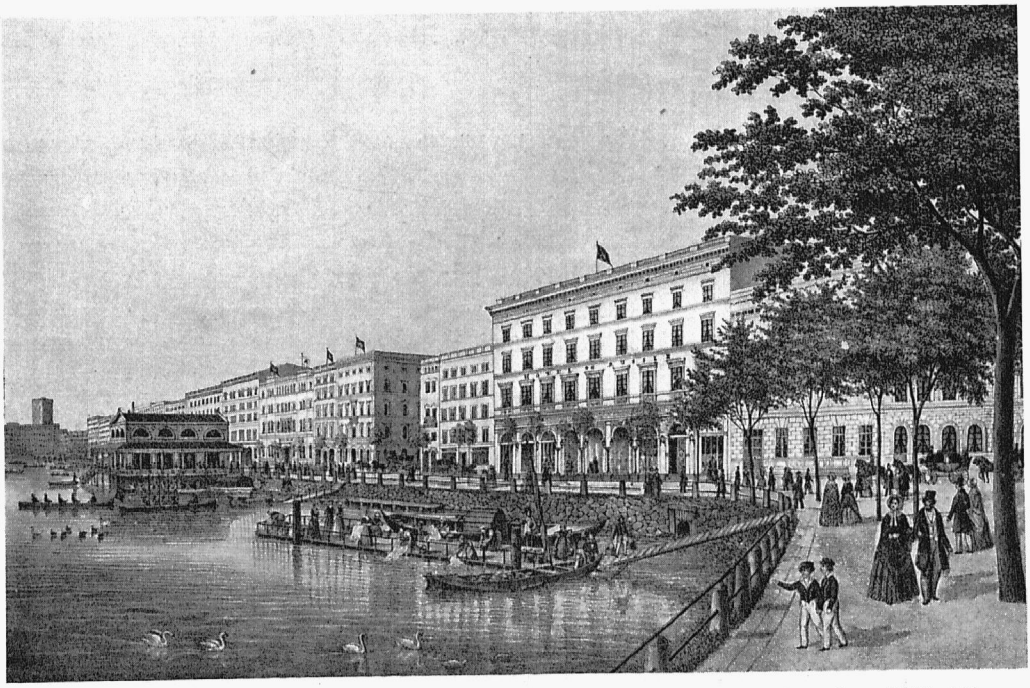


Abb. 369. Blick vom Neuen Jungfernſtieg auf den nach dem Brande wieder bebauten Jungfernſtieg, etwa 1850; ganz links der Stumpf von St. Petri, dann der Alſterpavillon, weiter rechts der Baſar mit dem Hotel de Ruſſie, davor im Waſſer der Steg zum Spülen von Wäſche und Anlegen der Winterhuder Milchewer

Sammlung Gottfr. Schramm
Nach Lithographie v. P. Suhr

Das 1840 erbaute Uhlenhorster Fährhaus bestand anfänglich aus einem einfachen niedrigen Gebäude; es hatte nicht die geringste Ähnlichkeit mit dem jetzigen stolzen Bauwerk und nahm eine Stelle nahe am Wasser ein, wo nachher der Musikpavillon stand. Im Erdgeschoß lag vorn ein anspruchsloses Gastzimmer, wo man Bier und Kaffee haben konnte; Mundvorrat brachten die spärlichen Besucher selbst mit. In den hinteren Räumen wohnte der Fährpächter, oben der Ruderknecht (s. Abb. 381 S. 541).

1847 war das Fährhaus bereits als bescheidene Gartenwirtschaft bekannt, wo sich namentlich am Tage der Alsterregatta eine große Menschenmenge einfand, um jenem, schon damals äußerst unterhaltenden Volksfeste beizuwohnen. Während der Regatta ward das Fährhaus von einer dicht am Ufer errichteten Schaubühne und von Zelten fast ganz verdeckt. In der übrigen warmen Jahreszeit ging es dort ziemlich still her; zumal an Wochentagen fanden sich selten Besucher ein. Denn auch die nähere Umgebung bot um die Mitte der Vierziger nur bescheidene landschaftliche Reize, da sie zumeist aus weitgestreckten sumpfigen Wiesen und Weiden bestand, mit deren Aufhöhung für Bauzwecke man damals noch eifrig beschäftigt war. Jedoch bereits 1851 schilderte der hamburgische Tourist[25] das Alstertal bei der Uhlenhorst als eine der schönsten Gegenden in Hamburgs Umgebung. Das Fährhaus mit seinem hübschen Garten sei ein angenehmer Aufenthalt, wo musikalische Unterhaltungen mit schönen Gartenbeleuchtungen wechselten und wohin die Alsterregatta im Herbst unzählige Besucher locke (s. Abb. 342 S. 480).

Ähnlich gelobt wird die Straße „An der schönen Aussicht" wegen ihres Blickes über das Alsterbecken nach der Stadt und dem jenseitigen Ufer[26]. Auch in anderen Veröffentlichungen jener Zeit wird immer wieder dieser Ausblick von den sich bis unmittelbar ans Ufer erstreckenden Sitzplätzen des



Abb. 370. Handbaggerer bei der Arbeit am St. Georger Ufer der Außen-Alster

Denkmalarchiv
Phot. A. Bruhn, 1910

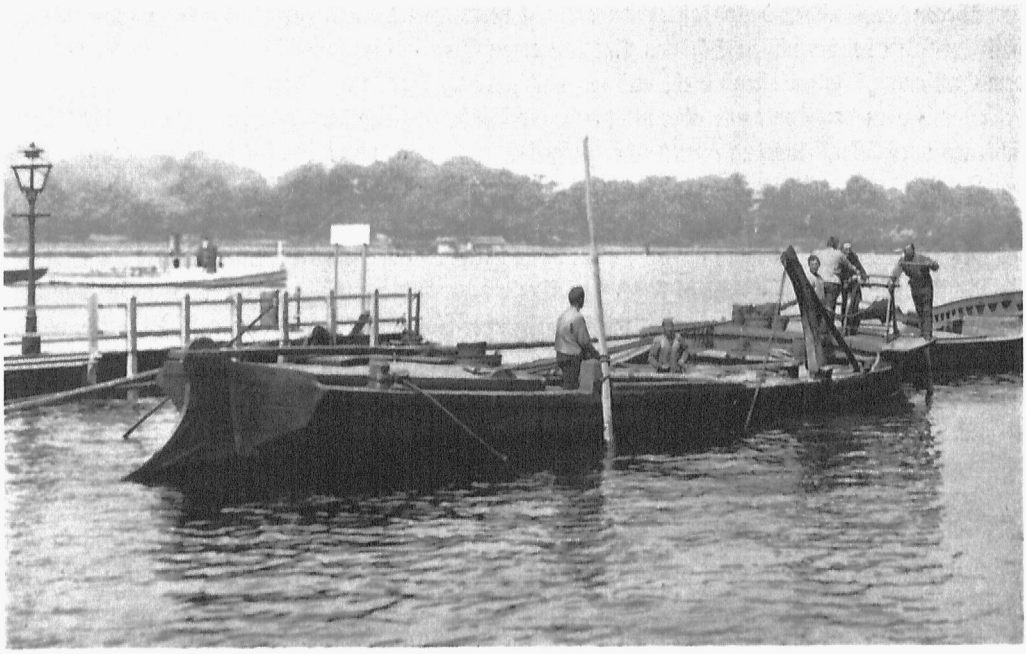


Abb. 371. Drehewer beim Baggern im Fährhaushafen; der Baggerbeutel iſt auf den Grund gelaſſen

Privatbeſitz
Phot. G. Koppmann & Co., 1901

ſchattigen Fährhausgartens über die weite Waſſerfläche hinweg auf die in der Ferne über den Häuſermaſſen der Stadt im Dunſt emporragenden ſchlanken Türme als wahrhaft unvergleichlich gerühmt. Insbeſondere abends, wenn der weſtliche Himmel in warmem Rot oder in vielfach abgeſtuftem Gelb flammt, ſei das Bild von ergreifender Schönheit (ſ. Abb. 340 S. 477).

Es lag daher nahe, daß verſucht wurde, mit dem Uhlenhorſter Fährhaus durch eine ähnliche Anlage in Wettbewerb zu treten.

Da ein Waſſerplatz in gleich ſchöner Lage in jener Gegend nicht zu haben war, ſo baute ein findiger Unternehmer nach Eröffnung der Wegeverbindung längs der Außen-Alſter an der Ecke des Uhlenhorſterweges und des Hofweges die beim Neuen Jungfernſtieg (ſ. S. 484), Ecke des Lombardswalles, abgebrochene Wallhalle wieder auf, wobei die runde Glasveranda nach der Alſter gerichtet ward. Der Ausblick von dort über die Waſſerfläche hinweg nach der Stadt war damals noch nicht durch irgendwelche Baulichkeiten gehindert. Das Gebäude, welches der Stadt zwanzig Minuten näher lag als das Fährhaus, enthielt im Obergeſchoß Fremdenzimmer mit Ausgang auf das flache Dach der Glashalle. Von hier aus hatte man einen freieren Blick über das Alſterbecken als unten von der Veranda oder gar dem geräumigen und ſchattigen Garten aus, der in jener Zeit ſeitlich und hinten noch von Kornfeldern umſchloſſen war. Am 17. September 1854 kam dieſe neue Gaſtſtätte unter dem Namen „Walhalla“ in Betrieb. Bei den Muſikaufführungen wurde dort nicht geſammelt wie im Alſterpavillon oder in der Alſterhalle, ſondern man zahlte ein mäßiges Eintrittsgeld.

Vor dem Walhallagrundſtück erſtreckte ſich damals noch bis an den jetzigen Erlenkamp eine mit dem Eilbeck in Verbindung ſtehende große und ſeichte Alſterbucht, der ſog. Walhallateich (ſ. Karte III), die erſt gelegentlich Aufhöhung der Mundsburger Ländereien verſchwunden iſt. Beim Erlenkamp war dieſe Bucht von großen, über das Waſſer hängenden alten Bäumen umſtanden, und dahinter dehnten ſich Weiden und weites Ackerland, durchzogen mit Redderwegen, die beiderſeits von Gräben und Wällen mit hohen Knicks eingefaßt waren.

Wegen der Flachheit des Waſſers jener Bucht vermochten Ruderboote dort nicht zu landen, weshalb der Wirt bei der nahen Schönen Ausſicht einen Steg in die Außen-Alſter hineinlegte, der nach dem Gaſthaus „Walhallaſteg“ hieß, und wo nachher auch die Dampfboote anlegten[27].

Das Unternehmen gelangte aber nicht recht zur Blüte, obgleich der Wirt bemüht war, die Räumlichkeiten durch Verſchönerung anziehender zu geſtalten, ſo u. a. 1857 durch Gasbeleuchtung[28].

Infolge des fortſchreitenden Anbaues verlor auch der Blick über die Alſter, der von vornherein mit der immer wieder gerühmten Ausſicht vom Fährhausgarten nicht zu vergleichen geweſen war, ein Panorama, deſſen Reize auch in unſern Tagen kaum geringer angeſchlagen werden als die der Elbufer.

Nachdem die Walhalla, zumal durch den Verluſt der Alſterausſicht, mehr und mehr heruntergekommen war und ſchließlich nur noch mit ſonntäglicher Tanzmuſik ihr Daſein gefriſtet hatte, wurde das Gebäude 1895 abgebrochen und das Grundſtück mit mehrgeſchoſſigen Miethäuſern bebaut. Eine letzte Erinnerung an die einſtige „Walhalla“ klang noch einige Jahrzehnte nach in dem Namen des Dampfſchiffſteges gegenüber dem Uhlenhorſterweg, bis dieſer, 1919 außer Betrieb geſetzt, 1923 auch verſchwand.

Das Uhlenhorſter Fährhaus hatte zwar während der fünfziger Jahre weiterbeſtanden, war aber doch nicht recht emporgekommen. Um dieſen ſchönen Erholungsort zu erhalten und zu verhüten, daß das Gelände an Bauunternehmer geriet, bildete ſich eine Aktiengeſellſchaft, die das Fährhausgrundſtück 1865 für 150000 Bco. ℳ (225000 Reichsmark) erwarb[29].

1872/1873 entſtand an dem weiter zurückliegenden Wirtſchaftsgebäude der Saalbau mit dem Turm nach Entwurf des Architekten Martin Haller (ſ. Abb. 343 S. 482).

Das ältere eigentliche Fährhaus neben dem Stegzugang hat man dann, nachdem es ſeit längeren Jahren nur noch zum Wohnen gedient hatte, abgebrochen und dafür den obenerwähnten Orcheſterbau errichtet. 1913/1914 wurde das ſtehengebliebene Wirtſchafts- und Wohngebäude durch die Architekten Rambatz und Jolaſſe umgebaut, welche dabei die der Allgemeinheit lieb gewordene äußere Erſcheinung der eigenartig ſchlichten Linien des Bauwerks wahrten; ebenſo blieb der alte Baumbeſtand des durch breite Terraſſen nach dem Wirtſchaftsbau zu vergrößerten Konzertgartens erhalten.

Hamburg beſitzt nur dieſe einzige, aus älterer Zeit ſtammende Gartenwirtſchaft am Alſterbecken, die bis auf den heutigen Tag immer noch dieſelbe ſtarke Anziehungskraft auf Einheimiſche und Fremde ausübt. Es gibt in Hamburg eine ganze Anzahl von Fährhäuſern; aber wenn der Hamburger zur Sommerzeit jemanden zum Abend ins „Fährhaus“ einladet, ſo iſt damit immer das „Uhlenhorſter Fährhaus“ gemeint; denn nur dort liegt „das Fährhaus“ ſchlechthin.

Kein anderes Fährhaus unſerer Gegend beſitzt die Vorzüge einer ſolchen Lage: das Landſchaftsbild alſterauf- und -abwärts, das liebliche Harveſtehuder Ufer gegenüber mit den alten Baumgruppen oder das Bild der Stadt mit ihren aufſtrebenden — bis auf einen — zauberhaft ſchön patinierten Türmen, dazu die Fläche der Außen-Alſter ſelbſt mit dem heitern Durcheinander von Dampf-, Segel- und Ruderbooten ſowie den bunten Kanus, den feierlich dahinziehenden weißen Schwänen und der beide Alſterufer verbindenden Fähre — ein hinreißender Anblick!

Die dichtbeſetzten Tiſchreihen im Garten laſſen Raum zum Luſtwandeln. Hier unter dem Blätterdach lauſchen Einheimiſche und Fremde den Klängen der Muſik bei leiblichen Genüſſen und erfreuen ſich der wundervollen Ausſicht über die ſommerlich belebte Alſter. Hier iſt der bevorzugte Platz, wo der Hanſeat dem Auswärtigen voll Stolz ſagt: „Sieh hin, Hamburg lacht dich an!“

Auch auf dem Waſſer vor der Gartenterraſſe finden ſich viele Beſucher ein. In dem ehemals vom Dampfſchiffſteg, ſeit 1920 durch eine Pfahlreihe mit Schlängeln ſowie einen Bootſteg vorm Fährhausgarten auf dem Waſſer abgegrenzten kleinen Hafen ſchaukeln an ſchönen Sommerabenden während des Konzerts ſo viele Boote, daß es kaum noch ein Ausweichen gibt. Das Bootsgewirr mit den farbigen,



Abb. 372. Drehewer beim Baggern im Fährhaushafen; der gefüllte Beutel ist hochgewunden und soll in den Ewer entleert werden

Privatbesitz
Phot. G. Koppmann & Co., 1901

hellen Kleidern der Frauen und Mädchen macht einen besonders heitern Eindruck. Auf dem Wasser wie im Garten lebt hier alles nach des Tages Arbeit auf; es ist ein allgemeines Ausspannen, frohes Genießen nach den täglichen Berufssorgen (s. Abb. 346 S. 486).

Nach Lichtwark[30] enthält dieses bezaubernde Leben, dieser ganz einzige Bootkorso etwas hamburgisch Eigenes und Feines! —

Beim nahenden Sonnenuntergang färbt sich der Himmel auf der gegenüberliegenden Alsterseite, und die Umrisse der Bäume umgibt ein feiner Rosenschimmer. Wenn dann der Abend glutgetränkt wird und in rote leuchtende Farbe und hinterher stilles Grau sinkt und die Dämmerung alles einhüllt, sendet milchiges, elektrisches Licht seine Strahlen auf die Menge der Gartenbesucher. Dem Abend folgt die Nacht; die schwärzlichen Umrisse des jenseitigen Uferkranzes heben sich sanft vom fast dunklen Himmel ab; da und dort flammen einzelne Lichter herüber. Plötzlich erstrahlen alle Umrisse, die ganze Schauseite des Fährhauses, auch der Turm mit der wehenden Fahne, von unzähligen elektrischen Lichtern gesäumt. Im Garten ziehen sich leuchtende Ketten von Baum zu Baum, im Wasser zitternde Lichtstreifen hervorrufend; überall heiterer Schimmer unter der dunkeln Himmelskuppel, von der ein leiser Lufthauch flüsternd durch die Blätter streicht.

Wenn dann spät abends das Konzert verstummt, harrt alles doch noch geduldig aus, und erst nachdem gegenüber auf der Alster ein Feuerwerk seine glänzende Farbenpracht am nächtlichen Himmel verpufft hat, zerstreuen sich die Boote; der Garten leert sich, seine Lampen erlöschen, und es wird auch auf der Straße still (s. Abb. 347 S. 488). Auf der Alster jedoch ist noch reges Leben; weiße Segel tauchen auf, und erleuchtete Dampfer gleiten hin und her durch die dunkle Flut. Die Baumgruppen des jenseitigen Ufers stehen schwarz vor dem matten Schein des Himmels, und unter ihnen leuchten rings die Straßenlaternen; über der Stadt aber schwebt eine helle Wolke.

Geht dann noch der Mond auf und beleuchtet die leicht flutende Wasserfläche, dann erreicht die Landschaft den Höhepunkt des Zauberhaften.

So bieten ſich vom Uhlenhorſter Fährhaus am Tage wie abends eindrucksvolle Bilder heiterer Lebensfreude und abwechſlungsreicher Schönheit.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Hbg. Urkundenbuch, I, Nr. 606 (10. Auguſt 1256). — [2] Gd. Tp., S. 114; ferner: Lpbg. Hbg. Chroniken, S. 187; M. V. Hbg. G. V, S. 359 u. 371 ſowie die um 1731 von Zimmermann gezeichnete Alſterkarte in der Commerz-Bibl. — [3] ad 1, S. 67 u. 174. — [4] Ak. Hbg. St. Ar., Kl. IV, Lit. B, Nr. 4, Vol. 2 f., Faſz. 7., Inv. 9. Das Herrenhaus zu Wohldorf nebſt Anhang betr. das Luſthaus Uhlenhorſt; Archivalbericht vom 1. Mai 1884, der hier auch weiterhin auszugsweiſe benutzt worden iſt. — [5] Klf. Hbg. Geſ. u. Vrf. XII, S. 79/80, Anmerkung. — [6] Hbg. Denkwürdigkeiten v. G. N. Bärmann, Dr., 1794, S. 227. — [7] M. V. Hbg. G. V, S. 362. — [8] Verzeichnis verkaufter Dienſte und von Pachtungen, S. 145 (Bibliothek des V. Hbg. G.); ferner: M. V. Hbg. G. XIII, S. 127. — [9] Steltzner, Nachr. v. Hbg., V, S. 660 f. — [10] Klf. Hbg. Geſ. u. Vrf. II, S. 459. — [11] Km. Kntr. Bch. J, S. 575, mit Riß. — [12] Desgl. Q, S. 137. — [13] v. H. Tp., 1. Aufl., 1789, Bd. III, S. 55. — [14] Auszüge aus dem Prtk. des proviſoriſch ernannten Municipal-Conſeils v. 19. Febr. bis 17. Aug. 1811. — [15] Prtk. Praesidii Camerae de Anno 1810 ult. Sept. usque ad 1811 ult. Sept., S. 121/122. — [16] Km. Kntr. Bch. E E, S. 347. — [17] Desgl. F F, S. 322, K K, S. 273 u. 607. — [18] Desgl. T T, S. 14, mit Karte v. 1. März 1837. — [19] Ndm. Stat. Tp., S. 127. — [20] Hbg. Nachr. v. 15. Aug. 1842. — [21] Ak. Kl. IV, Lit. B, Nr. 4, Vol. 2 b, Faſz. 2a, Inv. 4. d [2] (Hbg. St. Ar.). — [22] a) Ak. Kl. VII, Lit. F d, Nr. 5, Vol. 15 (Hbg. St. Ar.); b) Hbg. Nachr. vom 26. u. 29. März 1862. — [23] Beſchreibung und Zeichnung eines Alſter-Tunnels von F. W. Roeſing, Architekt, Hbg. 1863. — [24] Hbg. Anzeiger Nr. 215 v. 14. Sept. 1929. — [25] Der Hbg. Touriſt v. P. F. L. Hoffmann, 1852, S. 123. — [26] Hbg. Adreßbuch 1852, S. 515. — [27] Hbg. Frbl. Nr. 311 v. 9. Nov. 1930. Emma Dröge: Als die Uhlenhorſt noch eine Wieſe war. — [28] Hbg. Nachr. v. 22. Mai 1857. — [29] Desgl. vom 15. Juli 1865. — [30] Eine Alſterſtadt. Bd. XVI des Jahrbuches der Geſellſchaft Hbg. Kunſtfreunde, 1910, S. 35 f.

91. Das Winterhuder Ufer der Außen-Alſter

Hierzu die Abbildungen 348—352 ſowie Karte III

Die Alſterbucht Langer Zug erſtreckt ſich, die Uhlenhorſt und Winterhude trennend, oſtwärts bis zum Mühlenkamp, wo der ehemals ſehr waſſerreiche, im untern Teil bereits ſeit 1865 kanaliſierte Oſterbeck mündet. Der Name Mühlenkamp läßt vermuten, daß hier vielleicht ehemals eine Waſſermühle gelegen hat; ſie muß ſchon in frühen Zeiten eingegangen ſein; denn es iſt keine Überlieferung ihrer einſtigen Belegenheit auf uns gekommen.

Auf der Zimmermannſchen Alſterkarte von 1723 findet ſich der Mühlenkamp als große, von Gräben umgebene Hof- und Gartenanlage eingetragen und heißt Timmermanns Hof. Wie die Uhlenhorſt iſt auch dieſes Gehöft 1813 von den Franzoſen niedergebrannt worden und lag nach ſeiner Wiederherſtellung noch um die Mitte des 19. Jahrhunderts als einzelne einſame Siedlung am Oſterbeck. Ehemals Landſitz einer angeſehenen hamburgiſchen Familie, war der Mühlenkamp ſpäter eine vom Süden mittels Kahnfähre zugängliche Gartenwirtſchaft.

1858 beſagen Anzeigen in den Zeitungen, daß man daſelbſt ländliches Frühſtück erhalten konnte und daß dort Sonntags „Flügelball“ ſtattfand.

1859 erfolgte privatſeitig der Bau der hölzernen Mühlenkampbrücke über den Oſterbeck, als der Alſterdampfer Alina (ſ. Abſchn. 97 f) bereits fünfmal täglich an dem auf der Uhlenhorſter Seite am Oſtende des Langen Zuges beim Hofweg hergeſtellten Steg anlegte. Damals wurde in den Zeitungen auch des Reichtums an großen alten Bäumen in Umgebung der Gartenwirtſchaft „Mühlenkamp“ gedacht (ſ. Abb. 349 S. 491 u. Abb. 350 S. 492), die noch 1870 von Kornfeldern und Viehweiden umgeben war, ſo daß man dort nach allen Seiten freie Ausſicht hatte und weite Spaziergänge in die noch rein ländliche Umgebung unternehmen konnte.

Die der ſpäteren Alſterringſtraße dienende Überbrückung des Langen Zuges liegt weſtwärts vom Mühlenkamp in der Verkehrsrichtung Adolfſtraße-Sierichſtraße. Dieſe Brücke iſt ebenfalls privatſeitig, aber erſt 1864 von vornherein in Eiſen erbaut worden. Sie war in der etwas mühſamen

Steigung der Zufahrtrampen und ihrem bescheidenen, nur $8^1/_2$ m betragenden Breitenmaß den damals dort herrschenden ländlichen Bedürfnissen angepaßt, aber bereits gegen Ende des 19. Jahrhunderts den inzwischen völlig umgestalteten Verkehrsverhältnissen zu Wasser und zu Lande nicht mehr gewachsen (s. Abb. 348 S. 489). Ihr Neubau, in voller Straßenbreite (17 m) aus Eisenbeton mit Brückenstirnen und Brüstungen aus Muschelkalk, erfolgte 1909/1910. Die steilen Rampen wurden erheblich abgeflacht, und statt der bisherigen einen erhielt die Brücke nunmehr drei Durchfahrten, eine mittlere von 18 m und zwei seitliche von je 8 m Weite.

1864 begann man auch mit Straßen- und Kanalanlagen auf den niedrigen Winterhuder Alsterwiesen, wobei der Lange Zug, dessen Uhlenhorster Ufer schon 20 Jahre vorher unter Wegnahme der sumpfigen Ecke des Papenwärders reguliert worden war, nun auch an seiner Nordseite durch Vorschiebung ins seichte Wasser eine geregelte Uferlinie erhielt. Dadurch ward diese Alsterbucht zwar etwas verschmälert, aber ihre Ausmündung in die Außen-Alster durch eine geringe Schwenkung nach Süden der Hauptverkehrsrichtung besser angepaßt (s. Karte III).

Ehemals erstreckte sich, wie auf der eingangs erwähnten Alsterkarte von 1723 ersichtlich, nördlich der Außen-Alster auf der Winterhuder Seite weithin Sumpfland, allmählich nach Norden und Osten in Felder übergehend, die an die Dorflage anschlossen. Überragt war die flache, unbebaute Gegend im Hintergrunde von dem Eppendorfer Kirchturm, der jetzt durch Baumwuchs und die vielen dort inzwischen entstandenen Gartenhäuser verdeckt wird.

Die längs des geregelten Langen Zugs auf der Winterhuder Seite 1866—1874 geschaffene Straße erhielt den Namen Bellevue; hier ziehen sich statt öffentlicher Anlagen am Wasser schmale Ufergärten hin. Die Grundstücke an der Straße wurden wie bei der Schönen Aussicht nur für vornehme Landhäuser bestimmt. Der Anbau entwickelte sich dort aber äußerst langsam; lange Zeit stand auf der Rundung, wo die Straße die Außen-Alster erreicht und sich dann in schlankem Bogen nach Norden wendet, nur eine breite, hohe, dreiteilige Hausgruppe und beherrschte in ihrer etwas kahlen Vereinzelung

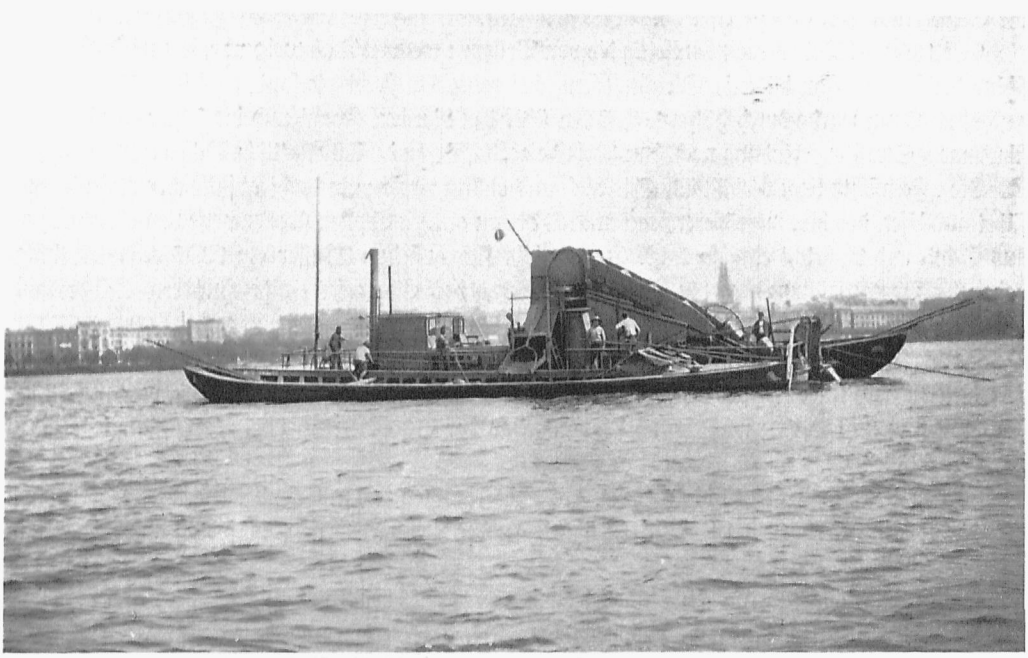


Abb. 373. Der Dampfbagger auf der Außen-Alster vor dem Rabenstraßensteg

Privatbesitz
Phot. H. Schüler, 1901

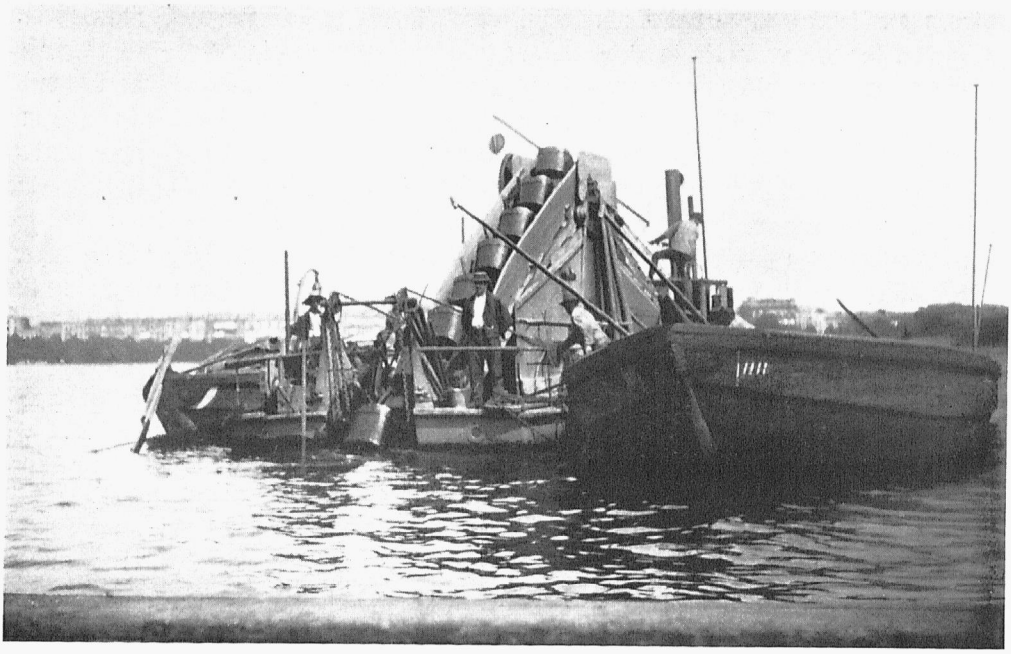


Abb. 374. Der Dampfbagger auf der Außen-Alster von der Rückseite Privatbesitz. Phot. H. Schüler, 1901

die ganze Gegend (ſ. Abb 351 S. 493.) — Bei der genannten Aufſchließung der Winterhuder Ländereien blieb das den nördlichen Abſchluß der Außen-Alſter bildende, ebenfalls zerriſſen geſtaltete Ufer noch ungeregelt liegen, und man konnte von Bellevue aus zu Fuß oder zu Wagen nur weiter nördlich über die Streekbrücke zum andern Ufer der Alſter gelangen.

Erſt 1890—1892 wurde ſtaatsſeitig die von Bellevue weſtwärts abzweigende, den nördlichen Abſchluß der Außen-Alſter bildende Straße „Fernſicht“ mittels Alſterbaggerſand, teils ins Waſſer hinein geſchüttet. Dann wurde durch hölzerne Brücken über den Rondeel-Kanal und die Alſter eine leicht geſchwungene Straßenverbindung nach Harveſtehude geſchaffen, an der bald ſtattliche Villen emporwuchſen.

Die „Fernſicht“ liegt verhältnismäßig hoch und ausſichtsreich; ein leicht abfallender Raſenteppich führt zum Ufer, das hier in größerer Natürlichkeit als an andern Stellen ſtreckenweiſe von einem Saum aus Schilf und Röhricht eingefaßt iſt. Davor zieht ſich auf dem Waſſer ein 1895 erbauter, langgedehnter Bootvermietungsſteg hin, auf dem während des Sommers einige Hunderte kleiner Luſtboote der dortigen Villenbeſitzer verwahrt werden.

Da die Alſter bei der Krugkoppel eine beckenartige Erweiterung, das ehemalige Schiffloch, bildet, ſo erhielt die nach jener Koppel benannte Brücke 71 m Länge und fünf Durchfahrten, vier zu je 8 m, die mittlere zu 9 m Weite; nachträglich fügte man an der Südſeite noch zwei Dampfſchiffſtege hinzu (ſ. Abb. 352 S. 495).

Wegen Baufälligkeit ward dieſe Brücke 1927 abgebrochen und in Eiſenbeton erneuert. Mit ihren drei Korbbögen von je rund 14 m Weite ähnelt ſie der Lombardsbrücke, iſt jedoch abweichend von dieſer im Äußern mit Klinkern verblendet.

Während der alte hölzerne Brückendeckel nur 10 m Breite beſaß und höchſtens 8 Tonnen ſchwere Wagen zu tragen vermochte, mißt das neue Bauwerk, der Verkehrszunahme entſprechend, zwiſchen den Geländern 19½ m und iſt für die vierfache Laſt berechnet; die Brücke gelangte im April 1928 in Benutzung. Dampfſchiffſtege wurden an beiden Ufern wieder angebracht.

Gleichzeitig mit der Krugkoppelbrücke hat man auch die im nämlichen Straßenzug liegende hölzerne Fernſichtbrücke, die bei Bellevue den Rondeel-Kanal mit drei Durchfahrten von 6 bzw. 8 m Weite überſpannte, ebenfalls in Eiſenbeton mit einer einzigen, 22 m meſſenden Öffnung erneuert.

Mittels dieſer Neubauten wurden die letzten beiden in der Alſterringſtraße noch vorhandenen vorläufigen Brücken durch endgültige, monumentale Bauwerke erſetzt.

92. Harveſtehudes Alſterſeite

Hierzu die Abbildungen 353—357

Der Name des ſich am rechten Alſterufer erſtreckenden Stadtteils Harveſtehude rührt her von einem Ziſterzienſerkloſter, das 1245 durch die Gräfin Heilwig von Holſtein gegründet wurde. Es lag urſprünglich an der Elbe zu beiden Seiten des Baches Herwerdeshude — der heutigen Grenze zwiſchen Hamburg und Altona — und iſt 1295 an die ruhigere Alſter verlegt worden, ſüdlich der Iſebeckmündung, dem Lizentiatenberg gegenüber[1].

Zur Zeit der Reformation war das Kloſter im Grunde nur ein Verſorgungsheim für unverheiratete Töchter angeſehener hamburgiſcher Familien. Als ſich dieſe „Nonnen“ der evangeliſchen Kirchenordnung von 1529 bzw. der Verweltlichung der Anſtalt nicht fügen wollten und den Anweiſungen E. H. Rats zähen Widerſtand leiſteten, wurden ſie zwangsweiſe in das den Dominikanern abgenommene, in der Stadt an der kleinen Alſter gelegene St. Johanniskloſter verwieſen, und das Kloſter Herwerdeshude wurde abgebrochen[2]. — Sein Name ward bald mit dem des neuen Wohnſitzes vertauſcht und ging in „St. Johanniskloſter“ über. Die alte Bezeichnung Herwerdeshude aber, welche ſich nach und nach in Harveſtehude wandelte, übertrug ſich auf die dem Kloſter belaſſenen, urſprünglich von ihm ſelbſt bewirtſchafteten, ſeit 1532 jedoch verpachteten Ländereien.

1688 ward nahe der Alſter, nördlich des ehemaligen Kloſters, ein Herren- oder Jungfernhaus errichtet, das mit einem teils noch im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts vorhandenen Waſſergraben umgeben war. Davor am Harveſtehuderweg lagen die Landwirtſchaftsgebäude.

Bekannt und von Hamburgern beſucht wurde jene, früher abgelegene, aber landſchaftlich reizvolle Gegend (ſ. Abb. 353 S. 496) erſt, als dort im 18. Jahrhundert ein gutes Wirtshaus entſtand.

Bereits in den katholiſchen Zeiten gab es ein kleines Haus[3] nahe dem Kloſter, wo Bauern, Pächter und andere Leute, die Geſchäfte beim Kloſter hatten, verkehrten; es blieb auch zu evangeliſchen Zeiten ein wenig angeſehenes Wirtshaus. Als dann einer der Kloſterbürger, der vordem wohlhabend geweſen war, zahlungsunfähig ward, richtete die Verwaltung ihm in einem neueren ſteinernen Gebäude hinter dem alten eine Gaſtſtätte für vornehme Leute ein[4].

Dieſes Kloſterwirtshaus lag nördlich der Eichenkoppel in romantiſcher Gegend ſchräg gegenüber dem mit Linden bewachſenen Lizentiatenberg. In den Vierzigern des 18. Jahrhunderts ward es von dem vielbelobten Wirt Topp geleitet und war Lieblingsaufenthalt des Hamburger Dichters Fr. v. Hagedorn.

Hier ſaß er mit Klopſtock und dem Wundarzt Karpſer im Schatten einer vor dem Gaſthauſe ſtehenden alten Linde in fröhlichem Geſpräch oder auch dichtend. Dort entſtand wahrſcheinlich die Ode „Harveſtehude[5]“, in der es u. a. heißt:

Nichts iſt ſo ſchön wie Harveſtehude . . .
Hier gehet in gewölbten Lüften
Die Sonne recht gefällig auf
Und lachet den geblümten Triften
Und ſieht mit Luſt der Alſter Lauf . . .

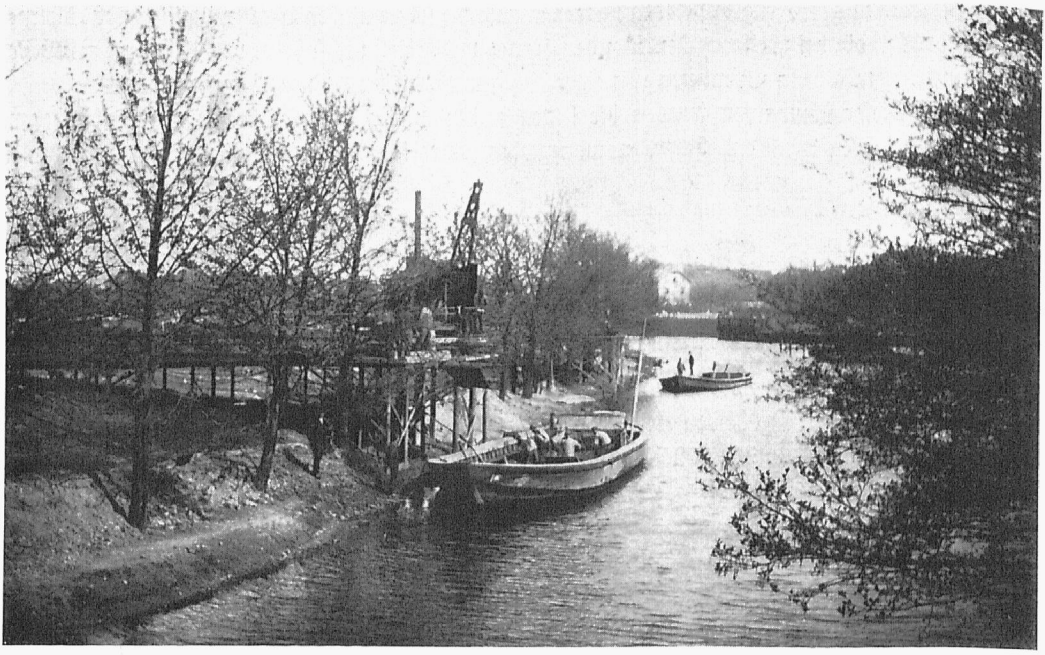


Abb. 375. Ausladen des Baggerguts aus der Schute in Loren, die mittels Dampfwinde auf den Förderſteg gehoben werden

Privatbeſitz
Phot. H. Schüler, 1901

Dieſer Lieblingsplatz des Dichters unter dem alten Baume, der fortan „Hagedorns Linde“ hieß, wurde von den damaligen Hamburgern ſo ſehr geachtet, daß die dort etwa ſitzenden Gäſte ſich bei Annäherung des Dichters erhoben, um ihm Platz zu machen. Einer nicht verbürgten Nachricht[6] zufolge ſoll der Lizentiatenberg, wo der Dichter auch gern weilte, ſeinen Namen erhalten haben, weil Hagedorn Lizentiat war.

Er ſtarb, erſt 46 Jahre alt, bereits 1754; ſeine Linde wurde 1775 von einem Blitzſtrahl getroffen und mußte umgehauen werden (ſ. unten).

1785—1788 ließ die Domina Köſſner daſelbſt ein neues Wirtshaus mit beſonders guten Einrichtungen bauen, das vom Pachthof getrennt und für 900 ℳ jährlich an einen neuen Wirt vermietet wurde. Die Bewirtung unter dem Wirt Schade war gegen Ende des 18. Jahrhunderts berühmt.

Die genannte Domina ließ gleichzeitig die ſumpfigen Stellen des ſich ſüdlich bis ans Schiffsloch erſtreckenden Geländes aufhöhen und nach Entwurf eines geſchickten Gärtners des Senators Weſtphalen eine ſogenannte „engliſche Partie“ und im Zuſammenhange damit ein kleines Gehölz anlegen. Dadurch wurden die Spaziergänge in Umgebung des Wirtshauſes viel ausgedehnter. Bei Herſtellung dieſer Parkanlagen fand man zwiſchen dem Wirtshauſe und der Krugkoppel die Grundmauern des alten Kloſters wieder auf[7]. Das kleine Gehölz hieß ſeiner ſtillen Reize wegen „der Hain der Liebenden“. Eine alte Linde, deren Stamm faſt 2 m Durchmeſſer beſaß und der man nach Eingehen des urſprünglichen Lieblingsbaums des Dichters den Namen „Hagedorns Linde“ beigelegt hatte, blieb 1787 zum Andenken an ihn ſtehen.

Auch ſonſt machte ſich dieſe Domina um Harveſtehude durch Anlage guter Wege und Anpflanzung Schatten ſpendender Bäume verdient, ſo daß die Gegend zum Anbau von Gartenhäuſern ſehr beliebt wurde. Das Jungfernhaus ward ebenfalls ausgebaut und mit neuen Erdwällen umgeben[8], damit die Kloſterfräulein ſich dort ungeſtört im Sommer zum Vergnügen aufhalten konnten.

Die dem Wirtshausgarten benachbarte, erſt 1832 ſeitens des Johanniskloſters an den Staat abgetretene Weide Eichenkoppel oder Krugkoppel bildet jetzt einen eigenartigen Park mit ausgedehnter Grasfläche. Dieſe iſt von Wegen durchſchnitten, am Alſterufer von Röhricht umſäumt und vom Harveſtehuderweg durch eine maleriſche Gruppe uralter knorriger Eichenrieſen getrennt (ſ. Abb. 5 S. 13). Ihre Zahl hat ſich aber während der letzten 40 Jahre ſtark gelichtet infolge Morſchwerdens der längſt gehöhlten Stämme. 1930 ſtanden nur noch etwa 20 der alten Bäume aufrecht; von dieſen war aber der vierte Teil bereits verdorrt oder dem Abſterben nahe. In abſehbarer Zeit dürften dieſe ſchönen alten Eichen alle verſchwunden ſein. Bis vor etwa zehn Jahren hatte man einzelne der geſtürzten Zeugen längſt vergangener Zeiten am Boden liegen laſſen, wo ſie, umſponnen von Efeu, Kletterroſen und Wildwein, eine eigenartige Zierde der Geſamtanlage bildeten.

Inmitten der noch erhaltenen alten Eichen erhebt ſich, ihrer mächtigen Wirkung gut angepaßt, ſeit 1897 der Denkſtein des hamburgiſchen Dichters Hagedorn (ſ. Abb. 356 S. 500).

Der an der Alſter belegene Garten des ehemaligen Gaſthauſes wird im Zuſammenhang mit der Krugkoppel um die Jahrhundertwende als einer der anziehendſten und ſchönſten Punkte in Hamburgs Umgebung bezeichnet[9].

Ein anderer Lobredner preiſt die Bewirtung und ſchildert das dortige lärmende, luſtige Leben bei Muſik und Tanz[10], und ein dritter Schriftſteller erwähnt auch die Menge der Gondeln auf der Alſter, deren einige unter Harfenklang und frohen Geſängen abfahren, während andere mit heiterer Geſellſchaft ankommen[11]. Ganz begeiſtert iſt er von der Krugkoppel, die er in einem „Die Eichenhalle“ geheißenen Gedicht beſingt.

Zur Franzoſenzeit wurde es auch in Harveſtehude bald ſtill. 1813 ward das Wirtshaus mit andern Baulichkeiten niedergebrannt. Die alten Eichen der Krugkoppel bis zum Fährdamm hin blieben glücklicherweiſe erhalten; ſie mögen bereits Zeugen geweſen ſein, als Ende des 13. Jahrhunderts dort



Abb. 376. Beförderung der Loren zur Abladeſtelle auf dem Sierichſchen Baugelände am Leinpfadkanal in Winterhude

Privatbeſitz
Phot. H. Schüler, 1901

das Kloſter erbaut ward. — Nach dem Abzug der Franzoſen ließ der in Hamburg bekannte Wirt Guillaume im Jahre 1817 das Gaſthaus in größerem Umfange wieder aufführen. In dem mit einem Säulenvorbau gezierten Hauſe wurde nun eine viel beſuchte, glänzende Mittagstafel abgehalten; auch verſammelte ſich dort an ſchönen Sommertagen eine feinere Geſellſchaft, um in dem angenehmen Garten an der Alſter den Kaffee zu nehmen. Der Gaſtſtättenbetrieb blühte dort bei der Hinneigung der Hamburger Spaziergänger für die liebliche Harveſtehuder Gegend wieder auf (ſ. Abb. 354 S. 497). Als aber 1842 während des großen Brandes das Waiſenhaus in der Admiralitätſtraße zum vorläufigen Rathauſe gemacht werden mußte, brachte man die Waiſenkinder in jenes geräumige Wirtshaus, wo ſie 16 Jahre blieben, bis 1858 das neue Waiſenhaus auf der Uhlenhorſt bezogen werden konnte (ſ. Abb. 355 S. 498).

Danach legte man in das ehemalige Wirtshaus zunächſt eine Anzahl Dragoner der Hamburger Garniſon, bis das Gebäude 1860 zum Abbruch verſteigert ward; an ſeiner Stelle erbaute man vier Wohnhäuſer.

Wenn auch das Kloſter und das Wirtshaus verſchwunden ſind, ſo iſt doch der alte Verbindungsweg dorthin mit all ſeiner Schönheit erhalten. Der weitberühmte Harveſtehuderweg weicht im Ausſehen von allen bisher erwähnten Strecken der großen Alſterringſtraße völlig ab. Kaum eine andere Gegend in Hamburgs unmittelbarer Nähe hat eine ſo ſchöne ländliche Eigenart bewahrt als dieſe Straße mit ihrer Umgebung.

Von der Krugkoppel herkommend, begegnen wir dort noch bis zur Alſterchauſſee vereinzelten alten Eichen, dann einer Reihe alter, ebenſo dicker Ulmen, ſowie auch einer beſonders großen mehrſtämmigen Pappel. Sie alle bilden mit ihren mächtigen Kronen einen ſchönen Waldweg, der die hier leicht anſteigende Geeſt von der Alſtermarſch trennt. Dieſe erſtreckt ſich als teils breiter Wieſen- und Weidegürtel bis an das noch gegen das Ende des 19. Jahrhunderts mit einem Ret- und Schilfgürtel geſäumte Ufer der Außen-Alſter.

Ehemals wurde dieſes teils ſumpfige Vorland, ſobald es gangbar war, von dem Pächter der Kloſterländereien als Viehweide in Benutzung genommen und führte im 18. Jahrhundert den Namen Alſterwiſche, ſpäter Pferdeweide[12]. Im Jahre 1818 iſt das Vorland aufgeteilt und den Beſitzern der landſeitigen Gartengrundſtücke verkauft worden. Dieſe ehemals durch Gräben voneinander getrennten Geländeſtreifen dienen nur noch zum geringen Teil als Weide für graſende Kühe; in der Mehrzahl ſind ſie im letzten Jahrzehnt in Gartenanlagen und Tennisplätze umgewandelt worden. Ein nahe dem Fährdamm gelegenes Ufergrundſtück, ſchon ſeit vielen Jahren parkartig ausgeſtaltet, unterbrach in maleriſcher Weiſe die ehemals von Bäumen und Gebüſch völlig freie Uferſtrecke durch ſeinen prächtigen Baumbeſtand, der einen breiten geſchlängelten Waſſerarm beſchattete.

An der Geeſtſeite des Weges begann man mit einer für jene bevorzugte Lage vorbildlichen Landhausbeſiedelung. Jetzt reihen ſich dort, nur von wenigen ſchmalen Durchgängen nach den innern Straßen unterbrochen, wohlgepflegte Parks aneinander mit ſanft anſteigenden, weiten, ſammetartigen Raſenflächen und wundervollen alten Bäumen. Die vielfach noch tief im Hintergrunde auf ſanfter Anhöhe liegenden, oft ſchloßartigen älteren Landhäuſer bieten ſich nur manchmal frei dem Blick dar; oft ſind ſie ſo im Grün verſteckt, daß man ſie kaum ſieht. Wohl nirgends findet man die Bezeichnung Hamburgs als nordiſche Gartenſtadt ſo berechtigt wie hier, wo die Fülle des Laubwerks ſo reich iſt, daß man oft die Häuſer vor Grün kaum ſieht. Der Hauch des Erwerbes, der Unraſt des Kampfes um das tägliche Brot dringt nicht hierher. Auf den Gärten liegt ein Zauber der Würde und Feierlichkeit, und die alten Bäume ſtrömen den Reiz des Geheimnisvollen aus (ſ. Abb. 357 S. 501).

In der erſten Hälfte des 19. Jahrhunderts bot der Harveſtehuderweg ein weſentlich anderes Bild als heutzutage. Er war kein durchgehender Weg. Im Norden, bei der Krugkoppel, endete er bei dem



Abb. 377. Ausladen von Baggergut aus Schuten in Eppendorf mittels Schiebkarren im Handbetrieb

Privatbesitz
Phot. H. Schüler, 1901

großen Wirtshausgarten und im Süden bei der Gaststätte „Zur alten Rabe", die dort lag, wo sich jetzt der Steg der Dampfbootlandestelle Rabenstraße weit in die Alster erstreckt. Wer damals von hier aus zur Stadt wollte, mußte vom Wasser abbiegen in die Rabenstraße hinein; denn südwärts schob sich bis 1907 eine Reihe von Gartengrundstücken bis dicht an die Alster heran.

Von der Alten Rabenstraße erstreckte sich längs des Harvestehuderweges nördlich bis zur Milchstraße die erst 1858 aufgeteilte große Baumschule des Oberalten Böckmann[13]. Damals war der Harvestehuderweg, obgleich er dort schon eine Reihe wohlhabender Hamburger Landhäuser besaß, noch unbeleuchtet; die Fußwege und der Fahrweg waren unbefestigt und besonders im Frühjahr unergründlich, so daß die Gummischuhe oft im Schlamm stecken blieben; im Sommer aber herrschte lästiger Staub[14]. Als Eckſteine dienten zersägte Walfischrippen. Wasserleitung erhielt der Harvestehuderweg zwar 1853, aber Siele fehlten noch gänzlich. Manche Grundstücke entwässerten unmittelbar in die Alster; an der Mündung dieser Hausſiele war der beste Angelplatz für Aale und Karpfen. Andere Grundstücke hatten Schwindgruben, deren Entleerung mittels offener hölzerner Rinnen durch die Vorgärten und über den Harvestehuderweg hinweg auf die Weiden des Vorlandes beschafft wurde, was sich den Vorübergehenden durch üble Gerüche sehr unangenehm bemerkbar machte. Verbindungsmöglichkeiten mit der Stadt gab es kaum; man war genötigt, zu Fuß zu gehen. Der Eppendorfer Omnibus fuhr täglich nur zweimal über Rotenbaum und zweimal über Mittelweg.

Belebt von vielen Fußgängern war der Harvestehuderweg in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts eigentlich nur Sonntag nachmittags, obschon er zu dem beliebten Ausflugsorte an der Außen-Alster führte, dem 1842 eingegangenen Klosterwirtshaus, wohin man aber auch auf der Alster oder mittels von sechs Pferden gezogenen Stuhlwagens über die sandige Höhe des Rotenbaums gelangen konnte.

Das hat ſich ſeitdem alles völlig geändert. Jetzt iſt der Harveſtehuderweg, von jenen Mängeln und Unzuträglichkeiten frei, wochentags wie ſonntags wohl der beſuchteſte Spaziergang in Hamburgs Nähe. Von ihm aus nimmt der dort Wandelnde unvergeßliche, farbenreiche Bilder in ſich auf: den Blick über das Alſterbecken nach der Stadt hin wie auch nach dem gegenüberliegenden Ufer von St. Georg über Schwanenwik bis zur Uhlenhorſt und Winterhude, während ihn an der Landſeite blühende Gärten und Parke voll alter Bäume ſowie Ruhe und Beſchaulichkeit atmende Villen ergötzen.

Nicht mit Unrecht nennt Lichtwark deshalb den Harveſtehuderweg die „ſchönſte Straße Hamburgs[15]“.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Gd. Tp., S. 111, 149, 182, ſowie von demſelben Verf.: Die Lage der Abtei Herwerdeshude. Z. V. Hbg. G., IV, S. 572. — [2] Z. V. Hbg. G., IV, S. 513 f. Von der Ciſtercienſerinnen-Abtei Herverdeshuthe und deren Umwandlung in das St. Johanneskloſter, v. Archivar Dr. J. M. Lappenberg. — [3] Hubert Stierling: Leben u. Bildnis Friedr. v. Hagedorns in den Mitt. a. d. Muſ. f. Hbg. Geſch., Nr. 2, 4. Beiheft II, S. 98, zum Jahrbuch der Hamb. Wiſſenſch. Anſt., XXVIII, 1910. — [4] Eſchenburg: Hagedorns Poetiſche Werke mit Lebensbeſchreibung, 1800, III, S. 143 (ein Olbild des Gaſthauſes beſitzt das Muſ. für Hbg. Geſch.); ferner: Herold, J. H.: Verſuch eines Beitrages zu Fr. v. Hagedorns Leben und Charakteriſtik, 1800. — [5] S. das 5. Buch der „Oden u. Lieder“, 1747, S. 176, welches auf S. 174 auch das Gedicht „Die Alſter“ enthält. — [6] Der Hamburger Touriſt von P. T. L. Hoffmann. Verl. von C. Gaßmann, 1852, S. 120 f. — [7] Z. V. Hbg. G., IV, S. 572 f., Die Lage der Abtei Herwerdeshude, v. C. F. Gaedechens, mit Plan. — [8] Die Karte Nr. 601 im Hbg. St. Ar., Anlage z. Bericht von 1829, zeigt das Jungfernhaus, umgeben von einem breiten Waſſergraben. — [9] Meyer Sk. uſw., 1801, S. 205. — [10] Erinnerungen aus Hbg. Aus den Papieren des armen Mannes v. Gutenbronn, Leipzig 1803, S. 68—95. — [11] Marcus Theodor v. Haupt (Hbg. Schriftſtellerlexikon, Bd. III, Nr. 1469, S. 126): Abentheuer des Junkers Hans v. Birken, 1811. — [12] ad 2. — [13] Dr. J. F. Voigt: Geſchichtliches über die Gärten in Hamburg, S. 36 u. 42. — [14] Nach mündlichen und brieflichen Mitteilungen des Dr. med. Ferber (Pöſeldorferweg 5) im Aug. 1909. — [15] Lichtwark: Hamburgiſche Aufſätze, 1917, S. 175.

93. Das Ufer der Außen-Alſter am Rotenbaum

Hierzu die Abbildungen 228, 259, 358—362

Der ſüdliche Teil des Weſtufers der Außen-Alſter gehört zum ehemaligen Vorort und jetzigen Stadtteil Roterbaum. Dieſe vor dem Dammtor gelegene Gegend erholte ſich verhältnismäßig raſch von den vernichtenden Folgen der Franzoſenzeit. Im Jahre 1813 waren bis zur jetzigen Linie Hallerſtraße-Fährdamm alle Gartenhäuſer niedergebrannt und ſämtliche Bäume abgehauen worden (ſ. Abb. 228 S. 334). Zwölf Jahre ſpäter wird berichtet[1], daß man die abgeholzten Alleen wieder angepflanzt und überall Landhäuſer erbaut und Gärten angelegt habe, ſo daß von den Verwüſtungen kaum noch etwas zu bemerken ſei.

Das Ufergebiet, die ehemalige Kloſterbleiche St. Johannis, wurde um 1825 von ſeinem Beſitzer Fontenay zum Fideikommiß gemacht und mit Alleen durchzogen. Am Mittelweg ließ er um dieſelbe Zeit jene noch jetzt dort ſtehenden anſpruchsloſen Fachwerkhäuſer errichten, die im Volksmunde nach ihrer Anzahl „die fünf Sinne“ und nach ihrer Geſtalt „die Teekaſten“ hießen.

Von einer ſtädtiſchen Entwickelung konnte noch keine Rede ſein; denn die Torſperre trennte in jener Zeit Stadt und Vororte, namentlich während der Wintermonate, in einer Weiſe, von der wir uns kaum eine Vorſtellung machen können.

Bis in die Fünfziger des 19. Jahrhunderts behielt die Gegend vor dem Dammtor ein durchaus ländliches Gepräge[2]. Dies galt beſonders hinſichtlich der Beleuchtung; ſo ſtanden z. B. auf der Strecke vom Dammtor bis zur Alten Rabenſtraße nur drei Ollampen. Man kann ſich alſo denken, welchen Eindruck es machte, als allmählich die Gasbeleuchtung der Straßen eingeführt ward. Als dieſe zum erſtenmal in der Straße An der Alſter in St. Georg bis zum Krankenhauſe reichte, wurden die Kinder des Abends an das Ufer in Fontenay geführt, um den Strahlenkranz anzuſtaunen.

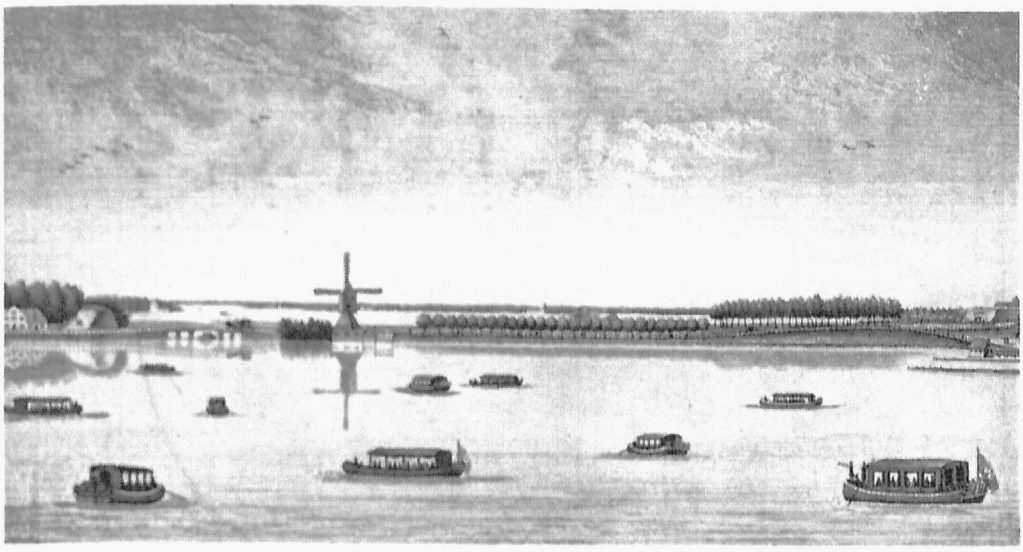
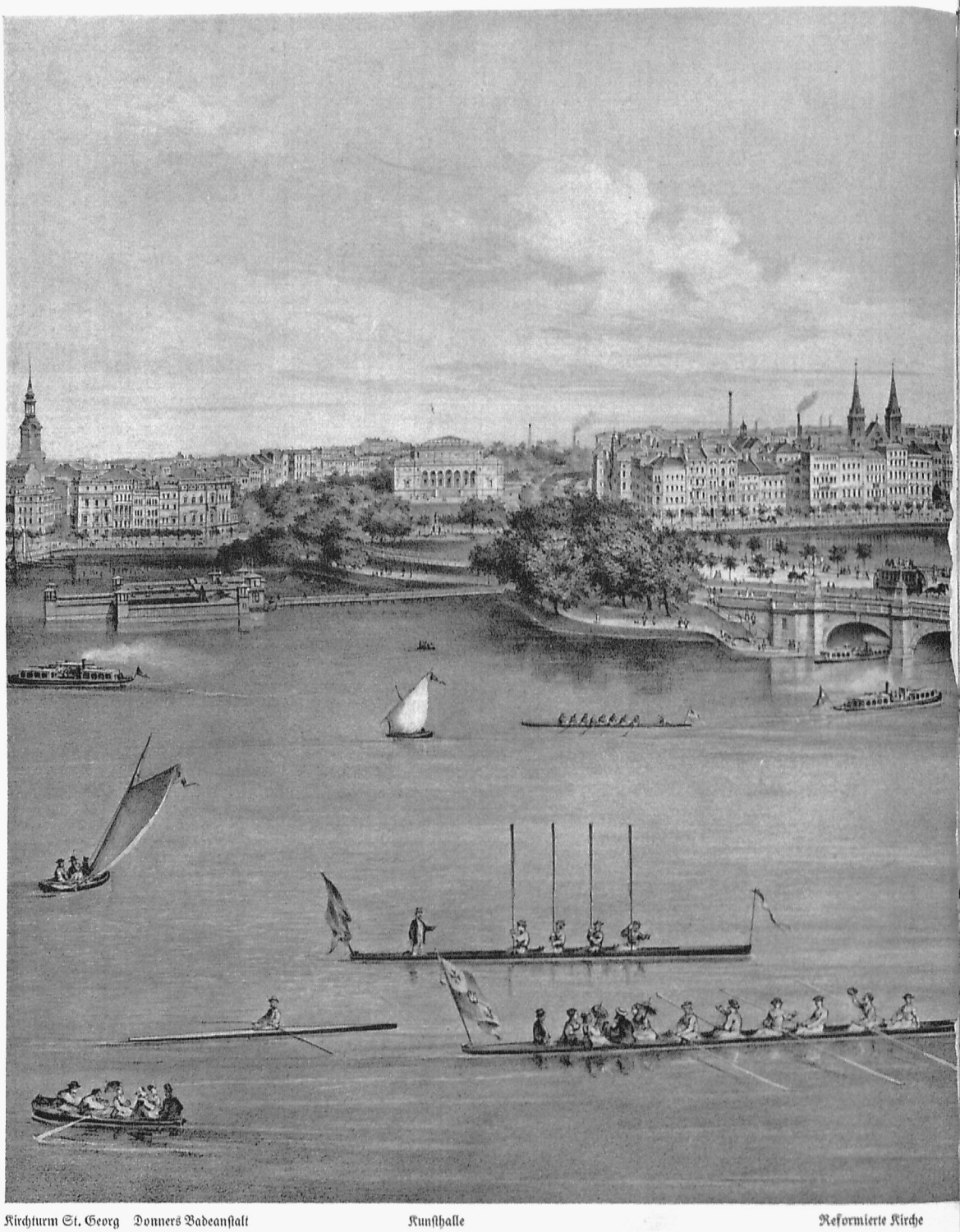


Abb. 378. Aussicht über den Jungfernstieg hinweg auf die Binnen-Alster mit einer Anzahl Lustfahrzeugen (sog. Spielschüten) sowie auf den dahinterliegenden Lombardswall im Jahre 1770

Verein f. Hamb. Geschichte
Nach einem Kupferstich von G. A. Liebe

In dem Gebiet des Vororts Rotenbaum lagen an der Alster früher zwei vielbesuchte Wirtshäuser, die „Neue Rabe“ und „Zur alten Rabe“. Das erstere befand sich an der jetzigen Neuen Rabenstraße, die um 1850 nur als Zufahrt zu den dortigen Gartenhäusern diente. Weiter hinaus lag das Wirtshaus „Zur alten Rabe“ romantisch rechts von der nach ihr genannten Straße unter hohen Bäumen halb versteckt an der Außen-Alster, da wo jetzt die Badestraße ausmündet[3]. Man hatte dort nicht nur vom Garten, sondern auch von den Zimmern aus einen prächtigen Blick auf die hier ihre größte Breite entwickelnde Außen-Alster, ihre grünen Ufer sowie auf die Stadt (s. Abb. 358 S. 503). Über die Herkunft des Namens dieses alten Wirtshauses sind die Angaben schwankend. Ein Besitzer namens Rabe ist nicht nachweisbar[4]. Da aber Wirtshäuser früher gerne nach Tieren benannt und mit einem entsprechenden Bilde bezeichnet wurden, da ferner um 1720 zwei derartige Gaststätten am Mittelweg bestanden: zunächst der Stadt „Der Bär“ und an der Ecke der jetzigen Alten Rabenstraße „Das Lamm“, so ist es wahrscheinlich, daß auch das Wirtshaus an der Alster seinen Namen erhalten hat nach einem Schilde mit dem Bilde eines Raben. Der plattdeutsche Ausdruck „de Rave“ wird dann später fälschlich mit „die Rabe“ übersetzt worden sein. — „Die Rabe“ findet man bereits auf dem Homannschen Plane der Stadt Hamburg von 1735 angegeben, ein Beweis, daß dieser Erholungsort sich schon damals einer solchen Beliebtheit erfreute, daß der Herausgeber ihn in seine Karte aufnahm. Als sich dann näher der Stadt „Die neue Rabe“ auftat, legte der Wirt des alten Unternehmens seinem Wirtshause, um ihm das Vorrecht zu erhalten, die Bezeichnung „alte“ bei; von da ab hieß es „Die alte Rabe“. Es war ein bevorzugter Erholungsort, weil er einen Steg zum Anlegen der Alsterarchen hatte und weil dort der Fährmann wohnte, welcher Gerechtsame zum Übersetzen nach St. Georg besaß[5]. Die alte Rabe war daher mit Recht ein beliebter Zielpunkt für die auf der Alster Lustfahrenden. Auch führten die Wirte eine gute Küche. 1792 heißt es von der alten Rabe, daß man dort in Gesellschaft speisen könne.

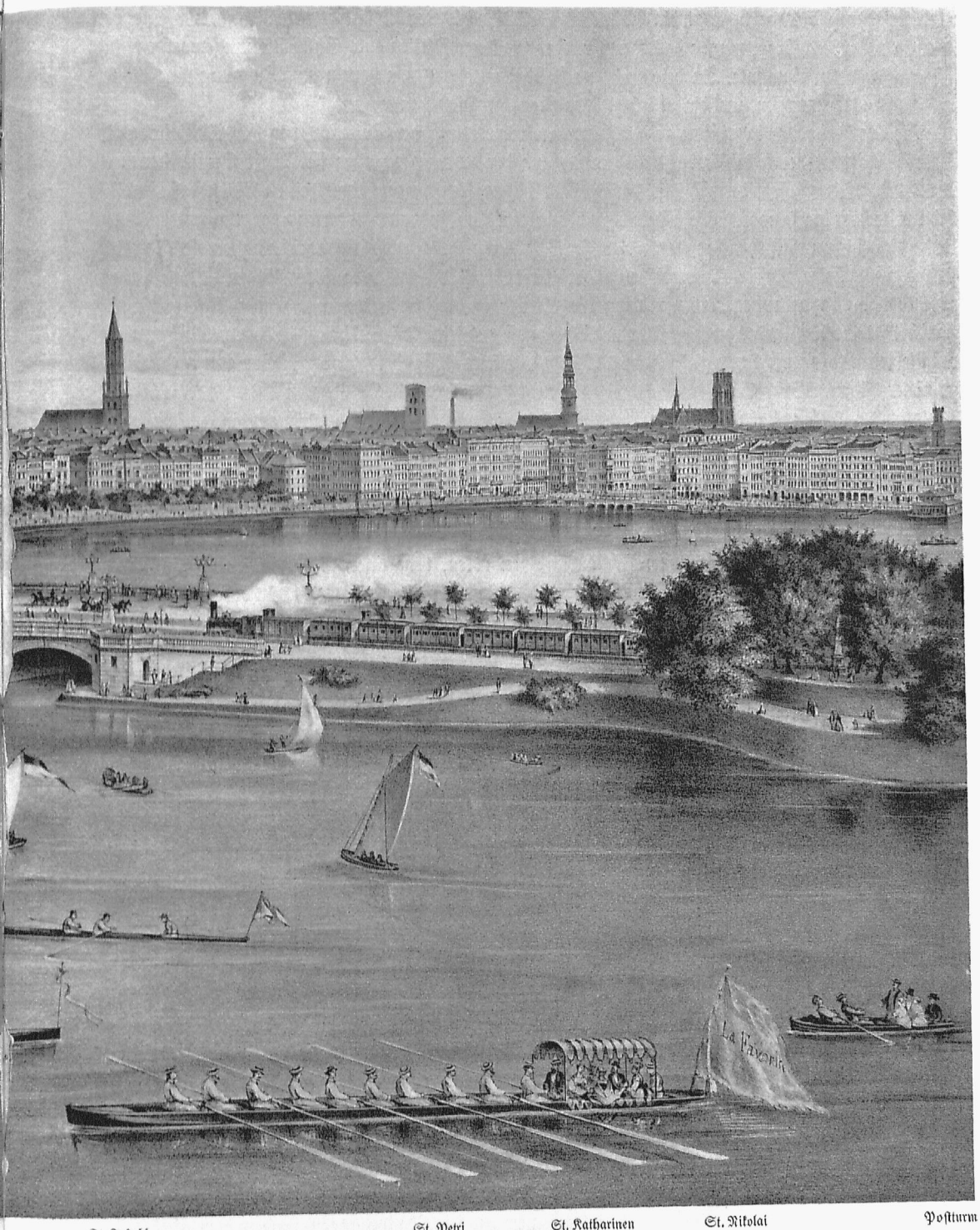
Als im Dezember 1813 Davoust die Gegend vor dem Dammtor verheerte, wurde auch die alte Rabe niedergebrannt und an derselben Stelle nicht wieder aufgebaut. Den Grund, wo die alte Rabe gestanden hatte, erwarb Senator Prösch und ließ dort 1816/1817 durch den Architekten Ch. Fr. Lange[6] ein Landhaus errichten mit einer auf vier Säulen ruhenden Vorhalle. Die Schönheit des Gebäudes und



Kirchturm St. Georg Donners Badeanstalt Kunsthalle Reformierte Kirche

Abb. 379. Panorama von Hamburg, etwa 1870, vom Alsterglacis gesehen

Auf der neuen Lombardsbrücke Pferdebahn und Eisenbahn in Betrieb;



St. Jakobi St. Petri St. Katharinen St. Nikolai Posturm

Staatsarchiv. Nach Lithographie von J. Schöppel. Druck von Chs. Fuchs

vorn rechts auf dem Waſſer das Prunkboot des R. C. La Favorite

ſeine wundervolle Lage bezeugt die Abb. 360 S. 507. Als der Senator ſeinen Landſitz Mitte der zwanziger Jahre aufgab, wurde das Haus wieder für kurze Zeit in eine Gaſtſtätte umgewandelt, die ſich „Alſtergarten“[7] nannte. In den dreißiger Jahren wurde es von neuem zur Wohnung eingerichtet und 1842 niedergeriſſen, um einem nüchternen Neubau Platz zu machen.

Die alte Rabe war inzwiſchen an der ſpäteren Ausmündung der Badeſtraße in den Mittelweg als Gaſtwirtſchaft wieder erſtanden. Hier hatte Anfang der zwanziger Jahre der Wirt Streit, bevor er ſein bekanntes, noch jetzt beſtehendes Gaſthaus am Jungfernſtieg gründete, einen Wirtſchaftsbetrieb und wußte dort die feine Welt Hamburgs zu vereinigen. Im Jahre 1842 erwarb der Bauunternehmer Bade dieſe bis zur Alſter reichende Gartenwirtſchaft ſowie das Grundſtück, welches ehemals Senator Prösch gehört hatte. Auf dieſem vereinigten Gebiet der Streitſchen und der urſprünglichen „Alten Rabe“ legte er dann in geknickter Linienführung die Straße an, welche noch heute ſeinen Namen führt[8] (ſ. Abb. 361 S. 508). Das zu dem älteren Wirtshauſe gehörige Gärtnerhaus, in dem der Fährmann wohnte, erwarb er nicht mit (ſ. Abb. 359 S. 505). Dieſes erſtand 1842 der Fährmann und Bootvermieter Timm. Sein Sohn verkaufte das Grundſtück 1898 zum Preiſe von 268 Mark für das Geviertmeter, während eine benachbarte Fläche ohne Alſterfront mit nur 122 Mark je Quadratmeter bezahlt wurde. Das ehemalige am Mittelweg belegene Streitſche Haus ſelbſt blieb, nachdem der größte Teil ſeines Gartens abgenommen war, beſtehen und führte noch in den fünfziger Jahren das Schild „Die alte Rabe“, bis es in drei Wohnhäuſer umgebaut wurde, die 1907 einem Neubau gewichen ſind.

Die Badeſtraße war anfänglich, obgleich von vornherein einſeitig mit Häuſern bebaut, doch noch ungepflaſtert. Der Fahrweg zeichnete ſich durch einen roten, tonartigen Schlamm aus[9]. An ſeiner Südſeite floß der Hundebeck, der im Sommer ſehr üble Gerüche verbreitete. Erſt 1868 brachten Waſſerleitung und Beſielung beſſere Zuſtände. Der Hundebeck wurde zugeworfen, und nur die Ufereinbuchtung deutete bis 1907 die Stelle an, wo er einſt in die Außen-Alſter mündete.

Die beiden obenerwähnten Stege bei der Alten Rabenſtraße dienten ſeit Anfang der ſechziger Jahre zum Anlegen der Dampfſchiffe, bis ſie durch einen weiter ins Waſſer vortretenden Rabenſtraßenſteg erſetzt worden ſind. Unmittelbar am Ufer zwiſchen dieſem Steg und dem Harveſtehuderweg ſteht ſeit 1892, im Buſchwerk verſteckt, das Wachthäuschen der Alſterpolizei.

Das bereits erwähnte Wirtshaus zur „Neuen Rabe“[10], das jüngſte der drei am rechten Alſterufer einſt vorhandenen beliebten Gaſtſtätten, lag der Stadt am nächſten, nur etwa 500 m außerhalb des Dammtors. Nach dieſem in der letzten Hälfte des achtzehnten Jahrhunderts entſtandenen Wirtshaus gelangte man auch durch eine ſchattige Ulmenallee, die zum Mittelweg führte. Das Gebäude, deſſen Garten ſich ebenfalls bis an die Alſter erſtreckte, wurde zur Franzoſenzeit mit niedergebrannt. Nachher aber in der Nähe wieder aufgebaut, ward die Gartenwirtſchaft nachmals lange Jahre hindurch von dem Wirt Berdien geführt, weshalb ſie auch „Bei Berdien“ hieß. Der zugehörige Garten war ländlich und anſpruchslos, aber ausgedehnt, hatte vier Kegelbahnen hintereinander und bot eine entzückende Ausſicht über die ganze Außen-Alſter hinweg. Wenn an Sommernachmittagen das Bürgermilitär ſeine Übungen auf der nahen Moor- und Gänſeweide abhielt, bildete dieſer Garten nachher den Lieblingsaufenthalt der Bürgerſoldaten ſamt ihren Angehörigen und Muſikkapellen, wurde aber auch ſonſt vielfach aufgeſucht. Als 1858 unter Inanſpruchnahme von Teilen der Vorgärten der dortigen Häuſer die Neue Rabenſtraße hergeſtellt ward, führte das Wirtshaus in der nach ihm benannten Straße die Nummer acht. — 1860 übernahm Döbereiner die „Neue Rabe“ und ſchuf ſie zu einem Erholungsort für die feine Welt um. Morgens wurden hier während der Sommermonate unter bedeckten Hallen künſtliche Mineralwäſſer ausgeſchenkt; an den Nachmittagen fanden dort alltäglich große Konzerte und Sonntags Doppelkonzerte ſtatt unter Leitung von Neumann und Sachſe, den Kapellmeiſtern unſeres erſten und zweiten Infanterie-Bataillons.



Abb. 380. Alſterſchüte um 1800; im Hintergrund die Lombardsbrücke mit der Windmühle

Verein f. Hamb. Geſchichte
Nach einem Aquatintablatt: Hamburgs Kleidertracht, Bl. 5, von Chr. Suhr

1865 zeigte Blondin[11] dort ſeine Seiltänzerkünſte auf einem hohen, 80—90 m langen Seil. Der Kaſſenpreis war auf 1 ℔ 8 ß geſetzt. Die Zuſchauer ſtanden nicht nur draußen Kopf an Kopf bis zur Eſplanade, ſondern ſammelten ſich auch in Booten auf der Alſter, während ſich im Garten nur einige hundert zahlende Gäſte befanden. Blondin trat in blanker Ritterrüſtung auf, ſtand mit dem Kopf auf dem Seil, buk dort Pfannkuchen und trug ſchließlich einen Mann auf den Schultern hinüber. Er ſcheint aber keine guten Geſchäfte gemacht zu haben; denn er ſchloß ſeine Vorſtellungen acht Tage früher, als anfänglich feſtgeſetzt war.

Da der Hintergarten der Wirtſchaft an die Allee von Klein Fontenay ſtieß, ſo ſammelten ſich[12] bei den dort veranſtalteten beſcheidenen, abendlichen Illuminationen und harmloſen Feuerwerken eine große Anzahl Dienſtmädchen und Kinder, die an ſolchen Feſtlichkeiten unentgeltlich teilnehmen wollten. Um dies zu verhindern, ließ der Wirt dort eine über mannshohe Leinewand ziehen, in die aber von außen Gucklöcher geſchnitten und hinterher als durch die Feuerwerkskörper entſtanden bezeichnet wurden. Obgleich im Hauſe lediglich ein Billard den Hauptanziehungspunkt bildete, war „die neue Rabe“ noch längere Zeit hindurch ein recht beliebter Vergnügungsort der feineren Geſellſchaft, und es rief allgemeines Bedauern hervor, als das Grundſtück in den ſiebziger Jahren an einen reichen Privatmann, Poppenhuſen, verkauft wurde, der ſich dort an der neu angelegten Klopſtockſtraße eine prächtige Villa erbauen ließ. Der Beſitz ging ſpäter an Albertus von Ohlendorff über und gehört noch jetzt deſſen Familie.

Das Wirtshaus ſelbſt wurde damals zu drei Wohnungen umgebaut und verſchwand 1907.

So ſind die von den Hamburgern wie den Fremden viel beſuchten drei Wirtshäuſer an der Weſtſeite der Außen-Alſter, Harveſtehude, Alte Rabe und Neue Rabe, nacheinander verſchwunden, ohne Erſatz gefunden zu haben. Die Beliebtheit dieſer Gartenwirtſchaften bei den Vorfahren kann von den Nachlebenden nur verſtanden werden, wenn ſie ſich in jene anſpruchsloſeren Zeiten zurückzuverſetzen ſuchen. Auch kommt in Betracht, daß dieſe Wirtshäuſer von der Stadt aus ohne beſchwerliche Fußwanderung

oder koſtſpielige Wagenfahrten auf ſchlechten Wegen, mittels der beliebten und abwechſlungsreichen Bootfahrten auf der Alſter bequem zu erreichen waren. Ihren Platz als Ziel der Erholung hat das Anfang der Vierziger des 19. Jahrhunderts in zunächſt recht beſcheidenem Umfang entſtandene Uhlenhorſter Fährhaus eingenommen, das noch ſchöner liegt als die drei alten Erholungsſtätten.

In Fontenay befand man ſich ehemals in einem traumhaft ſtillen Winkel, in dem nur ſelten der Schritt eines Spaziergängers gehört wurde, obſchon die Stadt in nächſter Nähe war (ſ. Abb. 362 S. 509).

Am weithin mit Schilf bewachſenen Ufer eine dichte alte Ulmenallee, von ihr bis an die kleinen einfachen Gartenhäuſer am Mittelweg eine ſtille, friedlich ſchöne Wieſe, glich Fontenay einem verlaſſenen alten Park der Empirezeit, bis das letzte Glied der großen, den Harveſtehuderweg und die Straße Alſterglacis verbindenden Uferſtraße zu Anfang des 20. Jahrhunderts geſchaffen wurde.

Die Durchführung dieſes Straßenzuges war bereits im Zuſammenhange mit dem Plane der Aufſtellung des Bismarck-Denkmals in Fontenay vom Senat im Jahre 1900 bei der Bürgerſchaft beantragt, von dieſer aber abgelehnt worden, als ſie den weit paſſenderen Platz auf der Elbhöhe wählte. Der allgemeine Wunſch, daß ſich hier der Ring um die Außen-Alſter mit breiter Straße und Grünanlagen als würdige Faſſung der Perle Hamburgs ſchließen möge, ging aber doch bald darauf in Erfüllung.

Um 1840[13] ſtanden ſüdlich von Fontenay am Alſterufer noch keine Häuſer längs des Waſſers. Es gab kein Alſterglacis, keine Straßen Alſterufer und Alſterterraſſe, ebenſowenig eine Klopſtockſtraße noch einen Übergang über den jene Gegend von der Stadt trennenden Feſtungsgraben, der in leichter Windung von der Außen-Alſter bis ans Dammtor und weiterhin bis vor den Stintfang ſich erſtreckte. Die ganze Gegend war mit Bleichen und Gemüſegärtnereien bedeckt.

Wer zum Dammtor hinein wollte, mußte den Weg längs des Stadtgrabens einſchlagen, der erſt ſpäter bei Anlegung der Verbindungsbahn im Jahre 1865 vom Dammtor her faſt ganz zugeſchüttet worden iſt. Man kann ſich vorſtellen, wieviel ſchöner und anmutiger der frühere Wall mit ſeinem reichen Baum- und Buſchbeſtand und der breiten Waſſerfläche davor in landſchaftlicher Hinſicht war als der nachmalige kahle Bahnkörper mit ſeinem Lärm und Rauch.

Der beim Alſterglacis jetzt noch erhaltenen kleinen Bucht merkt man es ihrer Richtung nach an, daß ſie ein Reſt des Stadtgrabens iſt, von dem auch noch jenſeits des Dammtors, z. B. im Botaniſchen Garten und beim Millerntor Überbleibſel vorhanden ſind.

An Stelle des längs des Stadtgrabens bis zur Alſter führenden Fußwegs und der anſchließenden Bleiche, dem Gelände des ehemaligen Ravelins Rolandus und des Glacis, wurde 1856[14] die Straße Alſterglacis angelegt und deren weſtliche Hälfte gleich bebaut (ſ. Abb. 259 S. 377).

Der Weg ward von 1864 an allmählich nordwärts weiter geſchüttet, mit Häuſern beſetzt und „Alſterufer“ genannt. 1874/1875 ſtattete man dieſe vor dem Fontenayſchen Grundſtück endende Strecke mit Uferanlagen aus, in denen 1901/1902 das Boothaus des Hamburger Ruderklubs errichtet wurde. Bis 1907 blieb die Straße Alſterufer eine Sackgaſſe. In den Jahren 1906—1908 ward ſie längs des Fontenayſchen Beſitzes und vorbei an der Waſſerſeite der Gärten der Badeſtraße, die alle ihre Uferfront opfern mußten, in leicht geſchwungener Linie bis zum Harveſtehuderweg durchgeführt und damit das letzte Stück der Alſterringſtraße zum Abſchluß gebracht.

Die Einſchüttungen vor dem alten Uferrande ſind bei der Badeſtraße, bzw. der ehemaligen Hundebeckmündung, wo die alte Uferlinie ſtark zurücktrat, am breiteſten; ſie betragen dort bis zu 65 m. Die alte Fontenayſche Ulmenallee wurde der ihr auf dieſer Strecke angepaßten neuen Uferſtraße verſtändnisvoll eingefügt, der man die vom Mittelweg herkommende Straße Fontenay mit einer Gabelung anſchloß. In der dadurch entſtandenen dreieckigen Gartenanlage fand 1927 das Kriegerdenkmal von 1870/1871, welches der Verkehrszunahme wegen von ſeinem frei gelegenen Standort vor der Eſplanade hatte weichen müſſen, einen etwas verſteckten, aber nicht unſchönen Platz.

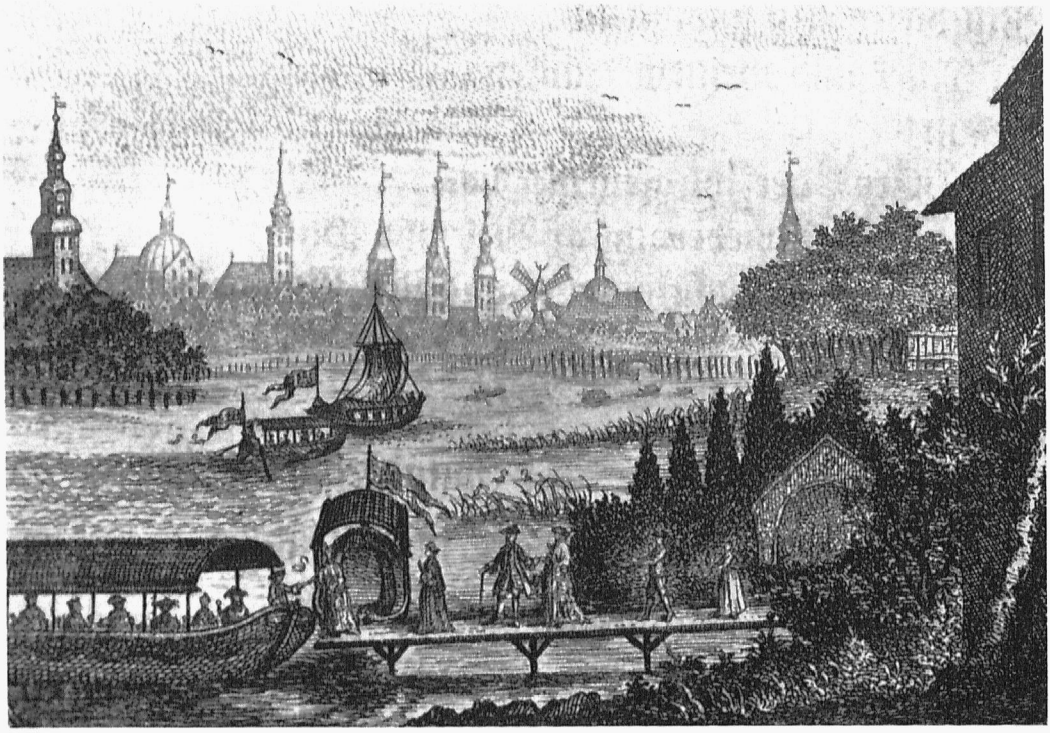


Abb. 381. Alſterſchüten auf der Außen-Alſter bei der Alten Rabe, um 1760

Verein f. Hamb. Geſchichte. Titelſtich aus Richeys Gedichten, Bd. 2, Hbg. 1764. A. Tiſchbein del., Fritſch fec. Anderthalbfach vergrößert

Die neue Wegeverbindung wurde für Fußgänger im Mai 1907, für den Wagenverkehr aber erſt 1908 freigegeben. Der ältere, an das Alſterglacis anſchließende Teil der Straße Alſterufer erinnert in ſeinem Ausſehen etwas an die jenſeitige Straße Schwanenwik; die neue Strecke hat jedoch durch die breiten farbigen Blumenflächen an der Waſſerſeite und die geſchmackvollen Gartenhäuſer auf der Landſeite eine eigene reizvolle Note erhalten, ſo daß ſie ſich den ſchönſten Teilen der geſamten Alſterringſtraße ebenbürtig anreiht. Sie iſt noch anziehender geworden, ſeitdem im November 1923 der Durchgangsverkehr mit Kraftfahrzeugen auf den geſamten, die Außen-Alſter umſchließenden Straßenzügen an Sonn- und Feſttagen unterſagt wurde.

Die mit langen Unterbrechungen und großen Geldopfern während eines Zeitraums von über 50 Jahren ſtückweiſe durchgeführte, etwa 8 km lange Uferſtraße um die Außen-Alſter herum gibt dieſem Edelſchmucke Hamburgs erſt die rechte Faſſung. Möge ſie den Nachkommen ein lehrreiches Beiſpiel bieten, wie die Väter das Ererbte in zäher Zielſtrebigkeit zu verbeſſern und zu verſchönern verſtanden haben.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Hbg. Adreßbuch v. 1825. — [2] Nach handſchr. Jugenderinnerungen von Dr. med. R. Ferber, mitgeteilt 1909; ferner: M. V. Hbg. G., X, S. 473 f. Harveſtehude vor 60 Jahren, v. Arthur Lutteroth (1910). — [3] Gd. Tp., S. 181/182. — [4] Das luſtige alte Hbg., v. Dr. Alb. Borcherdt, Bd. II, S. 53 f. — [5] Die zwei Stege finden ſich bereits auf der Alſterkarte des Mühlen- u. Matteninſp. Samuel Gottlob Zimmermann v. Jahre 1723 (Hbg. St. Ar.). — [6] Hbg. Künſtlerlexikon, S. 140, wo das Gebäude als beſtes Werk Langes bezeichnet wird. — [7] Hbg. und Altona nebſt Umgebung, von H. Meyer, Verl. Schuberth & Niemeyer, 1836, S. 458. — [8] Gd. Tp., S. 301. — [9] M. V. Hbg. G., XI, S. 247. — [10] ad 3; ferner: Der Hbg. Touriſt, v. P. F. L. Hoffmann, 1852, S. 118, ſowie Otto Patow: Aus dem Leben eines Alltagsmenſchen, Hbg., 1918–1920, S. 26 f. — [11] Hbg. Nachr. v. 29. Juni u. 6. Aug. 1865. Ch. Blondin (1824–1897), wurde der Held des Niagara genannt, den er auf dem Seil in den Jahren 1855–1866 mehrfach, ſogar auf Stelzen überſchritt. — [12] Aus den ad 2 erwähnten Jugenderinnerungen des Dr. R. Ferber. — [13] Fr. Lüders: Bilder aus Alt-Hbg., 1906, S. 30 f. [14] ad 8, S. 300.

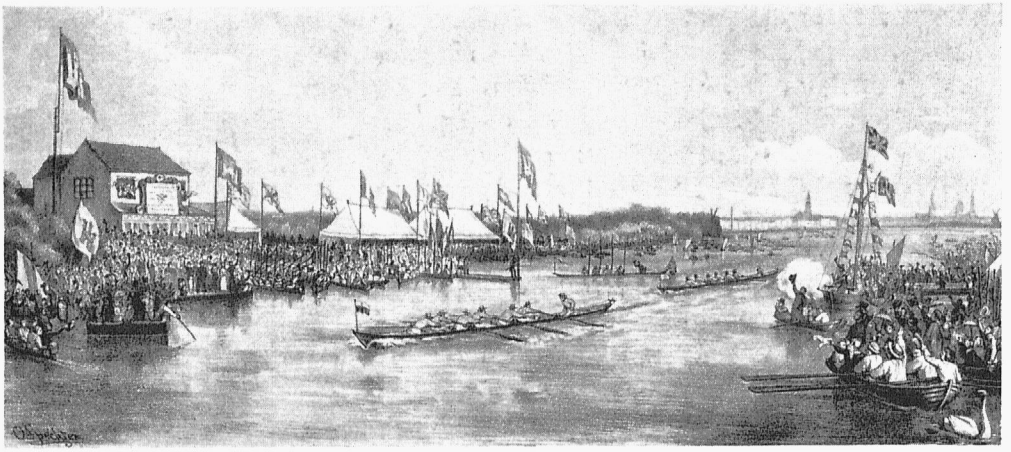


Abb. 382. Die erſte Hamburger Ruderregatta am 22. September 1844; das Ziel beim Uhlenhorſter Fährhaus (ganz links) Die Hamburger Ruderer ſchlagen die engliſche Mannſchaft

Verein f. Hamb. Geſchichte
Nach Lithographie
von O. Speckter

94. Alſterbadeanſtalten

Hierzu die Abbildungen 211, 237, 259, 315, 318, 332, 351, 363—368 und 379 ſowie die Karten III und V

Badſtuben zum Warmbaden gab es in Hamburg bereits im 13. Jahrhundert; um 1269 kommt u. a. eine „Badſtube bei der neuen Mühle“ an der Alſter vor; 1375 lag ſie beim Kütertor am Breitengiebel und wurde 1382 Küterſtaven genannt[1].

Freibäder auf der Alſter hatte man auch ſchon in älterer Zeit, aber nur für Männer und Knaben; eigentliche Badeanſtalten in unſerm Sinne kannte man noch nicht. Den Geiſtlichen ſcheint das Baden im Freien ehemals überhaupt nicht geſtattet geweſen zu ſein. So wird über den Diaconus Nicolas Stakeleff zu St. Jakobi berichtet[2], daß er ſich auf ſeinem Garten in St. Georg „mit lockeren Geſellen luſtig und unmäßig erzeigt, in Schenken und auf Kegelbahnen ſich öfters finden laſſen, in der Alſter ſtundenlang gefiſchet, ja ſogar ſich daſelbſt gebadet und ſich allerwegen einem Weltkinde gleich geſtellet“ habe, worauf ihm, u. a. auch wegen des Badens in der Alſter, 1609 die Kanzel verboten[3] worden iſt. Das männliche Geſchlecht badete in der Nähe der Lombardsbrücke, auch vor Fontenay und zwiſchen Rabenſtraße und Mundsburg in der Außen-Alſter, ſowohl am Strande als auch vom Boote aus.

Bei der Lombardsbrücke war des dortigen Verkehrs wegen das Baden zwar verboten, aber daran kehrte ſich niemand, wennſchon die Vorübergehenden ſich darüber aufhielten, wie u. a. aus einem vom Anfang des 19. Jahrhunderts ſtammenden Gedichte[4] hervorgeht, deſſen darauf bezügliche Verſe lauten:

.... Des Mittags ſeh' ich oft in Ruh
Der jungen Leute Baden zu.
Denn unter meiner Lombardsbrück,
Da waſchen ſie ſich — ... und G'nick.
Und ganz in Naturalibus,
Bad't man ſich dort im Alſterfluß. Uſw.

Das Baden war an dieſer Stelle beſonders deswegen ſo beliebt, weil bei der alten Lombardsbrücke in der Regel eine ſtarke Strömung herrſchte, da ihre Durchflußöffnungen erheblich enger waren als die jetzigen (ſ. S. 492).

Aus dieſer Hamburger Gewohnheit erklärt ſich auch, warum 1816 und in den folgenden Jahren, als das Baden in der Alſter an andern Stellen als beim Schlachterhof auf der Uhlenhorſt polizeilich bei Arreſtſtrafe verboten wurde[5], gerade die von dieſem öffentlichen Badeplatz weit entfernt liegenden Wachen auf den Baſtionen David und Didericus zu ſeiten der Lombardsbrücke ſowie die Akziſe-Offizianten beim Alſterbaum Weiſung erhielten, auf die Befolgung dieſes Verbotes zu achten.

Das öffentliche Freibad lag weit draußen in der Außen-Alſter, in der Bucht der ſpäteren Straße Schwanenwik ſüdlich vom Schlachterhof[6] (ſ. Karte III). Dort war eine flache, durch drei Pfähle bezeichnete Sandbank, über welcher man nur 60 cm bis 1,20 m Waſſertiefe hatte und wohin ſich die Badeluſtigen in Ruderbooten begaben, die an einem der Pfähle feſtgemacht wurden. Der Untergrund war, namentlich in etwas größerer Tiefe, teils muddig, teils mit Muſcheln bedeckt, an denen man ſich leicht die Füße verletzen konnte. Der Abgelegenheit und ſeiner naturwüchſigen Beſchaffenheit wegen war der Platz für zahlreichen Beſuch nicht geeignet. Die Notwendigkeit, im Boote ſich aus- und wieder anzukleiden, machte das Baden daſelbſt nur bei gutem Wetter angenehm. Die ungünſtige Beſchaffenheit des Bodens und das ſeichte Waſſer veranlaßte die Beſucher auch, über die eigentlichen Badeſtellen hinauszugehen, wodurch das Baden wegen der mannigfachen tieferen Stellen für Nichtſchwimmer gefährlich wurde. Dieſer Badeplatz genügte alſo ſelbſt beſcheidenen Anſprüchen der Allgemeinheit keineswegs. Auch hatte das freie Bad daſelbſt für die auf der Alſter Spazierenfahrenden, ja ſelbſt für die Anwohner des jenſeitigen Ufers manches Unangenehme im Gefolge. Trotz der geſchilderten Mängel war es aber in den Sommermonaten auf dem Badeplatz nachmittags bis gegen 7 Uhr abends recht belebt[7]. Die Morgenſtunden wurden vorzugsweiſe von den in Harveſtehude Wohnenden zum Baden benutzt. Einige Stunden, kurz vor 12 Uhr, wenn alles Mannsvolk zur Stadt ins Geſchäft gezogen war und die Alſter nebſt ihrer Umgebung wie ausgeſtorben erſchien, wagten ſich wohl auch ſorgſame

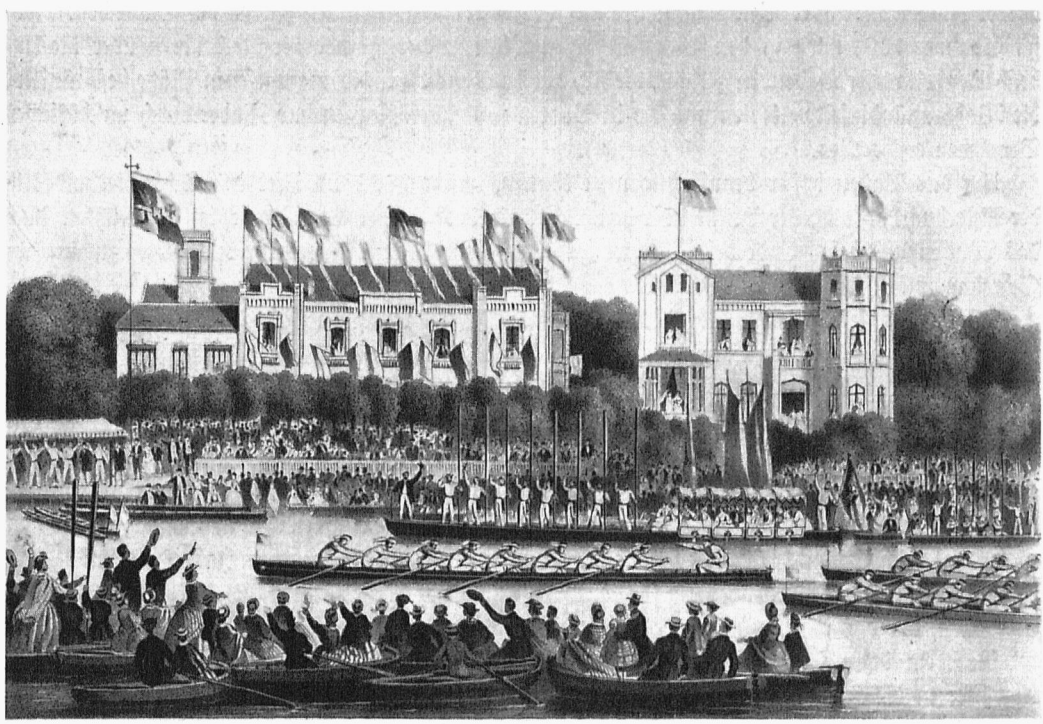


Abb. 383. Ruderregatta am 31. Auguſt 1862, beim Ziel am Uhlenhorſter Fährhaus Sieg des „Nordſtern“ über „Germania“, „Argonaut“, „I am not afraid“ und „Pilot“ Verein f. Hamb. Geſchichte Nach Lithogr. v. W. Heuer

Mütter mit ihren Kleinen hinaus, um unbeobachtet letztere ins Waſſer zu ſtippen; denn Badeeinrichtungen in den Häuſern außerhalb der Tore gab es bis in die Sechziger des 19. Jahrhunderts kaum. Ein Dienſtmädchen des Fährmanns Timm an der Rabenſtraße pflegte eine ſolche Familie hin- und zurückzurudern, ſo daß alles einwandfrei zuging. Die Schuljungen, als an der Waſſerkante aufgewachſen, pflegten meiſt ſich ſelbſt dorthin zu rudern oder badeten morgens früh unter väterlicher Aufſicht.

Eine heikle Sache war es, wenn einmal ein Familienvater mit größeren Töchtern ſich an einem ſchönen Sommernachmittag von der Rabenſtraße überſetzen ließ an das jenſeitige Ufer nach der Kuhmühle hin, um dort einen Beſuch abzuſtatten oder einen Spaziergang landeinwärts zu machen. Der biedere Fährmann ließ ſich ſeinen Kurs nicht abändern, obwohl dieſer durch den öffentlichen Badeplatz führte. Damals badete man bei uns noch allgemein völlig unbekleidet, ſelbſt in Badeanſtalten, wie z. B. bei Donner an der Lombardsbrücke. Die Polizeibehörde[8] verbot zwar wiederholt das unſittliche Baden in den Stadtgräben uſw., aber darum kümmerte ſich niemand.

In Donners Badeanſtalt war es nach der Schulzeit im Sommer in der Abteilung für Männer und Knaben meiſt ſehr voll von Badenden. Oft ſaß dort der Künſtler Günther Gensler ſtundenlang und erfreute ſich am Muskelſpiel der nackten Geſtalten.

1821[9] wurde dem Alſteraufſeher Ohlmeyer die Anlage einer Bade- und Schwimmanſtalt zwiſchen der nachmaligen Mundsburger- und Schwanenwikbrücke an einer Erweiterung der Eilbeckmündung (ſpäter Küchelmann) (ſ. Karte III) geſtattet und ihm dabei zur Pflicht gemacht, Erhitzungen vorzubeugen und für Anſtändigkeit Sorge zu tragen. Übrigens war in den Dreißigern und Vierzigern des 19. Jahrhunderts das ſommerliche Baden in der Alſter der Aufſicht des Alſteraufſehers allgemein unterſtellt.

1837 wurde das Baden in der Alſter außer auf dem Badeplatz beim Schlachterhof erneuert verboten und dies Verbot an Pfählen auf einigen Uferſtellen angeſchlagen. Trotzdem wurden immer wieder Klagen laut über Beläſtigung der auf der Alſter Verkehrenden ſeitens der Badenden. Noch im Sommer 1861 wird in den Vaterſtädtiſchen Blättern der Hamburger Nachrichten über die Unbeſcheidenheit vieler Badenden geklagt, die ſich durchaus nicht auf die angewieſenen Plätze beſchränkten, die Wohlanſtändigkeit verletzten und die in Booten fahrenden Frauen und Kinder durch unſchickliches Benehmen erſchreckten.

Um das Baden beſſer beaufſichtigen zu können, wurde 1852 am Ufer des Schlachterlandes in der Alſterbucht nördlich der Brücke über den Eilbeck ein beſcheidener Strandbadeplatz eingerichtet. Auch das Waiſenhaus beſaß Ende der fünfziger Jahre in jener Gegend eine kleine durch Steg zugängliche Schwimmanſtalt für Kinder.

Alle dieſe Anlagen einſchließlich des viel beſuchten Küchelmannſchen Badeplatzes, der 1867 lediglich aus einem kleinen Holzſchuppen am Ufer des Eilbecks beſtand (ſ. Abb. 332 S. 466), mußten bald darauf der Aufſchließung der Mundsburg[10] weichen. Nun wurde am Schwanenwik an bzw. vor einer mit Baggerſand aufgeſchütteten Inſel ein geräumiger Badeplatz eingerichtet. Er enthielt nur niedrige Gebäude[11] und wurde nach der Landſeite durch Gebüſch und Bäume gedeckt. Nachdem der Badegrund 1868 hergeſtellt war, ſchloß man das Badebecken gegen die Alſter durch eine Planke ab. Die Geſamtkoſten beliefen ſich auf rund 22000 ℳ. Die Anſtalt kam am 15. Juni 1869 in Betrieb, worauf die Sandbank beim Schlachterland weggebaggert ward. Der neue, in der warmen Jahreszeit ſtändig ſtark beſuchte öffentliche Strandbadeplatz für Männer und Knaben hatte zunächſt ein 3000 qm großes Uferbecken, vor das man 1883 ein 3500 qm meſſendes Schwimmbecken legte (ſ. Abb. 365 S. 515).

Nachdem dann ſpäterhin nach langwierigen Verhandlungen die Aufnahme der Wandsbeker Abwäſſer in die Hamburger Siele erfolgt und dadurch die Beſchaffenheit des Waſſers an der öſtlichen Seite der Außen-Alſter gebeſſert war, baute man 1900/1901 ſüdlich der Männerbadeanſtalt am Schwanenwik auch eine öffentliche Frauenbadeanſtalt mit beſonderem Zugang. Bereits im erſten

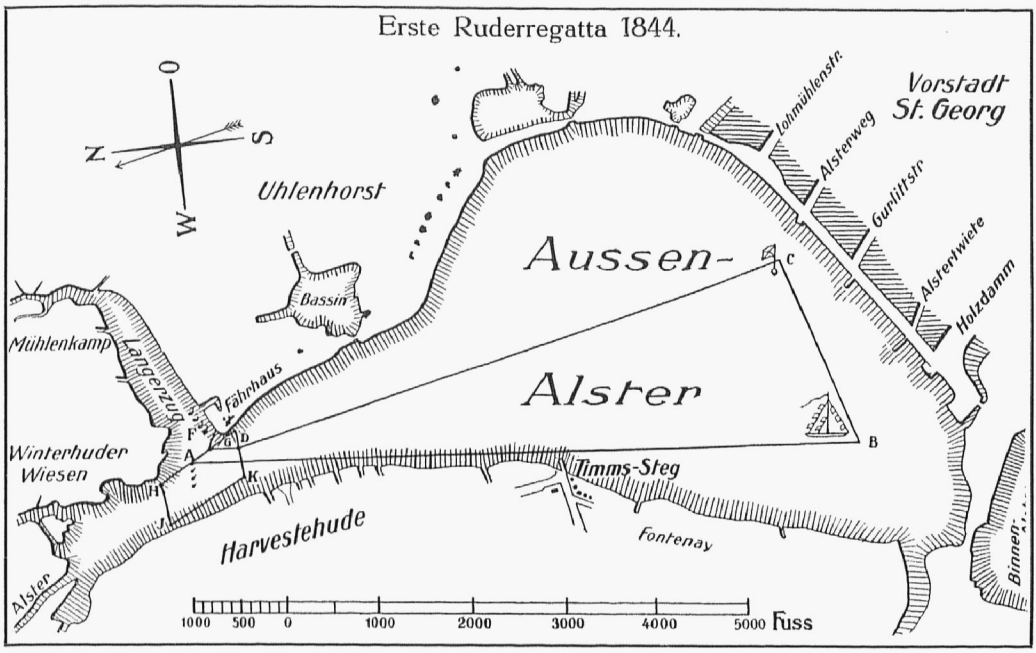


Abb. 384. Bahn der Ruderregatta von 1844—1846 Verein f. Hamb. Geschichte
Aus dem Buch Gustav Kopals: Vom Hamburger Wassersport, Erinnerungen aus dem Allgem. Alster-Club, Hbg. 1912, S. 14
A = Abfahrtbojen. B u. C = Flaggenschiffe, um die herumgerudert wurde. D = Ziel.
F = Liegeplätze der Wettruderboote. G = Richterstand. G H J K = Raum für Entenjagden

Betriebsjahr badeten dort über eine halbe Million Frauen und Mädchen. Infolge weiterer Zunahme des Besuchs richtete man 1905/1906 an der Nordseite des Männerbades eine zweite Frauenbadeanstalt ein, die ebenfalls gut besucht wurde.

Die erste eigentliche öffentliche Badeanstalt innerhalb der Stadttore entstand auf Anregung der Patriotischen Gesellschaft[12]. Nach Sammlung von Unterschriften und Aktienzeichnungen ließ diese 1793 nach Entwurf des Baurats Arens ein Badeschiff herstellen. Dieses lag auf der Binnen-Alster dem Voglerswall gegenüber, etwa 60 m von der Straße „Bei der Kunst" oder „Bei der Alster" (jetzt Reesendammsbrücke), in der Richtung auf die dortigen Freischütten, wo stets gute Strömung herrschte (s. Karte V). Die Gesamtkosten beliefen sich auf 5850 ℳ. Das Badeschiff, welches als Prachtstück verfeinerter Lebensführung galt, hatte zunächst zwölf Badekammern auf einem Floß; außer den kalten Flußbädern waren dort späterhin auch warme und medizinische Bäder zu haben; eine Gaststätte für die Badenden wurde ebenfalls eingerichtet (s. Abb. 318 S. 447).

1809/1810 hat man die Anstalt in größerem Umfange mit einer bis dahin in Hamburg unbekannten Schwimmanstalt und einem Frauenbad nach Entwurf des Architekten Stegmeister im Kostenbetrage von 15400 ℳ neu gebaut. 1817 ging das Badeschiff in Privatbesitz über.

Die Hin- und Rückfahrt von bzw. zum Jungfernstieg erfolgte im offenen Boote unentgeltlich; wollten die Badegäste jedoch eine bedeckte Schüte, so kostete dies 1 ß die Person[13]. 1826 hatte der Eigentümer des Badeschiffes eine Arche für 50 Fahrgäste bereit liegen. Im Winter war die Badeanstalt auch in Betrieb; bei Frost wurde im Wasser eine Rinne nach dem Badeschiff offengehalten, in der man das Fährboot an einem ausgespannten Seil hin- und herzog. — Aus der Lage des Badeschiffes im Stromstrich nahe der Stelle, wo die Wasserkünste ihren Bedarf entnehmen mußten, entstanden den letzteren durch die zunehmende Verunreinigung des Wassers bald viele Unzuträglichkeiten.

1822 wies der Gesundheitsrat darauf hin, daß bei der nur 57 m betragenden Entfernung des Badeschiffes von den Saugrohren der Wasserkünste das gepumpte Alsterwasser zum Trinken und Küchengebrauch ekelhaft sei, besonders da in der Badeanstalt jetzt auch warme und medizinische Bäder jeglicher Art bereitet würden. Hierauf ließ der Rat dem Eigentümer der Badeanstalt durch den Polizeiherrn mitteilen, daß das Badeschiff auf seinem jetzigen Platz nicht bleiben dürfe, vielmehr nach der Lombardsbrücke oder nach dem Holzdamm verlegt werden müsse. Als der Besitzer der Anstalt dann aber Zeugnisse über die Unschädlichkeit der damaligen Lage seines Badeschiffes einreichte, blieb die Angelegenheit trotz der Klagen der Wasserkünste auf sich beruhen; in den Akten kommt sie nicht weiter vor[14].

Nach weiteren sechs Jahren, 1828, wurde in der Ratsversammlung mitgeteilt, daß das Badeschiff sich fortwährend vergrößere und kürzlich für 36000 ℳ verkauft sei. Der neue Besitzer mußte Auskunft geben, ob er eine Wirtschaft oder andere Geschäfte im Badeschiff betreibe und ob er dort wohne. Darauf bestimmte der Senat dann 1829, daß die Anstalt bei Strafe nur zum Baden und Schwimmen gebraucht, 10 Uhr abends geschlossen werden müsse und daß Musikaufführungen dort nicht zulässig seien. Dieses Verbot, welches Rückschlüsse zuläßt, wie es in dem Badeschiff vordem hergegangen sein mag, scheint aber den bisherigen guten Geschäftsgang beeinträchtigt zu haben; denn die Anstalt wurde schon 1830 wieder verkauft. Der neue Besitzer, G. H. C. Donner, der bereits 1817 einmal Eigentümer des Badeschiffes gewesen war, erhielt vom Rat die Erlaubnis der Weiterbenutzung einschließlich der vergünstigungsweise zugelassenen Schwimmschule, aber ohne Wirtschaftsbetrieb; auch sollte er die seit 1825 hinzugekommenen Flöße, ebenso das vom Badeschiff nach dem Jungfernstieg für die unerlaubte Fähre gespannte Tau innerhalb acht Tagen fortnehmen. Über das Badeschiff, dessen fernerweitige Veränderung oder Vergrößerung ohne Genehmigung der Behörde bei 20 Talern verboten wurde, mußte Donner einen dreijährigen Vertrag[15] mit der Kammer eingehen und 30 ℳ jährliche Abgabe zahlen. Ende 1830 wurde er zahlungsunfähig, blieb aber im Besitze des Badeschiffes.

1839 kam er um eine Vergrößerung der Schwimmanstalt ein[16], die damals nur 14,3 m lang und 4 m breit war, so daß sich darin höchstens 30 Menschen gleichzeitig notdürftig bewegen konnten. Die nachgesuchte Verbreiterung um $3^1/_2$ m wurde ihm gegen eine Erhöhung der Jahresabgabe um 10 ℳ gestattet, obgleich bei dieser Gelegenheit wieder über Verunreinigung der Alster durch Seifen-, Schwefel- und andere warme Bäder geklagt und die Beseitigung der Anstalt von neuem angeregt worden war.

1842 verhinderte der große Brand das Vorhaben Donners, an derselben Stelle nunmehr getrennte Bäder für Männer und Frauen anzulegen.

Das alte Badeschiff hatte ursprünglich eine Fläche von rund 580 qm, mit dem Vorbau etwa 1320 qm, und war allmählich für den zunehmenden Besuch viel zu klein geworden. Außer einem Wohnraum und der Wirtschaft enthielt es elf Badekammern, die Schwimmanstalt mit fünf Kammern und einem Schwimmbecken von $8^1/_2 \times 16^3/_4$ m nebst den nötigen Kleiderablagen.

Infolge der durch den Brand von 1842 veranlaßten völligen Umgestaltung des größten Teils der Umgebung der Binnen-Alster war nunmehr eine Verlegung des Badeschiffes nach einer andern Stelle dringlich geworden.

Nach vielen Beratungen hatte die Kammer bzw. der Senat auch den Jungfernstieg für die neue Badeanstalt in Betracht gezogen[17], wogegen sich aber die dortigen Grundeigentümer mit einer eindringlich abgefaßten Eingabe wehrten, aus der einige Sätze hier folgen mögen. Da heißt es u. a., daß die Stützen des Abwehrgesuches Schönheitssinn und Anstandsgefühl seien; ersterer müsse unter Umständen der unerbittlichen Notwendigkeit weichen, letzteres aber dürfe durch materielle Rücksichten nie gebeugt, vielmehr müsse jenem garstigen Beginnen gleich im ersten Anfange der Lebensfaden

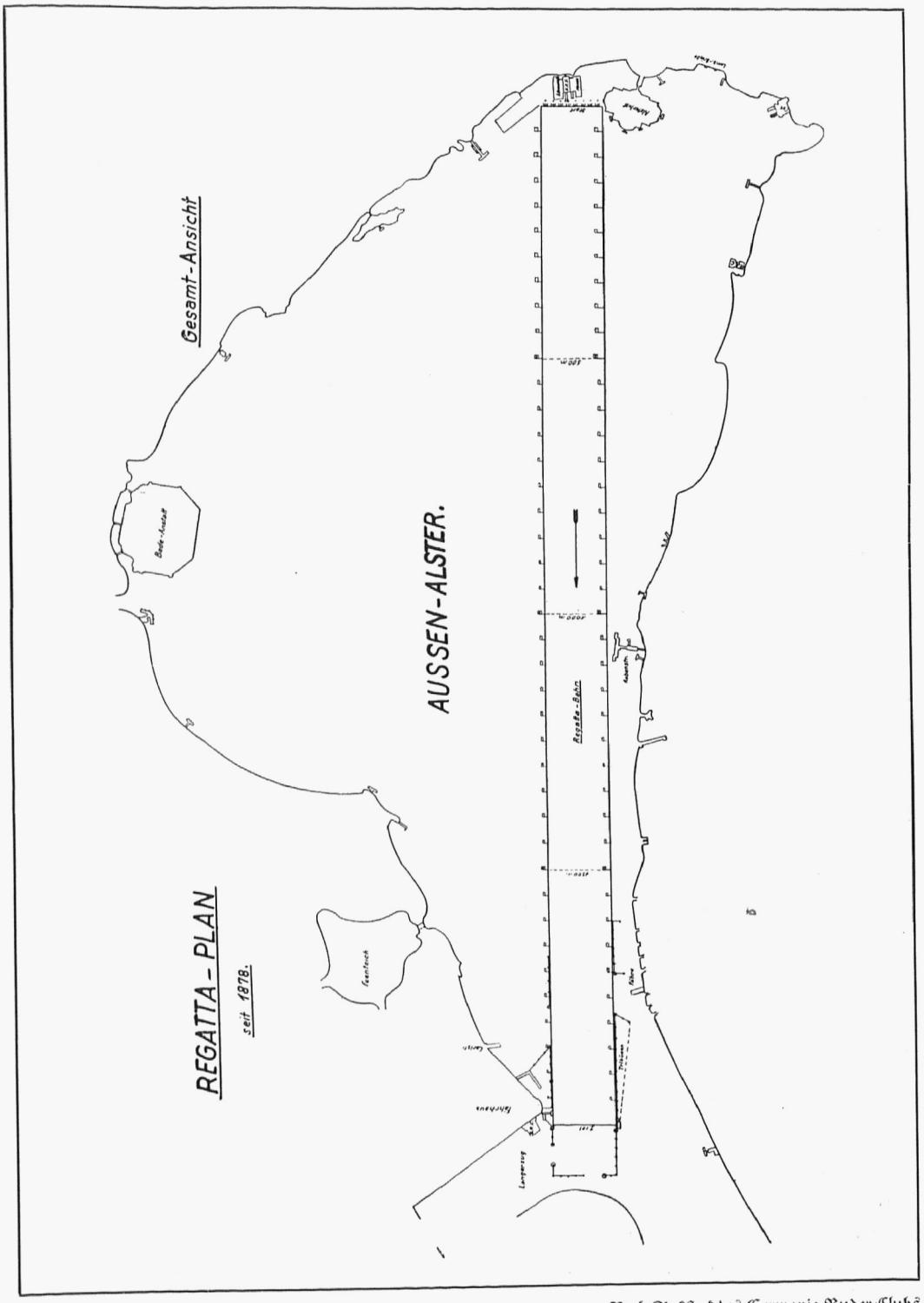


Abb. 385. Die Bahn der Ruderregatten auf der Außen-Alster seit 1878

Nach Zinkstock des Germania Ruder-Clubs (vgl. 90 Jahre Rudersport, 1836–1926, S. 39)

abgeschnitten werden. Der Mangel an Schönheitssinn in Hamburg sei überhaupt beklagenswert; „wie hätte man sonst die Avenue vor den Bleichen und vom Neuenwall her mit Wachthäusern und Pavillons verbauen und unsere Binnen-Alster mit Zuchthäuslern, Blaufärbern, Pferdeschwemmen, Waschweibern und mit Donners Badeschiff behängen und umkränzen können[18]“ usw.

Aber nicht nur die Anlieger des Jungfernstiegs, sondern auch viele andere Hamburger kamen darum ein, den Glanzpunkt der Stadt von allen früheren Verunstaltungen fernerhin frei zu halten; ja selbst das Collegium Ehrb. Oberalten mißbilligte das Vorhaben des Rats, die Badeanstalt in der Mitte der Binnen-Alster zu belassen. Als dann das Jahr 1845 ohne eine endgültige Entscheidung zu Ende ging, richtete ein Sturm das Badeschiff so übel zu, daß es nicht mehr auszubessern war. Darauf bat Donner selbst darum, von dem seitens der Kammer ins Auge gefaßten Platze nahe dem Jungfernstieg abzusehen und ihm zu erlauben, eine neue Anstalt außerhalb der Lombardsbrücke an der Wallseite nahe am Stromstrich zu erbauen; es müsse dafür zwar etwas gebaggert werden, aber das Bauwerk könne dann auch höher und größer werden. Die Zoll- und Akzise-Deputation[19] stimmte diesem Vorschlag zu unter der Bedingung, daß die Badeanstalt zwischen den beiden Schwimm-Bäumen bei der Lombardsbrücke ihren Platz fände und nur mittels Steg vom Lande, nicht aber vom Wasser zugänglich sei. Darauf genehmigte der Senat[20] 1846 die neue Badeanstalt nebst zwei Schwimmbecken von zusammen 11 000 Geviertfuß (= rund 900 qm), jedoch ohne Wirtschaftsbetrieb. Da indessen zugestanden war, Erfrischungen an Badende zu verabreichen, so war eine Umgehung dieses Verbots nicht eben schwer. Zur Heizung waren, um aller Rauchbelästigung vorzubeugen, „abgeschwefelte“ Koks vorgeschrieben. Donner legte Ende März 1846 zur Vervollständigung der Bausumme von 30000 ℳ für 10000 ℳ Aktien zu 50 ℳ und 200 ℳ auf. Die nach Entwurf des Architekten Voß auf Schwimmkästen errichtete Badeanstalt ward noch in demselben Jahre vollendet. Ihre Lage ergibt sich aus der Abb. 315 S. 444. Wegen starken Besuchs erfolgte bereits 1847 eine Vergrößerung um rund 1150 qm. Die Badeanstalt enthielt nunmehr auf der Männerseite zwei Becken, davon eines für Schwimmer, beide zusammen mit 60 Auskleidezellen sowie zwölf Einzelkammern; auf der Frauenseite war ein Schwimmbecken mit Entkleideräumen und gleichfalls zwölf Einzelkammern vorhanden. Außerdem wurden wie früher auch hier warme und kalte medizinische Bäder verabreicht (s. Abb. 211 S. 312 u. Abb. 363 S. 511).

Der Besitzer Donner, der nach zeitgenössischen Berichten mit der Häßlichkeit eines Kaliban die Gabe eines vorzüglichen Hamburger Missingsch verband, wünschte 1849 den älteren Teil der Anstalt statt auf Schwimmkästen, auf Pfählen zu gründen, weil erstere das gute Durchströmen der Badebecken behinderten, in denen sich deshalb viel Schlamm absetzte. Das Gesuch ward aber abgelehnt, weil man die Anlage verlegbar, nicht fest wünschte, worauf der Eigentümer in beiden Schwimmbecken eiserne Schaufelräder einrichtete, deren Drehung das Wasser in wellenförmiger Strömung erhielten.

1866, als durch den Bau der Verbindungsbahn der Bestand der Donnerschen Badeanstalt bedroht schien, wurde sie in einem Eingesandt der Hamburger Nachrichten als „ein unorganischer Komplex von form- und farblosen Bretterbuden“ bezeichnet. Die unschöne Baugruppe weckte aber besonderes Interesse dadurch, daß, wenn man von der Lombardsbrücke her rief, sich ein ausgezeichnet deutliches Echo vernehmen ließ. Dieses war wiederholt der Anlaß, daß junge Leute, die dort spät abends durch lautes Rufen das Echo wecken wollten, wegen nächtlicher Ruhestörung, wie es im Hamburg der fünfziger Jahre hieß, „verschüttet“ wurden und sich mit „fief Mark veertein“ (5 ℳ 14 ß) Strafe lösen mußten.

1867 wurde die Badeanstalt im Zusammenhange mit dem Neubau der Lombardsbrücke etwa 200 m östlich und rund 40 m weiter in die Außen-Alster hinein, nunmehr auf gerammten Pfählen, erneuert (s. Grundriß 315 S. 444). Dieser von kahlen Holzplanken umschlossene und an den vier Ecken durch Türme hervorgehobene Bau hat bis 1886 gedauert (s. Abb. 237 S. 347, Abb. 259 S. 376



Abb. 386. „Armin", in Benutzung 1861—1882; Vorbild eines Prunkbootes der Hamburger Ruderklubs — Sammlung Oskar Goßler. Phot. nach einem Gemälde von J. C. Wraske, im Beſitz des Germania R.-C.

u. Abb. 379 S. 536/537); dann ward an ſeiner Stelle die noch jetzt dort ſtehende Alſterluſt nach Entwurf des Architekten Thielen errichtet und 1888 vollendet (ſ. Abb. 364 S. 513). An der Nordſeite hat ſie ausgedehnte Wirtſchaftsräume mit weitem Ausblick über die ganze Außen-Alſter, der allerdings demjenigen vom Fährhaus gen Süden auf die Stadt an Schönheit nachſteht. Die Bäder mit zwei je etwa 900 qm großen Schwimmbecken liegen zu beiden Seiten des zur Wirtſchaft führenden Durchganges. Um mehr Gäſte unterbringen zu können, erfolgte 1900/1901 eine Vergrößerung der vor den Wirtſchaftsräumen in die Alſter vortretenden Plattform um etwa 400 qm.

Der Beſuch ließ dort aber ſowohl in der Badeanſtalt als auch in der Gaſtſtätte zu wünſchen übrig, namentlich wohl, weil die Alſterluſt außerhalb des Verkehrs ziemlich verſteckt liegt. Eine bereits vor dem Weltkriege beabſichtigte völlige Umgeſtaltung der Geſamtanlage zu einem großen Boothauſe des Allgemeinen Alſterklubs iſt bisher der drückenden wirtſchaftlichen Verhältniſſe wegen unterblieben. Der Beſuch der mehr der Eigenart eines Kaffeehauſes angepaßten Wirtſchaft hat ſich inzwiſchen wieder gehoben.

Eine andere, auf der Uhlenhorſt gelegene Alſterbadeanſtalt, nach ihrem Beſitzer „Lonys Badeanſtalt" geheißen, iſt 1849 in der ſpäter „Feenteich" genannten Alſterbucht, vorerſt nur als Frauenbad entſtanden. 1859 wurde ſie wegen der zunehmenden Bebauung der Umgebung in den Langen Zug verlegt, hinter den Fährhausgarten, neben einen bis an die Fährſtraße reichenden, ſpäter zugeſchütteten Stichkanal, ungefähr an die Stelle des ſpäteren Germania-Boothauſes. 1860 erhielt die Anſtalt kleine Schwimmbecken für beide Geſchlechter.

1869[21] ſchloß die Finanzdeputation mit dem Eigentümer einen Vertrag auf 20 Jahre, wonach die Anſtalt des vorſchreitenden Anbaues der Uhlenhorſt wegen weiter weg auf der Außen-Alſter in der Gegend der ſpäteren Straße Fernſicht ohne Verbindung mit dem Ufer neu gebaut wurde. Alle Schmutzabflüſſe mußten in Behältern abgefangen und fortgeſchafft werden, damit nichts davon in die Alſter gelangte. Nur rauchloſe Brennſtoffe waren zugelaſſen, Wirtſchaftsbetrieb war verboten; es durften jedoch Erfriſchungen an Badende verabreicht werden; auch war es dem Eigner geſtattet, in der Anſtalt zu wohnen.

Die Verlegung erfolgte 1870 (ſ. Abb. 366 S. 516). Auf der neuen Stelle beſaß die Anſtalt zwei Schwimmbecken von etwa je 220 qm Waſſerfläche. Öſtlich von der damals noch gänzlich unbewohnten

und ſtillen Gegend lagen Fiſchheger (ſ. Abb. 351 S. 493) in der Alſter, die Anfang der neunziger Jahre nach dem Iſebeck verbracht worden ſind. Rings um die nur mittels Kahn erreichbare Badeanſtalt blühten im Sommer längs der ſtillen, bis gegen 1890 noch in ſeiner natürlichen Geſtalt daliegenden, rethewachſenen Ufer Tauſende von gelben und weißen Waſſerroſen. Beſucht wurde dieſe Anſtalt vorzugsweiſe von der Harveſtehuder und Uhlenhorſter Jugend, die ſich von der Krugkoppel und vom Fährhaus überſetzen ließ, nachdem auf den dortigen alten Stegen je eine an einer wackeligen Stange befeſtigte Glocke in Bewegung geſetzt worden war. Das Überſetzen mittels eines ſeitens des Badeknechts gewrickten ſchwerfälligen Bootes koſtete hin und zurück 1 ß. Seit dem Sommer 1876 legten auch die Winterhuder Dampfer bei der Badeanſtalt an, wenn dort vorher eine kleine Fahne ausgeſteckt worden war. In der zugelaſſenen beſcheidenen Wirtſchaft verkehrten weniger die Badegäſte, ſondern der Hauptſache nach viele Ruderer. Bei Froſtwetter konnte man dort auch einen guten Grog bekommen.

1897, als in Winterhude nach Anlage der Straße „Fernſicht“ die Bebauung der ſich zwiſchen Alſterſtreek und Rondeelkanal erſtreckenden Halbinſel mit vornehmen Landhäuſern begonnen hatte, iſt die innen nicht mehr zeitgemäße und von außen mit den Jahren unanſehnlich gewordene Badeanſtalt abgebrochen worden.

Weiter aufwärts im Alſterſtreek, ſüdlich der Eppendorfer Mühle, nahe der Tarpenbeckmündung, lag hinter dem Garten des Senators Hayn ehemals noch eine kleine Badeanſtalt, die auch wohl „Freibad“ genannt wurde. Zu Anfang der Vierziger des 19. Jahrhunderts[22], nachdem dieſe Stelle ſchon ſeit vielen Jahren zum Baden benutzt worden war, wurde dort ein beſcheidener Badeſchuppen errichtet (ſ. Abb. 367 S. 517); 1895 hat man die Anlage vergrößert.

Etwas weiter aufwärts im Streek war 1866 für Frauen und Mädchen am Südrande der Ausmündung des Kolks der eingegangenen Eppendorfer Mühle eine andere kleine Badeanſtalt entſtanden, die 1874 an die Südſeite des Abfluſſes des Eppendorfer Mühlenteiches, nahe der Borſteler Brücke, verlegt wurde mit Zugang beim dortigen Akziſehaus. Sie iſt 1876 vergrößert, 1895 aber beſeitigt worden.

Südlich vom obenerwähnten ſogenannten Freibad wurde 1869 ebenfalls an der Eppendorfer Seite des Streeks die Militärbade- und Schwimmanſtalt des zweiten Hanſeatiſchen Infanterieregiments Nr. 76 eingerichtet. Dieſe 1879 vergrößerte, wie das Freibad durch einen Fußweg neben dem ehemaligen Mühlengrundſtück zugängliche Badeanſtalt gelangte in den neunziger Jahren unter die Leitung des Eppendorf-Winterhuder Bürgervereins.

Auf der Winterhuder Seite wurde im Streek ebenfalls viel gebadet, frei von der Wieſe aus (ſ. Abb. 368 S. 519). Dieſe Stelle lag ſüdlich der Militärbadeanſtalt und hieß im Volksmund „Jakobsbad“ nach dem Inhaber einer kleinen Wirtſchaft an dem oberhalb der Winterhuder Brücke gelegenen Landungsplatz, der 1884 den Namen Winterhuder Kai erhielt. — Alle drei Badeplätze fielen 1914 der Alſterkanaliſierung zum Opfer.

Schließlich iſt noch die Badeanſtalt in Ohlsdorf unterhalb der Fuhlsbütteler Schleuſe zu erwähnen; ſie war 1886/1887 als Strandbadeplatz für Männer und Knaben eingerichtet worden und wurde weſentlich von den Inſaſſen der umliegenden Staatsanſtalten benutzt. Südlich davon hatte man 1896 eine kleine Frauenbadeanſtalt erbaut. Beide mußten 1916 ebenſo wie die obenerwähnten älteren Badeplätze der Durchführung des Alſterkanals wegen eingehen.

Als Erſatz wurden dann im Zuſammenhange mit dem Kanalbau zwei neue große Flußbadeanſtalten, am Lattenkamp und in Ohlsdorf, geſchaffen.

Die Badeanſtalt Lattenkamp liegt auf der Winterhuder Seite des Kanals gegenüber der gleichnamigen Hochbahnhalteſtelle an den Straßen Meenkwieſe und Bebelallee. 1914 begonnen, waren die Bauten, unterbrochen durch den Krieg, 1920 im Juni ſo weit vollendet, daß ſie für Männer und Frauen zu verſchiedenen Tageszeiten benutzt werden konnten.

Die fertige Anſtalt umfaßt rund 20000 qm und hat nach beiden Geſchlechtern getrennte Becken für Schwimmer und Nichtſchwimmer von je rund 2900 qm Größe, umgeben von weiten offenen Hallen, Badezellen und Verwaltungsräumen; auch Sonnenbäder von 600 bzw. 800 qm Fläche ſind vorhanden[23].

Die Geſamtanlagen wurden erſt nach und nach fertig; endgültig in Betrieb gelangte die Badeanſtalt im Sommer 1926.

Die neue Ohlsdorfer Badeanſtalt behielt annähernd die frühere Lage unterhalb der zweiten Fuhlsbütteler Schleuſe an der nachmals ausgebauten Straße „Im grünen Grunde", wurde jedoch den Bedürfniſſen der wachſenden Bevölkerung nach Luft- und Waſſerbädern entſprechend in erheblich größeren Abmeſſungen als vormals und als erſtes Familienbad ausgeführt. Die für gemeinſchaftliches Baden beider Geſchlechter beſtimmten, etwa 24000 qm bedeckenden Anlagen konnten Ende Mai 1922 zum Teil in vorläufige Benutzung genommen werden. Die Betriebsbaulichkeiten hat man hier in Anbetracht der Größenverhältniſſe freiſtehend inmitten geräumiger Strand- und Grünflächen errichtet. Das Waſſer der beiden, 3500 bzw. 5700 qm umfaſſenden, alſo zuſammen 9200 qm großen Badebecken für Schwimmer und Nichtſchwimmer wird durch eine Friſchwaſſerleitung von 1 m Durchmeſſer aus der oberhalb liegenden Schleuſenhaltung der Alſter binnen 1½ Stunden völlig erneuert[23]. Fertiggeſtellt wurde die Geſamtanlage zum Sommer 1927. Die fortſchrittlichen Einrichtungen dieſer Badeanſtalt erfreuen ſich beſonderer Beliebtheit; an heißen Tagen wurden bis zu 25000 Beſucher gezählt.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Gd. Tp., S. 28. — [2] Dr. O. Beneke: Hbg. Geſchichten und Denkwürdigkeiten, 2. Aufl., 1886, S. 59/60. — [3] Monatsſchrift für die evang.-luth. Kirche im Hamb. Staat, II, 1881/1882, S. 385. — [4] Poetiſcher Nachlaß des weil. Hochfürſtl. Heſſen-Caſſelſchen Agenten zu Hamburg: Jacob v. Döhren, 1803, S. 29, in dem Gedicht „An meine liebe Frau". — [5] Ands. Vrord., III, S. 124, VI, S. 50, VII, S. 37 u. 95. — [6] Neue Hbg. Blätter, 1845, S. 243. — [7] Aus den handſchriftlichen Jugenderinnerungen des Dr. med. R. Ferber, 1909. — [8] ad 5, V, S. 283, VI, S. 50 u. 304, VII, S. 62. — [9] Ak. Kl. VII, Lit. F d, Nr. 5, Vol. 4 (Hbg. St. Ar.). — [10] Ebendaſ. Vol. 20. — [11] Deutſche Bauztg., 1870, S. 163. — [12] Hbg. Denkwürdigkeiten, v. G. N. Bärmann, 1794, S. 214; v. H. Tp., 2. Aufl., 1811, Bd. II, S. 441 f.; ferner: Bd. III der Geſchichte der Patr. Geſ., Heft 1, S. 156–163. — [13] Hbg. Adreßb., 1820, S. 623. Den Preiskourant für die Bäder ſ. daſelbſt, 1824, S. 626. — [14] ad 9, Vol. 3 b, Sn. prtk. 1. März 1822. — [15] Km. Kntr. Bch. P P, S. 568, mit Riß. — [16] ad 9. — [17] ad 9, Vol. 6, Faſz. 1. — [18] Neue Hbg. Bl., 1845, S. 399, Freiſchütz, 1845, Nr. 46. — [19] Bericht der Zoll- u. Akziſe-Dep. v. 18. März 1845 (St. Ar.). — [20] Sn. dkr. v. 16. Febr. 1846. — [21] ad 9, Vol. 18, Faſz. 1. — [22] Archiv d. Ldhſchft.: Bericht des Ing. Weſtphalen vom 29. Juni 1853 (St. Ar.). — [23] Hamburg u. ſ. Bauten, 1918–1929, S. 91, ferner nach Mitteilungen der 5. Ing.-Abt. der Baubehörde.

95. Verunreinigungen der Alſter; das Bleichenfleth

Hierzu die Abbildungen 95, 253, 369 und 387 ſowie Karte IV

Um den Schutz der Alſter vor Verunreinigungen hat man ſich ehemals nicht ſehr geſorgt; denn ſie war bei dem früheren größeren Waſſerreichtum und ſolange die Mühlen beim Jungfernſtieg in Betrieb waren, ein zumeiſt ſtark ſtrömendes Gewäſſer. Unſere Vorfahren trugen daher keine Bedenken, ihr nicht nur die Hausabflüſſe und das Regenwaſſer, ſondern auch alle feſten Unratſtoffe zuzuführen, die man damit auf bequeme und billige Weiſe beiſeite ſchaffte (ſ. Abb. 95 S. 157 u. Abb. 253 S. 367).

Schon von Hövelen[1] hob es 1668 lobend hervor, daß in Hamburg unter den Brücken „Cloaken hochnötigſt hin und wieder angeordnet ſeien, welches in mancher Stadt eben nicht ſowohl beobachtet werde, dahero denn viel Unrat entſtehe" uſw.

Es iſt bekannt, daß hier ſchon früh ſolche Aborte, auch unter der Lombardsbrücke, eingebaut waren und 1847 dort noch beſtanden. Ebenſo gab es bereits 1801 Abtritte hinterm Alſterpavillon,

deſſen geſamten ſonſtigen Abflüſſe, ebenſo wie diejenigen des Schweizer Pavillons und der ſpäteren Alſterhalle unmittelbar in die Binnen-Alſter gelangten.

Obſchon bereits 1615[2] und auch ſpäterhin die Bürgerſchaft beklagte, daß die Alſter durch die Seidenfärberei- und ſpülerei verdorben werde und in einem Rezeß Änderung erbeten, auch in den Kämmerei-Kontrakten über Spülbäume uſw. die Alſter vor Verunreinigungen zu ſchützen verſucht wurde, ſo kümmerte ſich doch niemand um die Einhaltung ſolcher Beſtimmungen, die daher vielfach übertreten wurden. Nur in unmittelbarer Nähe der Waſſerkünſte an der Straße „Bei der Kunſt“ (Reeſendammsbrücke), wo die Kunſtmeiſter aufpaßten, unterblieben ſolche das Waſſer verunreinigenden Anlagen.

Beim öffentlichen, meiſtbietenden Verkaufe des Schützenführerhauſes[3] daſelbſt wurde 1772 ſeitens der Kammer vertraglich mit dem Käufer ausgemacht, daß dort niemals eine Färberei oder Kattundruckerei betrieben oder ein Färber- oder Kattunklopferbaum in die Alſter gelegt werden dürfe, wodurch das Alſterwaſſer verunreinigt werden könnte. Derartige Vorbeugungsmaßregeln traf die Kämmerei nicht nur an der Binnen-Alſter, ſondern auch an der Außen-Alſter; ſo erteilte ſie z. B. 1780 beim Hundebeck zwar die Erlaubnis zur Anlage eines $11\frac{1}{2}$ m langen und $8\frac{1}{2}$ m breiten Spülbaumes für eine Kattunfabrik, machte dabei aber aus, daß Unrat weder von dem Mieter noch ſeinen Leuten in die Alſter geſchüttet werden dürfe. Solche beſonders zum Zeugwaſchen benutzten Spülbäume lagen vor den meiſten an die Alſter grenzenden Privatgrundſtücken und auch vor den am Ufer entlangführenden Straßen, u. a. vor der Straße An der Alſter in St. Georg; hier führten alle Grundſtücke noch 1851 ihre geſamten Abflüſſe der Alſter zu. Als 1834 das dortige Ufer geregelt wurde, mußten die Spülbäume daſelbſt verſchwinden; 1861 noch finden wir einen öffentlichen Waſch- und Spülbaum am Jungfernſtieg nahe dem Gänſemarkt (ſ. Abb. 369 S. 521).

Die Entwäſſerung des 1822 erbauten Krankenhauſes St. Georg war in das Stadtgrabenende nahe der Außen-Alſter geleitet, und noch um die Mitte des 19. Jahrhunderts beſtanden dort über die Alſter hinausgebaute Abtritte; ebenſo hatten die Schuhmacher bei der Lohmühle neben ihrem Alſterſteg einen übergebauten Abort.

Die Verunreinigung der Alſterbecken geſchah aber nicht bloß ſeitens der Uferanlieger; auch von weiterher leitete man unbedenklich unreine Abflüſſe hinein. So wurde z. B. vom Schweinemarkt der Unrat aus einer ganzen Reihe öffentlicher Abtritte, teils mittels offenen Grabens, der Alſter zugeführt.

Obrigkeitliche Verbote zum Schutze der Reinhaltung der Alſter finden ſich erſt im 19. Jahrhundert; im November 1814[4] erfolgte ein ſolches, Unrat, Steingrus, Auſternſchalen und dergleichen in die Alſter zu werfen. 1831[5] verbot dann die Polizeibehörde alles Werfen von Gegenſtänden und Gießen von Unrat in das Alſterbecken bei 2 Taler Strafe oder 24 Stunden Arreſt. Ein anderes Verbot von 1859[6] betraf die Verunreinigung der Kleinen Alſter, des Mönkedamm- und Bleichenflets. Im letzteren müſſen früher beſonders böſe Zuſtände geherrſcht haben; da es, wenn auch künſtlich geſchaffen, zu den Mündungsarmen der Alſter gehört, ſo ſoll es auch hier mit in Betracht gezogen werden.

Gegen Ende des 15. Jahrhunderts wurde vom alten Millern- (Ellern-) Tor bis zum Schaartor weſtlich vom alten Stadtgraben (Admiralitätſtraßenflet) der Baumwall aufgeführt und ein tiefer, von der Elbe durch ein Wehr abgeſchloſſener Waſſergraben, das ſpätere Herrengrabenflet, angelegt. 1547 ſtellte man in nördlicher Fortſetzung den Neuenwall her und davor das Bleichenflet, welches, durch ein Wehr unter der Ellerntorsbrücke geſtaut, von ſeiner Fortſetzung, dem Herrengrabenflet, völlig getrennt war.

Beide Flete bildeten infolge ihrer Abgeſchloſſenheit ſtehende, übelriechende Gewäſſer, und ſchon in einem Ratsmandat[7] von 1651 wird der Herrengraben wegen der angeſammelten Unreinigkeiten „mehr einem Stankpfuhl als einem Stadtgraben gleich“ bezeichnet und alles Hineinwerfen von Kot und Unrat daſelbſt verboten. Um Einhaltung ſolcher Verbote kümmerte ſich aber niemand.

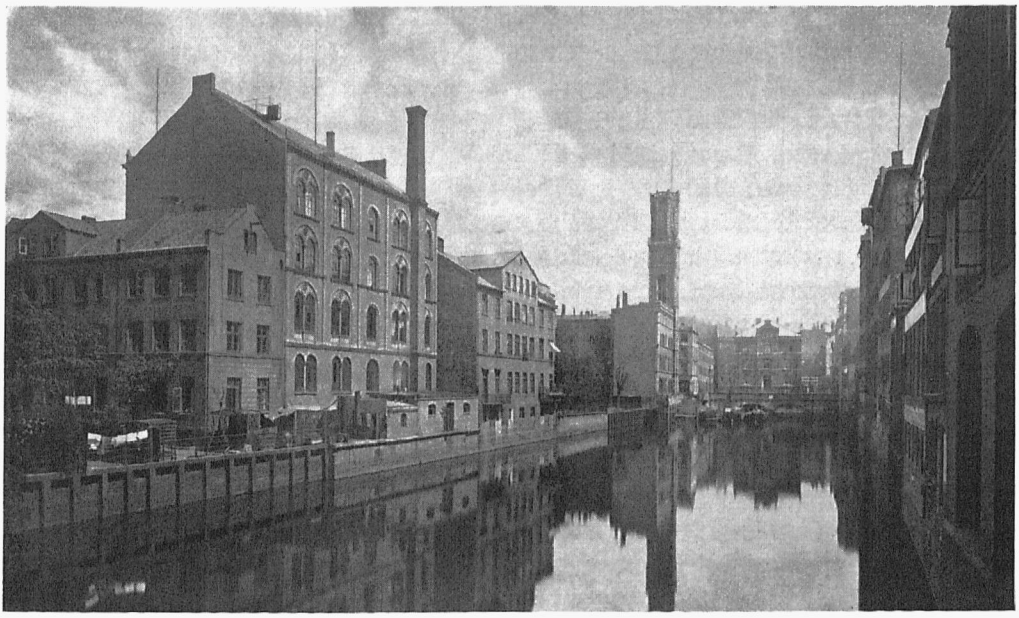


Abb. 387. Blick von der Bleichenbrücke Eigentum Paul Hartung. Nach Photographie
auf das Nordende des Bleichenflets, etwa 1880; links das Gebäude der ehemals Richterſchen Druckerei, Vorläufer der Druckerei-Geſellſchaft Hartung & Co. m. b. H., Hamburg-Borgfelde. Seit 1906 ſteht dort das Kontorgebäude Kaufmannshaus

Das Herrengrabenflet[8] wurde 1765/1766 bis auf rund 23 m verbreitert, ausgetieft und mit Vorſetzen verſehen ſowie am 12. Oktober 1772 durch Forträumung des Wehres beim Baumwall (an Stelle der jetzigen Roſenbrücke) mit der Elbe in freie Verbindung gebracht.

Über dieſe Verbeſſerung äußerte ſich Klefeker[9] am Schluſſe der Behandlung der Reinigung der Kanäle voll Anerkennung, wünſchte aber, daß baldigſt in gleicher „geſegneter“ Weiſe auch mit dem Reſtſtück bis zum Abfluß der Alſter, verfahren werde, womit er das Bleichenflet meinte.

Dieſes beſonders übel beleumundete Flet hatte man 1715[10] durch einen Querkanal mit der Kleinen Alſter, dem ſpäteren Alſterflet, in Verbindung gebracht. Am 10. Januar 1716 wurde zum erſten Male das Waſſer in jenes alte Stadtgrabenſtück gelaſſen und zugleich ermöglicht, daß Schiffe mit Holz und Torf an die Fletſeite der dortigen Häuſer gelangen konnten.

Am Nordende des Bleichenflets mündete auch ein ſpäter verſchwundener alter Waſſerarm, der ſich als Haſenmoor vom Gerhof her (ſ. S. 468) hinter einem Teil der Königſtraße und der Häuſer des Jungfernſtiegs bis zum Pferdeborn bei den Bleichen (die Gegend der jetzigen Poſtſtraße) hinzog und der auch die Abflüſſe vom Valentinskamp und Gänſemarkt aufnahm (ſ. Karte IV). Um dieſen von Unrat ſtinkenden Graben reinigen und den Schmutz beſſer ins Bleichenflet ſpülen zu können, wurde er 1785[11] mittels eines quer durch den Jungfernſtieg längs des v. Axenſchen Gartens (jetzt Tietz) verlaufenden, 1794 erweiterten Siels mit der Binnen-Alſter verbunden[12].

1786 ſtellte man auch eine kleine Spülſchleuſe von $5^1/_4$ qm Durchlaßfläche in dem Wehr unter der Ellerntorsbrücke[13] her, ſo daß das vom Jungfernſtieg ins Bleichenflet gelaſſene Alſterwaſſer zugleich zur Durchſpülung des Herrengrabenflets benutzt werden konnte. Aber trotzdem wurde auch noch ſpäterhin über den ſchlechten Zuſtand des Bleichenflets häufig geklagt. Gründliche Abhilfe kam erſt nach dem Brande von 1842, als die Stadtwaſſermühle ans obere Ende dieſes Flets gelegt und mittels gemauerten, zweiteiligen Zuführungskanals unter dem Hauſe Jungfernſtieg Nr. 14 hindurch mit der Binnen-Alſter verbunden war (ſ. Abb. 387).

Wenden wir uns zu den Alsterbecken zurück, so ist noch zu berichten, daß der Staat selbst ehemals unbedenklich überall hölzerne und gemauerte Straßensiele hineinmünden ließ; namentlich die Rinnsteine der benachbarten Straßen entwässerten alle dorthin. Noch 1827[14] baute man ein gemauertes Siel von der Dammtorstraße zur Alster.

Die nie aufhörenden Klagen der Wasserkünste über die zunehmende Verschmutzung des Alsterwassers geben ein treffendes Bild der hier ehemals herrschenden Zustände (s. S. 422).

Nach dem großen Brande von 1842, als man mit Schaffung einer geregelten Entwässerung nach der Elbe begann, wurden die Verhältnisse allmählich besser, aber vorerst doch nur in der Stadt selbst. Noch 1866 ward berichtet, daß das Privatsiel der Badestraße alle Wohnungsabflüsse der Alster zuführte, die infolgedessen beim Hundebeck ganz verschlammt und übelriechend war. Auch die Entwässerung der Gartenhäuser längs des Harvestehuderweges erfolgte in die Außen-Alster (s. S. 533). Bekannt ist ferner, daß sich die gesamten Schmutzabflüsse Eimsbüttels und der preußischen Nachbarschaft in den Isebeck ergossen, der dadurch nach und nach, obgleich er hamburgischerseits 1870 gereinigt, vertieft und geregelt wurde, in einen gesundheitsgefährlichen Zustand geraten war und die Außen-Alster bedenklich in Mitleidenschaft zog, bis die unreinen Abflüsse Eimsbüttels und des dorthin entwässernden Teiles von Altona 1874 in das Geeststammsiel aufgenommen und der Elbe unmittelbar zugeführt wurden.

Ähnlich wie von Altona und Umgebung her der Isebeck, so wurden auf der andern Seite Eilbeck und Osterbeck seit Jahren durch die Schmutzabflüsse der holsteinischen Gebiete, namentlich Wandsbeks, sehr verunreinigt, was sich in den kanalisierten Wasserläufen auf Hamburger Gebiet, ebenfalls bis in die Außen-Alster hinein, durch Fäulnis und Fischsterben gar übel bemerklich machte. Bereits 1883 mußte deshalb der obere Eilbeck hamburgischerseits gänzlich abgefangen und in ein Siel geleitet werden, bis gegen Ende der neunziger Jahre Wandsbek seine Entwässerung regelte.

Während Hamburg den Verunreinigungen der Alster von den hamburgischen Vororten aus durch immer weitere Ausdehnung der Besielung erfolgreich abhalf, mehrten sich aber mit fortschreitendem Anbau des benachbarten preußischen Gebiets die Verschmutzungen der Alster von dort aus im Laufe der Jahre und brachten für Hamburg immer größere Unzuträglichkeiten mit sich, die der Stadt stets neue Opfer auferlegten, ohne daß dadurch eine sichere Abhilfe geschaffen werden konnte.

Um zu verhüten, daß Wandsbek an der Grenze eine Kläranlage einrichtete, aus der die dort behandelten Abwässer dem Laufe des Eilbecks und der Alster zugeführt werden sollten, nahm Hamburg zum Schutze der Alsterbecken gegen weitere Verschmutzung von dorther notgedrungen laut Vertrags von 1897 die Wandsbeker Entwässerung gegen einen einmaligen Beitrag jener Stadt von 300000 Mark in das Hamburger Sielnetz auf. Der Wandsbeker Mühlenteich blieb als Sammelbecken bei Regenfällen erhalten. — Aber nicht allein Eilbeck und Osterbeck, sondern auch die übrigen Zuflüsse der Alster, welche auf preußischem Gebiet von Fabriken, Brauereien und Wohnhäusern große Mengen Schmutzwasser aufnahmen und den Alsterbecken zuführten, waren, namentlich bei warmer Jahreszeit, übelriechend, besonders der Eppendorfer Mühlenteich, dessen schlechter Geruch sich zeitweilig auch der Außen-Alster mitteilte.

Um diesen immer wiederkehrenden Übelständen tunlichst abzuhelfen, ward 1898 eine ständige, aus preußischen und hamburgischen Beamten und Sachverständigen zusammengesetzte Kommission für die Elbe, Alster und Bille sowie deren Zuflüsse gebildet, welche regelmäßig nicht nur die Flußläufe, sondern auch die gewerblichen und sonstigen Entwässerungsanlagen zu besichtigen und für die Abstellung etwa vorhandener Mängel zu sorgen hat. Seitdem diese Kommission in Tätigkeit ist, haben sich die Zustände in den Alsterbecken gebessert. Durch die nach dem Weltkrieg rasch zunehmende Besiedlung der Hamburg benachbarten holsteinischen Gebiete einschließlich des oberen Alstertals ist die Gefahr dauernder Verunreinigung aber wieder vergrößert. Nach 1930 ertönten in den hamburgischen Tagesblättern lebhafte Klagen über erneute Verschmutzung des Tarpenbecks und Eppendorfer Mühlenteiches von Lockstedt

und Eidelstedt her. — Für durchgreifende und dauernde Abhilfe soll auch hier die neuerlich ins Leben gerufene holsteinische Landesplanungskommission sorgen, in der Hamburg Sitz und Stimme hat.

Eine andere erhebliche Unannehmlichkeit, insbesondere für die Alsterbecken, bildete der Ruß, bis durch den 1914 ausgebrochenen Krieg die Einfuhr der fetten englischen Kohle aufhörte und bald danach der Steinkohlenverbrauch überhaupt sehr eingeschränkt werden mußte. Die Menge des Kohlenrußes[15] in der Luft saugt sich voll Feuchtigkeit, sinkt herab und bildet den gefürchteten Hamburger „Sott". Bei stärkerer Nebelbildung erscheint die Luft dann von den unendlich vielen feinen Rußteilchen wie erbsengelb. Das waren die Tage, wo in den Kontoren und Dienststuben mittags noch Licht gebrannt werden mußte und wo sich auf den Alsterbecken eine dichte Schicht schwarzen Sottes lagerte, durch welche die Dampfer ihre Spuren zogen.

Nach dem Kriege hat die Einführung englischer Kohle zwar wieder begonnen, aber die Zunahme der Verwendung des Gases in den Haushaltungen zum Kochen und Heizen sowie die fortschreitende Verdrängung der unwirtschaftlichen Ofenheizung durch mit Koks betriebene Sammelheizungen, dazu auch der vermehrte Verbrauch von Braunkohlenbriketts an Stelle rußerzeugender Steinkohlen lassen erhoffen, daß Hamburg und mit ihm seine schönen Alsterbecken von der gegen früher bereits wesentlich verminderten Rußplage allmählich völlig befreit werden.

Anmerkungen:

[1] Vgl. von Hövelen: Der Uhr-alten Deutschen Grossen und des Heil. Röm. Reichs Freie An- See- und Handel-Stadt Hamburg Alt-Vorige und noch Iz Zu-Nämende Hoheit usw., 1668, S. 70. — [2] Wigands Kernauszug aller von 1410 bis 1704 in Hamburg ergangenen Rezesse, SQC, 9. Febr. 1615, 13. Febr. 1618, 3. Aug. 1624. — [3] Km. Kntr. Bch. O, S. 358. — [4] Ands. Vrord. I, S. 304. — [5] Lpbg. Vrord., Bd. XI, S. 678. — [6] Ebendas. Bd. 28, S. 174. — [7] Klf. Hbg. Ges. u. Vrf. I, S. 107. — [8] Gd. Tp., S. 163. — [9] ad 7, XII, S. 63. — [10] Steltzner: Nachr. von der Stadt Hbg., V, S. 385/386. — [11] a) Ndm. Tp., S. 152/153; b) Gd. Tp., S. 160. — [12] H. Kühl: Hbg. Rath- u. Bürgerschl., 1700—1800, S. 188 (1794). — [13] ad 8, S. 163. — [14] ad 11a, S. 100. — [15] Dr. Linde: Die Niederelbe, S. 38.



Abb. 388. Zuschauer bei der Alsterregatta in Booten vor den Schaubühnen längs des Harvestehuder Ufers gegenüber dem Uhlenhorster Fährhaus

Denkmalarchiv
Phot. A. Bruhn, 1912

96. Baggern und Reinigen der Alſter

Hierzu die Abbildungen 370—377

Zur Erhaltung des guten Ausſehens und ordnungsmäßigen Zuſtandes der Alſterbecken und ihrer Nebenarme gehört ein bedeutendes Maß von Aufmerkſamkeit und dauernder Arbeit. Nicht nur iſt der Waſſerſpiegel regelmäßig ſauberzuhalten, ſondern es muß auch wie im Elbſtrom für die Aufrechterhaltung ungehinderten Schiffahrtsverkehrs ſtändig gebaggert werden. Freilich handelt es ſich nur um eine durchſchnittliche Waſſertiefe von 2 m; denn die tiefſtgehenden Alſterſchiffe, die Dampfer, beſitzen nur etwa $1^1/_2$ m Tauchmaß, Schuten und Kähne aber ſind viel flacher.

Infolge der großen Ausdehnung des Waſſerſpiegels der beiden Alſterbecken mit ihren Nebenarmen, die zuſammen rund 250 ha umfaſſen, iſt die Maſſe des verunreinigenden Schlammes und Erdreiches eine recht bedeutende; ſie beträgt mindeſtens 40000 cbm im Jahre. Die Senkſtoffe werden ſtändig durch den Fluß ſelbſt, der bei der Verlangſamung des Stromes in der plötzlichen Erweiterung des Bettes die mitgeführten Geſchiebe fallen läßt, ferner durch die Kanäle, die Notausläſſe der Siele bei ſtarken Regengüſſen, durch Loswaſchung von den Ufern bei Niederſchlägen, wie auch durch den herbſtlichen Blätterfall, die winterlichen Schneeeinſchüttungen und den aus der Luft niederſinkenden Ruß und Staub dem Waſſer zugeführt. In früheren Zeiten, als noch Siele in die Außen-Alſter, den Iſebeck-Kanal und Eilbeck mündeten und der Alſter große Mengen Auswurfſtoffe zuführten, war der jährliche Zuwachs an Schlamm noch größer. Die Stammſielbauten haben aber auf Hamburger Gebiet dieſer unerfreulichen Verſchlickung der Alſter allmählich ein Ende gemacht.

Die Gefahr der Verſchlammung wird dadurch noch erhöht, daß die Alſter ein nahezu ſtehendes Gewäſſer iſt. Die größten Ablagerungen finden ſich da, wo das Waſſer die meiſte Ruhe vor Weſtwinden und Stürmen hat, am Harveſtehuder Ufer. Die Alſterdampfer halten ſich ihre Fahrrinne ſelbſt tief, wie die Peilungen ergeben.

Die Baggerungen erfolgen in der wärmeren Jahreszeit; ſie beginnen im März und enden in der Regel mit dem Oktobermonat. Wenn die Eisverhältniſſe es ermöglichen, wird die Waſſertiefe alle zwei bis drei Jahre durch Peilungen nachgeprüft. Die Alſterbecken werden hierfür in eine große Zahl fortlaufend numerierter Quadrate von 5×5 m Seitenlänge geteilt. Dieſe Peilung hat vor derjenigen vom Boote aus den Vorzug größter Genauigkeit.

Die angeſtrebte mittlere Waſſertiefe der Alſter bis Fuhlsbüttel hinauf von 2 m iſt nicht überall gleichmäßig vorhanden; der Grund iſt vielfach uneben[1]. Durch das Bett der Außen-Alſter zieht ſich von Norden nach Süden ein Kleirücken (vielleicht früheres Ufer?), beſtehend zumeiſt aus diluvialem Ton; daneben erreichen der Schlamm und das Moor Dicken bis über 5 m. In der Bucht vor Schwanenwik liegt die größte Tiefe von ſtellenweiſe über 3 m unter dem üblichen Waſſerſtande von + 6,6 H. N.

Die Überlieferung, daß ſich in dem ſonſt ſo weichen moorigen Grunde der Außen-Alſter einſt bei der Alten Rabe eine Furt zum jenſeitigen Ufer befunden habe, wird beſtätigt durch eine Angabe des Artillerieleutnants Hafenbanck. Er berichtet 1731[2], daß ſich von dem an der Mündung des Schürbecks gelegenen, Steilbergshörn genannten Weidenlande ein Sand über die Alſter erſtrecke bis zu dem „Die Rabe“ geheißenen Wirtshaus, derart, daß man im Sommer den Fluß ohne Gefahr durchwaten, -reiten oder -fahren könne. Dieſes Weideland, dem noch ein mit Ret beſtandener Werder vorgelagert war, reichte, wie eine im Archiv des St. Johanniskloſters befindliche, um 1725 ſorgfältig ausgeführte Karte der Alſter von Hamburg bis Fuhlsbüttel zeigt, weit in die Alſter hinein, ſo daß die Entfernung zwiſchen den beiden feſten Ufern, die auf der in Frage ſtehenden Strecke jetzt etwa 1000 m beträgt, damals kaum 500 m lang war. Auch berichtet der Ratsherr Vincent Matſen in einer Aufzeichnung aus dem Jahre 1780[3], daß die Mühlen am Jungfernſtieg urſprünglich erheblich niedrigere Lage gehabt

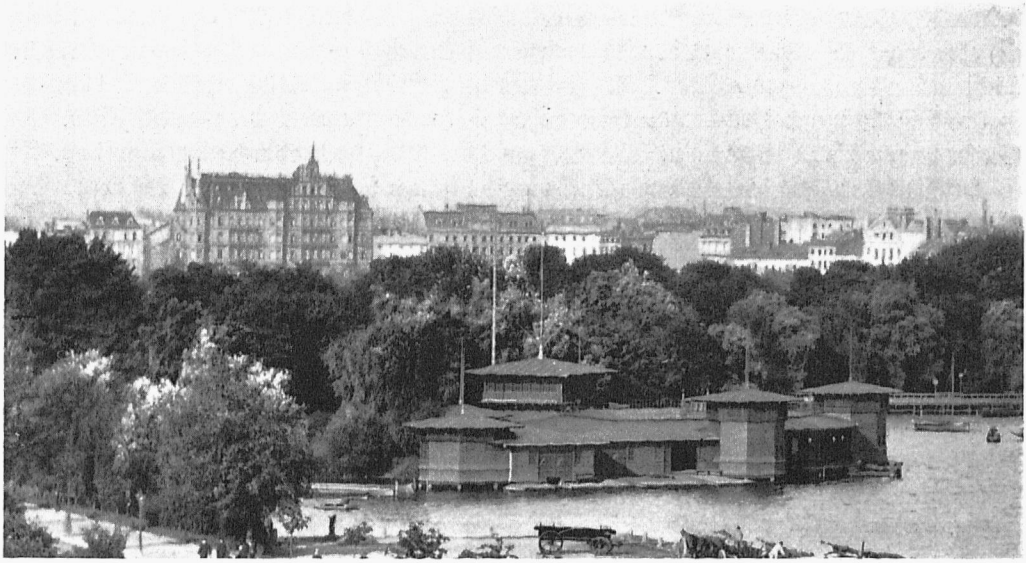


Abb. 389. Das Boothaus des Norddeutſchen Regattavereins, 1889 Denkmalarchiv. Phot. G. Koppmann & Co.

hätten als zu ſeiner Zeit (vgl. S. 451 u. 454). Zum Beweiſe dafür diene, wie er angibt, ein noch vorhandener, den Fiſchern bekannter, mit Steinen belegter Damm von der Rabe nach dem Schlachterhof. Auch eine neuere Karte[4] verzeichnet auf jener Strecke harten und ſteinigen Grund, zum Teil mit Tiefen von nur einem Fuß.

Für die Annahme, daß es ſich bei dem vorerwähnten Damm und der Furt um den nördlichen Abſchluß des gegen Ende des 12. Jahrhunderts geſchaffenen Alſterbeckens handelt, der zuſammen mit dem weiter aufwärts gelegenen Gelände erſt durch ſpätere höhere Stauung unter Waſſer geſetzt worden iſt, ſprechen auch Gaedechens Topographiſche Studien über die Gewäſſer in und bei Hamburg[5], nach denen die Alſter nach ihrer zweiten Stauung gegen Mitte des 13. Jahrhunderts anfänglich vielleicht nur um 1 m, ſpäter aber um etwa 2 m auf rund +7 m über Hamburger Null geſtaut worden ſei.

Was von obigen Annahmen zutreffend iſt, bleibt bei dem Mangel verläßlicher Nachrichten aus der Zeit der Entſtehung der Alſterabdämmungen dahingeſtellt, zumal von den erwähnten Überbleibſeln vergangener Zeitläufte nichts mehr erhalten iſt, weil der Boden der Außen-Alſter, namentlich im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts, durch ausgedehnte Baggerungen erhebliche Veränderungen erfahren hat.

Für die Ausbaggerung der Alſter kamen anfänglich nur zwei Arten von Baggern zur Anwendung:

1. ſechs bis acht Handbagger, auf Bollen (das ſind kleine Schuten) mit je zwei Mann Beſatzung, die auf dieſen Fahrzeugen wohnte;

2. ein bis zwei Drehewer[6], das ſind Fahrzeuge mit von Handwinde bedienten Baggerbeuteln, jedes mit ſechs Mann Beſatzung, die ebenfalls auf den Fahrzeugen wohnte.

Später ſind hinzugekommen:

3. ein Dampf-Eimerbagger mit vier Leuten und mehr;

4. ein Greifbagger, ähnlich beſetzt.

Die Handbagger (ſ. Abb. 370 S. 522), von denen früher ſchon zehn bis zwölf im Betrieb waren, dienen ausſchließlich zur Schlammbaggerung; ſie fördern ein jeder täglich 10 bis 15 cbm, durchſchnittlich in der Stunde $1^1/_4$ cbm. Die Drehewer, die Schlamm, Hartboden, Steine und Baumſtümpfe ſowie andere Hinderniſſe beſeitigen, bewältigen täglich 26 bis 30 cbm (ſ. Abb. 371 S. 523 u. Abb. 372 S. 525). Von dem Dampf-Eimerbagger wird Schlamm ſowie Moor- und Sandboden gefördert

(ſ. Abb. 373 S. 527 u. Abb. 374 S. 528); ſeine Leiſtungsfähigkeit beträgt 12½ cbm ſtündlich, ſteigert ſich aber, wenn das Abſchleppen der Baggerſchuten flott vor ſich geht. Der Greifbagger endlich, der ſtärkſte von allen Baggern auf der Alſter, entfernt feſten Kleiboden, Steine, Pfähle, Bäume, vorzugsweiſe in Ecken und Buchten, die für den Drehewer nicht oder nur ſchwer zugänglich ſind. Sein Greifer vermag bis zu 1500 kg zu heben und am Tage 100 bis 150 cbm Boden zu fördern.

Als durchſchnittliche Tagesleiſtung aller Bagger durfte man bis zum Kriege etwa 750 cbm rechnen oder eine Wochenleiſtung von 4500 cbm, was einer Sommerleiſtung von 80000 bis 90000 cbm entſprach.

Die gebaggerten Schlamm- und Bodenmaſſen werden in Schuten zu den Abladeſtellen an den Alſterkanälen befördert, nach Winterhude oder Barmbeck, und dort mittels Drehkrans und Loren auf Schienen den Aufhöhungsflächen zugeführt (ſ. Abb. 375 S. 530, Abb. 376 S. 531 u. Abb. 377 S. 533). Ebenſo löſcht man den feſten Boden, Sand oder Klei; aus dem Drehewer wird er auf die Ländereien gekarrt.

Die Sauberkeit des Waſſerſpiegels, auf dem weder Holz noch Papier umherſchwimmen, keine Pflanzenreſte treiben dürfen uſw., beſorgen ſtändig Leute, die in Bollen umherfahren und die Hauptverkehrsſtellen täglich, die entfernteren Orte wöchentlich bis zu viermal abſuchen. All dieſer Unrat wird zur Verbrennungsanſtalt am Alten Teichweg geſchafft. Am meiſten iſt zu tun zur Zeit des Blätterfalles; dann ſind täglich acht bis zehn Leute zur Säuberung des Alſterſpiegels unterwegs.

Im Gegenſatze zu der vorſtehend geſchilderten, neuzeitlichen Staatsfürſorge zur Rein- und Tiefhaltung der Alſter hat in früheren Jahrhunderten eine regelmäßige Reinigung und Baggerung der Alſterbecken ſowie des Streeks nicht beſtanden. Zwar weiſen die Kämmereirechnungen ſeit dem letzten Viertel des 14. Jahrhunderts gelegentlich Ausgaben für Räumung und Reinigung der Alſter auf[7]; auch Schauungen der Alſter fanden ſtatt, die jedoch mehr auf die Feſtſtellung abzielten, ob ſie von Strauchdieben frei ſei[8]. Aber es ſcheint doch, daß man das Kraut ſo lange wuchern und die Bodenablagerungen ſo lange anwachſen ließ, bis nicht mehr durchzukommen war, d. h. bis die Schiffe kaum noch fahren konnten. Dann raffte man ſich auf, die klaghaften Stellen zu beſſern und ließ es hierauf wieder gehen, bis aufs neue Hinderniſſe für die Schiffahrt unbequem wurden.

Allerdings beſchwerte ſich die erbgeſeſſene Bürgerſchaft ſchon 1570[9] beim Rat, daß die Alſter vor ihren Augen ſchier zuwachſe, was großenteils daher komme, daß ſie nicht mehr, wie früher Gebrauch geweſen, mit dem langen Zuggarn, ſondern mit Setangeln (Setzangeln zum Fangen großer Hechte) und Werkgarn befiſcht werde, weshalb zu befürchten ſtehe, ſie möchte nach Jahren dermaßen verſchlammen und mit Kraut und Unflat zuwachſen, daß es nur mit Aufwendung großer Summen wieder gebeſſert werden könne; deshalb möge der Rat darauf bedacht ſein, daß die Stadt darin keinen Schaden leide.

Und 1582 verlangte die Bürgerſchaft als billig und recht, daß die Bürgermeiſter, weil ſie die Alſter zu ihrem Beſten gebrauchten (d. h. befiſchten), ſie auch auf ihre Koſten von Unkraut reinhalten möchten; ſolche Arbeit ſollte nicht mehr, wie bisher geſchehen, vom Bauhof gelohnt werden. Wenn die Bürgermeiſter das aber nicht auf ſich nehmen wollten, ſo ſolle die Kämmerei die Alſter befiſchen laſſen und das dafür empfangene Geld an ſich nehmen. Dazu iſt es aber damals nicht gekommen; denn die Reinhaltung und Auskrautung der Alſter wird auch ſpäterhin noch in den öffentlichen Ausgaben erwähnt[10].

1616 übernahm der Baumeiſter Haggaeus Schatz die Austiefung der Alſter für eine feſte Summe, und 1622[11] ſchloß die Kammer mit ihm einen Vertrag oder wie es damals hieß, einen „beſtändigen Accord“ auf drei Jahre wegen Ausräumung des Alſterſtreeks vom Paſtorenhauſe zu Eppendorf abwärts bis Harveſtehude. Dieſem Vertragsabſchluß verdanken wir die erſte ausführlichere Nachricht

über Baggerung und Auskrautung der Alster, die so zu geschehen hatte, daß die Schiffe beladen unverhindert hindurchfahren könnten; auch hatte Schatz den Damm am Ufer mit Pfählen und Busch zu sichern, damit der herausgebrachte Sand nicht wieder in den Strom gelangen könne. Ferner hatte er mit der Krautharke den „Buxbordt[12]“ auszubringen und mußte dazu sein Volk von Ostern bis Michaelis, 26 Wochen nacheinander, während dreier Jahre täglich bei der Arbeit haben; dafür erhielt er jährlich 350 ℔, um das Volk zu lohnen. Pfähle und Busch sowie das Gerät zum Austiefen an Kähnen und Krudtharken mit aller Zubehörung beschaffte der Bauhof.

1650[13] bewilligte die Bürgerschaft auf Antrag des Rats zur Ausräumung der Alster, „die ein großes Kleinod dieser Stadt, insbesondere für das Mühlenwerk sei“, einen Handdienst, dabei erwartend, daß die Landleute zu dieser Arbeit mit herangezogen würden. Zur Inanspruchnahme der Handdienste kam es jedoch nicht.

Es scheint sich bei diesen Baggerungen stets nur um Handarbeit gehandelt zu haben. Von einer Baggermaschine für die Alster hören wir zuerst 1725[14], als im Juni der Mühleninspektor mitteilte, daß in Harvestehude vor dem Lizentiatenberg mehr als 1000 Fuß (296 m) „Bolcken“ (Anschwemmung) 7 bis 8 Zoll über Wasser hervorragten, die bald zu festem Land würden, wenn sie nicht fortkämen, wie leider weithin zu sehen, wo von den Anliegern Wiesen mit vielen Fudern Heu draus gemacht worden. Die Bolcken seien jetzt leicht mit Schaufel und Spaten bis auf das Wasser wegzunehmen, darauf mit dem „Modderpflug“ und der Erdwinde ans Land zu bringen und bei steigendem Wasser mit der großen „Moddermaschine“ vollends auszutiefen. Diese Maschine könne auch zwischen der Rabe und dem Dammtor mit gutem „Succeß employret“ werden. Die Kammer gab diese Vorstellung an den Senat weiter mit dem Hinweis, daß aller Anlandung in der Alster künftighin gewehrt werden müsse und die Fortschaffung die allernötigste sei, dringlicher als die Fortifikationsarbeit bei Sebastianus (am Deichtor). Dabei könnten die Verordneten nicht unangezeigt lassen, daß an der Seite vom Tor bis zur Rabe die Alster durch fortgesetztes Eindeichen von Tag zu Tag kleiner gemacht werde und sogar steinerne Bollwerke in sie hineingelegt würden, was billig aufs schärfste redressiert werden

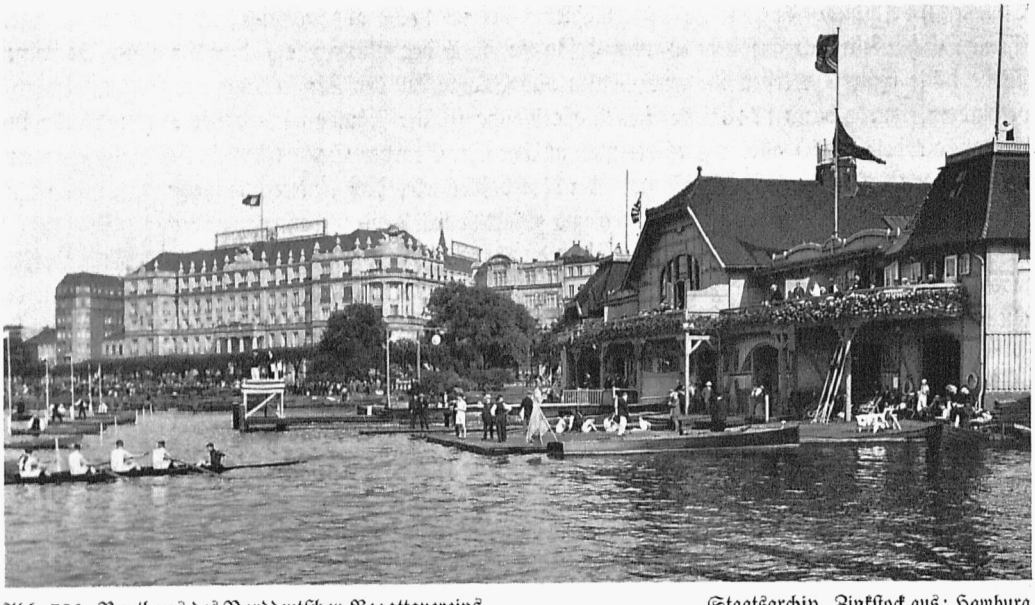


Abb. 390. Boothaus des Norddeutschen Regattavereins bei stattfindender Regatta

Staatsarchiv. Zinkstock aus: Hamburg und seine Bauten, 1914, Bd. I, S. 613

ſollte. Daraufhin ließ der Senat ſo viel Leute, als zur Alſteraustiefung nötig, von den Fortifikationsarbeiten wegnehmen und ſagte wegen des übrigen eine Unterſuchung zu.

Wie der obenerwähnte Modderpflug beſchaffen war, hat nicht feſtgeſtellt werden können; wahrſcheinlich handelte es ſich dabei um ein von Menſchenkraft (meiſt Verbrecher im Tretrad) in Bewegung geſetztes, ſchaufelartiges Baggergerät[15], das auch ſpäterhin noch erwähnt wird.

1745[16] erfolgte ein Senatsbeſchluß, bei Austiefung der Alſter in der Stadt mit den gewöhnlichen vier Prahmen vorzugehen, vom Zuchthauſe an, hinterm Holzdamm und dem Drillhauſe bis zum Laboratorium (beim Wall); Steingrus und Erde ſollten bis zur Höhe des Grundbalkens der Mühlwerke weggenommen und das Herausgebrachte zur Erhöhung der Feſtungswerke bis zum Dammtor verwendet werden. Den Kattundruckern Deppe Erben ſolle bei namhafter Strafe anbefohlen werden, die eigenmächtig in die Alſter gelegten Felſen auf ihre Koſten unverzüglich wieder herauszunehmen.

1746[17] war eine Austiefung nötig im Streek zwiſchen Harveſtehude und Eppendorf, wo ſich ein dem Strom ſchädliches kleines Eiland gebildet hatte. Die Erde wurde auf die angrenzenden Ländereien gebracht; die Koſten beliefen ſich auf 200 ℔. Aber bereits im Oktober des nächſten Jahres fand der Rat wieder für erforderlich, den Alſterſtreek austiefen und krauten zu laſſen, weil die Holzſchiffe nicht mehr hindurch konnten. Die ſich beſchwerenden Holzkäufer wollten den Sand für 50 Reichstaler ausbringen und eine Vorſetze machen, wenn ihnen die dafür benötigten wenigen Pfähle längs des Ufers, ſowie die Gerätſchaften dazu ſeitens der Fortifikation gegeben würden. Weiter verlangten ſie von der Kammer jährlich 15 Reichstaler zur Fahrbarerhaltung des Streeks. Nachdem der Kapitän Spanniger, der nach Anſicht E. H. Rats „die beſte Wiſſenſchaft von der Alſter“ hatte, dieſen Antrag empfahl, bewilligte die Kammer[18] die Mittel, aber nur zu einem Verſuch auf zwei Jahre.

1748 beantragte der Rat abermals Gelder für Auskrautung der Alſter (wahrſcheinlich der Außen-Alſter), weil faſt nicht mehr durchzukommen ſei. Die Kammer war einverſtanden unter der Bedingung, daß ihr wöchentlich die Koſten aufgegeben würden, wonach Verordnete weitere „Meſures“ nehmen würden.

Als dann im Juli[19] die Düpeherren die Austiefung der Alſterbecken wieder aufnehmen wollten, ergab es ſich, daß die ehedem auf der Binnen-Alſter bei Bueks Garten (Weſtſeite nahe der jetzigen Eſplanade) befindlich geweſene „Muddermühle[20]“ bereits 1739 abgebrochen ſei und die zugehörigen eiſernen Schaufeln ſich auf dem Bauhof befänden, weil der Prahm, auf dem ſie ſtand, in keiner Weiſe hätte regieret werden können. — Um das Zuwachſen der Waſſerfläche der Außen-Alſter zu verhindern, wurde dann 1748[21] bei der Kloſterbleiche (ſpäter Fontenay) und vor Harveſtehude der Ret ausgerodet; 1750 aber unterſagte man an der St. Georger Seite ohnweit der Lohmühle den Privaten das Schneiden des Rets[22], weil der Rat befürchtete, daß letzterer, je mehr man ihn ſchnitt, um ſo dicker wachſen, das Waſſer beengen und zuletzt feſtes Land bilden würde.

Als im nämlichen Jahr die bisher zur Düpe auf der Alſter gebrauchten Kähne abgängig geworden waren, ließ der Rat[23] Erkundigung einziehen, ob hieſige auf Berlin fahrende Schiffer zwei dazu bequeme Fahrzeuge zu billigem Preiſe abſtehen wollten; andernfalls ſollten ſolche neu angefertigt werden.

1767 wurde dem Rat[24] in Gegenwart des Majors Kohlhardt das Modell einer neuen Baggermaſchine vorgeführt; ob eine ſolche Maſchine in Betrieb kam, ließ ſich für die Alſter nicht feſtſtellen.

Während des 18. Jahrhunderts unterſtand die Austiefung[25] der Alſter von der Stadt aufwärts bis zur Fuhlsbütteler Schleuſe den Herren und Bürgern der Fortifikation. Oberhalb der Fuhlsbütteler Schleuſe und ſoweit der Strom ſchiffbar war, ſorgte die Kämmerei für die Offenhaltung der Alſter, wie ſie auch ſeit 1768 die Aufräumung der oberen Zuflüſſe regelmäßig beſchaffen ließ (ſ. S. 49 f.).

Einen Einblick in die damaligen Zuſtände auf den Alſterbecken bei der Stadt gewährt uns ein ſeitens des Rats im April 1769[26] dem Protonotar (erſter Sekretär des Gerichts) erteilter Auftrag, das in der Alſter an verſchiedenen Orten treibende Aas durch den Fron ungeſäumt fortſchaffen zu laſſen.

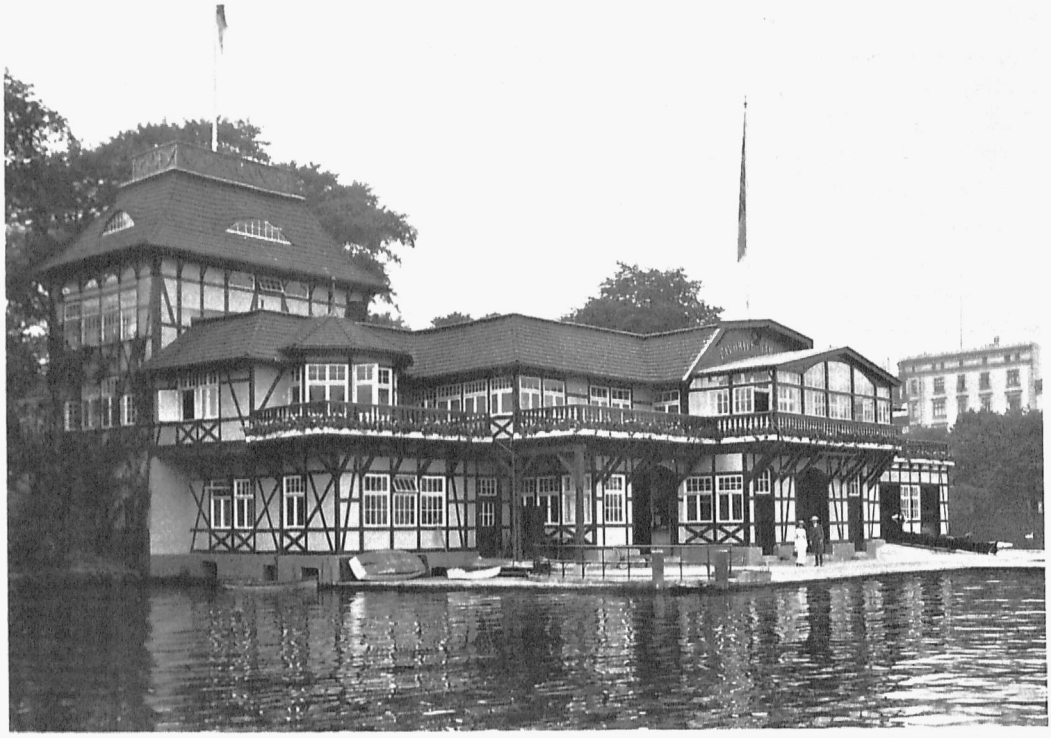


Abb. 391. Boothaus des Ruder-Clubs Favorite-Hammonia

Staatsarchiv. Zinkstock aus: Hamburg und seine Bauten, 1914, Bd. I, S. 614

Während der Franzosenzeit scheint für Reinhaltung der Alster fast nichts geschehen zu sein. Bei einer Besichtigung durch die Baudeputation im Juli 1815[27] wurde das Schiffloch bei Harvestehude ganz mit Kraut zugewachsen gefunden, desgleichen der Lange Zug; ebenso waren alle Ufer dicht mit Kraut und Ret bedeckt, viele Pfähle verloren, die Vorsetzen verfallen usw. Vor dem mit Felsenbollwerk begrenzten Ufer längs der Vorstadt St. Georg fand sich viel Modder angehäuft; der Bleichergraben (nördlich der jetzigen Schmilinskystraße) war ganz damit gefüllt.

Die Alsterbaggerung wurde nunmehr von einem Kommandeur[28] wahrgenommen; die Vergebung der Arbeiten erfolgte pottweise[29]. Die Leitung der Baggerungen unterstand jetzt der Baudeputation, die nun auch für Freihaltung der schiffbaren oberen Alster zu sorgen hatte.

1821 klagten sowohl die Müller als auch die Schiffer über Abnehmen des Wasserstandes in der oberen Alster wie im Streek, worauf eine gründliche Aufräumung[30] des Stromes von der Heidkruger bis zur Mellenburger Schleuse, fernerhin bei Poppenbüttel sowie zwischen Fuhlsbüttel und Harvestehude beschlossen und in den folgenden Jahren unter Aufsicht einer besonders hierfür eingesetzten Kommission beschafft wurde. Die schiffbare obere Alster muß sich damals in ziemlich üblem Zustande befunden haben; denn allein zur Beseitigung des Erdanwuchses oberhalb der Poppenbütteler Schleuse wurden 1824/1825 über 9000 cbm Boden herausgebracht, die man größtenteils auf die angrenzenden Privatländereien verteilte.

Auch unterhalb der Heidkruger sowie zwischen der Sandfelder und Rader Schleuse hatten sich der Schiffahrt sehr hinderliche Sandbänke abgelagert. Die dortigen städtischen Aufräumungsarbeiten suchte 1826 der Anlieger, Kätner Jacobsen[31], zu stören. Er widersetzte sich nicht nur dem Abhauen des in die Alster hineingewachsenen Buschwerks sowie der Herausbringung einiger alter Baumstämme

und Stubben, sondern er verbot überhaupt das Betreten seines Ufers und drohte jedem, der es doch täte, die Knochen im Leibe zu zerschlagen. Auf den Hinweis der Arbeiter, daß sie im Auftrage der Baudeputation handelten, erwiderte Jacobsen, daß es der Behörde nicht besser ergehen würde. Der Baukondukteur Hanemann, welcher ihn belehren wollte, mußte flüchten, um Mißhandlungen zu entgehen, und die Aufräumung der Alster vorerst auf dieser Strecke ganz unterbleiben. Als zufolge Schreibens des Senats die Gutsherrschaft Wulksfelde, deren Gerichtsbarkeit der Jacobsen unterstellt war, den Fall untersuchte, leugnete der Beklagte alles ab; die Zeugen sagten aber sämtlich gegenteilig aus, worauf Jacobsen seitens des Gerichtsherrn, Gutsbesitzer Uhrlaub, zu einer binnen vier Wochen zu erlegenden und im Unvermögen mit verhältnismäßiger Gefängnisstrafe bei Wasser und Brot abzubüßenden Brüche von acht Reichstalern verurteilt und schuldig befunden wurde, für die verursachten Kosten aufzukommen. Jacobsen war damit nicht zufrieden und gab an, sein Recht weiter suchen zu wollen; weiteres über den Fall enthalten die hamburgischen Akten jedoch nicht. Die Baudeputation fuhr nunmehr in ihren Alsterräumungsarbeiten auch auf dieser Strecke fort und brachte sie ungestört zu Ende.

Weiterhin hat man von Eingriffen der Anlieger in die Räumungsarbeiten der schiffbaren oberen Alster nicht wieder gehört.

In der Binnen- und Außen-Alster[32] wurden 1841 rund 3000 Schuten Kraut, Schlamm und Sand gebaggert, wozu der Staat die Fahrzeuge hergab, während die Arbeitskräfte von Unternehmern gestellt wurden. Die Kosten beliefen sich auf rund 8000 ℔. Die Schuten hatten damals nur 300 cbf = 7 cbm Inhalt.

Die Baggermassen brachte man meist auf die Ufer der nächsten Umgebung, die sonst vom Wasser bedeckt, so aber allmählich erhöht (Uhlenhorst) und gegen Überschwemmung gesichert wurden, namentlich, wenn die Alster infolge von Sturmfluten der Elbe nicht abgelassen werden konnte.

In den Neuen Hamburger Blättern[33] wurde aber doch gerügt, daß man das Baggergut nicht zur Kultivierung der unfruchtbaren Landstrecken zwischen dem Dorf Winterhude und der Uhlenhorst — damit war wahrscheinlich die Umgegend des Mühlenkamp gemeint — verwertete; man ahne kaum, wenn man sich daselbst umsehe, daß man sich in der Nähe einer großen Stadt befinde, so wenig fortgeschritten sei die Landwirtschaft dort. Die Aufhöhung des letzten Teiles jener unurbar gebliebenen Strecken erfolgte erst etwa 25 Jahre später durch den Grundbesitzer Adolf Sierich.

Nach dem Brande von 1842 und in geringer Menge auch schon vorher wurde Sand[32] aus der Alster gebaggert für Hausbauten, insbesondere in der Nähe der Binnen-Alster. Solche Baggerungen fanden seit Jahren namentlich zwischen Eppendorf und Alsterdorf statt, wo sich der Sand durch das abwärts strömende Wasser stets wieder ersetzte. Als Ende 1842 der Vogt in Alsterdorf diese Baggerungen verbot, beschwerten sich die Alsterschiffer, worauf der Alsterauffeher Ohlmeyer ihnen andere Plätze zum Sandbaggern anweisen mußte, wo es den angrenzenden Grundstücken und dem Fahrwasser nicht schadete. Die Schiffer hatten für jede 100 cbf (= 2,33 cbm) solchen gebaggerten Sandes an den Alsterauffeher 2 ß, also für jede Schute durchschnittlich 6 ß zu zahlen.

Als genügend Sand im Streek weggebaggert war, wurde den Schiffern eine Stelle in der Nähe des Badeplatzes beim Schlachterland angewiesen, wo sie bis Ende des Jahres noch etwa 1100 Schuten Sand herausholten. Dann wurde die dortige Baggerei auch verboten, um die Badeplätze nicht zu beschränken, welche aus weit in die Alster reichenden Sandbänken bestanden.

Darauf wandten sich zwölf Alsterschiffer aus Fuhlsbüttel und Struckholt 1844 an die Landherrenschaft der Geestlande[34] mit der Bitte, sie auf dem Schlachterstert in der Außen-Alster weiter baggern zu lassen, wo noch so viel Sand sitze, daß kein Fuß Wasser sei und kein Schiff fahren könne.

Die Behörde kam dann im Hinblick auf die bevorstehende Schiffahrtsverbindung mit der Elbe zu der Ansicht, daß die Badeplätze dort auf die Dauer doch nicht bestehen bleiben könnten. Der

wegzuſchaffende Sand erſtreckte ſich längs des größten Teils des linken Alſterufers von der Fähre bei der Uhlenhorſt bis zum Ferdinandstor. Am weiteſten in die Alſter hinein trat er beim Schlachterland, bei Aashörn und der Lohmühle; in geringerem Grade vom Ufer ab lag er längs St. Georg. Bei der nachmaligen Schwanenwikbucht war das Waſſer weithin ſo ſeicht, daß große Strecken ſelbſt von leichten Booten nur bei ausnahmsweiſe hohem Waſſer befahren werden konnten.

Für die geregelte Alſterſohle wurde 10 Fuß unter Winterpaß von 26 Fuß = + 4,58 m H. N. angenommen; das war 1 Fuß tiefer als die auf + 4,87 m geplante Grundſchwelle der Reeſendamms-



Abb. 392. Boothaus des Germania-Ruder-Clubs neben dem Uhlenhorſter Fährhaus

Staatsarchiv. Zinkſtock aus: Hamburg und ſeine Bauten, 1914, Bd. I, S. 611

brücke. Hiernach berechnete man, daß nur zur ſtreckenweiſen Erreichung dieſer Tiefe in den Alſterbecken ſchon etwa 55000 Schuten zu je 300 cbf bzw. 7 cbm = faſt 400000 cbm Sand und Mudde gebaggert werden müßten. Da der Staat nur zehn Baggerſchuten und einen Drehewer beſaß, ſo ließ man wegen der zu beſeitigenden großen Bodenmaſſen die Alſterſchiffer vorerſt weiter baggern; ſie ſollten aber fernerhin nur 4 ß für die Schute an den Alſterauffeher entrichten. Der ſtaatsſeitig gebaggerte Sand wurde damals auch zur teilweiſen Anſchüttung des Alſterdamms mit verwendet.

Die Erhebung jener 4 ß kam jedoch 1846 wieder ab. Von da an konnte die Sandbaggerei in der Alſter privatſeitig abgabenfrei unter Aufſicht des Alſterauffehers bis zu einer Tiefe von + 16 Fuß (= + 4,60 m) betrieben werden. Es wurde aber ſtellenweiſe, namentlich wo guter Mauerſand ſtand, viel tiefer gebaggert; ſchon 1859 ſtellte die Aufſicht feſt, daß Löcher bis + 2,30 m tief gebaggert worden waren. In den Jahren 1856—1860 hat man auf dieſe Weiſe privatſeitig etwa 3,7 Millionen cbf (87100 cbm) Sand aus der Außen-Alſter herausgeholt.

Vom 1. Februar 1866 ab verbot die Baudeputation die privatſeitigen Baggerungen ganz[35] und ließ ſolche nur noch von den Beſitzern anliegender Grundſtücke auf beſondere Erlaubnis zu; ſo wurde z. B. 1867 für Aufſchüttung der Straße Bellevue noch privatſeitig in der Außen-Alſter gebaggert, ſpäterhin nicht mehr.

Der 1844 erwähnte Drehewer (Maſchinen-Ewer genannt) war wahrſcheinlich 1840[36] beſchafft worden; er kam außer auf der Alſter 1849 auch für Baggerarbeiten der Hamburg-Bergedorfer

Eisenbahn im Hammerbrook zur Verwendung und mußte 1852 einer größeren Ausbesserung unterzogen werden. — 1847 führte der Alsteraufseher Pantelmann die staatlichen Baggerungen vertraglich aus.

In den fünfziger Jahren waren nur der Drehewer und zwei Schuten staatsseitig auf der Alster in Betrieb zum Nachhelfen, wo es grade not tat. In den Fünfzigern und Sechzigern des 19. Jahrhunderts baggerte und räumte der Staat zum Nutzen der Schiffahrt auch oberhalb Eppendorf, wo immer wieder Sandablagerungen stattfanden.

1853 schüttete man mit Boden aus der Alsterbaggerei den Weg von der Sechslingspforte nach der Schönen Aussicht (Schwanenwik), 1859 die Straße Alsterglacis.

In den sechziger Jahren trat die Wasserpest[37] (Helodea canadensis) in den Alsterbecken auf. Sie ist eine für schnelle Ausbreitung günstig ausgerüstete Pflanze; jeder kleinste Teil des Stengels schlägt für sich Wurzel und wuchert im Wasser nach allen Richtungen weit aus. Ihre Heimat ist Kanada. 1836 soll die Wasserpest zuerst nach Irland eingeschleppt worden sein. Von da verbreitete sie sich rasch über ganz England, verstopfte Flußläufe, hinderte Fischerei wie Schiffahrt und verursachte Überschwemmungen. Als sich 1854 ein Berliner Botaniker die Pflanze aus England schicken ließ, wiederholte sich dasselbe Unheil zunächst in der Umgegend von Berlin. 1864 waren die Havelseen von der Pflanze angefüllt; von da gelangte sie in die Spree und Elbe, kam so auch nach Hamburg und verbreitete sich bald über das gesamte europäische Festland.

In Hamburg fiel die Wasserpest 1866 zuerst im Stadtgraben beim Botanischen Garten auf; bald zeigte sie sich auch besonders stark in der Außen-Alster[38], wo sie namentlich dem Verkehr kleiner Boote erhebliche Schwierigkeiten bereitete. Zunächst suchte man die Pflanze durch Baggern und Ausharken[39] zu beseitigen, aber die gereinigten Stellen wuchsen rasch wieder zu, auf flachen Strecken, wie auch im tiefen Wasser.

In der Binnen-Alster wucherte die Pflanze bis dicht an den Alsterpavillon heran, wo sie grüne, hin- und herflutende Büschel bildete. Die Zeitungen sprachen die Befürchtung aus, die ganze Alster möchte bald in einen häßlichen Sumpf verwandelt werden. 1867 wurde mit dem für 36000 Mark auf der Reiherstieg-Schiffswerft neu gebauten Dampfbagger, der die zur Aufhöhung der Mundsburger Ländereien nötigen Bodenmassen aus der Alster baggern sollte, gegen die Wasserpest vorgegangen, jedoch ohne sichtbaren Erfolg. In diesem Jahre schätzte man die von ihr bedeckte Fläche in der Außen-Alster auf 37 ha = etwa $^1/_4$ des Gesamtspiegels. Namentlich das ganze Westufer, das St. Georger Ufer, die Mitte des Beckens und das Südufer des Langen Zugs waren davon völlig überwuchert, ebenso der Wallgraben hinter dem Allgemeinen Krankenhause St. Georg, so daß Stein- und Feuerungsschuten dort nur mit größter Mühe durchkamen.

Für das Herausholen der Pflanze mittels großer Harken mit gekrümmten Zähnen verausgabte man 1867 allein 6600 Mark. 1868 arbeitete man unermüdlich weiter; man schrieb nun die bisher im Taglohn beschafften Arbeiten öffentlich aus und bezahlte die herausgebrachten Massen nach Gewicht. Obgleich damals 571 Schuten zu je 15000 ℔ = rund 8,4 Millionen ℔ der Pflanze mit einem Kostenaufwand von 11600 Mark herausgeschafft worden waren, zeigten sich doch Binnen- und Außen-Alster wie auch alle Kanäle von der Pflanze bedeckt.

Um von den verausgabten großen Summen etwas wieder einzubringen, wurden die wegen ihres hohen Kalkgehalts gut zum Düngen geeigneten Pflanzenreste verkauft; der ganze auf der Mundsburg bei der Schürbeckerstraße gelagerte Vorrat hatte bald Abnehmer gefunden.

Die Wasserpest ist auch sonst nicht ohne Nutzen[40]. Sie gibt manchen Wasservögeln Nahrung und beherbergt schützend Fischlaich und Krebsbrut.

In Hamburg aber war die Pflanze damals jedenfalls sehr lästig; denn trotz aller Bemühungen konnte ihr Fortwuchern nicht gehemmt werden. Sie breitete sich im Gegenteil in den Alsterbecken

immer weiter aus, ſo daß zuſammenhängende große Flächen des Waſſers grünen Wieſen vergleichbar waren. Die Zeitungen wetteiferten mit Vorſchlägen zur Vertilgung des Unkrauts, die aber alle bei näherer Prüfung ſich als unbrauchbar erwieſen; ebenſo blieben mehrere Verſuche erfolglos, teils wegen zu bedeutender Koſten.

Da ſich inzwiſchen gezeigt hatte, daß die Pflanze im Strich der Alſterdampfer und an ſtark fließenden Stellen nicht gedieh, ſo ließ man im Juli 1869 das nur 43 cm tiefgehende Räderdampfſchiff Flora, welches ſonſt nach Vierlanden verkehrte, an den Stellen, wo die Pflanze am ſtärkſten wucherte, unabläſſig umherfahren und diesmal mit überraſchendem Erfolge. Die grünen Flächen verſchwanden innerhalb einiger Wochen, und es war möglich, den zur Zeit der Gartenbau-Ausſtellung in Hamburg anweſenden Fremden die Alſterbecken in der alten Schönheit zu zeigen.

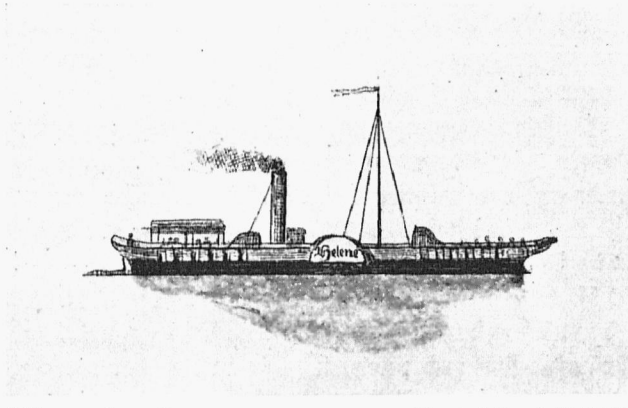


Abb. 393. Der erſte Alſterdampfer „Helene“ Verein f. Hamb. Geſchichte Nach kleinem Stich v. W. L. Nathanſen, 1856

Man entſchloß ſich daher, das nutzloſe Herausholen des Krauts, ausgenommen an den Stellen, wo es in ganz dicken Maſſen wucherte, nicht weiter fortzuſetzen. — 1869 beliefen ſich die Ausgaben für Krautbaggern auf rund 15900 Mark und für den Dampfer auf 3300 Mark, zuſammen auf 19200 Mark. — Als die Alſter im Frühjahre 1870 ganz klar erſchien und ſich auch im Laufe des Sommers die Waſſerpeſt nicht mehr zeigte, unterblieben die Dampferfahrten. Auch 1871 fand die Pflanze ſich nur in geringem Maße. Jedenfalls hatten die Dampferfahrten die gewünſchte Wirkung erzielt; denn die großen Wucherungen ſind ſeitdem nicht wieder beobachtet worden.

Es wird aber auch die Anſicht vertreten, daß die Waſſerpeſt das hieſige Klima auf die Dauer nicht vertrage und vielleicht dem ſtrengen Winter von 1870/71 oder der Erſchöpfung der Nährkraft des Flußbettes zum Opfer gefallen ſei; denn auch in der Bille und den mit ihr in Verbindung ſtehenden Marſchgräben war ſie in den Sechzigern ſehr ſtark aufgetreten und hat ſich dort mit der Zeit von ſelbſt faſt verloren.

Ganz verſchwunden iſt die Pflanze aus der Alſter nicht; abgeſehen von dem oberen Laufe, wo man ſie häufiger trifft, kann man während der warmen Jahreszeit ihre langen grünen Zweige an einzelnen Stellen der Alſterbecken im ſeichten Waſſer büſchelweiſe hin- und herſchwanken ſehen.

Andere kleine Pflanzen, die noch heute mit Ausgang des Frühlings die ganze Alſter und ihre Seitenarme mit einer zwar nur dünnen grünen Schicht überziehen, gehören zu den Planktonalgen. Ihr außerordentlich zahlreiches Auftreten in wärmerer Jahreszeit wird „das Blühen des Waſſers“ genannt. Gegen dieſe kleinen Lebeweſen braucht man nicht mit Baggern und Dampfern zu kämpfen; denn ſie ſind nicht gerade beläſtigend und verſchwinden in einigen Wochen ganz von ſelbſt wieder.

Für die Aufhöhung der Mundsburg war ſeit 1867 der bereits erwähnte Dampfbagger[41] auf der Außen-Alſter in Tätigkeit, insbeſondere für harten und tonigen Grund; er leiſtete täglich durchſchnittlich 20 Schuten von 450 cbf = 10,53 cbm, alſo rund 210 cbm, bei einer Bemannung von Kapitän, Maſchiniſt und vier Arbeitern. Für die genannten Aufhöhungsarbeiten waren in den Jahren 1867—1874 rund 290000 cbm Boden notwendig.

Mittels der ſtaatlichen, geregelten Baggerungen wurde dann die Außen-Alſter in großer Ausdehnung auf eine Sohlhöhe von +4,60 m H. N., d. h. beim üblichen Waſſerſtand von +6,60 m auf 2 m Waſſertiefe gebracht. Hierbei hat man feſtgeſtellt, daß der Boden der Außen-Alſter mit Ausnahme eines bis etwa 300 m breiten, von großen Holzſtämmen durchſetzten Streifens Moorboden, der ſich etwa 400 m weit nördlich der Lombardsbrücke längs der Straße Alſterufer hinzieht, größtenteils aus ſandigen, für Aufhöhungen gut verwendbaren Stoffen beſteht.

Nach Fertigſtellung der Anſchüttung der Mundsburg begann man in der Alſter mit größeren Baggerungen von Schlamm, der in den ſiebziger und achtziger Jahren zum großen Teil auf die Sierichſchen Ländereien in Winterhude gebracht wurde.

Als der Dampfbagger 1890 bedeutender Ausbeſſerungen im Betrage von über 12000 Mark bedurfte, wurde er für 3150 Mark verkauft. Ein Baggereiübernehmer ließ ihn dann inſtand ſetzen und verwendete ihn auch weiterhin auf der Alſter.

Bei den Baggerungen ſind häufig Eichenſtämme gefunden worden; Aufzeichnungen darüber reichen aber nur bis in die neunziger Jahre zurück. Im Waſſer fühlen ſich dieſe ganz durchgeweichten Stämme ſpeckig an, in getrocknetem Zuſtand aber ſind ſie hart und völlig riſſig.

In den drei Jahren 1897—1899 ſind 20 ſolcher Eichenſtämme nebſt einigen Stubben, faſt alle an der Weſtſeite der Außen-Alſter, herausgebracht worden; ſie waren zwiſchen 3 und 11 m lang und 30 bis 70 cm ſtark. Ähnliche Dicken hatten die 1901 im Schlamm mitten in der Außen-Alſter in 1,8 m Tiefe gefundenen 2 bis 4 m langen Eichen- und Weidenſtämme, letztere die Mehrzahl bildend. Späterhin ſind noch vereinzelt ſolche alten Hölzer vom Bagger zutage gefördert worden, ſeit 1919 jedoch nicht mehr. — Außer dieſen Reſten vergangener Waldungen hat man bei der Alſterbaggerei im Laufe der Jahre aber auch zahlreiche andere, teils ſchöne hiſtoriſche Funde gemacht; wennſchon anzunehmen iſt, daß viele hiervon nicht zur Kenntnis der Behörde gelangten, ſo fanden ſich doch unter den abgelieferten Stücken manche von geſchichtlichem Wert. — Erſt in den ſiebziger Jahren, als größere Baggerungen mittels Dampfkraft vorgenommen wurden, wird über ſolche Funde berichtet.

Waffen, wie Schwerter, Degen, Bajonette, ſind öfter gefunden worden, desgleichen viele Kanonenkugeln, u. a. 1878 beim Harveſtehuder Ufer 19 Stück an einem Tage (je eine 24 ℔ ſchwere Hohlkugel und Vollkugel, ſieben Kugeln zu 16 ℔, die andern von 12 bis 3 ℔ herab), die man alsbald bei Errichtung des Kugeldenkmals mit verwendet hat.

Etwas ſpäter wurde ein Dolchſtreitkolben[42] des 14. Jahrhunderts zutage gebracht.

Neuerer Zeit entſtammen folgende Funde: 1872 bei der Streekbrücke 11 ſtark verroſtete Läufe von Zündnadelgewehren aus den Jahren 1858—1866, 1904 ein Degen bei Fontenay und ein Revolver mit Patronen. 1912 fand man im Goldbeckkanal bei der Moorfurthwegbrücke ein altes krummes Schwert, 1914 in der Außen-Alſter ein gut erhaltenes doppelſchneidiges Reiterſchwert mit Klingeninſchrift aus dem 12. Jahrhundert.

An neuzeitlichen Wertgegenſtänden[43] ſind zu verzeichnen: 1906 an der Weſtſeite der Binnen-Alſter eine Anzahl anſcheinend goldener Uhren, 1908 in der Außen-Alſter bei der Alſterluſt ein Brillantring. Späterhin kamen nennenswerte Funde nicht mehr vor.

Ringe und Geld werden mitunter auch in den auf die Barmbecker und Winterhuder Ländereien geförderten Alſter-Baggermaſſen gefunden, an Geld meiſt ältere Kupfer- und Silbermünzen, däniſche, ruſſiſche und franzöſiſche, letztere in größerer Zahl aus dem 18. Jahrhundert.

Koſten der Baggerung

Umfangreiche Baggerungen, für die höhere Koſten, als gemeinhin üblich, aufgewendet wurden, begannen, wie oben erwähnt, erſt in den Sechzigern des 19. Jahrhunderts. Von 1870—1879

ſchwanken die jährlichen Bewilligungen für Baggern und Reinigen der Alſter zwiſchen 8000 und 12000 Mark. Von da an beliefen ſich die regelmäßigen Jahresaufwendungen meiſt auf 22000 Mark; dann ſtiegen ſie. Wegen verſtärkter Baggerungen zur Aufrechterhaltung einer gleichmäßigen Waſſertiefe von 2 m wurde 1898 zuerſt die Summe von 100000 Mark bewilligt, die bis 1902 im Haushaltsplan beibehalten blieb, aber während der Jahre 1904—1906 auf 152000 Mark erhöht ward. In den folgenden Jahren ſetzte man ſie wieder auf 98000 Mark und 1912 auf 86000 Mark herab. 1913—1915 iſt dieſe Ausgabe abermals auf rund 105000 Mark erhöht worden. In den Jahren bis 1919 ſank die jährliche Bewilligung allmählich bis auf 59000 Mark. Nach Überwindung der Inflationsjahre mit ihren Milliardenſummen ſtanden 1924 für die Alſterbaggerei 250000 Mark, in den beiden folgenden Jahren aber bereits wieder 103000 bzw. 108000 Mark zur Verfügung; ſeit 1928 ward für die „Regelmäßige Baggerung zur Erhaltung der Tiefe der Alſter und ihrer Nebenkanäle“ jährlich eine Summe von 100000 Reichsmark aufgewendet. Daneben ſtanden für Beſeitigung der ſtarken, während der Kriegs- und Nachkriegszeit angeſammelten Verſchlammungen — die derartig waren, daß mit den regelmäßigen Baggerungen die erforderliche Tiefe an vielen Stellen nicht erreicht wurde — außerdem 1929 noch 120000 Reichsmark zur Verfügung. — Der Umfang der jährlichen Bewilligungen ſchwankt je nach dem Bedürfnis ſehr und iſt im Laufe der Jahre weſentlich geſtiegen.

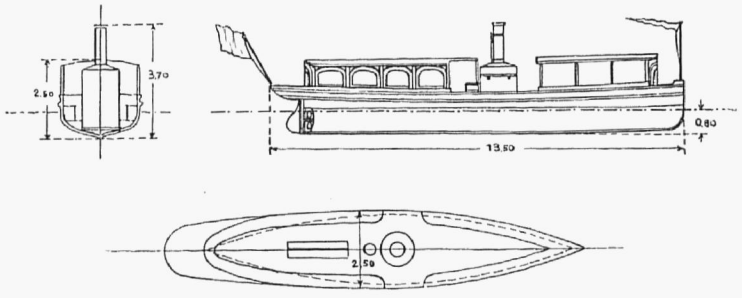


Abb. 394. Verkleinerte Wiedergabe der Konſtruktionszeichnung, nach welcher der Alſterdampfer „Alina“ im Jahre 1859 auf der Reiherſtieg-Schiffswerft gebaut worden iſt. Privatbeſitz. Zeichnung des Direktor Ferber der Reiherſtieg-Schiffswerft

Die Kubikmeter-Koſten der Baggerungen ſind nach und nach ebenfalls entſprechend höher geworden. Im Jahre 1870 zahlte der Staat für 1 cbm Schlamm zu baggern 70 Pfennig. Dieſer Preis fiel bei den öffentlichen Vergebungen 1876/1877 vorübergehend auf 40 bzw. 45 Pfennig, ſtieg dann aber auf das Doppelte und hielt ſich 1885—1889 wieder auf rund 70 Pfennig; von da an ſtieg er bis 1900 auf 1.26 Mark.

Die ausgebrachten Schlammengen beliefen ſich von 1870 bis 1901 jährlich im Durchſchnitt auf 10000 bis 11000 cbm; mitunter waren dieſe Baggerungen aber bedeutend umfangreicher, ſo z. B. 1885 = 25000 cbm. Nach 1901 ſind die Schlamm- und Sandbaggerungen nicht mehr ſcharf getrennt, da in der Regel alles zuſammengemiſcht auf die zu erhöhenden Landſtrecken gebracht wird.

Sand zu baggern koſtete 1870—1875 das Kubikmeter 1.05 bis 1.35 Mark. Dafür mußte der Übernehmer dieſen Baggerſtoff nach den ſtaatlichen Aufhöhungsſtellen verbringen und dort nach Anweiſung auskarren. Als 1876 der gebaggerte Sand Eigentum des Übernehmers wurde, fiel der Preis zunächſt auf 30 Pfennig, ſtieg aber 1877 auf 65 Pfennig für das Kubikmeter. In den folgenden zwanzig Jahren bis 1896 ſchwankte er zwiſchen 1 Mark und 65 Pfennig, je nachdem, ob der Sand dem Übernehmer verblieb oder ob der Staat den Boden beanſpruchte. In der Regel mußte in letzterem Falle der Staat, ſolange es dem Übernehmer leicht war, den Baggerboden anderweitig mit Vorteil unterzubringen, mehr dafür bezahlen.

Allmählich wurde es aber ſchwieriger, in Umgebung der Alſter oder ihrer Nebenarme private Aufhöhungsflächen zu finden, oder ſie lagen ſo entfernt von der Landeſtelle, daß die Förderung dahin

kostspieliger wurde. Infolgedessen stellte sich der Baggerpreis für beide Verwendungsweisen nach und nach entweder gleich teuer oder dann, wenn der Übernehmer den Boden selbst unterbringen mußte, teils erheblich höher; die Preise stiegen von 1896 bis 1915 von 1.30 Mark auf 3.20 Mark, 1911 kostete das Kubikmeter zu baggern sogar 3.72 Mark; für den andern Fall, daß der Staat den Boden behielt, schwankten die Preise in der genannten Zeit zwischen 1.20 Mark und 2.50 Mark; 1915 wurden dafür bis 2.20 Mark bezahlt.

Die weiterhin und während der Papiergeldentwertung gezahlten Preise sind für den Vergleich wertlos. 1924 kostete das mittels Drehewer oder Handbagger gelöste Kubikmeter Baggergut 4.15 Mark, mit dem Dampfbagger 3.55 Mark; 1925 mußte für beide Förderarten der gleiche Preis von 4.70 Mark gezahlt werden, in den folgenden Jahren bis einschließlich 1929 dagegen 4.50 Mark und 4.25 Mark bzw. 3.85 Mark und 3.95 Mark für das Kubikmeter gebaggerten Boden[44]. Wegen des im Herbst 1923 auf der Alster eingeführten Schleppzwanges (s. Abschn. 97 e) sind zu diesen Preisen noch durchschnittlich 1 Mark Schlepplohn für je 1 cbm Baggergut hinzuzurechnen.

Die Größe der jährlich aus der Alster gebaggerten Sandmengen schwankt je nach den aufgewandten Mitteln und den auftretenden Bedürfnissen sehr. 1870—1878 beliefen sie sich im Durchschnitt auf 7000 bis 10000 cbm, stiegen 1879—1885 allmählich auf rund 50000 cbm, gingen dann auf 10000 cbm hinab; darauf fingen sie wieder an zu steigen und machten 1897—1900 je etwa 60000 cbm aus. Seit 1901 findet eine scharfe Trennung von Sand und Schlamm, wie oben erwähnt, nicht mehr statt. Die Baggermassen verringerten sich in den folgenden Jahren wieder, so daß z. B. 1903 nur 21000 cbm Boden aus der Alster herausgeholt wurden. 1904—1906 dagegen verstärkte man die Baggerungen wieder und brachte jährlich gegen 88000 cbm heraus. Von da ab schwankte die Baggermenge jährlich zwischen 20000 bis 36000 cbm, mit Ausnahme von 1914, wo 69000 cbm Boden gebaggert worden sind. Auch 1915 wurden noch 22000 cbm geleistet; in den folgenden Kriegsjahren aber und auch nach dem Kriege ging die Alsterbaggerei sehr zurück; 1917 konnten nur 800 cbm gebaggert werden; im übrigen schwankte die Jahresleistung von 1916 bis 1926 zwischen 3100 und 7600 cbm. Erst in den drei Jahren 1925—1928 näherte sich das Ergebnis wieder dem Durchschnitt früherer Jahre; es stieg auf 19000 bis 45000 cbm jährlich[44].

Die vorstehenden Zahlen zeigen nicht nur, daß die Rein- und Tiefhaltung der Alsterbecken fortgesetzt erhebliche Anforderungen an die Staatskasse stellt, sondern daß auch im Laufe der Jahre bedeutende Massen von Sand und Schlamm aus der Alster herausgebracht worden sind.

Rechnet man beide Bodenarten zusammen, so ergibt sich seit 1870, von wo an die jährlichen Leistungen annähernd ermittelt werden konnten, bis einschließlich 1928 eine aus der Alster und ihren Nebenarmen herausgeholte Raummenge von rund 1,8 Millionen Kubikmeter. Unter der Voraussetzung einer durchgehenden Wassertiefe von 2 m würde es mit dieser Menge möglich sein, die halbe Außen-Alster zuzuwerfen. Die obige Leistung von rund 1,8 Millionen Kubikmeter in 58 Jahren erscheint aber recht gering, wenn man sie mit den Elbbaggerungen vergleicht; die dort seit 1910 bis in die Kriegsjahre in einem Jahresdurchschnitt herausgeschaffte Bodenmenge übertrifft die 58jährige Gesamtbaggerung aus der Alster um etwa das Sechsfache oder, unter der Annahme, daß die Baggerzeit jährlich sechs Monate währt, baggerte man aus der Elbe seit 1910—1915 in je einem Monat nahezu die gleiche Menge, wie in 58 Jahren aus der Alster. — Infolge Ausbruch des Krieges im August 1914 kam, wie wir gesehen haben, die Alsterbaggerei allmählich fast völlig zum Stillstand und blieb, als nach vier Jahren der Kampf aufhörte, noch während einer Reihe von Jahren wegen der wirtschaftlichen Not im Vergleich zu den früheren Leistungen unbedeutend und unzureichend.

Bereits 1920 hatten die durch das beinahe gänzliche Aussterben der sonst so zahlreichen Alsterschwäne im Wachstum sehr begünstigten Wasserpflanzen sich in der Außen- und Binnen-Alster stark ausgebreitet,

während die vom oberen Alsterlauf ständig zugeführten Schlick- und Sinkstoffmengen sich besonders in der Außen-Alster zu Schlammbänken ansammelten, auf denen Boote und Schuten festgerieten.

Zu den außerordentlichen Geldaufwendungen, die erforderlich waren, um hier genügend abzuhelfen, war der Staat nicht imstande; denn es handelte sich um Herausschaffung Hunderttausender von Kubikmeter Boden, die sich im Laufe der letzten Jahre angehäuft hatten und noch immer zunahmen. Die gründliche Ausschlammung der Alsterbecken mußte auf eine Reihe von Jahren verteilt werden und ist, wie oben angedeutet, erst 1925 wieder im früheren Umfange aufgenommen worden. Seit 1927 fand eine verstärkte Beseitigung der in der Kriegs- und Nachkriegszeit angesammelten Verschlammungen statt.

Eine zwar schwache Lichtseite brachte die durch die Notzeit erzwungene Einschränkung der Alsterbaggerung aber doch. Da die Versumpfungsstellen durch ihre reiche Pflanzenwucherung ausgedehnte Laich- und Brutplätze für die Fische bilden, so gedeiht die junge Fischwelt in der Alster neuerlich so gut, daß Angler und Fischer ihre Freude daran haben.

Anmerkungen.

[1] Vgl. Hbg. Nachr. vom 5. Aug. 1915, M.-A.: Die Alsterbaggerung. — [2] Ak. Kl. VII, Lit. B a, Nr. 6, Vol. 1 (Hbg. St. Ar.). — [3] Desgl. Kl. VII, Lit. C c, Nr. 8, Pars I, Inv. 11 b (Hbg. St. Ar.). — [4] Spezialkarte d. Außen-Alster, Otto Meißners Verlag, 1857. — [5] Z. V. Hbg. G., IX, S. 208. — [6] Hamburgs Fürsorge für die Schiffbarkeit der Unterelbe, von Wasserbaudir. Buchheister u. Wasserbauinsp. Bensberg, Hbg. 1901, S. 12/13, Handbaggerei u. Drehewer. — [7] Kpm. Km. Rch. I, S. 220, 240, 348 u. 414. — [8] Ebendas. S. 264, 265, 358, 359, 403. — [9] a) Lünig, Teutsches Reichs-Archiv, XIII, Pars specialis, Continuatio IV, Teil I, S. 1009 f. sowie S. 1025; ferner: b) Wigands Kernauszug aller von 1410—1704 in Hbg. ergangenen Rezesse. Rez. v. 5. Mai 1570, Art. 16. — [10] Dr. J. F. Voigt: Der Haushalt der Stadt Hbg., 1601—1650, Hbg. 1916, S. 171. — [11] Km. Kntr. Bch. B, S. 186. — [12] Buxbordt = Buckelborsten = Stratiotes aloides L., Krebsschere od. Wasseralve. — [13] ad 9 b Rez. v. 14. Aug. 1650, Art. 6. — [14] Km. Prtk. 1725, S. 139. Baggermaschinen f. d. Elbe gab es bereits 1634 in Hamburg; vgl. M. V. Hbg. G., XIII, 1890, S. 101. — [15] J. H. Röding: Allgem. Wörterb. d. Marine, I, 1794, S. 229, Baggermasch. — [16] Sn. prtk. 1745, S. 391. — [17] Ebendas. 1746, S. 613. — [18] Km. Prtk. 1747/1748, S. 257; 1748/1749, S. 134 u. 137. — [19] Sn. prtk. 1748, S. 427 u. 432. — [20] ad 15, Die Muddermühlen wurden in Holland von Pferden getrieben und hießen auch Mudderprahm. — [21] ad 19, S. 543/544. — [22] Km. Prtk. 1750, S. 162 u. 175. — [23] Sn. prtk. 1750, S. 83. — [24] Desgl. 1767, S. 196. — [25] Klf. Hbg. Ges. u. Vrf., XII, 1773, S. 446/447. — [26] Sn. prtk. 1769, S. 359. — [27] Ak. d. Baudp., Bericht v. 10. Juli 1815. — [28] Beiträge z. Gesch. d. Hbg. Beamtenwesens, II, von O. Möller in der Hbg. Beamtenztg., 1902, S. 113. — [29] 1 Pott = 1024 cbf 24,1 cbm. — [30] Ak. Kl. VII, Lit. A, Nr. 2 a, Vol. 6 a (Hbg. St. Ar.). — [31] Ebendas. Vol. 6 b. — [32] Ak. d. Baudep. über Alsterbaggerei. — [33] Neue Hbg. Bl., I, 1841, S. 50, Sicherung der Stadt gegen Sturmfluten. — [34] Ak. d. Ldhsch. Gst. 1843/1844 (Hbg. St. Ar.). — [35] Sammlg. Hbg. Ges., 1866, S. 219. — [36] ad 30, Vol. 6 c, Alsterreinigung u. Baggerei, 1836—1840. — [37] Hbg. Nachr., A.-A.: Nr. 315 v. 13. Novbr. 1929, Weltreisen von Pflanzen. — Im einzelnen ist die Wasserpest an Gestalt einem Myrtenzweig nicht unähnlich. — [38] Ak. Kl. VII, Lit. F d, Nr. 5, Vol. 16, Interna der Alster, 1866, betr. Wasserpest (Hbg. St. Ar.). — [39] Ak. d. Baudep., Bericht des Abt.-Ing. C. W. Horst vom 14. Nov. 1871, Die Maßregeln zur Beseitigung der Wasserpest betr. — [40] Die Heimat, Nr. 9 v. Sept. 1904, S. XXXIV, Nutzen der Wasserpest, von J. Schwarz. — [41] ad 38, Vol. 17. — [42] S. 49 d. Jahresber. d. Museums f. Hbg. Gesch. f. d. Jahre 1911/1912. — [43] Mitgeteilt v. der II. Ing.-Abt. d. Baubeh. — [44] Aus derselben Quelle.

97. Schiffahrt auf der Binnen- und Außen-Alster

a) Alsterschuten

Hierzu die Abbildungen 224, 378, 380 und 381

Hamburg war bis ins erste Viertel des 19. Jahrhunderts hinein mit hohen Wällen und breiten Festungsgräben umschlossen; wollten sich die Bewohner in freier Luft erholen, so waren sie zumeist auf den Jungfernstieg oder die Wälle angewiesen. Zwar wurden auch längere Spaziergänge und Spazierfahrten vors Tor gemacht; sie gehörten aber zu den Ausnahmen und waren kostspielig; denn die damals meist noch unbefestigten Landstraßen gewährten nicht die heutige Annehmlichkeit bequemen und raschen Weiterkommens.

Für dieſe Mängel draußen hatte man einen unvergleichlichen Erſatz in den Fahrten[1] auf der Alſter mit ihrer lieblichen Umgebung. Man fuhr nach Harveſtehude, Eppendorf, nach der Mundsburg und der Kuhmühle, an der einſamen Halbinſel der Uhlenhorſt vorbei und auch nach dem entlegenen Mühlenkamp; an all dieſen Orten waren ſchon im 18. Jahrhundert mehr oder weniger gute Gaſthäuſer vorhanden. Man mußte zwar auf rechtzeitige Rückkehr bedacht ſein; denn die allabendliche Schließung des Baums mit Dunkelwerden machte ein längeres Draußenbleiben untunlich.

Für ſolche Ausflüge oder Spazierfahrten auf der Alſter benutzte man recht ſchwerfällige Ruderboote, Archen oder Schüten genannt, die wohl, wie ſo manches andere in Hamburg, aus Holland ſtammten (ſ. Abb. 224 S. 328 u. Abb. 380 S. 529). Der Kahn wurde von vorn bzw. hinten ſitzenden Ruderern im langſamen Tempo gemächlich vorwärtsbewegt; mitunter bediente man ſich aber auch der Segel (ſ. Abb. 381 S. 541). Drinnen befanden ſich längsſeits Sitzbänke, zwiſchen denen ein Tiſch ſtand. Dieſer Hauptteil des Fahrzeuges war mit Perſenningen überdacht, um die Inſaſſen vor Wind und Wetter zu ſchützen. Solche Schüte, die gelegentlich auch Seitenwände mit Fenſtern hatte, bot 8 bis 10 Fahrgäſten genügenden Platz. Beſonders beliebt waren die ſogenannten Spielſchüten (ſ. Abb. 378 S. 535). Es fuhren auch wohl mehrere Schüten zuſammen, von denen eine mit einem Muſikkorps beſetzt war, welches zur Erhöhung der Luſt muntere Weiſen erſchallen ließ.

Da die Schütenfahrten in der Regel längere Zeit dauerten, ſo war ihr Inneres zum Schmauſen und Pokulieren eingerichtet, ſo daß die Luſtfahrenden mit dem Anblick der ſchönen Alſterumgebungen auch leibliche Genüſſe vereinen konnten. Dafür ſorgten bei ſolchen Fahrten die Frauen der teilnehmenden Familien. War man anſpruchsvoller, ſo beſchafften bekannte Garköche von beſonderem Ruf die Mahlzeiten, welche nach dem mißbilligenden Urteil[2] eines Zeitgenoſſen die Teilnehmer oft mehr in Anſpruch nahmen als die Naturſchönheiten. Es gab ſogar Leute, die ihre Fahrzeuge ganz mit Wachstuch umſchloſſen und, auf jeden Naturgenuß verzichtend, nur ſtofflichen Genüſſen, insbeſondere dem „häßlichen Schmauchen der Tobacks-Pfeiffen“ huldigten.

Die bereits vor Jahrhunderten in Hamburg beliebten Alſterſchütenfahrten — man vergleiche die Stadtanſichten von Dirkſen vom Jahre 1610 und Piterſen von 1644, wo ſolche Fahrzeuge auf der Binnen- wie auf der Außen-Alſter dargeſtellt ſind (ſ. Abb. 4 S. 10) — haben ſchon früh die Aufmerkſamkeit der Fremden auf ſich gezogen, und ſelbſt hohe Fürſtlichkeiten liebten ſolche Luſtfahrten bei ihren Beſuchen; ſo fuhr z. B. 1538[3] König Chriſtian III. von Dänemark in einem kleinen, ſchön verzierten Ewer auf der Alſter ſpazieren.

Der erſte Reiſeſchriftſteller, der die Alſterfahrten rühmend erwähnt, iſt 1668 v. Hövelen[4]; er ſagt: „Sommers über kann man die herrliche Luſt auf den Spielſchüten genießen.“

Auch Adelungk gedenkt ihrer 1696, ſpäter 1724 der Patriot[5] und 1733[5] Steltzner, welcher berichtet: „Des Sommers fährt man auf Schüten nach der Rabe und nach Harveſtehude und andern Orten mehr. Des Abends ſchwimmen zuweilen 20 und mehr Schüten mit der angenehmſten Muſik auf der Alſter herum.“

V. Griesheim äußert ſich 1760[6]: „... Auf der Alſter ſchwimmen Gondeln, wovon man um ein Spottgeld, zuweilen aber vor 4 Reichstaler etliche Stunden Gebrauch machen kann. ... Die Alſterfahrt iſt ein ſehr reizendes und doch unſchuldiges Vergnügen. Manche Weichlinge ſcheuen aber die angenehme Luft und ziehen Wachstücher vor die Gondel.“

Ähnlich wie Steltzner äußert ſich der Reiſende Th. Nugent[7] über die Schütenfahrt, und gegen Ende des 18. Jahrhunderts ſagt ein anderer Fremder[8]:

„Eine ganz eigene Beluſtigungsart bietet der Alſterfluß; der von ihm in der Stadt gebildete See iſt an ſchönen Sommerabenden faſt ganz mit einer Art Gondeln bedeckt. Man ſpeiſt, familien- und partienweiſe fahrend, in dieſen Gondeln zu Nacht, und ein mit Muſik beſetztes Fahrzeug ſchlängelt ſich



Abb. 395. Dampfboot am Steg vor der Mundsburger Brücke

Verein f. Hamb. Geſchichte
Phot. G. Koppmann & Co., 1879

öfters durch die Reihen dieſer Gondeln. Das Ganze hat eine unbeſchreiblich gute Wirkung. . . .“ — Ähnlich werden in faſt allen Reiſebeſchreibungen aus jener Zeit die Luſtfahrten auf der Alſter ohne Vorbehalt gerühmt.

Auch Willebrand[9] rühmt die Alſterſchütenfahrt; er empfiehlt eine ſolche demjenigen, der ſich Freunden für genoſſene Gaſtfreundſchaft erkenntlich zeigen möchte und gibt allerhand nützliche Hinweiſe dazu.

Ein anderer Schriftſteller[10] berichtet 1794, daß die Archen an Sommernachmittagen und -abenden bis ſpät in die Nacht, mit Menſchen aus allen Ständen gefüllt, in langen Reihen mit Muſik und Erleuchtung auf dem Alſterbaſſin umherführen und vom Jungfernſtieg geſehen einen herrlichen Anblick böten.

Hier ſei eingeſchaltet, daß gelegentlich Trompeter am Bug der Schüten ſtanden und über das Waſſer bliſen. Man fuhr auch wohl in die nordöſtliche Bucht der Binnen-Alſter am Teufelsort, wo aus dem wegen ſeiner guten Akuſtik gelegentlich zur Aufführung von Oratorien benutzten Drillhauſe der Bürgerwache feierlicher Geſang über das Waſſer klang. Auch verſchlang der Straßenlärm in jenen friedvoll-ruhigen Zeiten noch nicht die Töne des Glockenſpiels vom St. Petriturm.

Eine ſich bis nach Sonnenaufgang ausdehnende Alſterluſtfahrt der Kapitänſchaft der Bürgerwache wird in einem Reiſebericht von 1744 erwähnt[11].

Vorſtehende, im weſentlichen alle übereinſtimmenden und lobreichen Nachrichten aus dem 17. und 18. Jahrhundert, die ſich leicht vermehren ließen, zeigen uns, wie beliebt in jenen Zeiten die Alſterſchütenfahrten zur Erholung und Zerſtreuung waren. Daß ſie nebenher aber auch andern Zwecken als lediglich dem Vergnügen an der Waſſerfahrt dienſtbar gemacht wurden, entnehmen wir der aus dem Jahre 1733 ſtammenden Reiſebeſchreibung A. A. Anackers[12], in der es u. a. heißt: „. . . Dieſes Waſſer oder Fluß iſt ſehr angenehm, wo beſtändig Leute einander begegnen mit Muſik und anderen luſtigen Compagnien. Herr Ramin ſagte uns, daß viele Heiraten dieſem Waſſer zu danken, weilen, wenn ſonſt keine Gelegenheit vorhanden, bekannt zu werden, ſo werden ſie auf der Alſter bekannt, und gehet es zu in Spazierenfahren, wie zu Venedig.“

Poetiſche Schilderungen der Archenfahrten auf der Alſter ſind enthalten in Fiſchers „Gereimte Einfälle“ von 1805[13] ſowie im Hamburger Erholungsblatt von 1817[14]. Beſonders hübſch iſt ein Gedicht Karoline Rudolphis über eine ſolche Alſterfahrt, die ſie mit 18 jungen Mädchen ihres Penſionats machte[15].

Auch Friedrich Hagedorn, der Dichter des lebensfreudigen Rokoko und Lobſinger der Alſter, verherrlicht die Heiterkeit einer abendlichen Alſterfahrt in den beiden letzten Verſen ſeines Gedichtes vom „Lieblichen Alſterfluß[16]“ wie folgt:

Ertönt, ihr ſcherzenden Geſänge,
Aus unſerm Luſtſchiff um den Strand.
Den ſteifen Ernſt, das Wortgepränge
Verweiſt die Alſter auf das Land.
Du leeres Gewäſche,
Dem Menſchenwitz fehlt,
O fahr in die Fröſche;
Nur uns nicht gequält!

Hier lärmt in Nächten voll Vergnügen
Der Pauken Schlag, des Waldhorns Schall;
Hier wirkt, bei Wein und ſüßen Zügen,
Die rege Freiheit überall.
Nichts lebet gebunden,
Was Freundſchaft hier paart.
O glückliche Stunden!
O liebliche Fahrt!

Nach den vorſtehenden Berichten und Schilderungen über die Luſt und das Vergnügen der Alſterſchütenfahrt iſt es nicht verwunderlich, daß bei ſolchen Veranſtaltungen der Frohſinn gelegentlich in lärmendes Toben überging und durch Abbrennen von Feuerwerk und anderes Getöſe nächtlicherweile der Schlaf der Alſterumwohner geſtört wurde.

Hiergegen ging E. H. Rat in verſchiedenen Mandaten vor. Bereits 1717[17] wurde den Schütenführern bei willkürlicher Strafe unterſagt, ihre Fahrzeuge zum Anzünden von allerhand Luſtfeuerwerk und zum Abfeuern von Geſchützen auf der Binnen- und Außen-Alſter herzugeben (ſ. S. 394).

Gegen diejenigen Alſterſchütenführer, die durch öfteres zu ſpätes Hereinkommen die ordentliche Schließung des Baumes bei der Lombardsbrücke aufgehalten hatten, erließ der Senat am 17. Juli 1748 einen Befehl[18], der ſie nicht nur verpflichtete, allemal zur angeſetzten Schlußzeit ihre Rückkehr zu nehmen, ſondern auch anwies, den von ihnen gefahrenen Geſellſchaften dieſen gemeſſenen Befehl kundzumachen.

1767 finden wir eine Vorſchrift, wie ſich die Schüten und übrigen Fahrzeuge zu verhalten hätten, wenn Ihrer Majeſtät dem Dänenkönig Friedrich V. eine Alſterfahrt nach der Uhlenhorſt allergnädigſt gefällig ſein möchte.

Dieſe königliche Alſterfahrt fand dann auch ſtatt und erheiſchte, wie der Beſuch des Dänenkönigs überhaupt, weitläufige Vorbereitungen hamburgiſcherſeits, denen eingehende Überlegungen im Rat voraufgingen. Der Begebenheit iſt in den erhaltenen Senatsprotokollen wie auch im Hamburger Correſpondenten[19] ausführlich gedacht. Zunächſt ließ der Senat die Alſter für die Fahrt der Admiralitäts-Schaluppe, die dem König zur Verfügung geſtellt war, ausdüpen und wegen des zu erwartenden Volksandranges bei der Alſterfahrt das Geländer ſowohl auf der Landungsbrücke als auch längs des Jungfernſtiegs auf ſeine Standfeſtigkeit unterſuchen.

Da der König aus der Alſterfahrt eine „völlig ungenierte Landpartie“ zu machen wünſchte, wollte er nicht, daß Grenadiers en parade von der Hamburger Garniſon hinauskommandiert, noch Veranſtaltungen gemacht würden, welche der Stadt noch weitere Koſten verurſachen könnten. Se. Majeſtät wolle ſelbſt für alles Erforderliche ſorgen laſſen und verlangten nichts weiter als das Haus auf der Uhlenhorſt; wenn die Herren Abgeordneten ſich dort einfinden wollten, würden ſie ihm ſehr angenehm ſein. Herr Baron v. Schimmelmann fügte noch hinzu, er nehme aber an, das Kanonieren würde doch demungeachtet nicht unterlaſſen werden. Daraufhin verfügte der Rat, daß am Tage der Alſterfahrt, wenn der König beim Alſterbaum aus- und einpaſſierte, vom Hauptwall in der dortigen Gegend zu ſalutieren ſei. — Die Alſterfahrt fand am 4. Juli, einem Sonnabend, ſtatt. Tags zuvor mußte der



Abb. 396. Die Alſterdampfer liegen Eiſes halber ſtill am Landungskai vorm Jungfernſtieg

Privatbeſitz
Phot. Meyfahrt, Dezbr. 1927

Rathausſchließer, dem der Syndikus Schuback, wie er im Senat mitteilte, hierfür den Titel eines Kaſtellans beigelegt hatte, mit dem königlichen Kammerfourier hinaus und für alles Nötige ſorgen.

Die Ankunft des Königs am Jungfernſtieg wurde von dem mehrgenannten Syndikus, ſeinen Mitabgeordneten und den Eingeladenen im v. Axenſchen Hauſe abgewartet und er dann an der neuen, mit rotem Tuch belegten und einer Decke verſehenen Anlegebrücke daſelbſt empfangen. Die neue Admiralitäts-Schaluppe, mit der bereits die Königin von Harburg nach Altona überführt worden war, brachte den König und ſeine Begleitung ohne Störung nach der Uhlenhorſt.

Bei Ankunft Sr. Majeſtät in der Stadt, wie auch bei ſeiner Durchfahrt durch die Lombardsbrücke wurden 30 Kanonenſchüſſe abgefeuert.

Bei der Alſterfahrt mußten ſich die Fahrzeuge, der obenerwähnten Schützenordnung[20] gemäß, in Entfernung von vier Schützenlängen von der für den König und ſein Gefolge am Jungfernſtieg hergeſtellten Brücke hinlegen und einen ebenſo breiten Weg nach der Lombardsbrücke frei halten, bis alle zum königlichen Gefolge gehörigen Fahrzeuge hindurch waren.

Die Fahrzeuge, als Schüten, Schaluppen u. dgl., unter denen weder Ewer noch Jollen oder Kähne ſein durften, hatten ſich in zwei Reihen zu ordnen und mußten beflaggt und ſonſt anſtändig und zierlich eingerichtet ſein. Geſegelt durfte auf der Alſter an dem Tage nicht werden, und es durften auch keine Fahrzeuge in den Kanal bei der Uhlenhorſt (den Langen Zug) fahren oder die freie Ausfahrt dahin und die Rückfahrt behindern. Für die Aufrechterhaltung dieſer Ordnung hatte der Hafenmeiſter zu ſorgen und alle Widerſpenſtigen zu beſtrafen, was aber nicht nötig wurde; denn die zahlreich auf der Alſter verſammelten Zuſchauer verhielten ſich muſterhaft und zogen bald ab, weil es zu regnen begann.

Auf der Uhlenhorſt wurde der König wieder mit einer Geſchützſalve begrüßt; als er dort ins Haus trat, ließ man auf ſein Verlangen die hamburgiſchen Conſtables manövrieren und die Geſchütze noch einmal abfeuern.

Der Oberhofmarschall und einige Kammerherren speisten mit den Dominis Deputatis und den übrigen zu Tisch geladenen Syndizis. Nachmittags war der König sehr gnädig und lobte dem Syndikus Schuback gegenüber die gemachten Vorbereitungen, worauf er sich auch mit den übrigen drei Syndizis länger unterhielt, an jeden unterschiedliche Fragen tat und überall seine völlige Zufriedenheit in huldreichen Ausdrücken bezeugte.

Nach der Rückkunft von der Uhlenhorst, bei der es noch regnete, besuchte der König die Komödie und verfügte sich unter abermaliger Lösung der Geschütze um 10½ Uhr abends nach Altona zurück.

So weit der dänische Königsbesuch. Spätere Verordnungen E. H. Rats über den Verkehr der Alsterschüten finden sich nicht.

Die Alsterschütenfahrt konnte sich frei ergehen; sie hatte den obenerwähnten Schilderungen nach, insbesondere im 18. Jahrhundert, eine Entwicklung erlangt, wie sie trotz des in unserer Zeit so eifrig betriebenen Ruder- und Segelsports hinsichtlich Ausnutzung der Alster für Lustfahrten in fröhlicher Gesellschaft nicht wieder erreicht worden ist. — Nach der Franzosenzeit, als fast die ganze nähere Umgebung der Außen-Alster verwüstet war, scheint die ehemals so beliebte Schütenfahrt in Vergessenheit geraten zu sein; sie verlor späterhin ihren Reiz wohl auch dadurch, daß der Anbau in den Vororten zunahm, die Landstraßen verbessert wurden und die Erholungsbedürftigen nach andern schönen Punkten lockten.

Auf Bildern aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts sind die Archen kaum noch nachweisbar. Zwar waren sie als eine Art Wasseromnibus noch bis in die Fünfziger des 19. Jahrhunderts in Gebrauch; in ihnen konnten etwa 20 Mitfahrende, allerdings nicht jeden Tag, aber doch an Sonn-, Fest- und Markttagen für 4 bis 8 ß die Person langsam und sachte vom Jungfernstieg nach der Rabe, nach Harvestehude, Eppendorf und Winterhude gelangen. Dann wurden diese unbeholfenen Ruderkähne von den Dampfschiffen verdrängt, als diese sich nach der Elbe auch die beiden Alsterbecken eroberten und dort dem lieblichen Idyll beschaulicher Ruhe ein Ende machten.

b) Die Schüten- und Bootvermieter auf der Alster

Schüten- und Bootvermieter gab es, wie die Reiseberichte beweisen, bereits im 17. Jahrhundert; sie hatten ihre Stege am Jungfernstieg und machten dort an schönen Sommertagen stets gute Geschäfte; diese Bootvermieterstege waren meist 14—15 m lang und wurden seitens der Kämmerei verheuert[21]. Im 18. Jahrhundert betrug die Hauer 12 ℔ jährlich; die Schütenführer mußten die Steganlagen selbst unterhalten und es gestatten, daß seitens der Umwohner dort Wasser geschöpft wurde.

An der östlichen Verlängerung des Jungfernstiegs, der einstigen Straße „An der Alster“ oder „Bei der Kunst“, lag ein Schutenführerhaus, das die Kammer 1772[22] öffentlich meistbietend für 1000 ℔ nebst 201 ℔ immerwährende Grundhauer verkaufte. Der Käufer durfte u. a. den dicht beim Hause liegenden Rohren der Wasserkunst (den Brunnenhölzern) nicht zu nahe kommen und keine Anlagen machen, durch welche die Alster verunreinigt werden könnte.

Seit 1749 schrieb die Kammer zufolge Ratsverfügung vor, daß bei Genehmigung von Steganlagen am Jungfernstieg deren Einrichtung nach Anweisung der Bauhofsherren durch den Bauhof auf Kosten des Mieters zu machen sei und daß Waren durch den Jungfernstieg nach den gegenüberliegenden Häusern nur in den Frühstunden getragen werden dürften. Unter den die Schutenvermieter betreffenden alten Mandaten ist dasjenige von 1717 gegen das Schießen und Knallen auf der Außen-Alster, desgleichen das Verbot Feuerwerk abzubrennen erwähnenswert (s. S. 394).

An Kinder ohne Begleitung Erwachsener Fahrzeuge zu verabfolgen, ward den Schütenvermietern erst 1816 von der Polizeibehörde[23] verboten.

Die Bootvermieterstege am Jungfernstieg, wie überhaupt an der Binnen-Alster, sind noch heute sehr gesucht, und es werden dafür Jahrespachten von 1200 Mark und mehr bezahlt; denn, abgesehen

von den kundigen Einheimiſchen, wollen auch die vielen Fremden, die dort wandeln und die flinken Ruderboote und Segler über das Waſſer gleiten ſehen, wenigſtens einmal ſelbſt in ſolchem Boot auf der Alſter fahren.

1865 gab es am Jungfernſtieg drei Bootvermieterſtege, einen an jedem Ende und einen etwa in der Mitte; nach und nach wurden ihrer auf der Binnen-Alſter an andern Stellen mehr. Auf der Außen-Alſter erhielt bereits 1844 Pantelmann die Erlaubnis, vom Steg vor der Alſtertwiete ein Jollen-führer- und Bootvermietergeſchäft zu betreiben. Er war auch Alſteraufſeher und führte mit ſeinen vielen Knechten und Fahrzeugen von dieſem Steg aus bei Tag und Nacht ein patriarchaliſches Regiment[24] auf der Außen-Alſter.

An die Alſterarchen erinnern entfernt nur noch die Fahrzeuge, deren ſich die Bootvermieter an den Stegen der Binnen- und Außen-Alſter zum eigenen Aufenthalt bedienen. In dieſen „Bütje“ genannten Hausbooten verwahren ſie ihre Flaggen, Wimpel, Segel, Ruder, Steuer uſw.; in einzelnen iſt auch ein Glas Bier zu erhalten.

Eine Polizeivorſchrift für das Verhalten der Bootvermieter auf der Alſter wurde zuerſt 1897[25] erlaſſen.

c) Ehemalige Hand-Fähren auf der Außen-Alſter

Bis in die Sechziger des 19. Jahrhunderts, ſolange es noch keine Dampferverbindung zwiſchen Stadt und Vororten bzw. quer über die Außen-Alſter gab, war die Beförderung von Leuten, die das jenſeitige Ufer der Außen-Alſter zu erreichen wünſchten, auf den Verkehr mit offenen Jollen angewieſen, die wie im Hamburger Hafen von den Jollenführern vielfach ſtehend gerudert wurden, damit ſie freien Ausblick auf ihr Ziel hatten. Bei ſtarkem Nebel[26] gab es gewöhnlich eine langweilige Fahrt, die nicht



Abb. 397. Das Schwanenhaus auf der Außen-Alſter kurz vor der Fütterung
Im Hintergrund die Häuſer der Straße Alſterufer

Privatbeſitz
Phot. G. Koppmann & Co., 1901

ſelten damit endete, daß man nach geraumer Zeit in der Nähe der Abfahrtſtelle wieder eintraf. Vorſichtige Leute rüſteten ſich mit einem Kompaß und nach Dunkelwerden mit brennenden Laternen aus, um den Kahn einigermaßen auf Kurs zu halten; denn von Beleuchtung der Alſterufer war um 1850 noch nicht die Rede. Fährſtellen waren am öſtlichen Ufer: Pantelmanns Steg vor der Alſtertwiete, dann der Lohmühlenſteg und zuletzt das Uhlenhorſter Fährhaus mit Jolle und Wagenfähre (ſ. S. 518—520). Dieſer Fährbetrieb war ſo eingerichtet, daß er mit einem Fährknecht bewältigt werden konnte, indem an beiden Ufern eine Schlafſtelle in einer ſogenannten Bütje für den Fährmann vorgeſehen war.

Gelangte man nach Dunkelwerden an die Uhlenhorſter Überfahrtſtelle, während die Fährjolle drüben lag, ſo verſuchte man, durch Läuten und Lärmen die Aufmerkſamkeit des faſt ſtets im Schlaf Befindlichen zu erregen. Verſagte dieſer Verſuch, was bei ſchlechtem, winterlichem Wetter meiſt der Fall war, und befand ſich auch die Wagenfähre drüben, die man im Notfalle hätte benutzen können, ſo hielten junge, unternehmende Leute Umſchau, ob nicht eines der wenigen Privatboote in erreichbarer Nähe zu finden war. Wenn ohne Ruder, ſo ging es auch mit den Fußbrettern, ehe man ſich entſchloß, den außerordentlich langen Umweg über die damals nächſte Alſterbrücke bei der Eppendorfer Kirche anzutreten; denn die Benutzung des Überganges über die faſt ebenſoweit entfernt liegende Lombardsbrücke war bis 1860 durch die Torſperre verhindert. Die heutigen Straßenzüge ſtanden nicht zur Verfügung. Man mußte vom Fährhaus nach dem Hofweg und durch einen Feldweg, die ſpätere Gärtnerſtraße, jetzt Schenkendorfſtraße, zu dem damals auch noch mit Knicks und Gräben geſäumten Winterhuderweg, von da über den Oſterbeck, durch den Redder, die nachmalige Barmbeckerſtraße, und das Dorf Winterhude zur Eppendorfer Alſterbrücke, über dieſe weiter nach dem Eppendorfer Baum und ſo nach Harveſtehude: ein Weg von mehr als 6 km.

Die lebhafteſte und älteſte Fährſtelle lag an der Weſtſeite der Außen-Alſter bei der Alten Rabenſtraße neben dem vielbeſuchten Wirtshauſe dieſes Namens (ſ. S. 535). Von dorther gelangten mittels der Fähre auch allerhand unerwünſchte Gäſte und läſtige Leute, die an den Stadttoren nicht durchgelaſſen wurden, nach der Vorſtadt St. Georg und ſo doch nach Hamburg hinein, weshalb E. E. Rat 1766[27] das Überſetzen ſolchen Bettler-Geſindels von der Rabe nach St. Georg bei namhafter Strafe und Fortnahme der Fahrzeuge verbot. Außerdem erhielten die Wachen an der Alſter beim Neuenwerk die Ordre, alle dort etwa an Land geſetzten Bettler ungeſäumt aus dem Tor bei Nr. 4 (Lübeckertor) wieder hinauszubringen.

Während der Belagerung Hamburgs durch die Ruſſen lagen in dem Fährhaus bei der Alten Rabenſtraße zwei von der Wache am Mittelweg geſtellte franzöſiſche Soldaten als Vorpoſten, um aufzupaſſen, daß die Ruſſen Hamburg nicht zu Schiff überfielen.

Gegen die Mitte des 19. Jahrhunderts war am Rabenſtraßenſteg der Vogt und Fährmann Timm[28] anſäſſig, deſſen Vater es vom Kegeljungen zum Fährmann und Bootvermieter gebracht hatte. Bei ihm lagen ſowohl Boote zum Überſetzen als auch zum Ausrudern und Segeln, ſei es unter Leitung eines kundigen Schiffers oder zum Vermieten. Nach heutiger Anſchauung waren dieſe Boote wenig einladend, groß und plump, unten flach, ohne Kiel. Statt der Dollen wurden Klötze in dazu paſſende Löcher geſteckt; auch die Ruder waren klobig und an der Stelle, die in die Dollen zu liegen kam, vierkantig. Solche Boote ließen ſich nur ſchwer rudern, wurden aber viel benutzt, um damit nach dem öffentlichen Badeplatz, dem ſpäteren Schwanenwik gegenüber, zu gelangen.

Um 1844, als eine Taxe für die Fährleute auf der Außen-Alſter feſtgeſetzt wurde, beſtanden den ſpäteren Dampfbootverbindungen ungefähr entſprechende Bootfähren[29] nach verſchiedenen Richtungen; ſo z. B. von der Alſtertwiete nach der Lombardsbrücke, nach Fontenay oder der Alten Rabe, nach dem Jungfernſtieg, nach der Uhlenhorſter Fähre, Harveſtehude oder dem Mühlenkamp. Auf dieſen Strecken

ſchwankten die Preiſe für ein bis drei Perſonen zwiſchen 6 ß und 1 ℳ 2 ß; nach Eppendorf zum Andreasbrunnen oder bis zur Winterhuderbrücke waren 1 ℳ 6 ß zu zahlen. — Spazierfahrten auf der Alſter im Ruder- oder Segelboot koſteten 1 ℳ die Stunde uſw. Dieſe Preiſe galten bis zum Eintritt der Sperre, von da ab bis 12 Uhr nachts die Hälfte der obigen Anſätze mehr; für noch ſpätere Zeiten wurde der doppelte Preis erhoben. Auch bei Feuerwerken auf der Alſter durften die Schiffer mehr nehmen.

An der Lohmühle befand ſich auch eine öffentliche Fährſtelle für Jollen nach verſchiedenen Stellen des Alſterufers und nach den Badeplätzen. Als die alten Lohmühlenhäuschen niedergelegt wurden, verlor der Inhaber der Fährſtelle ſeine Behauſung und bekam 1856 die Erlaubnis, dort eine Bütje in die Alſter zu legen.

Zufolge Aufkommens der Alſterdampfer iſt der ſchwerfällige und zeitraubende Fährverkehr mit Ruderbooten auf der Außen-Alſter eingegangen. Mit den Dampfbootſtegen ſind mehrfach Bootvermieterſtege verbunden, die man aber nach und nach auch an manchen anderen Uferſtellen der Außen-Alſter neu angelegt hat, insbeſondere zur Unterbringung der zahlreichen Privatboote. Zum Überſetzen einzelner Perſonen im Ruderboot werden die ehemaligen Fährſtege nur noch äußerſt ſelten benutzt.

d) Der Ruder- und Segelſport auf der Alſter[30]

Hierzu die Abbildungen 379, 382—386 und 388—392

In den vierziger Jahren bot die Außen-Alſter noch ein durch kein Dampfboot geſtörtes, ländlich ruhiges Bild. An Stelle der breiten, gepflegten Straßen und vornehmen Gartenhäuſer, die heute das ſchöne Alſterbecken umrahmen, bildeten Viehweiden, Baumgruppen und ſchilfgeſäumte Sumpfſtrecken die damals noch wenig bebauten Ufer der Außen-Alſter. Des Morgens, im Sommer um fünf, im Winter zwiſchen ſieben und acht Uhr, belebte ſich das Bild durch die von Winterhude und Eppendorf zur Stadt ſegelnden, bei ruhigem Wetter geruderten oder geſtaakten Milchewer und gelegentliche Laſtſchuten mit Bauſtoffen oder Torf. Der Segelſport begann erſt; das Rudern hatte ſchon mehr Liebhaber. Beides, Segeln und Rudern, hat auf der Alſter ſchon frühzeitig ſtattgefunden, aber anfänglich nur mittels ſchwerfälliger Jollen, wie ſie auf der Elbe und im Hafen als Schiffsboote dienten, deren Fortbewegung kräftige Arme erheiſchte. Leichtere Boote brachten die in Hamburg beruflich tätigen Engländer aus ihrer Heimat, wo die ſportliche Ruderei damals bereits zu hoher Blüte gelangt war, mit auf die Alſter und ruderten hier zuerſt in Wherries und Gigs[31] zu ihrer Erholung. Schon in den Dreißigern des 19. Jahrhunderts waren die Waſſerſportler der damals in Hamburg zahlreichen Engliſchen Colonie im Engliſh Rowing-Club zuſammengeſchloſſen. Dieſer gab den erſten Anſtoß zum Aufblühen des Waſſerſports auf den Alſterbecken und nachmals im übrigen Deutſchland; denn er ſtachelte den Ehrgeiz der Hanſeaten an zur Gründung des am 18. Juli 1836 geſtifteten und heute noch beſtehenden „Hamburger Ruder-Clubs“, dem vornehmlich Söhne angeſehener hamburgiſcher Familien beitraten. Mit ſeiner Entſtehung iſt die geſamte Entwicklung des Hamburger wie auch des deutſchen Ruderſports eng verknüpft, der in den vierziger Jahren im Innern Deutſchlands noch faſt unbekannt war und durch den Hamburger Ruder-Club hier ſeine Geburtsſtätte gefunden hat.

Von vornherein erfreute ſich der Ruderſport in Hamburg weitgehender Pflege, wozu die Tatſache viel beitrug, daß kaum eine andere Stadt ein für Sportveranſtaltungen ſo geſchaffenes und zentral gelegenes Gewäſſer wie die Außen-Alſter beſitzt. Bereits 1837 fand eine Wettfahrt der Hamburger mit den Engländern ſtatt, die, wie vorauszuſehen, mit dem Siege der letzteren endete. Eine nennenswerte Anteilnahme der Allgemeinheit erregten dieſe Veranſtaltungen damals noch nicht; aber es wurden doch weitere Kreiſe auf das regelmäßige Rudern als geſunde Leibesübung aufmerkſam. Dies führte zur Bildung weiterer Ruderklubs, deren Mitglieder jedoch nur loſen Zuſammenhang ohne feſte Satzungen hatten und ſich in der Regel nach dem von ihnen geruderten Boote benannten, deſſen Faſſungsvermögen

ihre Mitgliederzahl begrenzte. Aber in diesen losen Vereinigungen lagen doch die ersten Keime der gesunden Fortentwicklung zum wirklichen Rudersport.

Nachdem so allmählich etwa 15 Ruderklubs entstanden waren, fand am 22. September 1844 die erste Ruderregatta auf der Außen-Alster statt (s. Abb. 382 S. 542). Die Allgemeinheit beteiligte sich hier schon lebhafter und verfolgte die auch seitens der Behörde geförderten Darbietungen nicht nur von den errichteten Schaubühnen und von Booten, sondern auch vom Ufer der Außen-Alster aus. Die Wettfahrt endete mit einem Siege der Hamburger über die englischen Sportkameraden und brachte damit den deutschen Farben den ersten internationalen Erfolg.

Diese erste deutsche Regatta hatte in demselben Jahre, am 12. Oktober, die Gründung des ältesten, alle Hamburger Ruderklubs umfassenden deutschen Regattavereins, des „Allgemeinen Alster-Clubs", zur Folge. Dieser förderte ein freundschaftliches Verhältnis zwischen seinen Mitgliedern, nahm sich als stärkere Vereinigung der Belange der einzelnen kleinen Klubs mit Nachdruck an und sorgte besonders durch Ausbildung der Kenntnis des Ruderns für tüchtigen, jungen Nachwuchs bei dieser vorerst ausschließlich männlich-kräftigen Leibesübung. Er veranstaltete aber auch fast alljährlich Ruderregatten und erstreckte seine Tätigkeit außerdem auf den Segelsport (s. S. 581).

Bei der im Jahre 1847 stattgehabten Ruderregatta wurden das Fischer- und Staakenstechen und die Entenjagden eingeführt. Ersteres war ehemals ein Volksfest und eine Belustigung der Schiffer und Ewerführer auf den hamburgischen Fleten, wo sie auf Booten und anderen kleinen Fahrzeugen, am Rande stehend, einander vorbeifuhren und mit hölzernen Stangen aufeinander stießen. Wer den Gegner ins Wasser zu stoßen vermochte, war Sieger; der ins Wasser Gefallene mußte das Gelächter der Zuschauer über sich ergehen lassen[32]. Das gab lustige Szenen, ermüdete aber bei längerer Dauer Kämpfer und Zuschauer; deshalb verschwand das Fischerstechen 1861 wieder aus den Vorführungsordnungen der Regatten.

Harmloser, aber ebenso heiter anzusehen, verliefen die sogenannten Entenjagden. Sie bestanden darin, daß drei vierruderige Boote eine Ente, die mit einem besonders gewandten Ruderer besetzt war, zu greifen versuchten, bzw. mußte der Steuermann eines der Boote binnen 7 Minuten den am Hintersteven der Ente steckenden, einen Fuß langen Flaggenstock herausziehen, ohne dabei über Bord zu fallen und ohne den Bord der Ente zu berühren oder gar festzuhalten. Diese Jagden fanden innerhalb eines abgesteckten Raumes von etwa 50 m im Geviert statt, dessen Grenzen von den Beteiligten nicht überschritten werden durften. Die Entenjagden, die wie auch das Fischerstechen den Regatten hauptsächlich die Eigenart eines Volksfestes gaben, hielten sich bis 1877 in den Vorführungsfolgen, mußten dann aber der sportlich-ernsteren Auffassung der Ruderregatten weichen.

Beide Arten von Bootturnieren wurden jedoch in späteren Jahren bei kleinen Klub-Regatten und Wasserfesten seitens des Germania Ruder-Clubs wieder hervorgeholt, die Entenjagd 1898 und das Fischerstechen 1903, und kommen auch bei Schüler-Wasserfesten auf der Alster noch manchmal vor.

Außerdem fanden im Anschluß an die Regatten bis in die siebziger Jahre hinein Wettkämpfe der Jollenführer in ein- und zweiruderigen Alster- und Elbjollen statt, deren Sieger mit Geldpreisen ausgezeichnet wurden.

Eine besonders lebhafte Teilnahme der Bevölkerung fand die Alsterregatta am Sonntag, dem 24. August 1856. Auf allen Aussichtsstellen rund um die Außen-Alster ergingen sich während der Dauer des Wettruderns zahlreiche Zuschauer; viele Boote kreuzten auf dem Wasser, und eine Menge Schaulustiger strömte der Uhlenhorst zu, wo damals beim Fährhaus Start und Ziel der durch Flaggschiffe und weiß-rote Fahnen gekennzeichneten Ruderbahn lag. — Unter brausendem Jubel der sich im Fährhausgarten drängenden Menschenmenge und den Hurrarufen der auf dem Wasser versammelten Sportliebhaber schossen die Boote durchs Ziel. Die Rennen nahmen den ganzen Vor- und Nachmittag in Anspruch.



Abb. 398. Junge Schwäne bei der Badeinsel am Schwanenwik im Januar 1904

Privatbesitz
Phot. J. Strüsing

Die Regattabahn bildete bis 1846 ein ungleichseitiges Dreieck und führte vom Uhlenhorster Fährhaus nach einem Flaggschiff gegenüber Fontenay; von da ging es quer über die Alster zum zweiten Wendepunkt vor dem St. Georger Ufer, der heutigen Schmilinskystraße gegenüber, und von dort wieder zum Ziel beim Uhlenhorster Fährhaus (s. Abb. 384 S. 545). Die Teilnehmer an der Regatta versammelten sich mit ihren Booten bei den Alsterarkaden, wo der Allgemeine Alster-Club seine Zusammenkünfte abhielt, und fuhren von da gemeinsam zum Uhlenhorster Fährhaus auf die angewiesenen Liegeplätze. Im Fährhausgarten hatte man ein Zelt für die Richter und die Mitglieder des Allgemeinen Alster-Clubs aufgestellt sowie eine Schaubühne für zahlende Zuschauer (s. Abb. 382 S. 542). Die Wasserfläche in der Nähe des Ziels war mit allen möglichen Ruderfahrzeugen bedeckt, so daß die die Aufsicht führenden Organe — eine Alsterpolizei gab es damals noch nicht — große Mühe hatten, mit Hilfe der wenigen Knechte des Alsteraufsehers die Ordnung aufrechtzuerhalten.

Außer den jährlich stattfindenden Regatten veranstaltete der Allgemeine Alster-Club auch gemeinsame Wasserfahrten, bei denen allerhand schwierige Bootübungen und -wendungen vorgeführt wurden. Die erhaltenen Abbildungen solcher mit Wimpel und Flagge geschmückten, von gleichartig gekleideten Ruderern fortbewegten Klubboote, mit einer fröhlichen Mädchenschar unter einem Regenschutzdach, geben einen Begriff von derartigen Ausfahrten in die damals noch nahe vor den Toren der Stadt liegende ländliche Einsamkeit an den Ufern der Alster, Elbe und Bille (s. Abb. 379 S. 537 u. Abb. 386 S. 549). Besonders gern ruderte man durch den oberhalb der Uhlenhorst sich windenden engen und verkrauteten Streek nach dem zwischen weiten Wiesen gebetteten Andreasbrunnen in Eppendorf, wo die Gesellschaft den sommerlichen Gartenkonzerten lauschte.

Aber auch sonst betätigte sich der Allgemeine Alster-Club, wenn es galt, den Rudersport öffentlich zu vertreten; da sei an den Schillerfestzug in Hamburg am 11. November 1859 erinnert, an dem der Allgemeine Alster-Club mit 14 Rudervereinen und 126 Mann sowie mit einem geschmückten Boote auf vierspännigem Wagen teilnahm.

In all den Regatten wurde damals mit schweren Gigs aus festem Eichenholz, breit und widerstandsfähig gebaut, ohne Ausleger, zwei- bis zwölfruderig, unter Benutzung schwerer eschener Ruder gefahren. Neben den Gigs gab es noch die leichteren Jollen (Wherries), die sich für die Rennttätigkeit besser eigneten. Anfänglich wurden alle Bezeichnungen und Kommandos beim Hamburger Rudersport in englischer Sprache gegeben. Ihr Ersatz durch deutsche Ausdrücke ist auch wesentlich ein Verdienst des Allgemeinen Alster-Clubs, dem die Ausmerzung des Englischen allerdings erst nach vieljährigem Bemühen gelang. Ausnahmen kommen auch heute noch vor.

Der erste vierruderige Ausleger (Outrigger) erschien bei einem Privatwettbewerb 1854 auf der Alster; ihm folgte 1859 ein vier- und ein achtruderiges Ausleger-Rennboot; vorher kannte man bei uns nur Dollenboote. Durch die Auslegerbauart ward es möglich, die Boote schmäler und leichter zu gestalten; die sonst gegeneinander versetzten Sitze der Ruderer konnten nunmehr alle hintereinander auf den Kiel gelegt werden.

Als in den sechziger Jahren die Ausleger-Rennboote allgemein wurden, mußte die alte dreieckige Regattabahn aufgegeben werden. 1865 wurde anstatt dessen eine Bahn mit nur einem Drehpunkt abgesteckt; sie war ebenso lang wie die alte und blieb bis 1876 unverändert; alsdann ließ man die Drehungen bei den Rennen ganz fallen, und es kam 1878 die schnurgerade Bahn von 2000 m Länge zur Einführung (s. Abb. 385 S. 547).

Um die während der fünfziger und sechziger Jahre wiederholt nur schwach besetzten, mitunter auch ganz ausgefallenen Regatten wieder mehr zu beleben und den Rennrudersport zu fördern, erfolgte 1868 den 8. November, die Gründung des Norddeutschen Regatta-Vereins. Nunmehr wurde dem Auslegerboot durch besondere Pflege des Rennbootbaues die ihm zukommende Stellung gewährt, für die bisher nicht genügend herangezogene auswärtige Beteiligung besser gesorgt und auch der etwas zurückgebliebene Segelsport gefördert. Angeregt durch das Aufblühen des Ruderssports in Hamburg entwickelte sich auch im übrigen Deutschland dieser gesunde Wassersport mehr und mehr. Der seit Anfang der siebziger Jahre in England gebräuchliche Gleitsitz, der dem Rudersport einen neuen Antrieb gab, kam 1874 zum ersten Male bei einem Auslegerboot-Rennen in Hamburg zur Verwendung und war bereits im folgenden Jahre bei allen Hamburger Rennbooten eingeführt.

Während bisher die schweren Gigs und die leichteren Jollen oder Wherries beim Bootvermieter dauernd, der Sonne oder dem Regen ausgesetzt, im Wasser lagen und nur im Winter im Bootschuppen aufbewahrt wurden, mußten die leichten, empfindlichen Rennboote aus Mahagoniholz nach jedem Rudern wieder unter Dach gebracht werden.

Bis dahin waren, abgesehen von dem schwimmenden Schutzdach, das der Hamburger Ruder-Club während der Jahre 1836—1847 (wo es wegen Baufälligkeit — ohne Ersatz zu finden — abgebrochen werden mußte) beim Jungfernstieg hatte, eigene Boothäuser der damit verknüpften großen Kosten wegen nicht hergestellt worden.

Seit 1866 benutzte der am 13. April 1853 gegründete Germania-Ruder-Club ein beim Uhlenhorster Fährhaus gelegenes Schauer zur Aufbewahrung seiner Rennboote; die übrigen Vereine mußten ihre Ausleger in den Schuppen einer der nach und nach entstandenen vielen Bootwerften unterbringen.

Beim Neubau des Uhlenhorster Fährhauses 1872/1873 sicherte sich der Germania-Ruder-Club dort einen Wasserplatz am Langen Zug, wo 1874 nach den Plänen der Architekten Jürgensen und

von Melle das erſte eigene Boothaus als zierlicher Holzbau erſtand, der 1883 erheblich erweitert und 1911/1912 in Ziegeln völlig neu gebaut worden iſt (ſ. Abb. 392 S. 563).

Im Jahre 1880 konnte der Norddeutſche Regatta-Verein ein hübſches Boothaus in bevorzugter Lage an der Nordſeite der ehemaligen Ferdinandsinſel nach Entwurf des Architekten Bichweiler errichten und den ihm angeſchloſſenen Rudervereinen zunächſt für 10 Boote zur Verfügung ſtellen (ſ. Abb. 389 S. 557). 1887 wurde es durch Architekt Thielen um zwei Anbauten erweitert, aber 1904 abgebrochen und nach Zeichnung des Architekten Ernſt P. Dorn in erheblich größerem Umfange erneuert, am 10. September 1905 eingeweiht (ſ. Abb. 390 S. 559).

Auf der Weſtſeite der Lombardsbrücke ward dem Ruder-Club „Favorite-Hammonia“ 1903 ſtaatsſeitig ein Platz an der Außen-Alſter zur Errichtung eines Boothauſes verpachtet. Der am 21. April 1854 gegründete Ruder-Club „La Favorite“, dem 1875 bzw. 1879 zwei kleinere Rudervereine beigetreten waren, ſchloß ſich 1886 mit dem Hammonia-Ruder-Club von 1866 zuſammen, in den ebenfalls vorher einige kleinere Ruderverbände aufgegangen waren. Dieſe neue ſtarke Vereinigung gab ſich den Namen Ruder-Club „Favorite-Hammonia“ und baute auf dem genannten Waſſerplatze zum 50jährigen Beſtehen des Vereins nach Entwurf des Architekten Döring ein Boothaus, das am 9. Juli 1904 eingeweiht und 1914 erweitert worden iſt (ſ. Abb. 391 S. 561). Der Ruder-Club Favorite-Hammonia trat nach erfolgtem Zuſammenſchluſſe in die erſte Reihe der großen deutſchen Rudervereine.

Weiter nördlich an der Straße Alſterufer ſteht das Boothaus des Hamburger Ruder-Clubs, erbaut 1901 vom Architekten Groothoff, erweitert 1911.

Auch der Ruder-Club Allemannia von 1866 ſchaffte ſich 1904 an der Oſtſeite des Gebäudes des Norddeutſchen Regatta-Vereins beim Ferdinandstor ſein eigenes Boothaus, das er 1923 durch einen größeren Neubau erſetzte. Die Allemannia iſt als der erfolgreichſte Hamburger Ruderverein anzuſehen; faſt der dritte Teil aller Siege fiel ihm bisher zu.

An der Weſtſeite des Hauſes des Norddeutſchen Regatta-Vereins ſteht das Boothaus der Ruder-geſellſchaft Hanſa, die am 21. März 1920 durch Zuſammenſchluß des Hamburger Ruder-Vereins von 1888 und des Ruder-Clubs Kosmos von 1874, beide durch den Krieg ſehr geſchwächt, gebildet worden iſt; die dortigen Klubhäuſer wurden mittels Umbaus vereinigt und, nachdem im März 1923 ein Feuer den erſten Stock dieſes Gebäudes zerſtört hatte, durch ein neues, weſentlich erweitertes Boothaus erſetzt.

Das an der Nordſpitze der Alſterinſel bei der Gurlittſtraße etwa 1906 vom Architekten Höger erbaute ſchwimmende Boothaus des Segler-Vereins hat 1928 einem auf Pfählen ſtehenden größeren Gebäude nach Entwurf desſelben Architekten weichen müſſen.

Zur Hebung des Segelſports veranſtaltete der Allgemeine Alſter-Club bereits am 3. Auguſt 1846 das erſte Wettſegeln auf der Außen-Alſter, dem bald weitere folgten.

1848 ließ der genannte Klub das Fahrwaſſer der Alſter mit zwölf Bojen bezeichnen; auch die Bade- und Landungsplätze wurden entſprechend gekennzeichnet. Die Auslegung der jetzt noch vorhandenen vier Tonnen für die Segler erfolgte 1883.

Die erſte Segelregatta fand am 26. Juli 1850 ſtatt, und es entwickelte ſich der Segelſport weiterhin auf der Außen-Alſter ebenſo lebendig und wohlgeordnet wie das Ruderweſen.

Der Allgemeine Alſter-Club ſuchte aber nicht nur das Hamburger Segeln zu fördern, ſondern war auch 1882 Mitbegründer der Kieler Woche. Ebenfalls auf Anregung tatkräftiger Hamburger bildete ſich 1888 der Deutſche Seglerverband; überhaupt hat auf die beſondere Stellung Hamburgs im Weltverkehr ſeine ſportliche Entwicklung mit eingewirkt.

In dem 1883 in Köln gegründeten Deutſchen Ruder-Verband, der die meiſten der inzwiſchen in ganz Deutſchland entſtandenen Rudervereine umfaßt, ſteht nach der Zahl der Mitglieder aller dort

vertretenen Städte Hamburg bei weitem an der Spitze; denn unser Wassersport hatte bereits eine ehrenvolle Tradition, als man sich im übrigen Deutschland noch wenig darum kümmerte. Durch den Deutschen Ruder-Verband erhielt der gesamte deutsche Rudersport in den achtziger und neunziger Jahren einen bedeutenden Aufschwung. Die großen Ruderregatten bekamen ein anderes Gesicht; 1886 setzte der Senat zum ersten Male den „Preis der Freien und Hansestadt Hamburg" aus, und 1894 wurden die zwei ersten Siege deutscher Mannschaften über erstklassige englische Gegner errungen.

Zur Förderung des Wanderruderns wurde 1904 auf einem über 4000 qm großen Grundstück beim Wasserturm auf Entenwärder ein Bootshaus an der Oberelbe in Betrieb genommen. 1911 bildete sich in Hamburg zur besonderen Pflege des Wanderruderns die Gesellschaft der „Wikinger", die ihre Boote auf Entenwärder unterbrachte und 1925 ein eigenes Bootshaus in Hoopte nahe der Mündung der Ilmenau erbaute.

Die Alsterregatten nahmen in Hamburg mehr und mehr die Eigenart allgemeiner Volksfeste an. Die Abwicklung des umfangreichen Programms erfordert jetzt zwei Tage. Die festlich geschmückten Boote der vielen Ruderklubs, die ehemals die einzelnen Rennen begleiteten und vorher in Parade über die weite Wasserfläche zum Fährhaus ruderten, sind verschwunden; dazu ist keine Zeit mehr. Das Begleiten der kämpfenden Boote ist jetzt ebenfalls strenge verboten; für stramme Ordnung sorgen die längs der abgesteckten Bahn verteilten Polizeibarkassen. Nur die Schiedsrichterbarkasse folgt den Wettruderern, um den ordnungsmäßigen Verlauf des Rennens zu überwachen. Statt in ihren mit hellfarbigen Schutzdächern überspannten Prunkbooten wohnen die Klubmitglieder der im Wettkampf befindlichen Vereine dem Rennen bei in den gegenüber dem Fährhaus beim Ziel auf großen Schuten errichteten, in reichem Flaggenschmuck prangenden Schaubühnen. Ein großer Teil der sportliebenden Zuschauer hat sich in zahlreichen Kanus und anderen neuzeitlichen Fahrzeugen dort längs des abgrenzenden Schlängels eingefunden; ein anderer Teil verfolgt die aufregenden Wettfahrten von den Zuschauerplätzen im Fährhausgarten aus. Die Anteilnahme der Allgemeinheit ist gleich groß geblieben, obgleich die Regatten jetzt mit großem Ernst betrieben werden. Wenn das Wetter günstig ist, gibt es schwerlich ein schöneres Bild als das frische, heitere und buntbewegte Regatta-Leben auf der Alster (s. Abb. 388 S. 555).

In der Regel verlaufen die Regatten ohne Zwischenfälle; es können aber bei einsetzendem böigem Wetter auch Störungen vorkommen. So entführte z. B. am 17. Juli 1898 ein Sturm mitten im Wettrudern einen von den Vertäuungen losgerissenen, mit Zuschauern voll besetzten Teil einer dem Fährhaus gegenüber aufgebauten Schaubühne mit großer Geschwindigkeit nach der Schönen Aussicht hinüber, wobei die leinenbeschlagene Hinterwand des hohen Aufbaues das beste Segel abgab. Da die offene Seite dieses Stücks der Schaubühne nun dem Lande zugekehrt lag, war es mit dem Ausblick von ihr vorbei. Die erschreckten Platzinhaber und die Insassen mancher, ursprünglich vor der Schaubühne befestigt gewesenen kleinen Boote, die bei der unfreiwilligen Segelfahrt zusammengedrückt und unbrauchbar geworden waren, wurden rasch in Sicherheit gebracht; übrigens kam niemand zu Schaden.

In der Zeit, während der die sportlichen Wettkämpfe ruhen, werden gelegentlich Blumenkorsos und abendliche Lampionfahrten auf der Alster unternommen.

Der Schöpfer des ersten, am 4. September 1898 auf der Alster veranstalteten Blumenkorsos war der obenerwähnte Allgemeine Alster-Club. 27 farbig geschmückte und bekränzte Ruderboote versammelten sich in der Kleinen Alster und fuhren unter Voranfahrt eines Dampfers mit Musikkapelle zur Alsterlust und von da an beiden Seiten der Außen-Alster entlang. Tausende längs der Ufer versammelte Schaulustige hatten ihre Freude an dem festlichen Unternehmen. Die Feier solcher Blumenkorsos, an denen sich späterhin mitunter mehr als 50 reich bekränzte Boote beteiligten, wurde, wenn auch nicht jährlich, doch stets mit großem Erfolge wiederholt und ließ die Hamburger immer wieder froh empfinden, welch besondere Ergötzlichkeiten ihnen die Alster zu bieten vermag.

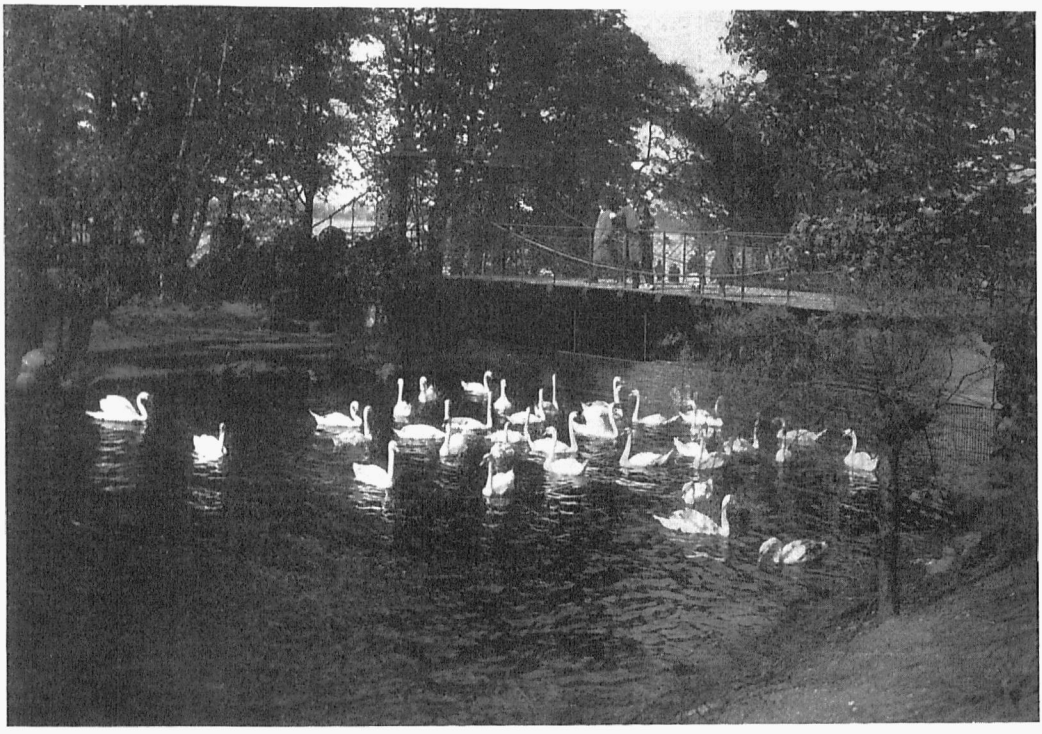


Abb. 399. Schwäne bei der Insel gegenüber der Gurlittstraße im Sommer 1903

Privatbesitz
Phot. Max Priester

Die seit 1884 in der Regel um die Mitte Juli eines jeden Jahres stattfindenden Ruder-Regatten fielen während der Kriegsjahre aus; dann aber blühte der Rudersport auf der Alster wieder auf, und die Hamburger Ruderklubs sorgten wie früher dafür, daß sie bei den hiesigen und auswärtigen Regatten stets ehrenvoll vertreten waren.

Über die Zahl der auf der Alster gehaltenen Lustboote findet sich zuerst 1845[33] eine Angabe; damals wurde sie auf über 100 geschätzt. Späterhin haben sich besonders die kleineren Boote auf der Alster sehr vermehrt. 1883 waren es etwa 500; 1901 wurde die Zahl der Ruder- und Segelboote auf 1100 geschätzt, wovon etwa 50 Segelboote; 1912 belief sie sich auf mehr als das Doppelte, auf rund 2500; hiervon waren etwa 350 Segelboote und über 900 Kanus und Paddelboote. Diesen aus Nordamerika stammenden, durch Paddelruder fortbewegten kleinen Fahrzeugen begegnen wir auf der Alster erst im 20. Jahrhundert, während die ersten durch Kraftantrieb fahrenden Boote hier bereits 1891 erschienen; hierzu gehören insbesondere die Barkassen der Alsterpolizei. Die weitere Entwicklung des Lustfahrzeugwesens auf der Alster und ihren Nebenarmen ist aus folgender Aufstellung[34] in abgerundeten Zahlen zu ersehen:

Am Ende d. Jahres	Ruderboote	Segelboote	Flachboote (Punts)	Kanus	Paddelboote	Faltboote	Übungs- u. Rennboote	Mietboote	Insgesamt
1920	1100	260	2300	1900	800	—	—	—	6360
1927	1050	900	1800	8000	1500	550	250	600	14650
1930	960	880	1480	9660	1720	1800	390	410	17300

Danach hat sich die Gesamtzahl der Alster-Lustfahrzeuge im letzten Jahrzehnt wiederum annähernd verdreifacht. Abgenommen haben in erster Linie die Punts, deren Anzahl seit 1920 um fast 40 v. H. zurückgegangen ist. Große Vermehrungen zeigen sich bei den Kanus, Paddel- und Faltbooten; besonders das Kanuwesen weist eine kräftige Entwicklung auf; die Zahl dieser Fahrzeuge hat sich im letzten Jahrzehnt verfünffacht.

Der 1905 gegründete Alster-Kanu-Club besitzt ein eigenes Boothaus an der kanalisierten Alster oberhalb der Winterhuderbrücke in einem ihm gehörenden, landseitig an die Ludolfstraße grenzenden Gartengrundstück mit älterem, für die Klubzwecke hergerichtetem Wohngebäude, an welches man das im März 1928 eingeweihte, langgestreckte Boothaus angebaut hat. Der Alster-Kanu-Club ist der älteste Deutschlands; er pflegt auch den erst neuerlich aufgekommenen Faltbootsport und hat außer dem Eppendorfer Boothaus an der oberen Alster unterhalb Poppenbüttels eine Klubhütte, ebenfalls auf eigenem Grundstück. — Schon 1907 veranstaltete der Alster-Kanu-Club die erste Kanu-Regatta auf der Alster, die auf einer 1 km langen Bahn zwischen Alsterlust und Schwanenwik-Badeanstalt stattfand und, unterbrochen durch die Kriegsjahre, fast jährlich wiederholt ward. 1921 übernahm der Deutsche Kanu-Verband ihre Abwicklung; sie wird seit 1924 auf der ebenso langen Strecke zwischen Rabenstraßensteg und Uhlenhorster Fährhaus abgehalten und erfreut sich bei der über alle Voraussicht angewachsenen Zahl der Kanus auf der Außen-Alster allgemeiner reger Teilnahme.

Die den Privaten gehörigen zahlreichen Segel-, Ruder- und Paddelboote befinden sich, soweit sie nicht bei den am Wasser gelegenen Gärten festgemacht sind, in Verwahrung der Bootvermieter, deren Stege man an manchen Punkten, auch manchmal bei den Dampfschiffslandungsstegen findet. An diesen Stegen, die mitunter außer von ihren allmählich an Zahl abnehmenden Mietfahrzeugen von mehr als hundert solcher Privatboote umgeben sind, herrscht dann an schönen Sommerabenden ein äußerst lebhaftes und buntes Treiben.

Über die beim Rudersport mit guten Regattabooten bei kurzen Entfernungen (2—4 km) erreichten Geschwindigkeiten sind 1902 folgende Feststellungen auf der Alster gemacht[35] worden:

8 Ruderer	. . . . .	4,95 m in der Sekunde
4 „	. . . . .	4,50 „ „ „ „
2 „	. . . . .	4,11 „ „ „ „
1 „	. . . . .	3,83 „ „ „ „

Die Alstersegelboote vermögen auf der Alster gelegentlich weit größere Geschwindigkeiten zu erzielen; sie fliegen bei ihrem sehr geringen Tiefgang und bei aufgezogenem Schwert, mit ihrem Bambusmast und den halbseidenen Segeln, fast ohne Widerstand über das Wasser dahin. Im Jahre 1902 erreichte das schnellste Segelboot auf der Alster, die Segeljacht Windspiel II, in einzelnen Böen 20 km in der Stunde = 10,3 m in der Sekunde[36].

Im Durchschnitt macht ein Segelboot unter denkbar günstigsten Verhältnissen auf der Außen-Alster 13,9—14,8 km in der Stunde = 3,86—4,12 m in der Sekunde[37].

Bei einer Schilderung des Wassersports auf unserer Alster darf die Hamburgerin nicht vergessen werden. — Früher war die Alster weniger als heutzutage durch private Ruderboote belebt[38]; die neuzeitlichen schönen Segelschiffe kannte man nicht. Die Liebhaberei der Hamburgerin, im eigenen Fahrzeug herumzurudern, hat sich erst in den siebziger Jahren entwickelt. Vordem hielt man es für junge Mädchen nicht angebracht, selbst das Ruder zu führen, und als gar unpassend würde es erachtet worden sein, wenn Mädchen der vornehmen Stände an derartigen Veranstaltungen teilgenommen hätten, um vom Ufer aus seitens der Allgemeinheit bewundert zu werden.

Im Laufe der Jahre ist der jungen Hamburgerin jedoch das Rudern und auch das Segeln etwas Vertrautes geworden, und an günstigen Sommerabenden kann man Boot an Boot aus den Kanälen,

den buſchigen Uferſtellen oder von den öffentlichen Stegen der Alſter abſtoßen ſehen, gelenkt und gerudert von jungen Mädchen, die ſich ſportlich für Wettfahrten üben oder dem Uhlenhorſter Fährhaus zuſtreben. Dort leiten ſie das ſchlanke Fahrzeug vor den erleuchteten Garten, von wo die Muſik das ſchöne Bild unabläſſig ſich rührender und drängender Schiffchen ſanft überſchwebt. Dieſer abendliche Bootverkehr auf der Außen-Alſter, der gerade dadurch ſein eigenartig farbenfrohes Gepräge erhält, daß es hier meiſt junge, friſche Mädchen ſind, die das Ruder führen, darf als Höhepunkt des öffentlichen geſellſchaftlichen Lebens in Hamburg bezeichnet werden (ſ. Abb. 346 S. 486).

Wenn auch auf dem Alſterbecken infolge des ſehr lebhaften Ruder- und Segelſports und der vielen Dampfſchiffe das frühere Stilleben in der Familie bei der Alſterfahrt aufgehört hat, ſo iſt doch das behagliche und träumeriſche Spiel in den ſtilleren Buchten und ſtändig vermehrten Nebenwaſſerſtraßen geblieben.

Mit dem immer reger gewordenen Leben auf den Alſterbecken hat ihre ganze Umrahmung nach und nach eine völlig andere Eigenart angenommen. Das Ländliche der Außen-Alſter iſt der Gartenſtadt gewichen, aber die Anmut der Alſter iſt dieſelbe geblieben; ihr Spiegel glänzt in alter Weiſe und übt den gleichen Reiz wie ſeit Jahrhunderten auf Einheimiſche und Fremde.

Durch die Alſterkanaliſierung und die Stadtparkgewäſſer iſt das Gebiet für die täglichen Ruderfahrten faſt verdoppelt worden. Bedeutende Erleichterung hat insbeſondere die im letzten Jahrzehnt immer beliebter gewordene Wanderfahrt nach der oberen Alſter gefunden, die Waſſerſportlern und Erholungsbedürftigen Erſatz für die geſchwundene Ländlichkeit der Außen-Alſter und des Streecks bietet.

Letzterer war auch vor dem Kanalbau landſchaftlich nicht überall anziehend, und ſeine Stromſchnellen und Untiefen ſchreckten manche, die hohen Reize der oberen Alſter kennenzulernen. Seit Fertigſtellung der neuen Waſſerſtraße kann man auf weit kürzerem Wege ohne Schwierigkeiten zur unteren Fuhlsbütteler Schleuſe und weiter aufwärts gelangen; denn bei deren Bau wurde gleich eine Rampe zum Überſchleppen von Ruder- und Paddelbooten ohne Benutzung der Schleuſenkammer mit geſchaffen. Auch bei der benachbarten alten Schleuſe und bei den Stauſchleuſen der oberen Alſter bis einſchließlich Wohldorf hat man ſolche Bootſchleppen hergeſtellt, ſo daß die Bootfahrer ohne weſentliche Mühe zu Waſſer bis Wulksfelde gelangen und die Schönheiten der oberen Alſter genießen können, die einen Vergleich mit keinem anderen Gewäſſer Deutſchlands zu ſcheuen braucht. Sonntäglich werden dieſe Bootſchleppen von vielen hunderten Ausflüglern benutzt.

Bei der großen Entwicklung des Luſtbootweſens auf der Alſter im 20. Jahrhundert hat es auch nicht an einem Verſuch gefehlt, durch unmittelbare Beſteuerung daraus Nutzen für die Staatskaſſe zu ziehen. 1923 ward durch Geſetz vom 11. April eine neue Steuer für Luſtfahrzeuge auf der Alſter eingeführt, die ſich auf 40000 Mark Papier für jedes Segelboot über 8 m Decklänge und 15000 Mark Papier für andere Waſſerfahrzeuge belief. Der hohe Nennwert der Steuerſummen hatte ſeine Urſache in der Geldentwertung jener Zeit. Nachdem letztere behoben war, gliederte das Geſetz vom 28. Januar 1924 die Steuer nach den verſchiedenen Arten und Größen der Boote in ſieben Sätze von 15 bis 80 Mark, zu denen ſeit April 1925 für verſpätete Zahlung noch 10 und 20 v. H. Zuſchläge hinzukamen. Da ſich aber herausſtellte, daß dieſe empfindliche Steuer vornehmlich Perſonen traf, die ihr Boot zum Sport und zu Geſundheitszwecken hielten und zum großen Teil minderbemittelt waren, ſo hat man die Steuer 1926 wieder aufgehoben.

Wir haben geſehen, wie das Wettrudern, der Segelſport und das Wanderrudern im 20. Jahrhundert, wenn auch unterbrochen von den Kriegsjahren, in Hamburg eine früher nicht geahnte Entwicklung genommen hat. Durch die Ausfechtung der erſten Deutſchen Meiſterſchafts-Regatta auf der Außen-Alſter hat unſer Ruderſport auch internationale Bedeutung erlangt. Vervollſtändigt wird das

Bild dieſes ſchönen Sports noch dadurch, daß die Hamburgiſche Univerſität das Rudern unter die Pflichtleiſtungen für Studenten der Erziehungswiſſenſchaften aufgenommen hat und daß es einen Teil der Turnlehrkurſe ausmacht. Für die weiblichen entſprechenden Studierenden ſind beſondere Riegen gebildet worden.

Möchte der Hamburger Ruderregatta ihr in unermüdlicher Zielſtrebigkeit erworbener Ruf als höchſtſtehend für Spitzenleiſtungen auch fernerhin erhalten bleiben!

e) Ewer und Schuten

Eine geringe Rolle ſpielen auf der Alſter die Ewer[39], Elbſchiffe mit Verdeck, Maſt und Steuer, aber mit flachem Boden ohne Kiel, die dort früher zwar häufiger, jetzt nur noch wenig ſich blicken laſſen; in ihnen werden Ziegelſteine, Kartoffeln, Gemüſe u. a. befördert. Die Ewer, obgleich ſonſt vorwiegend Segelſchiffe, werden auf der Alſter in neuerer Zeit meiſt geſtaakt, ſeltener gerudert (ſ. Abb. 369 S. 521).

Bis in die Siebziger des 19. Jahrhunderts brachten etwa 16 kleine Ewer unter Anwendung ihrer rotbraunen Segel die Milch von Winterhude und Eppendorf täglich zur Stadt. Sie waren eine verkleinerte Nachbildung der größeren Vierländer Gemüſeewer mit Seitenſchwert und einem Paar in den Dollen vierkantiger Ruder. Ihre Anlegeſtelle war der Steg am Südende des Neuen Jungfernſtiegs beim Gänſemarkt, wo auch die entleerten Milcheimer geſpült wurden. Dieſe Beförderungsart der Milch alſterabwärts hörte 1878 auf[40].

Die Milchewer, die auch Fahrgäſte mitnahmen, vermochten bei günſtigem Waſſerſtand und Wind in einer Viertelſtunde vom Jungfernſtieg bis zum Hohen Steg im Streek zu ſegeln, eine Entfernung, wozu ein rüſtiger Fußgänger $^5/_4$ Stunden brauchte[41].

Weit häufiger verkehren auf der Alſter die Schuten, insbeſondere zum Befördern von Kohlen und Bauſtoffen. Dies ſind offene Leichter, in älterer Zeit aus Holz, neuerlich aus Eiſen gebaut, mit Tragfähigkeit bis zu 300 Tonnen und mehr. Die Kaſtenſchuten[42] haben ein abnehmbares Verdeck. Bei den offenen Schuten dienen zum Schutze der Ladungen Perſenninge[43], breite geteerte Segeltuchdecken an Holzrollen.

Der die Schute führende Mann heißt Ewerführer; er bewegt ſein Schiff durch Staaken mit dem Peekhaken fort. Seitdem aber im Jahre 1923 auf der Alſter und ihren Nebengewäſſern hinſichtlich aller Laſtfahrzeuge Schleppzwang vorgeſchrieben iſt, wird allgemein Schlepperhilfe in Anſpruch genommen, wozu die Laſtſchiffe von der Schleuſe bei der Schleuſenbrücke nach den Pfählen vor dem Alſtertor gebracht werden, wenn ſie nicht, wie ſeit einigen Jahren häufiger der Fall, mit Motor ausgerüſtet, alſo Selbſtfahrer ſind.

Zu den Schuten gehören ihrer Geſtalt und Größe nach auch die ehemals auf der Oberalſter verkehrenden ſogenannten Alſterböcke.

Kürzere Schuten heißen Bollen; die zu Ausbeſſerungsarbeiten an Brücken und Vorſetzen verwendeten noch kleineren, vorn und hinten ſtumpfen, d. h. viereckig gebauten Fahrzeuge werden Schauken genannt (ſ. Abb. 365 S. 515).

Das erſte Polizeireglement für alle Fahrzeuge auf der Alſter und ihren Kanälen erſchien im Mai 1856.

Die auf der Alſter zwiſchen den eiligen Dampfern, den zahlreichen Ruder-, Paddel- und Segelbooten ſowie den ſacht über das Waſſer gleitenden Schwänen verkehrenden, neuerdings nun auch geſchleppten Schuten und Ewer gehören zum Geſamtbilde der Alſter, ebenſo wie die Kühe, die bis vor einigen Jahren im hohen Wieſengras vor einigen Landhäuſern am Harveſtehuderweg weideten. Jetzt ſind die Weiden daſelbſt in Vorgärten und Sportplätze verwandelt.

f) Alſterdampfſchiffahrt

Hierzu die Abbildungen 341 und 393—396

Während der erſten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts ging in Hamburg noch alles langſam und gemächlich vor ſich. Die Menſchen trieb keine Eile, ſchnell zur Stadt zu gelangen; denn das geſchäftstätige Leben endete bei ihren Toren. Die Wallanlagen begrenzten noch das bürgerliche Treiben; ſchon die nächſten Vororte galten als ſchwer erreichbar.

Erſt vor etwa 80 Jahren, als die mehr und mehr anſchwellende Einwohnerſchaft die Feſſeln zu ſprengen begann und die Menſchenwoge ſich auf Wieſen, Weiden und Felder ergoß, drang die zunehmende Unruhe der Großſtadt in die bisherige Ruhe der ländlichen Einſamkeit vor. Auch auf den bis dahin wenig befahrenen Alſterbecken entfaltete ſich, zumal nach der baulichen Aufſchließung der Uhlenhorſt, allmählich durch Einführung der Dampfſchiffe ein vielgeſtaltigeres Leben; der häufiger und flotter werdende Verkehr verdrängte das liebliche Idyll der von unſeren Voreltern hoch geſchätzten und von allen Fremden ſtets gerühmten beſchaulichen Alſterwaſſerfahrt.

Der uns jetzt ſelbſtverſtändlich erſcheinende Dampferbetrieb auf der Alſter hat ſich nach Überwindung mancher Widerſtände aus kleinen unſcheinbaren, zunächſt mißlungenen Anfängen entwickelt.

Am 2. Oktober 1854 kam der auf der Uhlenhorſt wohnende Kaufmann G. A. Droege[44] darum ein, zur Erleichterung des Verkehrs eine regelmäßige Dampfſchiffahrt auf der Alſter einrichten zu dürfen. Zunächſt ſollte ein Dampfboot täglich zwiſchen Jungfernſtieg und Eppendorf laufen und auch unterwegs anlegen; als Fahrgeld waren für die ganze Entfernung 4 ß in Ausſicht genommen; nach Eintritt der Torſperre ſollte nur auf der Außen-Alſter bis St. Georg gefahren werden. Der Geſuchſteller war der Meinung, durch ſein Unternehmen niemand zu ſchädigen, weder die Vermieter kleiner Boote und größerer Fahrzeuge zu Luſtfahrten, noch die ſich vom Überſetzen einzelner nährenden Fährleute, da das Dampfboot nur ganz beſtimmte Touren machen würde.



Abb. 400. Schwäne am Alſterufer beim Alſterglacis im Sommer 1894

Verein f. Hamb. Geſchichte
Phot. W. Dreeſen, Flensburg

Gegen die Genehmigung dieſes Vorhabens traten aber allerhand, teils ſchwere Bedenken auf. Die Landherrenſchaft fürchtete, die Dampfſchiffahrt könne die Eigenart des Fluſſes in unangenehmer Weiſe verändern, da die Alſterbecken bisher als Ort des Vergnügens betrachtet würden, an dem ein großer Teil der Allgemeinheit durch viele kleine Ruder- und Segelboote beteiligt ſei. Die ſeit Herſtellung der Schiffahrtverbindung mit der Elbe auf der Alſter verkehrenden größeren Schiffe mit Torf, Gemüſe uſw. hätten die Luſtſchiffahrt nicht geſtört, die nun aber Gefahr laufe, durch die Dampfſchiffahrt gänzlich vertrieben zu werden. Dabei bedeute letztere für die Allgemeinheit höchſtens einige Minuten Gewinn, um die Uhlenhorſt und Harveſtehude zu erreichen. Ganz unzuläſſig ſei die Dampfſchiffahrt im Streek nach Eppendorf, weil dadurch jede andere Fahrt auf dem Flußlaufe gehemmt werde und der Verkehr der Milch- und Torfewer dort aufhören müſſe; falls Raddampfer den Streek befahren wollten, ſei es nötig, beide Ufer durch Buſchpackung zu ſchützen. Bei der Fahrt unter der hölzernen Lombardsbrücke hindurch könnte, weil der Schornſtein niedergelaſſen werden müſſe, Feuersgefahr entſtehen, abgeſehen von der Schwierigkeit für entgegenkommende Schiffe. Wegen all dieſer Nachteile empfahl die Landherrenſchaft, die Dampfſchiffahrt nur als jeder Zeit widerrufliche Vergünſtigung zu geſtatten, zumal zu erwarten ſtehe, daß das ganze Unternehmen nach ein oder zwei Jahren als verfehlt wieder aufgegeben werden müſſe.

Der Senat lehnte daraufhin das Geſuch ab, forderte jedoch Droege Mitte 1855 auf, ſeine Pläne zu erörtern vor einer Kommiſſion, welcher die Senatoren Dr. Kirchenpauer und de Chapeaurouge angehörten. Droege verzichtete nun darauf, weiter als bis zur Uhlenhorſt zu fahren und erbot ſich, um Rauch zu verhüten, die Dampfkeſſel nur mit Koks zu heizen. Probefahrten mit einem fertig gekauften Räderboot von nur 30 cm Tiefgang ſollten unternommen und die übrige Schiffahrt ſowie der Überſetzbetrieb nicht geſchädigt werden. Er wies u. a. darauf hin, wie man ſeinerzeit auch gegen die Einrichtung der Omnibuſſe geeifert habe; die Droſchkenkutſcher glaubten ſich ruiniert, und doch beſtänden beide gut nebeneinander.

Trotzdem begegnete das Unternehmen auch fernerhin ſtarkem Widerſpruch, namentlich bei dem Alſteraufſeher Pantelmann — einem der bedeutendſten Bootvermieter auf der Außen- und ſpäterhin auch auf der Binnen-Alſter. Er hielt die Dampfſchiffahrt auf der Alſter für polizeilich unzuläſſig, da nicht abzuſehen ſei, welches Unglück entſtehen könne bei der großen Zahl von Segel- und Ruderbooten, die bei ſchönem Wetter auf der Binnen-Alſter, unter der Lombardsbrücke, zwiſchen beiden Schließbäumen und auf der Außen-Alſter hin und her kreuzten. Die Ruder- und Segelregatten würden gänzlich aufhören und die Privatboote eingehen wegen der durch ein ſolches Dampfſchiff verurſachten Gefahr. Ein Beförderungsbedürfnis liege auf der Alſter nicht vor (!), zumal die Fährboote und Bootinhaber alles aufböten, um die Allgemeinheit in jeder Hinſicht zufriedenzuſtellen; es ſei ſehr hart, dieſen Leuten den Broterwerb zu beeinträchtigen.

Dieſen Ausführungen ſtimmte auch der Polizeiherr, Senator Dr. Blumenthal, zu und erklärte ſich dagegen, zugunſten eines Kapitaliſten eine Menge Leute, Jollenführer und dergleichen außer Brot zu ſetzen und ſo das ſchon immer mehr anwachſende Proletariat zu vermehren; wegen der für die Ruder- und Segelboote entſtehenden Gefahr lehnte er die Übernahme ſolcher Verantwortlichkeit entſchieden ab. Geringere Bedenken erhob die Zoll- und Akziſedeputation gegen die Dampfſchiffahrt auf der Alſter; zwar müßten die durchlaufenden Schiffe beim Alſterbaum unterſucht, zoll- und akziſepflichtige Sachen ausgeſetzt und beim Dammtor verzollt oder verakziſiert werden. In der Vorſtadt St. Georg ſei das Anlegen des Dampfers vorerſt nur neben dem Akziſeposten bei der Alſterpforte zu geſtatten, weil die übrigen Anlegeſtellen nicht ununterbrochen von Zoll- und Akziſe-Offizianten beſetzt ſeien.

Für nützlich und zweckmäßig hielten allein die Bauinſpektoren Forsmann und Maack die Einrichtung einer Dampferverbindung auf der Alſter; ſie erachteten die andererſeits gehegten Befürchtungen

hinſichtlich Gefahr und Beeinträchtigung nicht für ſo ſchlimm und ſchlugen vor, im Akziſeſchlängel eine beſondere Durchfahrt für kleine Boote herzuſtellen und die ſeitlichen Durchfahrten der Lombardsbrücke für den Dampferverkehr zu beſtimmen. Was die Beeinträchtigung des Erwerbs der jetzigen Jollenführer bei Einführung einer Dampfſchiffahrt anlange, ſo ſtelle es ſich damit ebenſo wie bei den Omnibuſſen in ihrem Verhältnis zu den Droſchken, von denen noch keine wegen der Omnibuſſe außer Dienſt geſtellt ſei.

Die Baudeputation trat der Anſicht ihrer techniſchen Beamten bei; dagegen hielt die Landherrenſchaft daran feſt, daß die Sache nur Nachteile habe und von Verbeſſerung des Verkehrs keine Rede ſeine könne. Trotzdem erklärte der Senat ſich nach eingehender Beratung im Einvernehmen mit der Kammer doch für das Unternehmen, weil jede Verkehrserleichterung ein Gewinn ſei, die Gefahren übertrieben erſchienen und ſich durch polizeiliche Vorſchriften eindämmen laſſen würden. Die Infahrtſetzung eines Dampfſchiffes auf der Alſter wurde dann am 17. März 1856 auf drei Jahre, widerruflich mit vierwöchentlicher Kündigung, geſtattet. Das Schiff, welches den Vorſchriften der Polizeibehörde, auch hinſichtlich Fahrplan und Fahrpreiſe, unterlag, durfte nur mit Koks geheizt werden. Es ſollte mit einer Kondenſationsmaſchine ausgerüſtet ſein, weil man fürchtete, die Spaziergänger auf dem Jungfernſtieg könnten von dem ausſtrömenden Dampf beläſtigt werden. Dieſe Forderung ließ man nachher wieder fallen, weil ein ſo ausgerüſtetes Schiff nicht zu beſchaffen war. Ebenfalls wurden in den Vorſchriften auch die erwähnten Wünſche der Zoll- und Akziſedeputation berückſichtigt.

An der Außen-Alſter wurden dann 1856/1857 mehrere Dampfbootſtege hergeſtellt, und zwar: außerhalb der Alſterpforte zwiſchen Lohmühlenſtraße und der jetzigen Hohenfelder Bucht, vor dem Uhlenhorſter Fährhaus, bei den Winterhuder Wieſen, etwa in der Nähe des Oſtendes der jetzigen Krugkoppelbrücke, auf der Harveſtehuder Seite im Schiffloch ſowie am Kloſterſtieg. Ferner wurde der um die Mitte der fünfziger Jahre von dem Eigentümer der Walhalla an der Schönen Ausſicht gegenüber dem Uhlenhorſterweg angelegte Bootſteg mittels notdürftiger Verſtärkung auch zum Landen des Dampfſchiffes hergerichtet.

Für die Vorſtadt St. Georg war ſomit nur ein einziger Dampfbootſteg nahe der Lohmühle vorgeſehen, was den St. Georgern nicht mit Unrecht ſehr ungünſtig erſchien. Eine von Droege beantragte Steganlage vor der Gurlittſtraße wurde wegen Gefährdung der Akziſe nicht zugeſtanden. Auch befürchtete man eine Schädigung der (bei allen Hamburgern allgemein verhaßten!) Torſperre durch das Anlegen des Dampfers an dieſer Stelle, weil dann die Leute von draußen mit dem Dampfboot nach St. Georg gelangen konnten, ohne das Sperrgeld an der Alſterpforte zu erlegen. Aber auch eine Landeſtelle unmittelbar am Ferdinandstor beim Akziſeposten ward abgeſchlagen.

Ein vorläufig beſchafftes Rhein-Dampfboot[45], das bis zur Fertigſtellung des neuen Schiffes die Fahrten auf der Alſter machen ſollte, kam Mitte Juli 1856 aus Amſterdam im hieſigen Hafen an; es hieß „Stadt Müllheim“, war etwa 23 m lang und faßte 50—60 Fahrgäſte. Durch ungünſtiges Wetter auf der Herreiſe war die vierzehn Pferdekräfte leiſtende Maſchine durch Seeſalz verſtopft worden, und Mitte Januar 1857 las man, daß das Dampfboot infolge Leckes geſunken ſei. Der Beginn der Fahrten mußte daher verſchoben werden.

Als das in Koblenz gebaute eigentliche Alſterdampfboot „Helene“ (ſ. Abb. 393 S. 565) — ein grün geſtrichener Rheindampfer — im Juni 1857 in Hamburg erwartet wurde[46], ſtellte es ſich heraus, daß es, abgeſehen von ſeiner Höhe über Deck, beſonders ſeiner großen Länge und Breite wegen nicht durch die Alſterſchleuſe gelangen konnte. Es maß angeblich 120 Fuß (34,4 m) in der Länge und war einſchließlich Radkaſten 24 Fuß (6,9 m) breit, während die entſprechenden Abmeſſungen der Schleuſenkammer nur 90 Fuß (25,8 m) und 18½ Fuß (5,3 m) betrugen. Auch litt die Alſter bereits ſeit drei Monaten an Waſſermangel, ſo daß die Stadtmühle oft ſtillſtand.

Aus dieſer unüberwindlich ſcheinenden Verlegenheit halfen die Beamten der Baudeputation dadurch, daß man bei günſtigem Elbwaſſerſtand in die Alſterſchleuſe die oberen Dammbalken einſetzte und den Dampfer, von dem die Radkaſten, der Schornſtein und alle Aufbauten entfernt waren, in die Kammer einfahren ließ. Dann wurden in der Nacht vom 27. auf den 28. Juli bei ganz geöffneten Toren auch die unteren Dammbalken eingeſetzt und das Schiff durch Einlaſſen von Oberwaſſer auf den Alſterſtand gehoben, worauf man die oberen Dammbalken wieder herausnahm. Die „Helene“ lief dann etwas nach Mitternacht unter lebhaften Zurufen der zahlreich ausharrenden Zuſchauer in die Kleine Alſter ein und wurde beim Alſtertor feſtgemacht. In den nächſten Tagen erhielt ſie Radkaſten, Aufbauten und Schornſtein wieder; letzterer war wegen der Durchfahrthöhe der Lombardsbrücke zum Niederlegen eingerichtet worden. Nach den ſeit dem 3. Auguſt mit dem Schiff auf der Außen-Alſter unternommenen Verſuchsfahrten fand am 6. Auguſt nachmittags 3 Uhr die eigentliche Probefahrt ſtatt, an der Bürgermeiſter Dr. Binder, Senator Dr. Peterſen als Polizeiherr und Senator Büſch als Präſes der Baudeputation, außerdem Beamte verſchiedener Behörden teilnahmen.

Dieſe Probefahrt befriedigte jedoch nicht. Das Schiff wurde von den Sachverſtändigen zu groß befunden, weil es ſtatt der erlaubten etwa 60, mehr als 200 Fahrgäſte faßte, was über das derzeitige Verkehrsbedürfnis weit hinausging. Auch ließ die Maſchine die Koksheizung nicht zu, und namentlich gab die Breite der Radkaſten zu ernſten Bedenken Anlaß; für das Schiff mußte deswegen die Durchfahrt im Akziſeſchlängel oberhalb der Lombardsbrücke verbreitert werden. Ferner wird auch berichtet, daß der Raddampfer die Strömung unter der Lombardsbrücke, deren Durchfahrten ehemals bedeutend ſchmäler waren als jetzt (ſ. S. 492), nur ſchwer überwinden konnte und trotz ſtärkſter Arbeit der Maſchine unter Volldampf doch öfter zurücktrieb. Genug, der Verſuch war mißglückt, und der Unternehmer kam nicht auf ſeine Rechnung, eher die Allgemeinheit, ſoweit es ſich um Befriedigung der Schauluſt handelte.

Wegen der Unzweckmäßigkeit des Schiffes verzichtete Droege auf deſſen Inbetriebnahme, und bereits am 22. Auguſt 1857[47] wurde die „Helene“ auf die geſchilderte Weiſe wieder zur Elbe zurückbefördert, dann gründlich inſtand geſetzt und angeblich nach Rußland verkauft für Fahrten auf der Wolga. Nach anderer Angabe ſoll das Schiff nach Kiel gebracht worden ſein und dort noch jahrzehntelang gute Dienſte getan haben.

Bereits Ende November 1857[48] fand ſich ein neuer Bewerber für die Droegeſche Konzeſſion zur Alſterdampfſchiffahrt, der Schiffsmakler J. P. Parrau. Dieſer machte ſich die ſchlechten Erfahrungen ſeines Vorgängers zunutze und faßte die Anſchaffung eines weſentlich kleineren Alſterdampfers ins Auge, nämlich eines Schraubendampfers von 13,5 m Länge und 2,5 m Breite mit Kondenſator. Nach ſeiner Angabe ſollten ſich ſolche Schiffe in Stockholm und Gotenburg zur Vermittlung des Küſtenverkehrs und im Hafen gut bewährt haben. Er wollte auch den nur etwa 8,6 m breiten Streek mit dem kleinen Schiffe befahren, um die von der Bevölkerung beſonders gewünſchte Verbindung bis an den Garten des Andreasbrunnens und die Winterhuder Brücke zu ſchaffen.

Der Landherr riet wieder ab, weil das Unternehmen der eigentlichen Schönheit der Gegend Abbruch tue und kein Bedürfnis dafür vorhanden ſei; denn der Omnibus fahre in beiden Richtungen. Auch wegen der Benachteiligung der Fährleute auf der Alſter trugen er wie auch der Polizeiherr wieder Bedenken.

Die Baudeputation vertrat die Anſicht, daß, weil Droege die Konzeſſion erhalten habe, man ſie auch Parrau nicht verweigern könne, zumal ſein Boot kleiner und beſſer ſei; im Streek dürfe jedoch nur mit halber Geſchwindigkeit gefahren werden. Die Akziſedeputation war aus denſelben Gründen wie früher gegen den auch von Parrau beantragten Steg bei der Gurlittſtraße, hatte aber ſonſt nichts einzuwenden.

Der Senat verhielt ſich zunächſt ablehnend. Nachdem aber Droege auf die Konzeſſion verzichtet hatte, wiederholte Parrau ſein von zahlreichen Alſteranwohnern unterſtütztes Geſuch. Er brachte ein Gutachten der Schifferalten bei, welches beſagte, daß ein ſo kleines Dampfboot von fünf Pferdeſtärken für alle übrigen Boote nicht gefährlicher ſei als große Segelboote. Darauf erhielt er im März 1859 unter denſelben Bedingungen wie vormals Droege die widerrufliche Genehmigung zum Betrieb der Alſterdampfſchiffahrt vom 1. Mai 1859 bis Ende April 1862; in St. Georg blieb es bei der alleinigen Anlegeſtelle an der Alſterpforte.

Die Fahrten bis Winterhude wurden auch geſtattet, jedoch hatte Parrau die Austiefung des Streeks auf die damals als genügend erachtete Waſſertiefe von 1,20 m für ſeine Koſten zu beſchaffen und auch für Landeſtege ſelbſt zu ſorgen. Die jährliche Abgabe wurde auf 50 ℳ feſtgeſetzt.

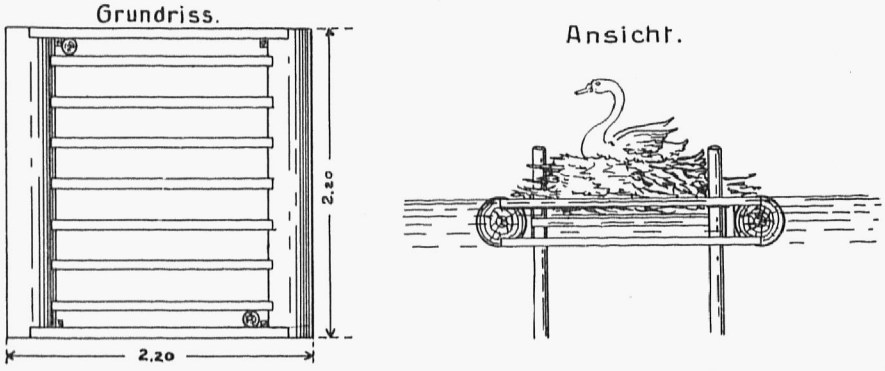


Abb. 401. Schwimmendes Balkenneſt für Schwäne

Baudeputation
Nach Zeichnung der V. Ing.-Abt.

Parrau ließ nun an verſchiedenen Stellen Dampfbootſtege herſtellen. Vor der Rabenſtraße wurde zu dieſem Zweck der neben dem Fährſteg des Bootvermieters Timm vorhandene Privatſteg auf 26 m verlängert. Andere Dampfbootanlegeſtellen entſtanden vor der Auguſtſtraße, am Alſterglacis, gegenüber dem Mühlenkamp am Hofweg und in Winterhude.

Eppendorf, welches damals viel mehr Verkehr nach Hamburg hatte als Winterhude, konnte keinen Dampfbootſteg erhalten, weil an der einzigen dafür geeigneten Stelle am Streek zwiſchen der Kirche und der ſpäter abgebrochenen Schule, ſüdlich vom nachmaligen Paſtorat, ein kleiner Landungsplatz lag, bei dem noch 1862 ein gewiſſer Verkehr ſtattfand. Deshalb wurde der Anlegeſteg gegenüber auf der Winterhuder Seite etwa 50 m unterhalb der Brücke erbaut, wo er ſich noch jetzt befindet.

Das auf der Reiherſtieg-Schiffswerft nach Entwurf des Direktors A. Ferber mit ſtehendem Keſſel erbaute kleine Dampfboot „Alina“[49] (ſ. Abb. 341 S. 478 u. Abb. 394 S. 567) kam am 11. Juni 1859 glücklich durch die Schleuſen auf die Binnen-Alſter, wo es vorerſt zu Verſuchs- und Privatfahrten (12. und 13. Juni war Pfingſten) Verwendung fand.

Die behördliche Probefahrt mit der „Alina“ am 14. Juni verlief gut; das offene Boot faßte einſchließlich der Beſatzung rund 50 Perſonen (ſ. Abb. 341 S. 478). Der regelmäßige öffentliche Betrieb begann am nächſten Tage; zunächſt fanden vom Jungfernſtieg gegenüber dem Neuenwall bis Winterhude und Mühlenkamp ſowie zurück je neun Fahrten täglich ſtatt. Der Fahrpreis bis Andreasbrunnen und Winterhude betrug 4 ß, im übrigen 3 ß; auch waren ſchon Jahreskarten zu haben. 1860 wurde der Preis nach St. Georg und zwiſchen zwei Stationen der Außen-Alſter auf 2 ß ermäßigt.

Die Benutzung der „Alina“ war ſo ſtark[50], daß das Boot ſich als bei weitem nicht ausreichend erwies; es war von vornherein bei der erſten Abfahrtſtelle gefüllt und konnte unterwegs kaum noch

Leute mitnehmen. Auch zeigte ſich, daß die Fahrt bis Winterhude hinauf mit nur einem Schiff Zeitmangels halber ſchwer ausführbar war. Da es außerdem nötig ward, wegen Reinigung der Maſchine das Schiff gelegentlich aus dem Verkehr zu nehmen, ließ Parrau ein zweites Boot bauen und in Betrieb ſetzen.

Die vereinigten Alſterſchiffer (die konzeſſionierten Fährleute auf der Außen-Alſter) aber, die nun auch ihren eigenen Vorteil in der Beteiligung an einer ſolchen Verkehrsverbeſſerung eingeſehen hatten, kamen bereits Ende Juni 1859 darum ein, „da alles zu den Dampfſchiffahrten drängt“, gemeinſam ebenfalls einen Dampfer in Betrieb ſetzen zu dürfen; dieſer ſollte etwas größer ſein als die „Alina“ und dadurch mehr Fahrgelegenheit und Sicherheit bieten.

Die Geſuchſteller, zu denen u. a. auch der Alſteraufſeher Pantelmann (!) gehörte, wieſen in der Eingabe darauf hin, daß ihrem Broterwerb zwar ein ſchwerer Schlag erteilt ſei (?), aber zwei Dampfer ganz gut auf der Alſter nebeneinander beſtehen könnten. Der Landherr machte diesmal keine Schwierigkeiten; von der Beeinträchtigung der Schönheit der Alſter durch Dampfſchiffe war nicht mehr die Rede.

Der Polizeiherr, Senator Dr. Blumenthal, war zwar von einem Bedürfnis der Dampfſchiffahrt auf der Alſter immer noch nicht überzeugt, hatte aber auch nichts einzuwenden. So trug denn die Polizeibehörde ebenfalls keine Bedenken, verlangte aber am Jungfernſtieg einen zweiten Steg zum Ausſteigen und im Baum eine eigene Durchfahrt für Dampfer. Auch die Zoll- und Akziſedeputation erklärte ſich nunmehr bereit, einen Steg dem Holzdamm gegenüber zum Anlegen der Dampfer freizugeben, da dieſe Stelle vom Akziſepoſten am Ferdinandstor mit überwacht werden könne.

Zu den beiden vorerwähnten Bewerbern kam um dieſelbe Zeit als dritter ein Kapitän Arneſen, der ebenfalls ein Geſuch um Konzeſſionierung eines Alſterdampfboots einreichte. Der Senat war bereit, die beiden neuen Geſuche unter der Vorausſetzung zu genehmigen, daß alle drei Bewerber ſich untereinander über beſtimmte Linien und Fahrpläne einigten und alle Koſten, ſowohl für die zweite Landungsbrücke nahe den Gr. Bleichen, als auch für den Dampfſchiffsdurchlaß im Alſterbaum ſowie den zweiten Steg in St. Georg beim Holzdamm gemeinſam aufbrächten. Parrau und die vereinigten Fährleute waren zwar zur Tragung dieſer Koſten bereit, wollten aber von Arneſens viertem Dampfboot nichts wiſſen, weil es Verwirrung in den Fahrplan bringe. Arneſen könne auch keineswegs die gleichen Anrechte beanſpruchen wie Parrau, der die Dampferfahrten ins Leben gerufen und die Alſterſchiffer, deren Erwerb ſeit Jahren in der Perſonenbeförderung auf der Alſter beſtanden habe.

Parrau und die Alſterſchiffer berechneten einen gemeinſamen Fahrplan für drei Schiffe auf Grund einer durchſchnittlichen Geſchwindigkeit von 500 Fuß (143,3 m) in der Minute, wobei ſie darauf hinwieſen, daß die Boote 750 Fuß (215 m) in der Minute laufen könnten.

Trotz der Einwendungen der beiden älteren Bewerber erteilte der Senat Ende Januar 1860 allen drei Geſuchſtellern die Genehmigung, drei weitere Dampfſchiffe nach gemeinſamem Fahrplan auf der Alſter in Fahrt zu ſetzen.

Aber eine Einigung zwiſchen den dreien kam nicht zuſtande, weil, wie Arneſen Ende Februar 1860 dem Senat klagte, Parrau für jede Anbahnung einer Verſtändigung unzugänglich ſei. Er verzichtete daher auf ſeine Anſprüche zugunſten der Fährleute, ſo daß dieſe gemeinſam, ebenſo wie Parrau nun je zwei Dampfer auf der Alſter hatten; eines der Schiffe ſollte ausſchließlich auf der Außen-Alſter verkehren, die andern vom Jungfernſtieg aus. Den vereinigten Fährleuten wurde dann noch zugeſtanden, ſtatt eines neuen Steges, dem Holzdamm gegenüber, Pantelmanns vorhandenen Bootſteg, der Alſtertwiete gegenüber, benutzen zu dürfen.

Im Frühjahr 1860 kam das neue Parrauſche, ebenfalls auf der Reiherſtieg-Schiffswerft gebaute Dampfboot „Hilda“ auf die Alſter; es war 14,3 m lang und 2,9 m breit, alſo etwas größer als die „Alina“ und hatte auch eine Kajüte; beide Schiffe zeigten roten Anſtrich.

Die Alſter-Jollenführer ließen ihre beiden Boote in der Werft von Janſſen & Schmilinsky auf Steinwärder bauen. Das eine entſprach an Größe der „Hilda“, das andere war etwas kleiner; ſie hießen „Concordia“ und „Aſtrea“, waren grün geſtrichen, hatten ebenfalls Kajüten und machten mit ihren ſtehenden Keſſeln viel Geräuſch.

Die Fahrten der „Alina“ wurden am 8. April 1860, dem erſten Oſtertag, auf der Alſter wieder aufgenommen; mit zwei der erwähnten weiteren Dampfern zuſammen fanden vom 17. Mai an täglich 30 Fahrten vom Jungfernſtieg und zurück ſtatt, davon ſechs bis Winterhude. Alle Boote waren ſtändig gut beſetzt.

In dieſem Jahre ereignete ſich am Abend des 3. Juni der erſte bekannt gewordene Unfall mit einem Alſterdampfboot. Die „Hilda“ drückte ein Ruderboot innerhalb des Baums bei der Lombardsbrücke nieder; alle Inſaſſen gerieten ins Waſſer, kamen aber unbeſchädigt davon. Der Führer des Dampfers erhielt vier Wochen Gefängnis, und Parrau mußte alle Koſten erſetzen.

Die neue Landungsbrücke für die Alſterdampfer, der Paſſage Scholvien (jetzt Tietz) gegenüber, kam im Juli 1860[51] in Benutzung, ebenſo die beſondere Dampferdurchfahrt im Schlängel des Baums auf der Außen-Alſter, deſſen Öffnung und Schließung der Baumſchließer bei der Lombardsbrücke übernahm. Über die ſpäteren wegen des Alſterbaums den Dampfern und ihren Fahrgäſten entſtandenen Weitläufigkeiten iſt auf Seite 396 f. berichtet.

Im Jahre 1861 brachten beide Unternehmer je ein weiteres Boot in Verkehr, um den Andrang zu bewältigen und Aushilfsboote bei Betriebsſtörungen ſowie für Sonderfahrten zur Verfügung zu haben; auch genügte die durchſchnittlich einſtündliche Verbindung mit der Uhlenhorſt nicht mehr, beſonders an Sonn- und Feſttagen. Die neuen Boote waren in der Waſſerlinie 50 Fuß (14,33 m) lang und hatten eine von 10 auf 11 Fuß (von 2,87 m auf 3,15 m) vergrößerte Breite. Dies war nötig, um ſtatt der ſtehenden Keſſel liegende einbauen zu können, weil ſich erſtere wegen des ſtarken Moorniederſchlags aus dem Alſterwaſſer nicht bewährt hatten; auch ließ ſich bei letzteren der zwiſchen den Siederohren angeſetzte Keſſelſtein beſſer entfernen.

Nunmehr richtete man den Fahrplan ſo ein, daß durchſchnittlich alle Viertelſtunde ein Boot vom Jungfernſtieg abging.

Eine weitere Verbeſſerung brachte der Fortfall der Torſperre 1861 durch Offenhaltung des Alſterbaums bis zwölf Uhr nachts. Gleichzeitig wurden die auf den Alſterdampfern ſtändig angeſtellten Mannſchaften vom perſönlichen Dienſt beim Bürger-Militär befreit; zur Leiſtung des Wachtdienſtes waren ſie gegen Zahlung des Wachtgeldes verpflichtet.

An einem Erlaß über den Schiffsverkehr bzw. das Ausweichen auf der Alſter hatte es bisher gefehlt. Auf Anregung der Dampfſchiffsunternehmer erfolgte am 17. April 1861 eine Polizeiverfügung, die den Schiffsverkehr ordnete und beſagte, daß alle ausfahrenden Boote den Bogen der Lombardsbrücke bei der Windmühle, alle einfahrenden die Mittelöffnung zu benutzen hätten. Die Brückendurchfahrten mußten die Dampfer mit halber Kraft durchlaufen und beim Dunkelwerden am Vorderteil eine brennende Laterne führen. Das Signalpfeifen der Dampfer wurde tunlichſt beſchränkt; die Abfahrtzeichen mußten mit der Glocke gegeben werden.

Eine Vorſchrift über das Ausweichen nach rechts erfolgte nicht, aus Rückſicht darauf, daß man beim Rudern mit dem Rücken nach vorn ſitzt und viele Unkundige leicht rechts für links halten könnten; die Führer der Dampfer ſollten in dieſer Beziehung den Umſtänden nach verfahren.

Erſt am 15. April 1864 erhielten ſämtliche Dampfer, Segel- und Ruderboote die allgemeine Anweiſung, rechts auszuweichen.

Inzwiſchen wurde etwa Mitte 1860 durch den oberhalb der Winterhuderbrücke anſäſſigen Schiffszimmermann und Jollenführer Rambcke[52], deſſen Fährbetrieb angeblich durch die „Alina“ litt, noch

ein Alſterdampfer in Verkehr gebracht. Auch Rambcke hatte von vornherein Schwierigkeiten; denn die andern Konzeſſionsinhaber verweigerten ihm die Mitbenutzung ihrer Stege. Sein Schiff fuhr oberhalb der Winterhuderbrücke vom Timmermannſchen Garten ab; im übrigen durfte er laut Entſcheidung der Polizeibehörde nur am rechten Alſterufer anlegen. Das Anlaufen an der einträglichſten Stelle, beim Uhlenhorſter Fährhaus (Schultz' Steg), war ihm unterſagt; als er dort doch anlegte, weil Gäſte, die angeblich dahin wollten, irrtümlich ſein Schiff beſtiegen hatten, verfiel er in fünf Taler Strafe.

Im Juli 1861 wurde den beiden erſten Konzeſſionären geſtattet, einen ſiebenten Dampfer in Fahrt zu ſetzen; die „Alina" ward nunmehr als Schlepper benutzt und hat als ſolcher noch viele Jahre gedient.

Mitte Februar 1862 einigten ſich Parrau und die Alſterſchiffer mit dem Nachfolger von Rambcke über die Stegebenutzung. Demnach gelangten nun acht Alſterdampfer gemeinſam in Fahrt; zwiſchen Hamburg und Uhlenhorſt wurde 58 mal täglich gefahren, aber nur ſolange kein Eis war. Im Winter pflegten damals[53] die Alſterdampfer ihre Fahrten einzuſtellen, ſobald die täglichen Einnahmen die Koſten nicht mehr deckten. Etwa 20 Jahre ſpäter ward der Verkehr der Dampfer ſo lange als möglich durch die als Eisbrecher gebauten Schlepper aufrechterhalten. Die Zeitdauer, während welcher das Eis zur Einſtellung der Fahrten zwingt, beträgt durchſchnittlich etwa 18 Tage; doch kommt alle 3—4 Jahre auch einmal ein Winter vor, in dem die Fahrten nicht unterbrochen zu werden brauchen.

1863[54] kamen zwei weitere Alſterdampfer in Betrieb, ſo daß nunmehr zehn Boote die Alſter befuhren. Die neuen Boote wurden 1½ Fuß breiter als die alten, ſo daß ſie nunmehr 12½ Fuß (3,58 m) Breite hatten. In einer Eingabe klagten die Konzeſſionäre bereits damals, daß die St. Georger Fahrten nur Schaden brächten, aber zur Bequemlichkeit der Allgemeinheit aufrechterhalten werden müßten. Die Fahrten von Winterhude und der Uhlenhorſt zur Stadt dagegen reichten immer noch nicht aus. Wegen der Vermehrung der Dampfer wurde nunmehr eine dritte Durchfahrt durch den Alſterbaum beim Alſterglacis geſtattet. Die Fahrten erfolgten 1863 in der Regel alle halbe Stunde[55]. Bis Eppendorf-Winterhude betrug der Fahrpreis 4 ß für Erwachſene und 2 ß für Kinder, nach Rabenſtraße und Uhlenhorſt 3 ß bzw. 2 ß; für letztere Strecke waren 20 Karten für Erwachſene oder 28 Kinderkarten zum Preiſe von 2 ℳ 8 ß zu haben. Nach St. Georg und Zwiſchenſtationen der Außen-Alſter wurden 2 ß, für Kinder 1 ß erhoben.

1864 erließ die Polizeibehörde eine Verfügung[56] zur Verhütung der Überfüllung der zehn Alſterdampfſchiffe, die je 64 bis 126 Fahrgäſte faßten, oben auf dem Kajütendach ſolche aber nicht zulaſſen durften.

1865 ging die 1862 von Parrau auf Schenk übertragene Konzeſſion auf H. E. Juſtus[57] über, der nun Inhaber der roten Dampfer wurde. Die Zahl der Schiffe vermehrte ſich infolge weiterer Verkehrszunahme wieder um zwei. Dieſe neuen Boote waren 55 Fuß (15,76 m) lang und erhielten eine größere Breite (bis zu 4 m), um das Eis beſſer durchbrechen zu können (ſ. Abb. 395 S. 571).

Nachdem dann der Verkehr erſt durch Beſeitigung des Baumes und dann durch den Neubau der Lombardsbrücke erheblich erleichtert war, begann man nun, die älteren kleinen Boote allmählich nach auswärts zu verkaufen und durch größere zu erſetzen, zugleich aber die Zahl der Alſterdampfer noch weiter zu vermehren.

Das Kriegsjahr 1870 machte ſich auch bei den Alſterdampfern geltend; die Marine erwarb zwei dieſer Boote, um ſie im Kieler Hafen zu verwenden. Eines erreichte den Beſtimmungsort und hat nach Fortnahme der Vorderkajüte zur Bewachung von Torpedos gedient; das andere wurde nachts zwiſchen Blankeneſe und Schulau von einem aufkommenden Seedampfer überrannt und in Grund gebohrt, wobei drei Leute von der Mannſchaft ertranken.

1873 kam für die Schleppschiffahrt auf der Alster ein zweiter ehemaliger Personendampfer in Betrieb, 1875 als dritter ein besonderer Schlepper.

Nach Regulierung der Mundsburger Ländereien wurde 1877 die Dampfschiffahrt bis zur Kuhmühle, 1879 bis zur Richardstraße, und 1890, nachdem der Eilbeck-Kanal verlängert worden war, bis zur v. Essenstraße ausgedehnt.

Am 1. November 1880 übernahm Otto Wichmann die Konzession der vereinigten Alsterschiffer, die inzwischen wiederholt den Eigentümer gewechselt hatte, und 1884 vereinigten sich Justus und Wichmann; sie hatten nun zusammen 16 Boote in Betrieb und 4 Boote in Bereitschaft. Schon

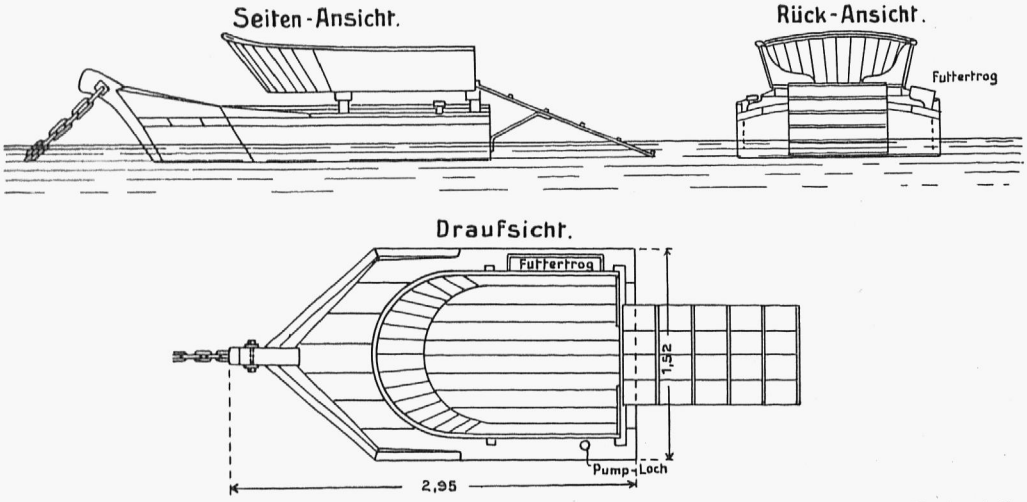


Abb. 402. Schiffnest für Schwäne. Neuerlich läßt man den unteren Schiffkörper weg und stellt den oberen Teil, den eigentlichen Nestkasten, auf eingeschlagene Pfähle

Baudeputation
Nach Zeichnung der V. Ing.-Abt.

nach weiteren drei Jahren ging die gesamte Alsterdampfflottille an Wichmann allein über, der auch die Werft am Leinpfad übernahm, welche 1912 nach dem Osterbeck-Kanal bzw. der Jarrestraße verlegt worden ist.

Mit Beginn der achtziger Jahre erwuchs den Alsterdampfern durch den sich mehr und mehr ausdehnenden Straßenbahnbetrieb ein fühlbarer Wettbewerb. Um diesem wirkungsvoll zu begegnen, wurde der Höchstpreis von 30 Pfg. 1880 auf 20 Pfg., 1881 auf 15 Pfg. herabgesetzt und dann der Einheitspreis von 10 Pfg. eingeführt; auch die Preise der Jahreskarten wurden entsprechend ermäßigt.

Der Betrieb wurde beschleunigt durch Einbau stärkerer Maschinen, und die Schiffe, deren Zahl ständig zunahm, wurden neuzeitlich umgebaut und bequemer eingerichtet.

Die Geschwindigkeit[58] der Alsterdampfer auf der Binnen- und Außen-Alster betrug nur 8 Knoten = 14,8 km in der Stunde = 4,12 m in der Sekunde. Die mittlere Geschwindigkeit einschließlich Aufenthalt an den Stegen ergab sich zu 2,54 m in der Sekunde; auf freier Strecke war sie 3 m in der Sekunde einschließlich Anhalten. Im tiefen Wasser der Elbe hätten die Dampfer 10 1/2 bis 11 Knoten = 5,40 m bis 5,66 m in der Sekunde leisten können.

1895 wurden die billigen Frühfahrten von 4 bis 7 Uhr morgens für 5 Pfg. und mit Beginn des Jahres 1896 der 10 Minutenbetrieb, zunächst auf der Linie Jungfernstieg-Mühlenkamp, eingeführt.

Es gab damals 36 Alsterdampfer von verschiedener Farbe: 13 grüne und 13 rote (der älteste war 1863 gebaut worden); 3 gelbe (Holländer, 1881 gebaut); 6 graue (Schlepper, der älteste von 1875); 1 blauer (die Fähre).

Seit 1901 erhielten ſämtliche Perſonendampfer weißen Anſtrich.

1900 brachte Wichmann durch Umbau des Schleppdampfers „Magnet“ die elektriſch betriebene „Najade“ auf die Alſter, die ihre Probefahrt am 17. Juli machte. Der Betrieb ſtellte ſich aber zu teuer; man nahm den Elektromotor heraus und ſetzte die Dampfmaſchine wieder ein.

Auch die elektriſche Beleuchtung erwies ſich anfänglich als zu koſtſpielig. Sie wurde auch nur auf dem damals neueſten Schiffe eingerichtet, dem Dampfer „Eliſa“, welcher vor ſeiner Indienſtſtellung in Hamburg verſuchsweiſe auf den Spreekanälen gefahren, ſich für dieſe aber als zu ſtark und zu groß erwieſen hatte.

Die Abmeſſungen der Alſterdampfer ſind durch die Waſſertiefe, die Durchfahrthöhe der Brücken ſowie die Breiten der Schleuſen und Kanäle bedingt. Bei den größten Dampfern beträgt der Tiefgang leer 1,1 m, beladen 1,4 m, die Höhe über Waſſer 3,2 m, die Breite 4,8 m und die Länge 22 m. Die Schiffe leiſten 40—65 P. S. und faſſen 170 bis 210 Fahrgäſte.

Auch nach 1901 wurden die Schiffe unter möglichſter Ausnutzung der ihrer Größe geſteckten Grenzen zur Bequemlichkeit der Fahrgäſte weiter verbeſſert. Bei dem allmählichen Umbau der älteren Schiffe, die verlängert wurden ſowie neue Keſſel und ſtärkere Maſchinen bis zu 65 Pferdeſtärken erhielten, erfolgte auch eine Vergrößerung des Hinterdecks. Seit 1908 entſtanden die ſogenannten Glattdecker, bei denen die Kajüten in gleicher Höhe des Mitteldecks lagen und der Steuermann ſeinen Platz an der Spitze des Schiffes hatte; bis 1913 gab es ſolcher Dampfer bereits acht; ſpäter ſind auch die übrigen allmählich derartig verbeſſert worden (ſ. Abb. 396 S. 573).

Am 1. Juli 1908 ward das Unternehmen in die „Alſterdampfſchiffahrts-Geſellſchaft m. b. H.“ umgewandelt.

Ende Oktober 1911 wurde der Nachtverkehr der Schiffe eingeführt. In dieſem Jahre hatte die Alſterdampfſchiffahrt wohl ihren Höhepunkt erreicht. Um dem durch die Eröffnung der Hochbahn entſtandenen neuen Wettbewerb zu begegnen, gab die Geſellſchaft ſeit 1912 billige Fahrſcheinhefte für Frauen und Kinder aus, ſo daß der durchſchnittliche Preis der Einzelfahrt nur $6^2/_3$ Pfg. betrug.

Allen weiteren Beſtrebungen zur Verbilligung und Verbeſſerung der Alſterdampfſchiffahrt machte der 1914 ausgebrochene Krieg ein Ende. Die Fahrten mußten allmählich eingeſchränkt und der Fahrpreis am 1. Januar 1917 von 10 auf 15 Pfg. erhöht, bald darauf aber der Dampferverkehr mit Ausnahme des Fähr- und Schleppbetriebes wegen Mangels an Heizſtoff ganz eingeſtellt werden.

Das Fehlen der flinken, kleinen, zu einem bedeutungsvollen Glied im Verkehrsleben Hamburgs gewordenen Alſterdampfer wurde von der Allgemeinheit ſchmerzlich empfunden.

Erſt jetzt fühlte der Hamburger, daß die Dampfer zu einem notwendigen Stück des Alſterbildes geworden waren. Schon die meiſt nur kurze Unterbrechung ihrer Fahrten im Winter änderte das Ausſehen der Umgebung, insbeſondere des Jungfernſtiegs, durch den Ausfall eines Teils des altgewohnten und liebgewonnenen Getriebes am und im Waſſer. — 1918 konnte die Mühlenkamp-Linie wieder während weniger Monate, mit Unterbrechungen wegen Feuerungsmangels, befahren werden.

Am 1. April 1919 ging der Betrieb der Alſterdampfſchiffahrts-Geſellſchaft auf Veranlaſſung des Staates in den gemeinwirtſchaftlichen Betrieb der Hamburger Hochbahn über. Dieſe ließ dann zwar einige Dampfboote wieder fahren, mußte aber vom 3. November ab die Alſterdampfer völlig ſtillegen, um Koks für die Elektrizitätswerke zur Aufrechterhaltung des Straßenbahnverkehrs einzuſparen. Durch dieſe Maßnahme wurde der Bevölkerung rund um die Alſter die Verkehrsmöglichkeit mit den Dampfern genommen, während Hoch- und Straßenbahn überfüllt waren.

1920 wurden die Fahrten der Dampfer zwar in beſchränktem Maße wieder aufgenommen, die Linie Winterhude-Eppendorf jedoch ganz unterbrochen und mehrere ältere Schiffe nach auswärts verkauft, ſo daß auf der Alſter nur noch 28 Perſonen- und Schleppdampfer übrigblieben.

Dieſe Verkehrsverſchlechterung auf den Alſterbecken wurde von der Allgemeinheit nicht ſtill hingenommen; das Vorgehen der Hochbahn, die den Dampferbetrieb für unwirtſchaftlich erklärte[59], ſtieß auf ſcharfe Verurteilung, weil zu befürchten ſtand, daß nunmehr die ſchönſte und geſündeſte Beförderungsart Hamburgs ganz verſchwinden werde. Es wurde darauf hingewieſen, daß die Alſterdampfſchiffahrt — der älteſte der in Hamburg beſtehenden Verkehrsbetriebe — während eines halben Jahrhunderts ſeinen Eigentümern auskömmlichen Gewinn gebracht habe, und es ward der Hochbahn vorgeworfen, daß ſie nur die Beſeitigung eines läſtigen Mitbewerbers anſtrebe.

Dieſer Vorwurf erwies ſich indeſſen als nicht gerechtfertigt; denn der Alſterdampferbetrieb ging nicht ein. Im März 1921 kam die Mühlenkamp-Linie wieder in Gang, allmählich auch die andern Linien; aber 1922 ruhte der Verkehr wieder mehrere Monate wegen Koksmangels, und auch im nächſten Jahr blieb es nur bei einem äußerſt beſchränkten Dampferbetrieb auf den Alſterbecken.

Die Reedereifirma Lütjens & Reimers, welche ſeit Jahren einen ausgedehnten Bugſierbetrieb im Hafen unterhielt, übernahm am 15. September 1923 mit den 14 neueren, auf der Werft am Oſterbeck-Kanal überholten Dampfern auch den Perſonenverkehr auf der Alſter, ließ jedoch 1924 und 1925 nur die Mühlenkamp-Linie und erſt ſpäterhin auch die andern Linien wieder befahren, deren Ertrag ſeit 1923 durch Einführung des Schleppzwanges für Laſtfahrzeuge auf der Alſter auskömmlicher geſichert war.

1925 kamen während der Sommerzeit 11 neue Motorbarkaſſen für den Rundfahrtbetrieb ſowie die Fahrten zum Stadtpark und (ab 1928) nach Ohlsdorf hinzu. Die Dampfer wurden 1931 durch ein abermals verbeſſertes Schiff „Die Alſter“ vermehrt.

Aber der Verkehr hat ſich ſeit dem Übergang an die Hochbahn von den ehemals ſo beliebten, unter den früheren Eigentümern ſtändig gut beſetzten Alſterdampfern in weitem Maße abgewandt. Der Grund hierfür liegt nicht nur in den durch die Wirtſchaftsverhältniſſe bedingten erhöhten Fahrpreiſen, ſondern auch in der ungenügenden Fahrgelegenheit[60] und dem Darniederliegen von Handel und Gewerbe.

Die 1926 allmählich wieder in Betrieb gekommenen Linien haben folgende Längen: 1. Jungfernſtieg—Winterhude 5 km; 2. Jungfernſtieg—Barmbeck 4,2 km; 3. Jungfernſtieg—Mühlenkamp 3,2 km; 4. Mühlenkamp—Stadtpark (mit Motorbooten befahren) 2,8 km, und die im Anſchluß an Linie 1 ſeit Mai 1928 befahrene Strecke Winterhude—Ohlsdorf 4,2 km.

g) Die Dampfſchiff-Landeſtege auf der Alſter

Hierzu die Abbildungen 283 und 296

Über die Dampfbootſtege, ſoweit ſie nicht bereits im Abſchnitt über die Alſterdampfſchiffahrt erwähnt ſind, iſt noch folgendes zu berichten.

Die beiden hölzernen Dampfbootſtege am Jungfernſtieg verſchwanden (ſ. Abb. 283 S. 400), als ſeine Verbreiterung 1899 ſtattfand und dort der gebogene, 175 m lange und 7 m breite Landekai aus Beton hergeſtellt ward, an dem ſieben Dampfer gleichzeitig anlegen können. Dieſe neue Steganlage kam am 9. März 1899 in Betrieb (ſ. Abb. 296 S. 419).

An der Rabenſtraße beſtanden bereits vor Eröffnung der Dampfſchiffahrt zwei Stege. Sehr alt war der ſüdlich gelegene Fährſteg; nördlich davon befand ſich der Bootſteg des Oberalten Böckmann, der 1860 von Parrau zu einem Dampfbootſteg umgebaut und verlängert ward. 1861, als die vereinigten Alſterſchiffer ebenfalls Dampfer auf der Alſter laufen laſſen wollten, erfolgte auch die Verlängerung des alten Timmſchen Fährſteges von 50 Fuß (14,3 m) auf 90 Fuß (25,8 m), damit dort ebenfalls Dampfer anlaufen konnten; zu ihrer Verſorgung ſtand auf dieſem Steg anfänglich ein

kleines Koksschauer. Später war der gemeinsame Liegeplatz für die Koksschuten bei der Reesendammsbrücke, von wo sie nachts in die Mitte der Binnen-Alster gebracht wurden zum Füllen der Dampferbunker. Von 1897 ab war die Liegestelle der Koksschuten beim Landungsplatz Holzdamm in St. Georg; die nächtliche Koksabgabe an die Dampfer erfolgte aber auch fernerhin auf der Binnen-Alster.

Zwischen den beiden, nachmals fortgeräumten alten Stegen an der Rabenstraße wurde 1899 die jetzige, noch 20 m weiter ins Alsterbecken vortretende Steganlage geschaffen. Der zum neuen Stegkopf führende Zugang, den man, als 1910 der ganze Bau erneuert wurde, in Eisenbeton ausführte, ist so hoch, daß man ihn mit Booten unterfahren kann. Diese brauchen die Fahrtlinie der Dampfschiffe nicht zu kreuzen, welche vor dem Kriege täglich durchschnittlich dreihundertmal an diesem Stegkopf anlegten, den fast alle Linien berühren. Unter dem Zugangssteg hat der an der Rabenstraße seit vielen Jahren ansässige Bootvermieter wieder Platz gefunden.

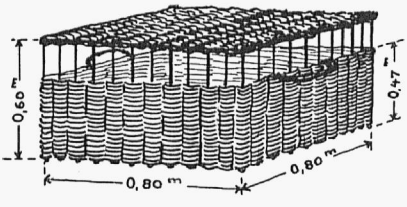


Abb. 403 Korb zur Versendung von Schwänen

Baudeputation Nach Zeichnung der V. Ing.-Abt.

Auch beim Uhlenhorster Fährhaus waren, als der Dampferverkehr begann, die Steganlagen hierfür unzureichend. Die Ruder- und Segelboote wurden deshalb 1860 auf den verlängerten Steg an der Ecke des Langen Zugs verwiesen, während der mitten vor dem Garten gelegene Steg an der Außen-Alster den Dampfern allein verblieb. Für die 1910 nach der Carlstraße zurückverlegte Fähre (s. S. 520) bestand weiter südlich ein dritter, bis 1920 erhaltener Zugangssteg, den man in den siebziger Jahren mit dem Dampfersteg verband. Seinen Zugang zur Gartenmitte hob man damals auf, wodurch der abends von zahlreichen Lustbooten gern besuchte kleine Hafen daselbst bedeutend erweitert ward. Er wurde nach Fortnahme der gesamten alten Steganlage 1920 durch eine Pfahlreihe mit Schlängeln und einem kleinen Bootsteg am Fährhausgarten von der Außen-Alster abgegrenzt, nachdem man den Dampfersteg 1919/1920 an der Schönen Aussicht nahe dem Fährsteg, der Carlstraße gegenüber, neu gebaut hatte.

Der 1859 entstandene Anlegesteg vor der Auguststraße, bei dem ebenfalls ein Bootvermieter seinen Betrieb hatte, ist 1889, nachdem die Verbreiterung der Straße Schöne Aussicht bereits 1884 beschafft worden war, in etwa 40 m vorgeschobener Lage erneuert und ein besonderer Bootsteg getrennt davon etwas nördlich erbaut worden.

Im Streek gab es anfänglich nur zwei Landestege für die Dampfer. Einer lag oberhalb des Schiffsloches am rechten Ufer und hieß Frauental, weil sein schmaler Zugang gegenüber der Straße dieses Namens in die Heilwigstraße mündete; der andere lag linksseitig dicht unterhalb der Winterhuderbrücke, an derselben Stelle, wo die 1893 vollständig erneuerte und erweiterte Steganlage jetzt noch besteht. Außerdem befand sich für die Besucher des Andreasbrunnens während der sechziger und siebziger Jahre eine notdürftige Anlegestelle in der Isebeckmündung, die schon vor Eingehen des Andreasbrunnens außer Gebrauch kam und verschwand.

Mit der Zunahme der Bebauung der Alsterniederung in Winterhude und Eppendorf vermehrten sich auch die Dampferhaltestellen am Streek allmählich. Als erste kamen 1894 die beiden Steganlagen an der 1892 fertig gewordenen hölzernen Krugkoppelbrücke hinzu, die beim Neubau dieser Brücke in Eisenbeton 1928 an die Landseiten verlegt worden sind.

Im Jahre 1905 erbaute man einen weiteren Dampfbootsteg südlich der Streekbrücke am Leinpfad, 1911 einen solchen bei der Goernebrücke und 1913, als die hölzerne Streekbrücke ebenfalls als Eisenbetonbau erneuert wurde, noch eine Landestelle für Dampfer an ihrer Westseite, worauf der alte, oben erwähnte Frauentalsteg 1914 verschwand.

Um die Alsterdampfschiffahrt bis Ohlsdorf zu ermöglichen und den Ausflugsverkehr ins obere Alstertal zu fördern, wurden 1926 im Gebiete der Alsterkanalisierung staatsseitig die Dampfbootstege Lattenkamp, Borstelerchaussee, Alsterdorferdamm und Ohlsdorf (bei der Badeanstalt) erbaut. Zugleich erfolgten im Alsterkanal umfangreiche Baggerungen, um die erforderliche Tiefe wiederherzustellen.

Anmerkungen:

[1] Vgl. a) Chr. Suhr: Hamburgische Trachten. Eine Kunst- u. kulturgeschichtl. Studie v. Dr. J. Heckscher, Berlin, 1909, S. 42/43; b) Hbg. vor 200 Jahren, von Dr. Th. Schrader, 1896, S. 14; c) Das lustige alte Hbg., von Dr. A. Borcherdt, 1889, I, S. 165 f. — [2] Der Patriot Nr. 40 vom 5. Okt. 1724. Es war dies eine moralische Wochenschrift, s. den 7. Jahresbericht des Wilhelm-Gymnasiums, 1887/1888: Die ersten moralischen Wochenschriften usw., von Dr. R. Jacoby. — [3] Beneke: Hbg. Geschichten u. Sagen, 3. Aufl., 1886, S. 213. — [4] Vgl. S. 130 seines Buches, dessen langer Titel ad 1 der Anmerkungen S. 555 zu ersehen ist. — [5] Stelzner: Nachr. v. d. St. Hbg., III, S. 895. — [6] C. L. v. Griesheim, Traktat: Die Stadt Hbg., I, S. 178; II, S. 252. — [7] Th. Nugent: Reisen durch Deutschland und vorzüglich durch Mecklenburg, I, 1781, S. 69/70. — [8] Riesbecks Briefe eines reisenden Franzosen in Deutschland, 1784, II, S. 194. — [9] J. P. Willebrand: Vermehrte Nachrichten von den Annehmlichkeiten in und um Hbg., 1783, S. 60. — [10] J. A. Minder: Briefe über Hbg., 1794, S. 105. — [11] Hbg. Corresp. vom 19. Mai 1907, M.-A.: Ein Besuch in Hbg. im Jahre 1744, V. — [12] Z. V. Hbg. G., XIV, unter Hinweise u. Nachrichten, S. 201/202: Renauds Veröffentlichung über Chr. Ad. v. Anackers Reisebeschreibung von „Lissabon nach Wien" im Bd. VI des Archivs für Kulturgeschichte, 1908. — [13] Hbg. Erholungsblatt, 1817, Nr. 27: „De Keyerweg na'n Jungfernstieg", Idylle von Ernst Walser. Das ziemlich lange plattdeutsche Gedicht umfaßt 132 Strophen in Hexametern; die Schilderung einer Archenfahrt auf der Alster nach dem Heidkrug (ehemals ein ländliches Wirtshaus beim Schürbeck, ungefähr Ecke des Uhlenhorsterweges und Mundsburgerdamms), wohin außer einer Kochfrau und zwei Mietlakaien viele Musikanten mitgenommen wurden; dazu auch Kaffee, Tee und scharfe Getränke; denn beim Wirt gab's nur Wasser, Schinken und Bohnen, Dickmilch, Butter und Käse. „Keyern" ist nach Prof. Dr. A. Lasch ein früher in Hamburg an der Wasserkante gebräuchliches, dem Niederländischen entnommenes Wort und bedeutet soviel wie spazierengehen, schlendern. — [14] G. W. Fischer: Gereimte Einfälle, Hbg. 1805, S. 64 f. — [15] Neue Sammlung von Gedichten Karoline Rudolphis, Leipzig 1796, abgedruckt M. V. Hbg. G., VI, S. 449 f.; ferner im Hbg. Fremdenbl. vom 11. Januar 1899, Beilage, Jungfernstieg u. Alsterpavillon von Arthur Obst. — [16] Friedrich v. Hagedorn: Poetische Werke, Herausgeg. von J. J. Eschenburg, Teil III, Oden u. Lieder, 1825, S. 140. — [17] a) Blk. Mdt., II, 1712, S. 782 u. 1090; b) Stetzner, Nachr. usw., V, S. 474—476. — [18] ad 17 a, III, S. 1649. — [19] Sn. prtk. von 1767, S. 279—607; ferner: Staats- u. Gelehrte Zeitung des Hbg. unparth. Corresp., Ao. 1767, Nr. 102, 104, 105, 107, 109. — [20] Blk. Mdt., VI, S. 198. — [21] Als Beispiel: Die Km. Kntr. Bcher. J, S. 355; S, S. 558; BB, S. 73; KK, S. 617; LL, S. 508. — [22] Desgl. O, S. 358. — [23] Auds. Vrord., III, S. 124; VII, S. 37. — [24] Ak. d. Bdp.: Pro Memoria vom 20. Juni 1883 des Oberingenieurs F. Andr. Meyer betr. Verkehrssicherheit auf der Alster. — [25] Amtsblatt Nr. 118 vom 19. Sept. 1897. — [26] Festschrift z. 50jährigen Bestehen des Norddeutschen Regatta-Vereins, 1868—1918, S. 5 f. — [27] Blk. Mdt., Bd. VI, S. 140. — [28] Aus den Jugenderinnerungen des Dr. med. R. Ferber vom Jahre 1909. — [29] Lpbg. Hbg. Vrord., Bd. XVIII, S. 190, Taxe für die Fährleute auf der Außen-Alster, v. 7. Juni 1844. — [30] Im wesentlichen nach folgenden Büchern: a) G. Kopal: Vom Hamburger Wassersport, Erinnerungen aus dem Allgem. Alster-Club, Hbg. 1912; b) Festschrift z. 50jähr. Bestehen des Norddeutschen Regatta-Vereins, 1868—1918; c) Der Germania-Ruder-Club, Hamburg 1853—1913, zusammengestellt von Oscar Goßler, Hbg. 1914; d) 90 Jahre Hamburger Rudersport, 1836—1926, Erinnerungsblätter, herausgeg. 1926 v. d. Arbeitsgemeinschaft d. Hbg. Regatta- u. Ruder-Vereine; e) G. H. Meurer, Hundert Jahre Sport in Hbg., S. 101 u. 103 der Festschrift: 100 Jahre Hamburger Fremdenblatt, 1828—1928. — [31] Wherry oder Jolle, ein kleines Boot, das kleinste, welches Seeschiffe an Bord haben; Gig, ein leichtes, schlankes Boot mittlerer Größe. — [32] K. Th. Gaedertz, Das niederdeutsche Schauspiel zum Kulturleben Hamburgs, I, 1884, S. 14; ferner: J. Fr. Schütz, Holst. Idiotikon, 1806, IV, S. 183. — [33] Rdm. Stat. Tp., S. 250. — [34] Nach Mitteilungen der Ordnungs-, Hafen- und Schiffahrtspolizei vom 3. Febr. 1921, 2. März 1928 u. 20. Januar 1931. — [35] Olshausen, Geschwindigkeiten, 1903, S. 26. — [36] Ebendaf. S. 471. — [37] Ebendaf. S. 217. — [38] Nach den Jugenderinnerungen des Dr. med. R. Ferber, mitgeteilt im August 1909. — [39] Das Wort „Ewer" ist gleichbedeutend mit „envare", ein Schiff, das von einem gefahren oder gerudert wurde; vgl. Kpm. Km. Rch., I, S. 77. — [40] Dr. J. F. Voigt: Geschichtliches über die Versorgung Hamburgs mit Milch, 1903, S. 21. — [41] Nach Tagebuchnotizen von W. P. Melhop, 1819. — [42] Joh. E. Rabe: Von alten hamburgischen Speichern und ihren Leuten, S. 47 f. — [43] Der Ausdruck soll von dem englischen „preserving" herrühren. — [44] Ak. Kl. VII, Lit. Fd, Nr. 5, Vol. 9, Fasz. 1 (Hbg. St. Ar.). — [45] Hbg. Nachr. vom 19. Juli 1856. — [46] Desgl. vom 18. Mai und 20. Juni 1857. — [47] Desgl. vom 1. Sept. 1857. Die Nachricht, daß der Dampfer nach Kiel verkauft sei, ist den Mitteilungen von Emma Dröge: „Als die Uhlenhorst noch eine Wiese war", Lebenserinnerungen einer Achtzigjährigen, Hbg. Fremdenbl. vom 16. November 1930, entnommen. Eine andere Angabe besagt, die „Helene" habe später bei Zollenspieker als Fährschiff gedient. Außerdem wird berichtet (s. S. 30 „Aus dem Leben eines Alltagsmenschen" von Otto Patow, Hbg. 1918—1920), daß die „Helene" nach wenigen Tagen ihres Erscheinens auf der Alster in der Nähe der Freibadeanstalt auf den Sand gelaufen und, zur Seite geneigt, wochenlang liegen geblieben sei, ehe sie wieder loskam. — [48] ad 44, Fasz. 3. — [49] Die Hbg. Nachr. vom 14. Juni 1859

enthalten auch den erſten Fahrplan der „Alina“. — [50] ad 45 vom 21. Juni 1859. — [51] ad 45 vom 9. Juli 1860. — [52] ad 44, Faſz. 5. — [53] ad 45 vom 6. Nov. 1861 unter Vaterſtädt. Bl. — [54] ad 44, Faſz. 6. — [55] Hbg. Adreßbuch von 1863, Reformkalender 1863. — [56] Lpbg. Vrord., Bd. 32, S. 82. — [57] ad 44, Faſz. 7 und 8. — [58] Olshauſen, Geſchwindigkeiten, 1903, S. 210. — [59] Ernſt Kipnaſe: Die Hbg. Hochbahn A.-G. in verkehrs- und ſozialpolitiſcher Beziehung, Hbg. 1925, beſchäftigt ſich auf S. 14, 61, 84, 85 u. 232 mit dem Alſterdampferverkehr. — [60] Über Verbeſſerungsvorſchläge ſiehe Hbg. Nachr. vom 13. Aug. 1929, A.-A.: „Um die Zukunft der Alſterſchiffahrt.“

98. Größere Schwimmvögel auf der Alſter

Wenn auch auf der Alſter und in ihrer Umgebung eine reichhaltige Vogelwelt[1] heimiſch iſt, ſo ſoll hier doch nur über die beſonders in die Augen fallenden größeren Schwimmvögel: Schwäne, Möwen und Wildenten berichtet werden, die je nach der Jahreszeit das Bild unſerer Alſter beeinfluſſen. — In früherer Zeit, etwa bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts, gab es an der Außen-Alſter, auf der Uhlenhorſt und in Winterhude viel jagdbares Federwild, u. a. Bekaſſinen.

Neben den beſonders in die Augen fallenden drei Arten findet ſich auch häufig die ſchwarze Ralle, auch Waſſerhuhn oder Bleßhuhn genannt, mit helleuchtend weißer Stirnplatte. Früher, vor der Kanaliſierung bis Fuhlsbüttel, hielten ſich die Waſſerhühner meiſt im Streek auf, neuerlich mehr im Langen Zug ſowie auf der Außen-Alſter am Harveſtehuder Ufer und längs der Schönen Ausſicht ſüdlich vom Carlſtraßenſteg, manchmal in Schwärmen bis zu 50 Stück und mehr; aber auch auf dem Eppendorfer Moor finden ſie ſich.

Die Waſſerhühner gehören zu den Sumpfvögeln, tauchen und ſchwimmen jedoch geſchickt unter Waſſer, ſcheinbar beſſer als die Wildenten. Von den Lachmöwen aus Futterneid umſchwärmt, ſucht dieſer hübſche Vogel ſeine im Tauchen erfaßte Nahrung noch unter Waſſer zu verſchlingen. Gelingt das nicht, ſo bemühen ſich die kreiſchenden Möwen häufig mit Erfolg, ihm ſeinen Biſſen wegzuſchnappen, wie man gelegentlich vom Ufer aus beobachten kann. — Seltener ſieht man auf der Außen-Alſter und ihren Nebenarmen den farbenprächtigen, aber äußerſt ſcheuen Eisvogel, häufiger noch auf der Ober-Alſter. Storch und Reiher ſind daſelbſt durch die Ungunſt der Menſchen faſt völlig verſchwunden.

Fremdartig muteten den Beſchauer die im Januar 1911 von Carl Hagenbeck geſchenkten zwei Paar ſchwarzen auſtraliſchen Schwäne an, denen der Aufenthalt auf der Alſter von den heimiſchen weißen nicht ſtreitig gemacht worden iſt, die aber, nachdem ſie ſich auf 15 Stück vermehrt hatten, alle in der Kriegsnotzeit eingegangen ſind.

a) Die Alſterſchwäne

Hierzu die Abbildungen 397—404

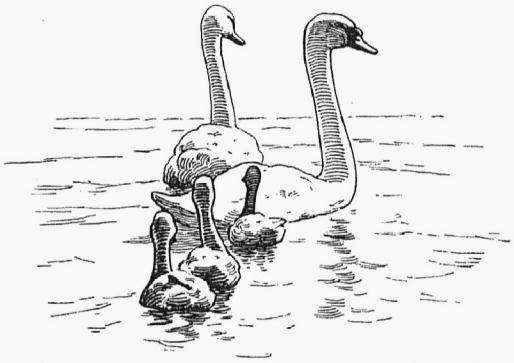


Abb. 404 Privatbeſitz
Schwanenfamilie Zeichnung von V. Schwartze

Der Reiz des Alſterbildes wird durch die auf der Flut ſich wiegenden Scharen ſtattlicher Schwäne ungemein erhöht. Bereits in den Reiſebeſchreibungen des 18. Jahrhunderts gedenken die Beſucher Hamburgs bewundernd der ſchönen Alſterſchwäne.

Die Schwäne gehören in Hamburg zur Alſter wie die Tauben in Venedig zu San Marco, ebenſo unzertrennlich und vielleicht ebenſo lange. Schon ſehr früh wird man Schwanengeſchlechter auf Schloß-, Burg- und Stadtgräben oder auf Weihern angeſiedelt und gepflegt haben. Die alten Anſichten vieler deutſchen Städte und Burgen zeigen in ihrer

Umgebung faſt regelmäßig Schwäne. Auf einem Holzſchnitt des 1568 vom Statthalter Heinrich Rantzau erbauten Wandsbeker Schloſſes erblicken wir alte und junge Schwäne auf dem Graben[2]. Und in Hamburg finden wir auf der von Daniel Freſe 1587 gezeichneten Stadtanſicht auch bereits ſolche auf der Alſter; ſie erſcheinen auf allen ſpäteren Plänen Hamburgs immer wieder (vgl. Abb. 148 S. 236 vom Jahre 1587 u. Abb. 4 S. 10 zum Jahre 1644).

Über die Entſtehung der Hegung und Haltung unſerer Alſterſchwäne iſt nichts bekannt; der Urſprung der Einrichtung mag der grauen Vorzeit entſtammen. Die formſchönen Waſſervögel ſind wahrſcheinlich wild an den ſumpfigen Ufern der Alſter von jeher anſäſſig geweſen, insbeſondere in den einſt ausgedehnten Uhlenhorſter und Winterhuder Mooren. Man darf deshalb annehmen, daß bereits unter den Schauenburger Grafen von Holſtein Schwäne auf hamburgiſchen Gewäſſern — etwa in Umgebung der Alſterburg — gehalten worden ſind, zumal das Wappenbild ihrer Grafſchaft Stormarn, in deren Gebiet Hamburg lag, ein Schwan war[3]. Danach wäre es nicht unzutreffend, dieſe Alſterſchwäne als „tauſendjähriges Geſchlecht“ zu bezeichnen.

Als das landesherrliche Hamburg ſich zu einer unabhängigen Stadt umbildete und die Burgplätze dem ſtädtiſchen Anbau gewichen waren, wird die Haltung des gräflichen Schwanenhorſtes mit andern Hoheitsrechten als Staatsgerechtſame von ſelbſt auf die Stadt übergegangen ſein[4].

Zwar weilen die Schwäne bei uns eigentlich nicht freiwillig, vielmehr als Eingebürgerte bzw. Feſtgehaltene; denn der Schwan iſt kein an den Menſchen gebundenes Haustier und in Freiheit ſehr wohl in der Lage, ohne unſere Beihilfe fortzubeſtehen[5].

Als wilder Vogel lebt der Höckerſchwan (Cygnus olor) von den deutſchen Oſtſeeküſten bis nach Sibirien, aber gezähmt wohl ſelten ſonſt ſo zahlreich als auf unſerer Alſter (wenigſtens bis zum Weltkriege). Schon früh wurde er als das Vorbild eines Waſſerziervogels erkannt, ſowohl der blendenden Weiße ſeines Gefieders, der Anmut ſeiner Geſtalt und Bewegungen, als auch ſeiner Unſchädlichkeit wegen in bezug auf den Fiſchbeſtand. Herangewachſen, pflegt er das Weite zu ſuchen; deshalb wurde ihm bisher im Alter von 6 bis 7 Wochen ſein Flugvermögen geſtört und er ſo an Ort und Stelle gebannt. Dabei fühlt dieſer Liebling unſerer ganzen Bevölkerung ſich durchaus wohl; denn er ſchreitet auch ſo zur Fortpflanzung.

Das hamburgiſche Schwanenweſen beſtand nachweislich um 1569 ſchon lange Zeit. Das älteſte darüber aus dieſem Jahre ſtammende Schriftſtück iſt ein Dankſchreiben des Rats zu Braunſchweig an Bürgermeiſter und Ratmannen zu Hamburg für die ihm verehrten beiden Schwäne. Hamburg beſaß alſo damals bereits ſo viele dieſer ſchönen Waſſervögel als Stadteigentum, daß es deren paarweiſe verſchenken konnte.

Aus älterer Zeit ſind ſonſtige Nachrichten über ſolche Geſchenke nicht erhalten. Durch gelegentliche Kunde wiſſen wir, daß 1718 dem Herrn von Ahlefeldt, premier ministre Sr. Majeſtät des Königs von Dänemark, vier Schwäne zum Geſchenk gemacht wurden, was ihn aber nicht bewog, auf die hamburgiſchen Intereſſen gebührende Rückſicht zu nehmen.

1769[6] wurden auf Verfügung E. H. Senats für den Geheimrat v. Schimmelmann, der an dem Zuſtandekommen des für Hamburg wichtigen Gottorper Vergleichs mitgewirkt hatte, zwei weibliche Schwäne nach Ahrensburg verabfolgt. Auch ſonſt geben die Ratsprotokolle Auskunft über ſolche Geſchenke, und es ſteht feſt, daß Hamburg ſeit mehreren Jahrhunderten Schwäne paarweiſe an befreundete Magiſtrate und benachbarte Fürſten verſchenkte[7].

In neuerer Zeit ſind nicht nur nach europäiſchen Plätzen, ſondern weithin über das Meer Schwäne als Geſchenk des hamburgiſchen Senats verſandt worden.

Aus alter Zeit mochte auch in Hamburg der Gebrauch ſtammen, Schwäne als Zierde amtlicher Prunktafeln zu verwenden. Bereits vom Jahre 1376 wird berichtet, daß der Bremer Erzbiſchof

Albert bei einem Feſtmahl drei Tafeln, für Geiſtliche, Adelige und Bürger, hatte aufſtellen laſſen, deren jede mit einer Schwanenpaſtete geſchmückt war. In Hamburg diente bei den bis 1724 gefeierten Rats-Gaſtereien am Petri- und Matthiä-Tage (22. und 24. Februar) ein Schwan mit ausgebreiteten, zuweilen vergoldeten Flügeln entweder als Tafelaufſatz und Schaugericht oder als Prunkdeckel einer darunter verborgenen Paſtetenfüllung. — Von den neuzeitlichen Küchenzetteln iſt der Schwan aber völlig verſchwunden.

Auch in der Politik haben die Alſterſchwäne eine gewiſſe Rolle geſpielt; denn ihr Daſein galt als Beweis für die, beſonders im letzten Drittel des 17. Jahrhunderts ſtark angefochtene Unabhängigkeit der Stadt[8]. Wahrſcheinlich war dies der Anlaß zu dem Mandat[9] vom 12. Juni 1664, in dem der Rat die Bürger und Einwohner der Stadt belehrte, daß die auf der Alſter befindlichen Schwäne nicht wilde, ſondern, wie billig, zahme Vögel ſeien. Der Rat ſetzte hinzu, daß dergleichen auf offenem, freiem Waſſer gehaltene Schwäne, wie anderswo, ſo auch in Hamburg zu den Regalien gerechnet werden, „daher auch denjenigen, ſo ſich daran vergreifen, als Violatores jedes Orts-Obrigkeit competirenden Regalien und Hoheit“ ſcharfe Strafe angedroht ward. Ebenſo würde das Schießen oder Totſchlagen von Schwänen oder ihre Beleidigung in irgendeiner Weiſe alles Ernſtes willkürlich beſtraft werden. — Um dieſe Zeit erfuhren die Schwanenneſter auch manche Anfechtung von eierſuchenden, böſen Buben, ſo daß damals nur zwei junge Schwäne ausgekrochen waren, was der Senat[10] ſehr rügte und deshalb die Kämmerei erſuchte, „Einen anzunehmen, der Acht giebt“ zur Verhinderung ſolcher Störungen des Brütegeſchäftes der Schwäninnen.

Jenes Mandat von 1664, damals auch zu St. Georg von der Kanzel verkündet, wird ſpäter oftmals, vielleicht in etwas veränderter Form erneuert worden ſein. Die Zahl der Schwäne ſoll ſich infolge dieſer wohltätigen Fürſorge ſtets auf 100—150 erhalten haben.

Während der Zeit der franzöſiſchen Herrſchaft — zumal in dem Winter der großen Belagerung 1813/1814 — verringerte ſich indes ihre Zahl ſo bedeutend, daß nur noch drei übriggeblieben zu ſein ſcheinen. Bald nach dem Frieden empfand man aber das Bedürfnis, die Zahl der Schwäne wiederum angemeſſen zu vermehren. Mit Einwilligung des Senats verſchrieb die Kammer elf Paar Schwäne aus Holland, welche einſchließlich Beförderung 1074 ℳ 8 ß koſteten. Dieſe am 11. Juli 1817 auf die Alſter geſetzten neuen Zuchtpaare ſind alſo nebſt den drei übriggebliebenen die Stammeltern des bis zum Weltkriege blühenden Geſchlechts der Alſterſchwäne.

Bei dieſer Gelegenheit wurde ſeitens der Polizeibehörde in Gemäßheit früherer Verordnungen alle und jede Störung des Friedens der Alſterſchwäne, ſei es durch Schlagen, Schießen, Hundehetzung oder ſonſtige Leidzufügung bei ſcharfer Strafe unterſagt[11]. Dies Verbot ward bis 1821 mehrmals erneuert, und als damals Schwäne im Dammtorgraben auf Rethaufen brüteten, durfte in der Nähe der Neſter nicht gefiſcht werden. 1832 wurde die Verordnung von 1817 nochmals wiederholt mit dem Zuſatze, daß man dem, der ſolche Frevler dergeſtalt zur Anzeige brächte, daß ſie beſtraft werden könnten, eine Belohnung von 5 Reichsthalern zuſicherte. Ein ferneres Verbot des Schießens nach Schwänen aus dem Jahre 1836[12] enthält den Zuſatz, daß der Vorwand, die getöteten Schwäne ſeien wilde geweſen, nicht berückſichtigt werden würde, weil auch einzelne zahme Schwäne fliegen könnten.

An dieſe ſtrengen Mandate gegen Tötung und Verletzung der Schwäne reihten ſich dann um 1844 und ſpäter Warnungen der Polizeibehörde, den jungen Schwänen kein unverdauliches Futter zuzuwerfen, daran ſie in der Regel ſterben müßten. Das Gebot der Polizeibehörde, den Schwänen kein Leid zuzufügen, namentlich ſie beim Brüten nicht zu ſtören, nach ihnen zu werfen uſw., wurde noch 1873 wiederholt und die Übertretenden unter Vorbehalt des zu leiſtenden Schadenerſatzes mit Geldſtrafe bis zu 50 Reichsthalern oder Haft bedroht.

Nachdem ſich die Schwäne dank der Nachzucht ſowie der Obacht der Polizeibehörde 1829 bereits auf 190 vermehrt hatten, war ihre Anzahl nach weiteren 27 Jahren im Februar 1856 infolge ungewöhnlicher Sterblichkeit auf 133 geſunken, und als dann der Großherzog von Oldenburg die erbetenen vier weiblichen Schwäne erhalten hatte, blieben nur noch 129. Auf Antrag des Senators Geffcken als Mühlenherrn, welcher bei dieſer Gelegenheit als übliche Zahl der Alſterſchwäne 150 bezeichnete, beſchloß der Senat, vorerſt und bis auf Wiedererreichung dieſer Anzahl keine Schwäne abzulaſſen, was zur Kenntnis der Allgemeinheit gebracht wurde[13]. — Die „übliche Zahl“ der Alſterſchwäne ſcheint dann auch in einigen Jahren erreicht zu ſein; denn bereits 1860 wurden je ein Paar Schwäne nach Travemünde und an den Fürſten Schwarzenberg zu Worlik in Böhmen, ferner ſogar ſechs Paar an die Stadt New York[14] für ihren neuen Park abgegeben.

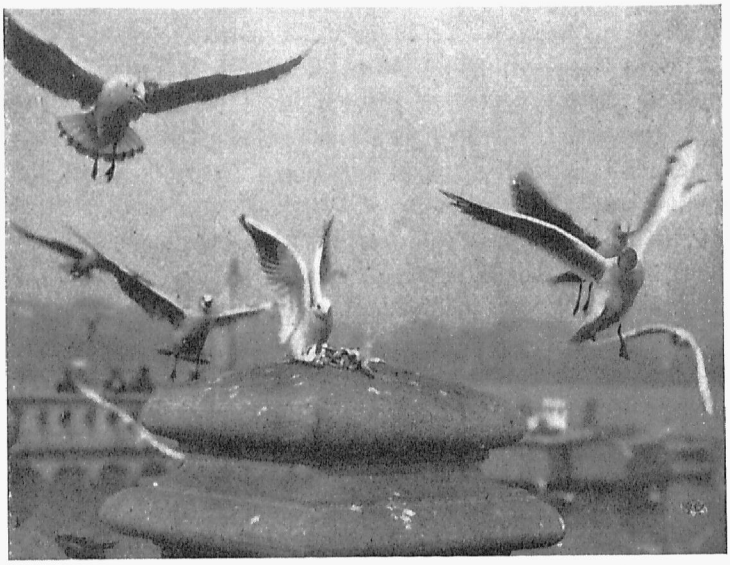


Abb. 405. Möwen beim Verzehren kleiner Fiſche auf einem Geländerpfeiler der Reeſendammsbrücke

Privatbeſitz. Lichtdruck von Knackſtedt & Nähter, 1902

1861 gingen dann zwei Schwäne nach England; weiterhin wurden nach Mexiko, China, Spanien, Portugal und Rußland Schwäne verſchenkt. So bevölkerten ſeit vielen Jahren die Alſterſchwäne auch ausländiſche Seen und Teiche, wie Hamburgs Schiffe fremde Meere und Flüſſe befahren. — Die auf der Alſter gehegten Schwäne ſind, wie oben angedeutet, von jeher freies Eigentum der Stadt geweſen, die auch für ſie ſorgt. Die Überlieferung, daß die Verſorgungspflicht der Stadt durch ein Privatvermächtnis[15] eingeſchränkt werde, bzw. daß die Schwäne ein für ihren Unterhalt ausgeſetztes Vermögen beſäßen — eine Legende, wie ſie ſich leicht um Dinge webt, die dem Volke am Herzen liegen —, hatte ihren Urſprung vielleicht darin, daß einem Grundſtück in der Spitalerſtraße eine Rente von 6 ℔ auferlegt war „zum Unterhalt der Armen und der Schwäne bis zu ewigen Zeiten[16]. Dieſe Rente, welche ſeit 1609 vom Kloſter St. Johannis erhoben wurde — ohne daß ausfindig gemacht werden konnte, wie letzteres in ihren Genuß gelangte —, iſt 1878 getilgt worden. Daß das Kloſter vielfach hieſige Arme unterſtützte, iſt bekannt, nicht aber, daß es etwas für die Schwäne getan hätte, obſchon das Kloſtergebiet ehemals einen größeren Teil der Alſter begrenzte.

Die Aufſicht über die Schwäne ſtand in älterer Zeit dem Mühlherrn zu im Einvernehmen mit der Kammer, die ſie ſpäter durch den Alſteraufſeher füttern und überwachen ließ. Dieſer erhielt dafür 1818 zunächſt 30 ℔, ſpäter 60 ℔ und nach etlichen Jahren weitere 60 ℔ für Halten der beiden Futterfahrzeuge nebſt Zubehör, als Futtertröge, Haferſäcke, Tauwerk, Haken, Schaufeln u. a. m. Im Herbſt mußte er die Treibneſter an Land bringen ſowie die Schwäne bis Fuhlsbüttel aufwärts einfangen, wozu derzeit täglich 9 Mann nötig waren. Im Frühjahr hatte er die Neſter auf der Alſter und den Stadtgräben bis zum Stintfang hin wieder auszulegen.

Die Unterhaltung der Neſter ſowie das Freieiſen einer Waſſerfläche im Winter ging dann auf die Baudeputation über, der 1891 — als die Alſterpolizei ins Leben trat und die ſonſtigen Obliegenheiten des Alſterauffehers übernahm — auch die Sorge für Wartung und Fütterung der Alſterſchwäne überwieſen wurde.

In älterer Zeit entnahm man das für den Winter nötige Futter der Schwäne, den damaligen Zuſtänden entſprechend, in erforderlicher Menge aus den für die Pferde des Marſtalls, des Bauhofes und der Stadtmühlen aufgeſpeicherten Hafervorräten, woraus ſich erklärt, daß die mit 1350 beginnenden Stadtrechnungen Angaben über Schwanenfutterbeſchaffung nicht enthalten. Ebenſowenig kommen Futterkoſtenausgaben in den Kaſſenbüchern der Kämmerei vor, da die ſeitens des Militär-Kommiſſariats beſorgten Vorräte für die Kavalleriepferde auch für das Schwanenfutter ausreichten. In neuerer Zeit finden ſich jedoch Ausgaben dafür; ſo ſind z. B. im Staatshaushaltsplan zum Jahr 1868 für die Schwäne 10000 Pfund Hafer zu 625 ℳ vorgeſehen, während die Baudeputation für die Unterhaltung der Neſter 300 ℳ beanſpruchte.

Die Schwäne nähren ſich vorzugsweiſe von Waſſerpflanzen, Laichkräutern und Wurzeln. Sie entkrauten dadurch die Gewäſſer und wirken ſo auch einer ſtarken Verkrautung der Alſterbecken entgegen.

Nachdem die Alſter durch Baggerei immer mehr ausgetieft und die ſie umgrenzenden Ländereien aufgehöht, waſſerſeitig mit Bollwerken eingefaßt und bebaut wurden, fanden die Schwäne auch in der wärmeren Jahreszeit nicht mehr ausreichende Nahrung und mußten daher während des ganzen Jahres gefüttert werden, obgleich Vorübergehende ſtets für ſie ſorgen (ſ. Abb. 399 S. 583 u. Abb. 400 S. 587).

Die Geſamtaufwendung für ſie ſtieg deshalb 1875 auf 4340 Mark, dann allmählich auf 6000 Mark und 1892 wegen Lohnverbeſſerung auf 7000 Mark; erſt 1911 erfolgte aus demſelben Grunde eine geringe Erhöhung dieſer Summe auf 7280 Mark. Bei dem Satze von 7000 Mark und der Annahme eines Beſtandes von 350 Stück koſtete demnach jeder Schwan jährlich 20 Mark.

Infolge des Eingehens der meiſten Alſterſchwäne durch Nahrungsmangel während des Krieges — ſo daß 1919 nur noch insgeſamt 16 Stück übrig waren —, wurde auch die Geldaufwendung für ſie entſprechend gekürzt. 1924 betrug ſie nur 800 Mark, iſt aber im Verhältnis mit der Wiedervermehrung der Schwäne ſowie der Preisſteigerung 1930 auf 8500 Reichsmark angewachſen.

Die Anzahl der Schwäne iſt in älterer Zeit nicht genau feſtgeſtellt worden; im 17. und 18. Jahrhundert waren es 100 bis 150 Stück. Nach der Franzoſenzeit (ſ. oben) ſtieg die Zahl bis 1829 auf 190, die auch 1847 noch vorhanden war; 1848 wurden 174, 1854 deren 164 und 1856 gar nur 133 gezählt, während die „übliche Zahl“ der Alſterſchwäne, unter die ſie nicht ſinken ſollte, 150 betrug. Der Beſtand mehrte ſich aber bald wieder und zeigte 1868 die hohe Ziffer von 247 Stück; die Brut von 21 Paaren hatte in dieſem Jahr 85 Junge ergeben, ſo viele wie nie vorher. Wahrſcheinlich war die ſonſt ſehr läſtig empfundene Waſſerpeſt (ſ. S. 564), die derzeit in der Alſter wucherte und von den Schwänen gern gefreſſen wurde, die Urſache für dieſe erfreuliche Erſcheinung. Nachher fiel die Brut aber längere Zeit ſpärlich aus, ſo daß man 1881 nur noch 161 Schwäne auf der Alſter zählte. Zur Auffriſchung des Blutes wurden 1883 aus Mecklenburg 4 junge Schwäne, 1884 deren 11 aus Schleswig und bis 1885 noch 11 nordiſche Schwäne angekauft. Der Erfolg war günſtig; denn 1892 wurden rund 400 Schwäne gezählt; 300 hält man als ausreichend zur Belebung der Alſterbecken. 1902 ſuchte man wieder eine Blutauffriſchung durch Austauſch von 20 Schwänen mit der Firma Hagenbeck herbeizuführen. Rechnet man, daß von jenen 400 jährlich durchſchnittlich 30 ſtarben, ſo entſtand ein ziemlicher Überſchuß, der, in der Regel durch Vermittlung hieſiger Bürger, Liebhabern unentgeltlich, jedoch nicht zu Geſchäftszwecken überlaſſen wurde; denn zu keinen Zeiten iſt man auf den Gedanken gekommen, dieſe Lieblinge der Hamburger für Geld zu veräußern.

Das Verſchicken von Schwänen geſchieht in Körben (ſ. Abb. 403 S. 598), die ſo groß ſind, daß ſie für ein Paar ausreichen[17]. Der Sendung werden ein Futtereimer und das für die Dauer der Reiſe nötige Futter beigefügt, welches ſtets, mit Waſſer vermiſcht den Schwänen im Futtereimer gereicht werden muß. Zum Einfangen der Schwäne dienen Stangen, die in einen mittels Kugel abgerundeten Haken auslaufen. Bis in die achtziger Jahre des 19. Jahrhunderts erhielt der Alſteraufſeher für das Einfangen jedes Stückes dieſer Geſchenkſchwäne einen Dukaten; ſpäterhin waren einfach die erwachſenen Auslagen zu erſtatten.

Der Schwanenwärter (ſcherzweiſe „Lohengrin“ genannt), dem ſeit 1891 von der Baudeputation die Sorge um die Schwäne anvertraut iſt, führt über jeden Geburts- und Sterbefall der Alſterſchwäne Buch und meldet jede Veränderung in ihrem Beſtande. Er nimmt die jährlichen Zählungen vor und füttert die Schwäne, was ehemals am Schwanenhauſe, jetzt bei der Badeinſel am Schwanenwik geſchieht.

Das nur zu Futterzwecken dienende Schwanenhaus (ſ. Abb. 397 S. 575) wurde 1878 auf Vorſchlag des derzeitigen Finanzdeputierten, ſpäteren Senators Alexander Kähler († 1907), als ſchwimmende Futterſtelle der Schwäne auf der Außen-Alſter mit einem Koſtenaufwand von 3500 Mark erbaut, um zu verhindern, daß die Schwäne, die ſich eigentlich über die ganze Alſter verbreiten ſollen, angezogen durch die damalige Futterſtelle, ſich faſt ſtets in der Hohenfelder Bucht anſammelten. Am Schwanenhauſe wurden dann insbeſondere die nicht paarenden Schwäne gefüttert, die andern bzw. die brütenden bei ihren Neſtern.

Im Winter wurde das Schwanenhaus bei den alten Schwänen in der Hohenfelder Bucht oder im Schwimmbecken der Männerbadeanſtalt Schwanenwik untergebracht. Während der wärmeren Jahreszeit lag es in der Nähe der Alſterluſt an einer Stelle, die von den Dampfern nicht gekreuzt wurde. An den Seiten des Häuschens waren Futtertröge befeſtigt, die im Waſſer hingen und mit



Abb. 406. Futterneidiſche Möwen — Privatbeſitz. Nach Photographie von 1920

Waſſer gefüllt waren. Zweimal täglich, morgens und abends, ward von dem im abgeſchloſſenen Innern des Häuschens aufbewahrten Futter in dieſe Tröge geſchüttet.

1904 wurde ein neues Schwanenhaus mit vier kleinen Eckkuppeln gebaut und am 21. Mai (Pfingſten) auf die Außen-Alſter gelegt. Von ruchloſer Hand angezündet, brannte es bereits am 29. Juni nieder. Das wiederhergeſtellte Haus kam im September an ſeinen alten Platz. Da es wegen Petroleummangels infolge des Krieges nachts nicht beleuchtet werden konnte, wurde es 1915 von der Außen-Alſter weg in das Schiffloch oberhalb der Krugkoppelbrücke verlegt, wo es ſpäterhin ſeinen Winterplatz behielt, bis es wegen Baufälligkeit 1928 abgebrochen worden iſt.

Das Futter beſteht aus einem Gemiſch von Hafer, Gerſte, Mais und Weizen; die jungen Tiere erhalten auch altes Weißbrot. Im Winter, wenn die Schwäne ſich ſelbſt keine Nahrung ſuchen können und von Vorübergehenden nicht zugefüttert werden, iſt der Futterverbrauch erheblich höher als im Sommer. Durchgehends wurden bis zum Kriege jährlich 36000 kg Korn: Hafer, Gerſte uſw., verfüttert, ſo daß ſich bei der Anzahl von etwa 400 Stück, wie ſie vorm Kriege üblich war, der Bedarf auf den Kopf und das Jahr auf durchſchnittlich 90 kg Korn ſtellte. In der wärmeren Jahreszeit nehmen die Schwäne als Futter aber außer Waſſerpflanzen auch gern anderes friſches, ſaftiges Grün; die unteren Zweige der Zierweiden am Ufer reichen ſelten bis zum Waſſer herab, weil die zarten jungen Spitzen von den Schwänen mit Vorliebe abgefreſſen werden. Auch friſch ſprießendes Gras nehmen ſie gern; ſo mußten z. B. Ende der Fünfziger des 19. Jahrhunderts die Schwäne von den Winterhuder Alſterwieſen vertrieben werden, weil ſie dort viel junges Gras abrupften und ſo die Bauern ſchädigten. Man ſah ſie dort im Frühjahre in Scharen bis zu 40 Stück im jungen Graſe weiden. Ende Mai fanden ſie aber auf der Alſter ſchon Futter genug und ließen die Wieſen fernerhin ungeſtört.

Die Schwanenneſter, welche, ſoweit es ſich um Schwimmneſter handelt, während des Winters auf Land gezogen und nachgebeſſert werden, legt man aus, wenn im Frühjahre das Eis von der Alſter verſchwunden iſt, und zwar wegen der Kampfluſt der Schwäne weit entfernt voneinander.

1901 waren etwa 20 Schwimmneſter und 30 Landneſter, 1930 deren 14 bzw. 25 beſetzt. Die ſchwimmenden Neſter werden in der Nähe des Ufers verankert; neuerdings ſtellt man ſie auf im Waſſer eingeſchlagene Pfähle. Die feſten Neſter werden am Rande von Inſeln ſowie an unzugänglichen Uferſtrecken hergerichtet und zum Schutze an der Landſeite mit Buſchwerk oder Drahtnetz geſichert.

Der Schwan baut aber auch ſein Neſt gern ſelbſt auf dem Uferrande, wo das Weibchen eine von ihm hergeſtellte flache Erdmulde mit Ret, Stroh und andern ähnlichen Bauſtoffen umlegt, die auch der Schwan mit hinzuträgt.

Ehemals gab es zweierlei ſchwimmende Neſter. Die einen, floßartigen, 2,2 m lange und breite Holzgeſtelle mit aufgehäuftem Stroh und Ret, ſogenannte Balkenneſter (ſ. Abb. 401 S. 591), waren an ſich zweckmäßig, bewährten ſich aber auf der großen, durch Wind ſtark bewegten Waſſerfläche der Außen-Alſter nicht überall. In neuerer Zeit kamen dafür die teureren, hellgrau geſtrichenen, ſogenannten Schiffneſter mit ſeitlichem Futtertrog durchgehends in Benutzung (ſ. Abb. 402 S. 595).

Die Schwanenpaare bleiben Sommer und Winter zuſammen. Die Gemeinſchaft dauert in der Regel fürs Leben; ſtirbt eins von einem Paar, ſo ſucht ſich der Überlebende ſelbſt einen neuen Gefährten. Hier fördernd eingreifen zu wollen, hat ſich als unzweckmäßig erwieſen; meiſtens endet ein ſolcher Verſuch mit der Tötung des ſchwächeren Weibchens durch das ſtärkere Männchen. So ging es auch 1892, als auf Wunſch des Fürſten Bismarck in Friedrichsruh das dortige Schwanenpaar durch einen weiblichen Schwan ergänzt wurde; das überlebende Männchen ward darauf zurückgenommen und ein neues Paar aus Hamburg überſandt.

Die Paarung der Schwäne findet gegen Ende des Winters im März—April ſtatt. Das Brutgeſchäft, bei dem der Schwan die Schwänin im Sitzen ablöſt, dauert etwa ſechs Wochen. Die Jungen ſchlüpfen meiſt grau aus dem Ei und werden erſt nach mehreren Jahren völlig weiß. Vereinzelt kommen ſogenannte Weißgeborene vor, die gelb ausſchlüpfen und bereits im erſten Lebensjahre weißes Gefieder erhalten, beſonders, wenn eins der Eltern weiß geboren war. Die weißen Jungen ſind meiſt zarter als die andern und wachſen auch langſamer. Bis Ende des Jahres verbleiben die Jungen bei den Eltern. In dem auf ihre Ausbrütung folgenden Jahre halten ſie ſich ſchon paarweiſe zuſammen und ſchnäbeln ſich auch. Die Zeugungsfähigkeit beginnt bei den Alſterſchwänen, wie im reinen Naturzuſtande, in der Regel im dritten Lebensjahr; man hat aber auch beobachtet, daß einzelne Paare ſpäter, mitunter erſt im ſechſten Lebensjahr legen und brüten, vielleicht eine Folge der fortgeſetzten Inzucht.

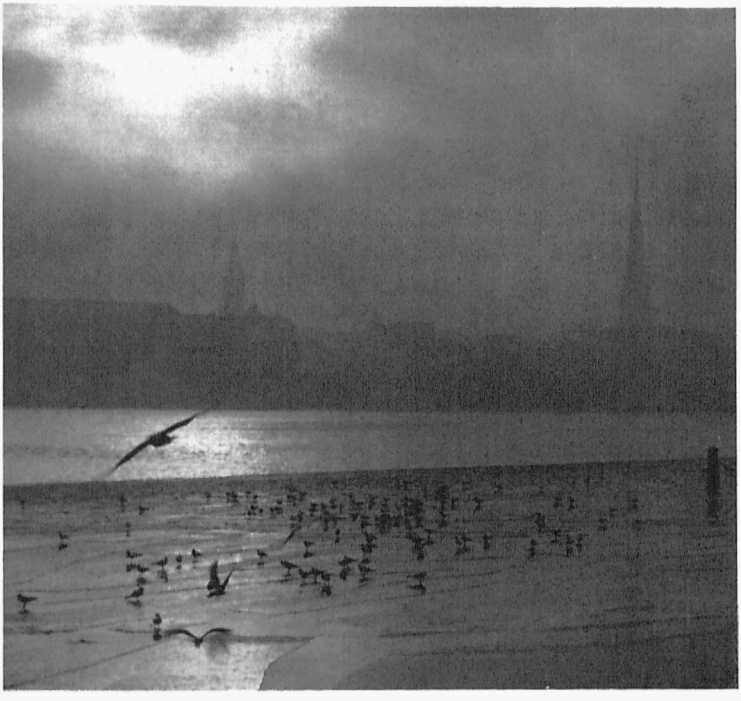


Abb. 407. Möwen auf dem Eis der Binnen-Alſter im Januar 1927 — Privatbeſitz Phot. W. Fromberg

Das Liebeswerben der jugendlichen, noch ungepaarten Schwäne iſt bekannt; dabei ahmt der männliche Schwan jede Bewegung des weiblichen nach. Haben ſich die Paare gefunden, ſo halten ſie treu zuſammen, und keins duldet einen andern Schwan in ſeinem Bezirk. Trotzdem ſchreiten von den zahlreichen Alſterſchwänen nur etwa ein Zehntel zur Fortpflanzung. Die Urſache iſt nicht bekannt; bei den wild lebenden Schwänen will man die gleiche Beobachtung gemacht haben. Viele Schwäne verlaſſen auch vor dem völligen Ausbrüten die Neſter und kehren dorthin nicht zurück, ſo namentlich bei dauernd kühlem und regneriſchem Wetter. Manche Schwaneneltern haben bis zu 7 Junge; von 100 bleiben in der Regel 80 übrig. Die Hälfte von dieſen dient in günſtigen Zeiten zur Ergänzung des „eiſernen“ Beſtandes, von dem jährlich etwa ebenſo viele durch Krankheiten, Erdrücken durch Dampfer und an Altersſchwäche enden; der Reſt von 20 Paaren wurde an Liebhaber verſchenkt. Anfänglich werden die Jungen von den Alten zärtlich beſchirmt. So konnte man im Sommer 1918 auf dem Eilbeckkanal ein Schwanenpaar mit zwei Jungen beobachten, welche die Schwänin auf dem Rücken trug und mit denen ſie überall dorthin ſchwamm, wo gefüttert wurde. Sind die Jungen aber etwa ſechs Monate alt und fangen an, allein umherzuſtreifen, ſo kümmern ſich die Eltern nicht mehr um ſie, vertreiben ſie vielmehr unbarmherzig aus ihrem Bezirk. Wegen der Unverträglichkeit der Schwäne wurden bis 1918, wo es überhaupt nur noch wenig Alſterſchwäne gab, die Einjährigen während des Winters bei der Badeinſel am Schwanenwik untergebracht, um ſie vor den Biſſen der Alten, einſchließlich der Eltern, zu ſchützen (ſ. Abb. 398 S. 579).

Bis zum völligen Flugbarwerden der Jungen, also etwa nach drittehalb Monaten vom Auskriechen gerechnet, sind die Geschlechter im Aussehen nicht zu unterscheiden; gegen Ablauf dieses Zeitraums wird die nackte Stelle auf der Schnabelwurzel beim Männchen breiter als beim Weibchen und bildet sich zum starken schwarzen Höcker aus, der beim Weibchen nur unbedeutend bleibt. Die Größe der Vögel und ihre Färbung ist bei beiden Geschlechtern die gleiche; sie werden ausgewachsen in den Flügeln bis 2½ m breit; der Hals des Weibchens bleibt meist dünner als beim Männchen. Die Federdecke der Schwäne ist an der Bauchseite etwa 10 cm dick und sehr fettig, so daß der Vogel im Eise nicht erfriert. Das nach drei Jahren ausgefärbte Kleid nebst Daunen und Federschäften ist bei beiden rein weiß. Der Federschaft wird sehr stark und eignet sich vorzüglich zum Schreiben; dazu verwendete ihn auch Fürst Bismarck, dem die dicken Kielfedern der Alsterschwäne gelegentlich, in Blumensträuße eingebunden, vom Oberingenieur Franz Andreas Meyer überreicht wurden. Das schöne, leuchtende Weiß der Schwäne war bis zum Kriege auf der Binnen-Alster zumeist von dem fettigen Wasser etwas angegraut; aber je weiter nach Fuhlsbüttel hinauf ihr ständiger Aufenthalt war, desto weißer sahen die Vögel aus. Reinlicher sind unsere Alstermöwen, die fortgesetzt fleißig baden, während der Schwan es an der wünschenswerten Sauberkeit, wenigstens im Winter, mitunter fehlen läßt und dann mit seinem oft stark berußten Gefieder unvorteilhaft gegen die saubere Möwe absticht.

Um die Schwäne am Fortfliegen zu verhindern, wird ihnen im Alter von 6 bis 7 Wochen das letzte Glied (die Hand) des rechten Flügels mit einem scharfen Federmesser abgeschnitten, und zwar im Gelenkknorpel, damit möglichst wenig Blut fließt. Diese Flügellähmung gehörte anfänglich zu den Obliegenheiten des Alsterfischers. Als 1763 die Alsterfischerei von dem löbl. Fischeramt gepachtet wurde, erhielt dieses jedesmal für das Lähmen der jungen Schwäne, soviel oder sowenig es jährlich seien, von dem Mühlenschreiber 6 Reichstaler. Nachher übernahm der Alsteraufseher das Schneiden, später der Schwanenwärter.

Aber trotz dieser Flügellähmung gibt es unter den Schwänen stets einige Flieger; um 1900 waren ihrer vier bis sechs, 1927 vielleicht drei auf der Alster und Bille. Sie stellen sich morgens und abends zur Fütterung ein und verstehen infolge ihrer größeren Körperkraft, ausreichend für sich zu sorgen.

Der durch die Kürzung des rechten Flügels seit langen Jahren erzwungene Übergang der Mehrheit der Alsterschwäne vom Strichvogel zum Standvogel scheint im Zusammenhange mit der Einwirkung dauernder Inzucht ihrem Geschlechte nicht nachteilig zu sein.

Zwar sieht man seit einigen Jahren mitunter Tiere mit linksseitiger, ihre sonst schöne Gestalt entstellenden Flügelverdrehung, dem sogenannten „Kippflügel“[18]. Die Ursache sicher festzustellen ist noch nicht gelungen; diese Verkrüppelung scheint aber vererblich zu sein.

Um tunlichst keine derartigen Schwäne auf der Alster weiter zu züchten, hat man, nachdem auch anderswo mit flugfähigen Schwänen gute Erfahrungen gemacht worden sind, 1929 bei 13 Jungtieren die Flügel nicht beschnitten, d. h. ihnen ihre volle Flugkraft belassen. Diese Flieger erfreuen die Bevölkerung jetzt durch ihre großartigen Flüge auf der freien Außen-Alster; sie bieten ein völlig neues Bild von Kraft und Schönheit.

1930 sind dann von dem jungen gesunden Nachwuchs 30 mit Fußringen gekennzeichnete Tiere unbeschnitten gelassen, die nun ebenfalls ihre Flugfähigkeit bereits in erfreulicher Weise entwickeln.

Man darf hoffen, daß unseren Alsterschwänen so die gute alte Stammform erhalten bleibt, allerdings auf die Gefahr hin, daß einzelne Flieger die Flucht ergreifen und zu den gewohnten Futterplätzen nicht zurückkehren.

Die Schwäne bleiben das ganze Jahr Tag und Nacht im Freien. Im Winter werden sie auf freigeeisten, geschützt liegenden Stellen am Ufer gehalten und gefüttert. Im 18. Jahrhundert und bis

zum Brande von 1842 hielten ſich die Schwäne während der kalten Jahreszeit vor den Freiſchütten „Bei der Kunſt“, d. h. in der Gegend nördlich der jetzigen Reeſendammsbrücke und auch weiter weſtlich vorm Jungfernſtieg auf, wo für ſie Flächen frei geeiſt bzw. außerdem umpfählt wurden (ſ. Abb. 410 S. 613). Dem mit dem Einfangen der Schwäne und ihrer Verbringung nach der Binnen-Alſter ſeit 1763 betrauten Fiſcheramt wurden die dabei verauslagten Arbeitslöhne vom Mühlenſchreiber vergütet, der auch die dazu nötigen Wagen ſtellte.

Späterhin bezogen die Schwäne ihre Winterquartiere in dem Einſchnitt bei der Sechslingspforte, den man nachmals zur Hohenfelder Bucht ausbildete. Hier wurden die erwachſenen Schwäne bis 1918 gehalten, als nur noch eine geringe Anzahl übrig war, während die Jungen, wie oben erwähnt, bei der Badeinſel vor Schwanenwik eingehegt waren (ſ. Abb. 398 S. 579); ſeitdem werden alle Schwäne dort zuſammengebracht. An dieſer Stelle finden auch die jährlichen Zählungen der Tiere ſtatt. Die Waſſerfläche muß ſtändig frei geeiſt werden, da die Schwäne das Waſſer nicht ſelbſt offen zu halten vermögen.

Im Sommer verbreiten ſich die Schwäne über die ganze Alſter und behalten dort ihre beſondern Aufenthaltsorte dauernd bei. Bis in die Sechziger des 19. Jahrhunderts diente ihnen die ungeregelte Uferſtrecke vor den ſogenannten Mundsburger Ländereien als Lieblingsaufenthalt, wo ſie gern an Land ſtiegen. Dadurch erklärt ſich die Bezeichnung „Schwanenwik“ für die Straße, welche dort 1870 am Rande der Außen-Alſter geſchaffen wurde. Das alte Wort „Wik“ bedeutet hier ſowohl Uferſtätte als auch Bucht oder Landeplatz.

Zur Brutzeit und ſolange die Jungen der elterlichen Fürſorge bedürfen, behauptet jedes Schwanenpaar herrſchſüchtig ſein erwähltes Gebiet in einem gewiſſen Umfange und der Größe von etwa 4 ha.



Abb. 408. Wildentenſchwarm auf dem Eiſe der Außen-Alſter bei der Schönen Ausſicht, untermiſcht mit Möwen; nahe dem Ufer auch zwei Schwäne; im Februar 1931 Privatbeſitz Phot. J. Strüfing

Jeder Eindringling wird ſicher verjagt. Bei dieſen Hausrechtsſtreitigkeiten zerzauſen die Schwäne ſich gegenſeitig mit kräftigen Flügelſchlägen und Schnabelhieben; in kurzer Zeit iſt das Waſſer mit ausgeriſſenen Federn bedeckt. Iſt ein ſolcher Einfall ſiegreich abgeſchlagen, dann bläht der Sieger ſein Federkleid und umkreiſt mit erhobenem Haupt „ſeinen“ Bezirk. Noch im Sommer 1928 wurden auf der Binnen-Alſter ſolche wuchtigen und beharrlichen Verteidigungen eines Brutbezirkes durch den Schwanenvater beobachtet[19].

Von einem andern verfolgt, erreicht der Schwan auf dem Waſſer bei Anwendung ſeiner größten Kraft bis zu 1,12 m Geſchwindigkeit[20] in der Sekunde. Die zwiſchen den Schwänen ſtattfindenden Kämpfe ſind zumeiſt hartnäckig und enden nicht ſelten mit dem Tode eines der Gegner; nur wenn ſie völlig erſchöpft ſind, laſſen ſie früher voneinander ab. Wenn irgend möglich, ſpringt der Stärkere auf den Rücken des entkräfteten Gegners, faßt ihn mit dem Schnabel feſt am Halſe und drückt den Kopf ſo lange unter Waſſer, bis der Beſiegte erſtickt iſt. Gegen Menſchen und Hunde, welche ſie reizen, gehen die Schwäne kampfmutig vor, und ſchwimmenden Hunden ſind ſie ſtets überlegen. Sie haben überhaupt wegen ihrer Kraft und Kampfluſt keine Feinde im Tierreich, abgeſehen von den jetzt ſehr ſelten gewordenen Fiſchottern und den dafür um ſo häufigeren Waſſerratten, die namentlich den jungen Schwänen gefährlich ſind. Eigentümlich iſt es, daß die alten Schwäne, welche ſonſt ihren Nachwuchs gegen jede Gefahr eifrig beſchützen, gleichgültig zuſehen, wenn eine Waſſerratte eins ihrer Jungen angreift.

Fiſchottern fanden ſich z. B. 1882 bei Alſterdorf, Fuhlsbüttel, Poppenbüttel und Wohldorf; in der Außen-Alſter ſtellten ſie ehemals ebenfalls den jungen Schwänen nach. Da Fallen auch andern, unſchuldigen Tieren gefährlich wurden, ſo blieb nur das Abſchießen der Ottern als wirkſames Mittel.

Das Alter der Schwäne, ſofern ſie natürlichen Todes ſterben, iſt beſtritten. Vogelkenner behaupten, daß es über 100 Jahre betragen kann; ſichere Beobachtungen fehlen noch. Bei den Schwanengreifen iſt der Oberkiefer des meiſt offen gehaltenen Schnabels länger als der Unterkiefer.

Etwa 10 v. H. des Beſtandes gehen jährlich ein durch Alter, Krankheit, Unfälle, aber nie durch Erfrieren. Das zeitweilig vorkommende Totquetſchen von Schwänen an den Landungsſtegen hat ſeinen Grund im dortigen Füttern der Tiere durch Spaziergänger, wobei die Schwäne, die Gefahr nicht achtend, den zugeworfenen Biſſen nacheilen und ſo zwiſchen die anlegenden Dampfer und die Stegwand geraten.

Von einer ſeltenen Todesurſache wurde 1847 berichtet, als auf den Eppendorfer und Winterhuder Wieſen ſieben Schwanenleichen, und zwar teils nur noch die Knochengerüſte, gefunden wurden; man nahm damals an, daß ſie von einem Adler getötet ſeien, der ſich an verſchiedenen Stellen der Alſter aufgehalten hatte. Ein verabſcheuungswürdiger Frevel ereignete ſich im Auguſt 1900, als 18 Schwäne auf der Binnen-Alſter an mit Strychnin vergiftetem Brot verendeten; der Täter war nicht zu ermitteln.

Schädlich ſind den Schwänen auch treibende Angelhaken, weshalb auf der Alſter das Auslegen ſogenannter ſchlafender Angeln verboten iſt.

Der 1914 ausgebrochene Krieg hat auf den Beſtand der Alſterſchwäne äußerſt ſchädlich eingewirkt; denn es begann für ſie bald an dem altgewohnten, bewährten Futter zu mangeln. Als das Futtergetreide immer knapper wurde und ſchließlich zu Schwanenfutter nicht mehr verwendet werden durfte, war man genötigt, zu Kleeheumehl, Kartoffeln, Steckrüben und ähnlichen Erſatzmitteln zu greifen, die von den Schwänen zwar genommen wurden, aber wegen der dadurch verurſachten Unterernährung zahlreiche Opfer unter ihnen forderten. Erſt als Fleiſchabfälle vom Schlachthofe mit verfüttert wurden, ſtieg die Sterblichkeit der Schwäne nicht mehr, aber die Eiererzeugung blieb faſt gänzlich aus, ſo daß an einen nennenswerten Nachwuchs nicht zu denken war. So kam es, daß im Herbſt 1919 von dem einſt ſo reichen Schwanenbeſtand der Alſterbecken nur noch 22 übrig waren, 16 alte und



Abb. 409. Blick auf die Binnen-Alster vom Südende des Neuen Jungfernstiegs im Dezember 1840 — Verein f. Hamb. Geschichte. Nach Lithographie von P. Suhr

6 junge von 1919; nur die kräftigsten Schwäne hatten die Not der Kriegszeit durchzuhalten vermocht.— Als dann jedoch das bewährte Futter, wenn auch zunächst mit hohen Kosten, wieder beschafft werden konnte, hat sich durch äußerste Ausnutzung des Brutgeschäftes die Zahl der Schwäne wieder gehoben, ohne daß es nötig wurde, Zuchtpaare von auswärts zu beziehen. 1921 gab es bereits wieder 43 Schwäne auf der Alster; 1923 hatten sie sich auf 70 vermehrt. Es fehlten jedoch am Ende des Jahres 17 Schwäne, 5 alte und 12 junge, die wahrscheinlich von Frevlern umgebracht und gestohlen worden waren. Durch aufgewendete große Sorgfalt ist es auch weiterhin gelungen, den Bestand der Alsterschwäne zu erhöhen. Zu Beginn des Jahres 1929 war er erfreulicherweise auf 227 Stück gestiegen.

Bei dem großen Freiheitsdrang der Schwäne leiden sie stets in den begrenzten Wintergehegen. Infolge des außerordentlich langen und harten Winters 1928/1929 starben 14 Schwäne, und es waren Anfang April 1929 nur noch 213 Stück übrig; Mitte 1930 aber wurden 220 alte und 80 junge gezählt. Durch die aufgewendete besondere Sorgfalt und Pflege war es gelungen, den vor dem Kriege als ausreichend erachteten, d. h. den „üblichen" Stand von 300 Schwänen wieder zu erreichen. Die Aufwendungen für sie haben sich zwar gegen die Vorkriegszeit verdoppelt, aber man kann wieder darauf rechnen, daß das Schwanengeschwader, gewissermaßen eine Ehren- und Nobelgarde der Stadt, die Zierde der Alster, ihr Schmuck und Edelgeschmeide, in alter Vollzahl erhalten bleibt.

Wenn nebliger Abendschatten sich über die ruhigen Alsterbecken senkt und die Schwäne auf dem kaum bewegten Wasser vornehm und still in würdiger Haltung dahinschweben: dann enthüllt die Alster ihre märchenhaften, durch die edelgestalteten Schwäne traumhaft verschönten Reize.

b) Die Alstermöwen

Hierzu die Abbildungen 405—407

Das Winterbild, insbesondere der Binnen-Alster, wird durch die Möwen sehr belebt und verschönert. In großen Scharen führen sie, namentlich bei der Reesendammsbrücke, ihre Flugkünste aus. Es ist noch nicht gar lange, daß sie uns besuchen. In älterer Zeit, als sich die Alster noch im Winter

mit einer zuſammenhängenden Eisdecke überzog, fehlten ſie, und auch ſpäterhin ſah man ihrer nur wenige dort. Erſt Ende der Achtziger des vorigen Jahrhunderts erſchienen die Möwen während eines ſtrengen Winters hungrig mitten in der Stadt. Man fütterte ſie, und die klugen Tiere kamen Winter für Winter wieder und wurden ſtändige Gäſte. Im März pflegen ſie zu verſchwinden; nur an der Elbe, in der Gegend der Ausmündung des Geeſtſtammſieles beim St. Pauli Markt- und Landungsplatz, wo ihnen der Tiſch beſtändig reichlich gedeckt iſt, ziehen vereinzelte Möwen auch ſpäter noch ihre anmutigen Flugbahnen.

Der weitaus größte Teil unſerer Alſtermöwen iſt Lachmöwen. Aber auch die Sturmmöwe mit grauen Beinen und blaſſem Schnabel bekommt man auf der Alſter häufig zu Geſicht. Seltener ſind ſchon die bedeutend größere Silbermöwe und die rieſige Mantelmöwe mit ihren ſchwarzen Flügeldecken im ausgefärbten Zuſtande[21].

Die Lachmöwe, ſo geheißen nach ihrer Stimme, die einem lauten kreiſchenden Lachen ähnelt, iſt ein Süßwaſſer-, kein Seevogel. Sie iſt eine der kleinſten ihrer Sippe, von feinem körperlichem Ebenmaß, ſchön glänzendweißem und ſilbergrauem Gefieder, ſchwarzen Flügelſpitzen und gelegentlich einem ſchwarzen Saum am Schwanzfächer. Die Jungen haben eine bräunliche Farbe, einen grauen Schnabel und kaum rötliche Beine, die Erwachſenen einen roten Schnabel und ebenſolche Füße[22].

Ende Februar und Anfang März bekommt der Kopf der erwachſenen Möwen eine ſchwarzbraune Sommerkappe; dann beginnt ihr Liebeswerben, und ſie verſchwinden aus der Stadt ebenſo plötzlich, wie ſie im Herbſt gekommen waren. Dann ſuchen die Vögel ihre Brutplätze auf in der Nähe der Seeküſte, auf kleinen Inſeln, im Moor, in Landſeen und an anderen Orten; auch in unſerer holſteiniſchen Umgebung, um dort zu brüten. So bevölkern ſie auch während der wärmeren Jahreszeit das märkiſche Seengebiet und ziehen, wenn der Winter naht, nach Berlin[22]; dort ſieht man ſie im Kupfergraben am Schloß in großen Scharen, die von Tierfreunden regelmäßig gefüttert werden. Auch in Süddeutſchland überwintert die Lachmöwe und findet ſich z. B. in Frankfurt a. M. und in München; desgleichen tummeln ſich Möwenſchwärme bei Dresden und Meißen und auch auf den Schweizer Seen im Winter[23].

Ihre Nahrung ſucht die Lachmöwe auf dem Waſſer und auf dem Lande; ſie beſteht aus kleinen Fiſchen und Tierchen des ſeichten Waſſers; auf dem Acker folgt ſie furchtlos dem pflügenden Landmanne und pickt aus den aufgebrochenen Furchen Käfer, Würmer und Inſektenlarven.

Aber auch bei uns haben ſie ihre natürliche Scheu vor dem lärmenden Verkehr der Großſtadt überwunden und ſind hier ſtets gern geſehen. Die großen Mengen leichtbeſchwingter weißer Vögel feſſeln mit ihrem lebendigen Treiben Hunderte ſonſt eiliger Menſchen. Sie ſind ganz vorzügliche, leichte Flieger und viel gewandter als die ſchwerfällige Nebelkrähe, die ſich ihnen mitunter zugeſellt. Die Lachmöwe läuft auch behende und treibt auf dem Waſſer, iſt aber kein guter Schwimmer und kann ſich gegen den Wind nicht halten; ſie badet gern und glänzt von Sauberkeit, im Gegenſatz zu den Alſterſchwänen, die in der Nähe der Innenſtadt oft rußiges Gefieder zeigen.

Die geſelligen Möwen ſitzen, wenn ſie nicht die Luft durchſegeln, zu Hunderten auf den Stegkanten, auf dem Eis (ſ. Abb. 407 S. 607) oder ſchwimmen auf offenen Stellen in der Alſter.

Sie werden von den Hamburgern, die ihren Flügen mit Vergnügen und Bewunderung folgen, fleißig gefüttert, namentlich an den Ufern der Binnen-Alſter, auch mit Brot, an das ſie ſich raſch gewöhnt haben; vor allem ſuchen ſie die kleinen Fiſche zu erhaſchen, die ihnen hoch in die Luft zugeworfen werden. Die Verkäufer des meiſt aus kleinen Stinten und Heringen beſtehenden Möwenfutters haben guten Verdienſt. Die ſonſt ſcheuen Vögel wagen ſich dann nahe an die Menſchenmenge heran, die an der vorſichtigen Zutraulichkeit der ſchönen Tiere augenſcheinlich große Freude hat. Sie



Abb. 410. Die Binnen-Alſter vor dem Jungfernſtieg im Winter 1840; im Mittelgrund links das Badeſchiff

Verein f. Hamb. Geſchichte
Nach Lithographie von P. Suhr

nehmen in raſchem, gewandtem Fluge den Fiſch, den man ihnen auf die ſteinerne Brüſtung legt und ſetzen ſich auch mitunter einen Augenblick, um die Beute ſicherer ergreifen zu können (ſ. Abb. 405 S. 603). Wird der Fiſch oder das Stückchen Brot nicht gleich gefaßt und fällt aufs Eis oder ins offene Waſſer, ſo gibt es mit viel Geſchrei einen lebhaften Zank um den Biſſen (ſ. Abb. 406 S. 605). Überhaupt lärmen und ſchreien die Möwen gern. Sie ſind unerſättliche Freſſer und im hohen Grade futterneidiſch; ein aufgeworfener Biſſen verſammelt ſtets eine größere Schar, die mit vielem Gekreiſch ſeiner habhaft zu werden trachtet. Dabei kann man ihre Behendigkeit im Fluge bewundern; trotz heftigem Wirbelkampf ums Futter kommt es nie zu einem Zuſammenſtoß.

Mit der Gefräßigkeit der Möwen hält ihre Verdauung gleichen Schritt. Auf ſie paßt, was Scheffel in ſeinem Guanolied (Gaudeamus) ſingt:

„Geſegnet iſt ihre Verdauung
Und flüſſig wie ein Gedicht“...

Die Brüſtungen der Uferbauwerke, die Schwimmbäume und Schuten werden von unſeren Wintergäſten oft völlig geweißt, und die Bootſtege gleichen ſchon mehr Guanoinſeln. Daß die Möwen aber auch ſo viel Gleichgültigkeit gegen das gute Ausſehen menſchlicher Kleidung beweiſen, iſt eigentlich undankbar und mit Recht zu beklagen. Die Mehrzahl der Zuſchauer freut ſich aber nicht nur über die Luftkünſte der pfeilſchnellen, zierlichen, nimmerſatten Möwen, ſondern auch der Zufälligkeiten, wenn ein heller, farbenechter Klecks von oben plötzlich einen benachbarten Zylinder oder guten Mantel ziert.

Wir ſehen die Möwen ſtets gern wieder; denn für uns Hamburger gehören ſie, wie Linde treffend ſagt[24], am Wintertage zum Stadtbild der Alſter, über deren graue Waſſerfläche ſie dann wie Schneeflocken ſtürmen.

Während des Krieges und auch noch mehrere Jahre ſpäter ſchienen die Möwen im Winter von der Alſter faſt alle verſchwunden zu ſein. Etwa zu Beginn der zwanziger Jahre fanden ſich dieſe altgewohnten Sendboten des Hamburger Winters jedoch in größerer Anzahl wieder ein und machten ſich auf der Binnen-Alſter und an den Fleten durch hungriges Gekreiſch bemerkbar; denn die Koſt war ſchmäler geworden. Erſt nach mehreren Jahren — als die Not der böſen Inflation überwunden war — wurden die Belohnungen von groß und klein für die Fangkünſte der Möwen in der Luft wieder in üblicher Menge dargebracht.

Wie bereits oben angedeutet, verlaſſen uns die lebhaften Vögel bei beginnender wärmerer Jahreszeit zum großen Teil. Wenn die Köpfe der Lachmöwen anfangen, ſich ſchwarz zu färben (ihr Hochzeitskäppchen), ſo gilt das dem futterſpendenden Hamburger als ſicheres Zeichen des nahenden Frühlings und als Abſchiedsgruß der dankbaren Wintergäſte.

c) Die Wildenten auf der Alſter

Hierzu die Abbildung 408

Zu den in der Mehrzahl nur zeitweilig als Gäſte auf der Außen-Alſter weilenden Waſſervögeln gehören die im Herbſt in größeren Fängen dort einfallenden Wildenten[25]. Bis vor wenigen Jahren hielten ſich dieſe ſcheuen Vögel von den Menſchen in weit größerer Entfernung als die Möwen und ſchritten auf der Alſter auch nicht zum Niſten, weil es dort an zuſammenhängenden Röhrichtſtrecken und ſtillen Buchten mangelt. Darüber, daß ein Teil der Wildenten ſeine Gewohnheit geändert und ſein ſcheues Weſen neuerlich mehr und mehr abgelegt hat, wird weiter unten berichtet werden.

Die bei uns im Winter eintreffenden Entenſchwärme beſtehen aus vielen verſchiedenen Arten, meiſt aus der weitverbreiteten Stock- oder Märzente; es ſind aber auch Schellenten, Reiherenten, ſpitzſchwänzige Spießenten und tiefſchwarze Trauerenten darunter, faſt alle im Sommer Bewohner des hohen Nordens.

Die Stockenten ſehen unſcheinbar braun, etwa rebhuhnfarben aus; Hals und Flügel ſchimmern bei den Männchen metalliſch blau.

In der Regel erſcheinen die Wildenten Anfang Oktober in Scharen von 1000 bis 1500 Stück auf dem breiteſten Teil der Außen-Alſter, wo ſie die von den Dampfern nicht befahrene Mittelfläche, gegenüber der Schwanenwikbucht, einnehmen. Seit vielen Jahren haben ſie hier eine ſichere Zufluchtsſtätte, auf der ihnen nicht nachgeſtellt werden darf, was die Tiere ſehr wohl wiſſen. Alles Schießen auf der Alſter war bereits im 18. Jahrhundert bei Strafe verboten. 1838[26] wurde dieſes Verbot ſeitens des Landherrn der Geeſtlande wiederholt bei Androhung von fünf Reichstalern Strafe ſowie Wegnahme der Feuerwaffe, vorbehältlich ſtrengerer Strafe, im Falle Schaden durch das Schießen entſtanden ſein möchte.

Tagsüber ſchlafen die Enten auf der Außen-Alſter in dicht gedrängten Scharen auf einer und derſelben Stelle, den Kopf unter die Flügel geſteckt, je zwei Vögel, Erpel und Ente, zuſammen; ſie zerſtreuen ſich meiſt nicht einzeln über die Fläche, und nur ſelten erhebt ſich ein Vogel, um bald wieder einzufallen. In Mengen fliegen ſie nur dann auf, wenn ein Schiff in unmittelbare Nähe kommt oder wenn Schlittſchuhläufer auf dem Eiſe heranſtreben; dann ziehen die vorher in dichten Reihen auf dem Eiſe ſitzenden Schwärme von einer Stelle zur andern; bei längeren Flügen ordnen ſie ſich in der Luft kettenartig. Nachts fliegen ſie truppweiſe zur Elbe bis Finkenwärder oder ſuchen in Teichen, Sumpflöchern und Marſchgräben der Umgegend ihre Nahrung. In der Frühe des nächſten Tages kehren ſie wieder zur Alſter zurück. Bei uns verweilen ſie bis gegen

Ende März; wie sie gekommen, so verschwinden sie auch plötzlich, wenn das Eis aufgeht, in ihre Brutgebiete zurück.

Unter den Enten finden sich mitunter auch größere Wasservögel, namentlich der bunte Gänsesäger, ein farbenprächtiger Vogel und gefährlicher Fischräuber, mit hochrotem, schmalem und spitzem Schnabel, der bezahnte Ränder hat. Im Gegensatz zu den am Tage mehr ruhenden Enten ist er in steter Bewegung und taucht fortwährend, schwimmt auch unter Wasser und bleibt minutenlang unsichtbar.

Unsere Vorfahren ließen die Wildenten nicht so ruhig auf der Alster gewähren, als es jetzt geschieht. 1677 verpachteten die Verwalter des Heiligen Geist-Hospitals die bei der Uhlenhorst gelegene Insel Papenwärder zur Anlage eines Entenfanges (s. S. 511), der noch im 18. Jahrhundert bestand. Nach den jetzigen umfangreichen winterlichen Schwärmen zu schließen, dürfte er auch damals reichlich Beute ergeben haben, obschon man früher wohl auch an anderen Stellen der Alster den Wildenten nachgestellt hat.

In unserer Gegend nisten verschiedene Entenarten, am häufigsten die Stockente. Auf kleinen Seen und Teichen, in Flüssen und Gräben ist sie oft brütend anzutreffen. Auf einer Insel des Eimsbütteler Parks hat zu Beginn der Neunziger des 19. Jahrhunderts ein Stockentenpaar mehrere Jahre hintereinander gebrütet. Einzelpaare pflegen sich während des Winters auch im Zoologischen Garten und auf dem Stadtgraben beim Botanischen Garten zum Brüten einzufinden, ebenso auf den Teichen des Ohlsdorfer Friedhofes sowie in den Gräben des Stellinger Tierparks[27].

Eine ganze Brutkolonie hat sich seit einigen Jahren auf einem bewachsenen Teiche in unserm Stadtpark niedergelassen. Die Enten verbleiben auf den dortigen, von der Alster gespeisten Gewässern, vorausgesetzt, daß im Winter eisfreie Wasserflächen vorhanden sind, während des ganzen Jahres und sind zu zutraulichen Lieblingen der Besucher geworden. Auch auf der Alster haben sich neuerlich mehrere Brutpaare angesiedelt. Ihre frühere Scheu scheinen sie abgelegt zu haben; denn man sieht diese ehemals nur weit vom Strande in der Mitte der Außen-Alster weilenden Schwimmvögel jetzt zur Winterzeit ganz nahe am Ufer, wo sie infolge ihrer größeren Gewandtheit den duldsamen Schwänen das seitens der Vorübergehenden zugeworfene Futter nicht selten wegschnappen.

Anmerkungen:

[1] Vgl. den Aufsatz von Prof. Dr. Brick (†) in der Hbg. Zeitschr. f. Heimatkultur, 1918, S. 1. — [2] S. 53 in Peter Lindenbergs Beschreibung der Rantzauschen Burgen u. Schlösser, gedruckt 1592; abgedruckt Z. V. Hbg. G., III, S. 357, als Beigabe zu den gesch. Notizen über Wandsbeks Vorzeit, von Dr. Otto Beneke. Desgl. s. S. 193 Holst. Chronik von Andreas Angelus, 1597. — [3] Das Stormarnsche Wappen führt im roten Felde einen silbernen Schwan mit goldener Kette um den Hals. — [4] Archivalbericht über die Alsterschwäne von Dr. Otto Beneke, 1868, dem auch weiterhin Schriftsätze teils wörtlich entnommen sind, im Hbg. St. Ar. — [5] a) H. Krohn: „Die Vogelwelt der Alsterbecken" im Nerthus, II, 1900, Nr. 36; ferner: b) Dr. Peters: Zehn Jahre Brutstatistik und Entwicklung der Hamburger Alsterschwäne. Abhandlungen des naturhist. Vereins in Hbg., Bd. XXIII, Heft 1, 1931, die hier auch sonst benutzt ist. — [6] Sn.prtk. 1769, S. 655. — [7] Die Sn.prtke. von 1799 enthalten Mitteilungen über an Fürstlichkeiten verschenkte Schwäne. — [8] Dr. Th. Schrader: Hamburg vor 200 Jahren, 1896, S. 14. — [9] Klf. Hbg. Ges. u. Vrf., I, S. 263. Blk. Mdt., I, S. 213. — [10] Sn.prtk. vom 6. April 1674. — [11] a) Ands. Vrord. IV, S. 70; VI, S. 34 u. 192, VII, S. 37. b) Lpbg. Vrord., XII, S. 32. — [12] ad 11 b, XIV, S. 418. — [13] Amtsbl. Hbg. Corresp. vom 21. Febr. 1856, Nr. 45. — [14] Extr. Prot. Sen. Hbg. vom 8. Febr. 1860. — [15] Baedeckers Mittel- u. Norddeutschland, 6. Aufl., 1855, S. 39 — [16] M. V. Hbg. G., I, S. 146. — [17] Nach d. Ak. d. Bdp. 1896, Bauinsp. Fischer: Einiges über die Alsterschwäne; ferner lt. Mitteilungen d. II. Ing.-Abt., bis 1930. — [18] Hamb. Zool. Ztg. Nr. 12, 1929: Alsterschwäne und ihre sichtbaren Verkrüppelungen, von Fritz Döhling; desgl. ausführlicher ad 5 b. — [19] Hbg. Fremdenbl. vom 28. Juli 1928. — [20] Olshausen, Geschwindigkeiten, S. 98. — [21] Nach Mitteilung von Dr. N. Peters, Zool. Staatsinstitut, Hbg. — [22] Hbg. Corresp., M.-A. v. 9. Dez. 1902, Dr. H. Bolau: Unsere Möven; ferner: Die Lachmöve. Ihr Leben in Bild u. Wort, von C. Rubow, 1912. — [23] Die Woche, Heft 51 v. 20. Dez. 1924. — [24] Linde, Die Nieder-Elbe, Aufl. 1, 1908, S. 42. — [25] Heimatbuch für unser Hbg. Wandergebiet, 1914, S. 82: Das Vogelleben auf der Alster; ferner: Wildenten auf der Alster, von H. Krohn, Hbg. Nachr., M.-A. vom 4. März 1899; Nerthus, II, Nr. 35 u. 36, Die Vogelwelt der Alsterbecken, von H. Krohn. — [26] Lpbg. Vrord., XV, S. 266. — [27] Nach Mitteilung von Dr. N. Peters, Zool. Staatsinstitut, Hbg.

99. Die Fiſcherei auf den Alſterbecken

Die Tierwelt der Alſter iſt mit den in den vorigen Abſchnitten beſprochenen Waſſervögeln nicht erſchöpft; ſie birgt in ihrer Tiefe einen nicht geringen Fiſchreichtum, namentlich an Barſchen, Schleien, Zandern, Weißfiſchen, Hechten und Karpfen.

Zwar dienen die Alſterbecken jetzt im weſentlichen nicht mehr der Fiſcherei, ſondern als Schmuck und Verſchönerung der Stadt, zur Geſunderhaltung und Erholung ihrer Bewohner beim Waſſerſport ſowie für den Verkehr. Früher war das aber anders. Bis zum Beginn des 14. Jahrhunderts, als die Stadt die Alſter erwarb, nutzten die vorherigen Inhaber der Hoheit über dieſen Fluß, die Schauenburger Grafen, daſelbſt die Fiſcherei aus, welche in jener Zeit eine Gerechtſame des Landesherrn war und daher mit der Abtretung der Hoheit auf den Rat der Stadt[1] überging.

Urkundlich hören wir von der Alſterfiſcherei bereits im 13. Jahrhundert. Damals erſtreckte ſich nördlich der Stadt nur ein zuſammenhängendes Waſſerbecken, die ſogenannte Große Alſter, in der die Grafen Johann und Gerhard v. Schauenburg 1250[2] dem Hoſpital St. Georg u. a. das Vorrecht der Fiſcherei vor ſeinem Gelände verliehen, was der Graf Gerhard 1264 beſtätigte. Im übrigen befiſchten aber ſpäterhin die Bürgermeiſter die Große Alſter, weshalb der Rat die Fiſcherei zu fördern ſuchte und vom 16. bis zum 18. Jahrhundert gelegentlich junge Fiſche in der Alſter wie auch in den Stadtgräben ausſetzen ließ[3].

Im Jahre 1563, als die Verwaltung der Kämmereikaſſe auf die Bürger überging, ward beſtimmt, daß zwar den Bürgermeiſtern auch fernerhin die Alſterfiſcherei zuſtehe, der Stadt aber keine Koſten daraus erwachſen dürften. Die nicht von den Bürgermeiſtern oder Ratsherren gebrauchten Fiſche ſollten den Bürgern auf dem Markte verkauft werden. Das Angeln der Bürger vom Ufer aus ſcheint ſchon damals ohne Vergütung ſtatthaft geweſen zu ſein (ſ. unten). Trotzdem war aber die eingeſeſſene Bürgerſchaft mit dem Vorrechte des Rats, die Alſter zu befiſchen, nicht zufrieden und fand deshalb an der Alſterfiſcherei allerhand auszuſetzen.

1570 klagte ſie, daß die Alſter ſchier zuwüchſe, weil ſie nicht mehr mit langem Zuggarn, ſondern mit Sotangeln und Worbgarn befiſcht werde, und 1582[4] verlangte die Bürgerſchaft, daß die Bürgermeiſter, weil ſie die Alſter zu ihrem Beſten gebrauchten, ſie auch auf ihre Koſten von Unkraut rein halten ſollten; da ſie das aber nicht täten, ſo ſolle die Kämmerei dort fiſchen laſſen, den Ertrag verkaufen und das Geld an ſich nehmen. — 1603[5] erfolgte dann ein Vergleich (Rezeß) wegen E. E. Rats Honorarii, in dem u. a. auch die Fiſchgerechtigkeit ſchärfer umgrenzt wurde. Dem Rate verblieben die Jagd, der Vogelfang, die Rauchhühner ſowie der Fiſchfang auf der Alſter, in den Stadtgräben, Bracken und in den Teichen zum Nobishauſe, zu Wohldorf, Hansdorf uſw. Die Bürger durften im Stadtgebiete frei jagen und in der Alſter fiſchen, ſoweit ein Mann darin waten kann.

Als ſpäter Bürgermeiſter und Rat eine feſte Beſoldung erhielten, wurde die Alſterfiſcherei zugunſten der Stadtkaſſe verpachtet; ſchon vorher erfolgte die Alſterfiſcherei durch den vom Rate eingeſetzten Alſterfiſcher, nachher durch das Amt der Fiſcher gegen jährliche Pacht.

Außer dem Rate und den Bürgern ſtand ferner dem Kloſter St. Johannis als Nachfolgerin im Beſitze des aufgehobenen Nonnenkloſters in Harveſtehude ein Recht auf die Alſterfiſcherei zu[6], die vor dem dortigen Kloſtergute von den Scheidebäumen (eine Reihe Eichbäume) quer über den Fluß bis an die Uhlenhorſt reichte. Die Einfahrt dahin (der Lange Zug) gehörte halb zur Fiſcherei der Bürgermeiſter, halb zur kloſterlichen, welche von da aufwärts im Streek ſich bis zur Eppendorfer Mühle erſtreckte (ſ. S. 367).

Die Bürger ſcheinen ihr Recht, in der Alſter zu fiſchen, ſoweit ein Mann darin waten kann, häufig überſchritten zu haben; denn 1661 und 1664[7] erfolgten deswegen Mandate mit Strafandrohung.

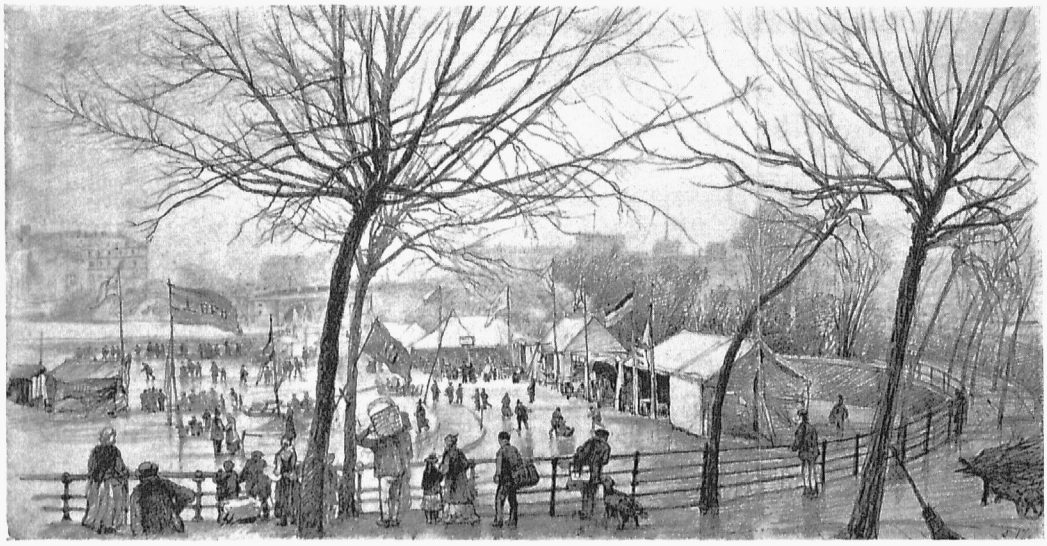


Abb. 411. Winterbild von der Binnen-Alster am Nordende des Alsterdamms, etwa 1880

Denkmalarchiv
Nach einer Bleistiftzeichnung

Der Rat beklagte, daß einer und der andere Bürger durch gemietete Leute oder seine Knechte weiter als sich geziemt fischen lasse und bei niedrigem Wasser fast die ganze Alster überziehe, die junge Brut wegfange und vernichte, was der Alsterfischerei höchst schädlich und ruinös sei.

Die Mandate wurden außer in der Stadt auch in der Kirche zu St. Jürgen auf der Kanzel verlesen (abgekanzelt), woraus zu schließen, daß auch die St. Georger die unerlaubte Fischerei ausübten.

Trotz der Strafandrohung war die Wirkung dieser Mandate aber nicht von Dauer; denn 1687[8] erfolgte wieder ein solches, weil beim Rat seitens des von ihm eingesetzten, bevorrechtigten Alsterfischers vielfach geklagt worden war: „was maßen sich fast täglich allerhand Leute unternähmen, auf der Alster ohngescheut eigenes Gefallens zu fischen und die Fischerei dadurch zu verderben." Von neuem mahnte E. E. Rat und drohte jetzt schärfer: „so jemand nach diesem darwider zu handeln sich unterstände, daß ihm nicht allein Garn und Kahn abgenommen, sondern er dazu ernstlich bestraft werden sollte."

Einen staatlichen, von den Bürgermeistern ernannten Alsterfischer[9] gab es schon frühzeitig; er hatte freie Wohnung am Alstertor und überwachte bzw. besorgte den öffentlichen Fischfang in der Alster. Seine Gerätschaften bekam er vom Bauhof, dem dies 1694 besonders aufgegeben wurde. Im 17. und 18. Jahrhundert mußte der Alster- oder Ratsfischer auch die Schwäne schießen, die für die Schwanenpasteten der Ratsgastereien am Petri- und Matthäitage dienten. Er war im Besitze einer bei der Uhlenhorst, hinter dem Papenwärder gelegenen, von letzterem durch einen Graben getrennten Wiese, die er an Barmbecker Kätner gegen jährliche Erlegung eines Scheffels Roggen zu verheuern pflegte.

Eine Angabe aus dem 16. Jahrhundert bestätigt, daß diese Wiese den Alsterfischern schon von alters her zustand; denn gelegentlich einer Grenzfrage sagte der 75jährige Bürger Hans Schöneborn 1592[10] aus, der Ratsfischer habe allezeit diejenigen, die sonst auf diesen Papenwärder gekommen und dort Busch gehauen hätten, gepfändet; er habe in einem dort stehenden Hause mit Bett bei Sturm stets übernachtet; nachmals sei das Haus verkauft und zur Kuhmühle versetzt worden.

1627 wurde an den Alsterfischer Marcus Mohle ein Platz auf dem Holzdamm zum Hinsetzen von Holz verheuert für 9 ß jährlich, welche die Kammer ihm von seiner Besoldung als Baumschließer kürzte[11].

Über die Leiſtungen des Alſterfiſchers an den Rat ſtammen Angaben vom Jahre 1695, als Martin Schween[12] von Bürgermeiſtern und Rat die Große Alſter bis an die Harveſtehuder Pacht, auf Lebenszeit darin zu fiſchen, für 600 ℔ jährlich heuerte; davon erhielten die vier Bürgermeiſter je 30 ℔ = 10 Reichstaler, der älteſte Syndikus und der älteſte Mühlherr je 15 ℔ = 5 Reichstaler, zuſammen 150 ℔ vierteljährlich. Außerdem hatte der Alſterfiſcher zum Petritage dem Hofmeiſter zu St. Jürgen und den Haus- (Rats-) Dienern (Reitendienern), wie vordem gebräuchlich, Fiſche zu liefern.

Nach Schweens Tode, 1745, ſagte ſeine Witwe aus, daß ihr Mann auch die Binnen-Alſter vom Baum bis zum Jungfernſtieg befiſcht und von der Kammer außerdem zwei Stadtgräben, einen beim Dammtor, den anderen beim Steintor für jährlich 14 Taler gemietet habe.

Über die Pflichtleiſtungen ihres Mannes teilte die Witwe mit:

„Wenn Petritag eine Ratsmahlzeit gehalten wurde, wären dazu 32 große Hechte, um zwei Schüſſeln damit zu füllen, geliefert; ferner hätten ſämtliche Hausdiener zu ihren gewöhnlichen Mahlzeiten einen kleinen Eimer Fiſche erhalten, der Hofmeiſter zu St. Jürgen aber ſeit vielen Jahren nichts. Das Fiſcherhaus[13] auf dem Damm bei dem Drillhauſe gehöre der Stadt, ebenſo wie das alte Garnhaus nahe der Alſter. Der Bauhof habe nicht leicht was dran machen laſſen, vielmehr ihr Mann die Behältniſſe ſelbſt in gutem Stand gehalten. Nur den Heger, um die gefangenen Fiſche lebend zu erhalten, wie auch einen Ewer und einen Kahn laſſe der Bauhof, wenn nötig, ausbeſſern. Die beim Fiſchen oft gebrauchten vier Tagelöhner erhielten im Sommer, wenn nachts gefiſcht wurde, je ½ Reichstaler, im Winter 12 ß. Wenn die Alſter zugefroren war, wurden wohl 18 Leute gebraucht, um unterm Eis zu fiſchen. Die Fiſche wurden auf dem Hopfenmarkt verkauft, wofür die Fiſcher-Alten jedesmal 6 ß Stättegeld erhielten. Dem älteſten Bürgermeiſter wurden vierteljährlich 15 Reichstaler, den übrigen Bürgermeiſtern 10 Reichstaler (30 ℔) und in allem 540 ℔ jährlich entrichtet (alſo 60 ℔ weniger als 1695 feſtgeſetzt worden).“

Zu dieſer Ausſage fügte der Fiſcherknecht Joh. Hinr. Bleckwedel noch hinzu, daß es mit der Fiſcherei der Bürger in der Alſter oft ſehr unordentlich zugehe. Einige meinten, daß, wenn ſie bis an den Hals darin waten und durchgehen könnten, was an vielen Orten oft möglich ſei, wäre es ſchon recht. Sie fiſchten auch mit großen Netzen von 12 bis 20 Faden oder mehr, den Faden zu drei Ellen (je 0,57 m) gerechnet, und wenn ſie zu dreien fingerdicke Leinen und einen Kahn dazu hätten und der Beutel des Netzes eng geſtrickt wäre, könne ihnen nichts entgehen und gegen ſolche Mordnetze kein Alſterfiſcher aufkommen.

Von Belang iſt auch noch eine Ausſage des Hausdieners Saucke aus derſelben Zeit. Er berichtete:

„Vor 30 Jahren hatte das Kloſter St. Johannis einem eigenen Fiſcher Tietje Ahrens den ihm zukommenden Alſterbezirk zum Fiſchen verpachtet. Da zwiſchen dieſem und dem Alſterfiſcher Martin Schween derzeit faſt beſtändig Streit war, weil der Kloſterfiſcher angeblich beim Fiſchen über ſeinen Bezirk hinausging, wurde letzterer abgeſetzt, und der Alſterfiſcher Schween nahm auch den Alſterbezirk des Kloſters mit in Pacht für jährlich 66⅔ Reichstaler. Von den Bürgermeiſtern Schröder und Anderſon war der Alſterfiſcher in ſeinem Rechte, daß die Einwohner von St. Georg und im Kloſterlichen mit Netzen nicht weiter fiſchen durften, als ſie waten konnten, ſtets kräftigſt maintenirt worden. Als vor ſechs oder acht Jahren der Weinſchenker Mund mit einem großen Netz, deſſen Beutel ſo eng geſtrickt war, daß auch nicht der kleinſte Fiſch durchkommen konnte, in der Alſter mit Schüten und Kähnen fiſchen ließ, wurde ihm das Netz weggenommen und auf die Diele des Bürgermeiſters Dr. Anderſon gebracht.“

Eine andere Klage[14] betraf den Inhaber des Entenfanges auf dem Papenwärder; letzterer war 1677 ſeitens des Heiligen Geiſt-Hoſpitals an den Kunſtmeiſter Wohlert Möller verpachtet mit der ausdrücklichen Bedingung, daß er ſich des Fiſchens in der Alſter gänzlich zu enthalten habe.

Trotzdem fischte der spätere Pächter, der Schwiegersohn des besagten Möller, mit einem großen Netz in der Alster.

Man erhält hiernach den Eindruck, daß die Bürger sich nicht scheuten, dem Alsterfischer sein der Stadt bezahltes Vorrecht zu schmälern, wo und wie sie nur konnten, weshalb dieser sich gegen solche Eingriffe zu schützen suchte, durch seine Leute die Alster überwachen und den unbefugten Fischern die Netze fortnehmen ließ. Hierbei kamen aber auch Irrtümer vor, wie nachstehende Begebenheit zeigt.

1744 wurde den Oberalten vom Rat[15] erlaubt, „wenn sie entweder collegialiter oder auch einige Mitglieder bei habenden Verrichtungen zu Barmbeck speisten, für solche Mahlzeiten in der Alster fischen zu lassen".

Als die Oberalten dann im Juni 1746[16] in Barmbeck in corpore versammelt waren und in der Alster durch ihre Leute fischen lassen wollten, wurden sie von den Alsterfischern mit Ungestüm angefallen und bedroht, ihnen die Netze zu zerschneiden, die sie den von Gewalt abmahnenden Arbeitsleuten wegnahmen und davonfuhren; „worüber sich E. Oberalte vor aller Welt beschimpft fühlten und nicht zweifelten, E. E. Rat werde ihnen nicht nur die gehörige Satisfaction verschaffen, sondern diese Frevler dergestalt bestrafen, wie es die Enormität ihres Verbrechens erheische".

E. H. Rat vernahm das Vorgegangene mit besonderem Mißfallen und disapprobirte die von dem unverständigen Sohne der Alsterfischerin und dessen Hauergesellen eigenmächtig und ohne gedachter Fischerin Wissen und Willen verübte Unbesonnenheit durchaus; er veranlaßte, daß dem Praesidi an dem Orte, wo es verlangt werde, das abgenommene Netz restituiert werde; der Sohn und der Hauerknecht sollten ihrer Vergehung halber nachdrücklich bestraft, zur schuldigen Deprecation bei

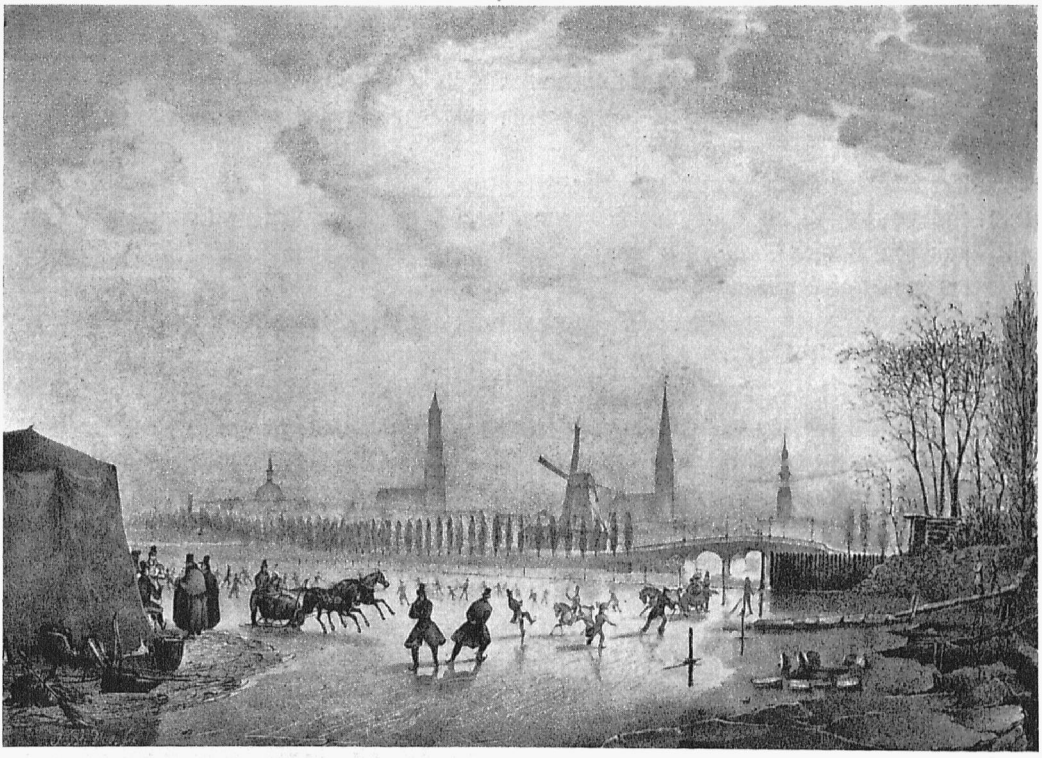


Abb. 412. Die Außen-Alster nahe der Lombardsbrücke im Winter; etwa 1860

Sammlung Gottfr. Schramm
Nach Lithographie von J. W. Vos

dem Praeſide der Oberalten angewieſen werden und eine geſchärfte neue Verordnung hierüber ergehen, damit die den Oberalten vergönnte Fiſcherei in der Alſter nicht ferner comittirt werde.

Die Miſſetäter mußten hierauf bei dem Praeſide gehörige Abbitte[17] tun und die Netze ungeſäumt einliefern. Außerdem ſollten ſie auf einige Tage bei Waſſer und Brot nach der Roggenkiſte gebracht werden. Ferner wurde den Alſterfiſchern allen Ernſtes bedeutet, daß ſie bei Vermeidung nachdrücklicher Ahndung ſich künftighin nicht unterſtehen ſollten, E. Oberalte in der ihnen vergönnten Fiſcherei in der Alſter irgendwie zu beeinträchtigen.

Übrigens nahm der Rat die Alſterfiſcher gegen die ſtets wiederholten Übergriffe der Bürger nach Kräften in Schutz. Als ebenfalls noch 1746 dem Lorenz Spekkershoff[18] widerrechtlichen Fiſchens wegen von den Alſterfiſchern Netze und Kahn abgepfändet wurden, entſchied E. E. Rat, daß es bei Abpfändung der Netze zu verbleiben habe, dem Sp. der Kahn aber für dieſes Mal wieder zu verabfolgen ſei, und als ſich bald danach der Alſterfiſcher beim Rat[19] beſchwerte, daß die Schlachter-Alten in der Alſter zu verſchiedenen Malen hätten fiſchen laſſen, verfügte der Rat, daß es ihnen unterſagt werden ſolle.

Schließlich aber, infolge der nicht aufhörenden Scherereien mit den ſein Vorrecht mißachtenden Bürgern, erklärte der Alſterfiſcher Schween 1763, bei der Alſterfiſcherei nicht mehr beſtehen zu können, worauf das Fiſcheramt[20] die Fiſcherei in der Großen Alſter von den Bürgermeiſtern auf 15 Jahre heuerte und vierteljährlich dafür zahlte:

an den älteſten Bürgermeiſter	45	Reichstaler
an die drei folgenden Bürgermeiſter je 30 Reichstaler	90	„
an den älteſten Syndikus	15	„
an den älteſten Mühlenherrn	15	„
zuſammen alle Vierteljahr	165	Reichstaler.

Ferner waren an die 12 Bürgermeiſterdiener einige Schüſſeln Fiſche aus der Alſter, alle Jahr einmal, nach Petri Stuhlfeier im Februar zu liefern; wenn im Winter Zander gefangen wurden, ſollte an jeden Bürgermeiſter einer geſandt werden.

Dafür wurden vom Bauhof unterhalten:

1. das Haus des Alſterfiſchers am Holzdamm, welches von allen Kontributionen an die Stadt und den Bürger-Kapitän frei war, das Dreckkarrengeld und etwa bewilligtes Kopfgeld aber mußten bezahlt werden;
2. das Garnhaus an der Alſter beim Zuchthauſe wie auch der Steg und die Pfähle am Herrenſtall (Marſtall);
3. 1 Fiſchewer, 1 Fiſchheger (Fiſchhälter), 3 Stielkähne (vielleicht Stellkähne zum Stellen der Netze?) und 1 Trucenkahn (Troſſen-, d. h. Tauwerkkahn?).

Dem Alſterfiſcher beſonders bezahlt wurde ſeitens des Mühlſchreibers: das Lähmen der jungen Schwäne und die Verbringung der Alſterſchwäne im Winter zur Binnen-Alſter.

Der Bürgermeiſter Schele[21], der den Fiſcher-Alten dieſe Pacht mündlich zugeſtand, wünſchte dem Amte Glück und Segen dazu und befahl ihnen, wegen der jungen Schwäne fleißig achtzugeben. Eine Woche ſpäter ließ das Amt für die Überlaſſung der Alſterfiſcherei zum Gottespfennig an die Armen einen däniſchen Dukaten bei dem genannten Bürgermeiſter abgeben.

Die Leiſtungen des Fiſcheramts, die allein an Geld jährlich 660 Taler ausmachten, mögen jetzt verhältnismäßig hoch erſcheinen; es iſt jedoch zu bedenken, daß die Alſter ehemals ſehr fiſchreich war. An der Binnen-Alſter konnte man die Fiſche vom Ufer und von den Fenſtern der anliegenden Häuſer aus leicht beobachten, und das Angeln war ſtets ſehr lohnend[22], um wieviel mehr alſo die Netzfiſcherei.

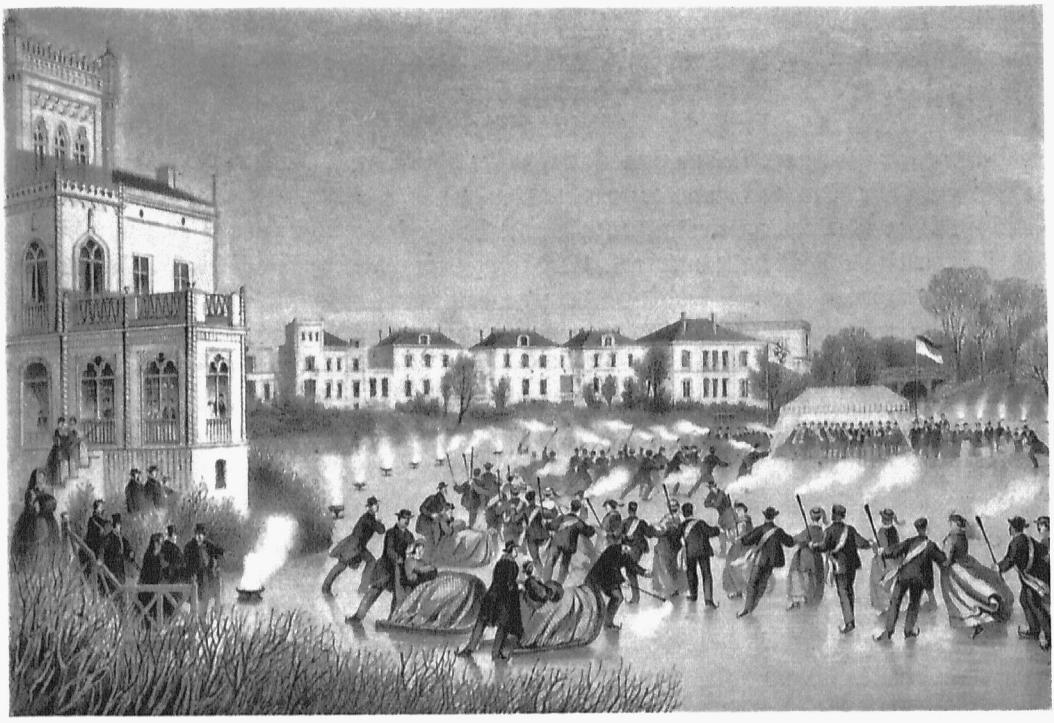


Abb. 413. Das Eisfeſt des Ruder-Club Germania auf dem Feenteich am 19. Januar 1862

Verein f. Hamb. Geſchichte
Nach Lithographie von W. Heuer

Das Fiſcheramt war alt; ſeine erſten Satzungen ſtammten von 1289[23]. Die Fiſchereigerechtigkeit des Amts erſtreckte ſich anfänglich nur auf die Elbe bis zur See und die Bille bis zur Oldenburger Kule.

Erhalten ſind die ſehr ſtrengen Satzungen des Amts vom Jahre 1375[24]; das Amt überwachte u. a. ſogar die inneren Familienverhältniſſe ſeiner Mitglieder und griff nötigenfalls ſtrafend ein. Als z. B. 1767[25] kundbar ward, daß eines Amtsfiſchers angetraute Frau 20 Wochen nach ihrer Hochzeit entbunden wurde, erklärte die Amtsverſammlung das Kind „vor ein Hurkind“ und nahm den Vater in die gleiche Strafe, wie ſie 1762 über einen anderen Amtsfiſcher verhängt worden war. Über die Art der Strafe wird nicht berichtet; jedenfalls ſtrebte das Fiſcheramt damit an, daß ſeine Mitglieder einen makelloſen Wandel führten.

Ein Vorrecht des löbl. Fiſcheramts war der Verkauf der Alſterfiſche bzw. der Flußfiſche auf dem Fiſchmarkt und Hopfenmarkt. Dieſes Privileg wurde aber von Auswärtigen, namentlich dem im Beſitze von Fiſchteichen befindlichen holſteiniſchen Adel, nicht immer gebührend beachtet.

Im Herbſt 1624[26] hatte die Witwe des Peter Rantzau zu Ahrensburg aus einem abgelaufenen Fiſchteiche eine ziemliche Anzahl Karpfen abzugeben. Der von ihr verlangte Preis von 15 ℔ Lübſch für den Zuber war dem Amte zu hoch, worauf die Witwe kurz entſchloſſen ihre Fiſche unter Ausſchaltung des Fiſcheramts in Hamburg an mehreren Tagen aushökern ließ. Darauf beſchwerte ſich das Amt beim Rate; wie die Sache weiter verlaufen iſt, ließ ſich nicht erſehen, da die Senatsprotokolle von 1624 bis 1740 ſeit 1842 nicht mehr vorhanden ſind.

Der Streit um den Verkauf von Fiſchen durch Auswärtige auf den Märkten in Hamburg hat noch lange gedauert. Ständig war das Amt bemüht, den ihm allein zuſtehenden Handel mit Fiſchen[27], in kleinen und auch in größeren Mengen, in der Gewalt zu behalten. Ausgenommen waren hiervon

die seitens der Vierländer Bauern gefangenen Lachse sowie die Schellfische und andere Seefische. Mit Lachsen standen die Vierländer zu Markt, und die Schellfische wurden von den Helgoländer Fischern zur Stadt gebracht und an die Hökerinnen verkauft.

Nach Ablauf der 15 ersten Pachtjahre der Alsterfischerei, 1778, blieb das Fischeramt stillschweigend im Besitze dieser Pacht, wie sie ihm vom Bürgermeister Schele vormals mündlich zugestanden, ohne daß ein schriftlicher Vertrag darüber aufgesetzt worden war.

Die Klagen über das widerrechtliche Fischen der Bürger in der Alster hörten auch zur Zeit, als das Fischeramt[28] die Pacht hatte, nicht auf. 1790 beschwerten sich die Fischer-Alten über den Kattunfabrikanten Fürstenau, der von der Mundsburg aus mit einem großen Netze, welches an der einen Seite mit Leinen vom Ufer aus und an der andern mittels eines Kahns gezogen wurde, die Alsterfischerei längere Zeit beeinträchtigte. Wenn die Alster seicht war, gingen seine Leute beim Fischen bis an den Hals ins Wasser und nannten das „Waten". Auch sollte er die Leute des Fischeramts mit Schießgewehr bedroht haben. Derartige Klagen und Beschwerden über Eingriffe in die Gerechtsame des Amts wiederholten sich fast in jedem Jahre; die Amtsfischer nahmen die Netze, wohl auch die Fahrzeuge weg, und E. H. Rat auferlegte Geldstrafen; es scheint aber das alles nicht viel genützt zu haben.

Gegen das Angeln vom Ufer hatten die Fischer-Alten nichts einzuwenden, um so mehr aber gegen die Angelfischerei von Fahrzeugen aus, welche viel geübt wurde, über die sie aber, als nicht zulässig, ebenfalls beim Rate klagten.

Der Fischfang mittels Angelns vom Ufer aus war ehemals in Hamburg recht erfolgreich und darum sehr beliebt. Es gab bestimmte Stellen an der Alster, wo die Fische besonders gut bissen und die sich die Angler daher untereinander streitig machten; so wurde z. B. bei den Löchern der Abtrittsitze unter der Lombardsbrücke[29] mit Vorliebe geangelt. Wenn jemand kam und darauf bestand, den geheimen Ort einmal seinem eigentlichen Zwecke gemäß zu benutzen, so war der dadurch in seiner nahrhaften Beschäftigung gestörte Angler meist sehr erbost.

Zur Franzosenzeit[30] verloren alle Ämter, einschließlich des Fischeramts, ihre Gerechtsame, wurden in diese aber nach Herstellung der alten Ordnung wieder eingesetzt, und so befischte denn auch das Amt die Alster weiter.

Als 1830[31] die Kämmerei mit dem Fischeramt einen schriftlichen Vertrag über die Fischerei der Binnen- und Außen-Alster bis zum Gebiete des vormaligen Klosters St. Johannis abschloß, wurde darin das Angeln vom Ufer aus nach wie vor ausdrücklich für erlaubt erklärt. Das Amt zahlte damals jährlich 600 ℳ Pacht, von 1835 ab bis 1844 aber 620 ℳ.

Die Klagen des Fischeramts wegen Mißbrauchs der Alsterfischerei seitens Privater dauerten auch nun noch ständig fort, so daß der Rat 1831 im Einvernehmen mit den Oberalten ein Mandat[32] mit den schon bekannten Verboten erlassen mußte. Zuwiderhandelnde wurden mit Wegnahme der Fischereigerätschaften, mit Geld- und Gefängnisstrafen bedroht.

Eine Anzahl von Abdrucken dieses Mandats wurde den Wohlweisen Landherren der Geestlande und der Vorstädte zugestellt, damit solche in der Umgebung der Alster, namentlich in Barmbeck, bei der Rabe, in Harvestehude, Eppendorf und Winterhude sowie an passenden Orten des St. Georger Alsterufers angeheftet würden.

Sonach scheinen sich die Mißachter der Vorrechte des Fischeramts an dem Fischreichtum der Alster auf die Stadt, Vorstadt und das ganze, die Alsterbecken umschließende Landgebiet verteilt zu haben, und man vermag danach die Beschwerden des Fischeramts wohl zu verstehen.

Als letzteres 1834 wieder Vorstellungen wegen der immerwährenden Störungen seiner Alsterfischerei machte, erklärte der Polizeiherr, daß eine unausgesetzte polizeiliche Hilfe auf der Alster selbst oder an ihren Ufern dem Amte nicht gewährleistet werden könne, wenn nicht ein eigener Polizei-

offiziant dafür angeſtellt werde. Im übrigen leiſte die Polizei den Älterleuten, ſobald man der Zuwiderhandelnden nur habhaft werden könne, kräftigen Beiſtand. Als Beiſpiele wurden eine Reihe von Beſtrafungen mit Geld oder Haft aus der letzten Zeit angeführt, die wegen der fraglichen Übertretungen erfolgt waren, aber die Raubfiſcher keineswegs abſchreckten; denn eine wirkliche Beſſerung der Zuſtände trat nicht ein. Deshalb erſuchten die Verordneten der Kämmerei 1851 den Senat um Erneuerung des Mandats von 1831[33], gegen das ſo oft geſündigt werde, daß die Amtsfiſcher die bisherige Pachtſumme nicht mehr zahlen wollten und ſich überhaupt weigerten, die Pacht zu erneuern, wenn ihnen nicht beſſerer Schutz geleiſtet werde.

Danach ward das Mandat erneuert und der Alſteraufſeher, der bereits ſeit 1831 auf die vorkommenden Übertretungen des damaligen Mandats zum Schutze der Alſterfiſcherei zu achten verpflichtet war, nunmehr vom Polizeiherrn ganz beſonders eindringlich darauf hingewieſen.

Dem Fiſchbeſtand der Alſterbecken erwuchs neben der geheimen Raubfiſcherei nun aber noch ein anderer Feind. In den Sechzigern des 19. Jahrhunderts begannen die Vergiftungen der Alſterzuflüſſe und der Alſter ſelbſt durch die Abwäſſer der aufkommenden Induſtrie. 1865[34] wurde berichtet, daß die ſeit vielen Jahren bekannten Karpfen aus dem Diebsteich, deſſen Ertrag noch 1864 ein ſehr guter geweſen, alle dahin ſeien, nebſt Aalen, Weißlingen uſw., weil die Abwäſſer einer benachbarten Leim- und Fettkocherei in den Teich gelangten, wonach die Fiſchleichen zu Tauſenden ans Ufer getrieben ſeien. Die gleiche Erſcheinung hat ſich nachmals wiederholt im Eppendorfer Mühlenteich, im Iſebeck, Eilbeck und Oſterbeck, bis Vereinbarungen mit den preußiſchen Gemeinden den willkürlichen Verſeuchungen der Alſterzuflüſſe vorzubeugen ſuchten, mit teils gutem Erfolg allerdings erſt, nachdem dem Fiſchbeſtand in dieſen Gewäſſern dauernder Schaden zugefügt worden war.

Das Fiſcheramt trat 1871 von der Alſterfiſcherei zurück; es behielt nur ſeine Fiſchheger auf der Binnen-Alſter beim Pferdeborn (Lombardsbrücke nahe der Eſplanade). Die leeren Fiſchheger verwies man von der Binnen-Alſter; zunächſt lagen ſie im Stadtgraben hinterm Krankenhauſe in St. Georg,

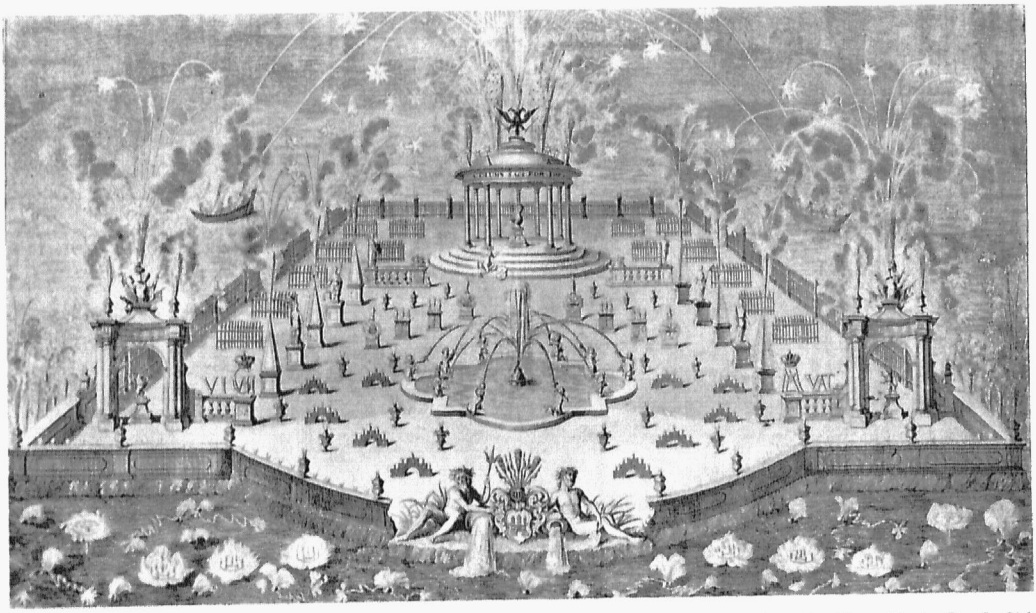


Abb. 414. Feuerwerk, ſo Ihrer Kaiſerl. Majeſtät Carolus VII. zu Ehren in Hamburg auf der Alſter abgebrannt worden am 24. April 1742

Staatsarchiv. Nach Kupferſtich von Joh. Joach. Peiffer jun. del., C. Fritſch sculp.

von 1872 an hinter der Lonyſchen Badeanſtalt, in der Gegend der ſpäteren Straße Fernſicht, und dann im Iſebeckkanal.

Die 1872 anderweitig verpachtete Alſterfiſcherei brachte bis 1877 jährlich 600 ℳ, bis 1887 jedoch nur die Hälfte an Pacht ein, da die Alſterfiſche angeblich nur dann abzuſetzen waren, wenn keine Seefiſche an den Markt kamen. Der Fiſchpächter[35] behauptete auch, daß der Fiſchreichtum der Alſter ſehr abgenommen habe, weil jeder Pächter beſtrebt geweſen ſei, den Beſtand in kurzer Zeit tunlichſt auszubeuten. Auch hätten die Fiſche ihre Brutſtätten verloren, da im Laufe der Jahre die Nebenbäche durch Zuflüſſe von Bleichen und Fabriken in übelriechende Rinnſale verwandelt (ſ. oben), die Gräben meiſt zugeworfen und die ſonſt zeitweilig überſtauten Wieſen aufgehöht worden ſeien. Der Alſterfiſch ſei daher zum Abſetzen des Rogens faſt allein auf die Alſterufer ſelbſt angewieſen; aber der Uferſchutz, Vorſetzen und Bollwerke hinderten das Herantreten der Grasnarbe an den ſandigen und ſchlammigen Grund, und es werde der Rogen auch von den Dampfbooten zerſtört. Es fehle deshalb an Nachwuchs.

Am 15. Juni 1887 erſchien das hamburgiſche Fiſchereigeſetz, das auch für den Pächter der Alſterfiſcherei maßgeblich war. Seitdem durfte nur mit Angeln und Wurfnetzen vom Boote aus gefiſcht werden; es wurden aber jährlich 10000 Stück Forellenbrut eingeſetzt. Nachdem bis 1894 insgeſamt 50000 junge Forellen und außerdem 3600 Stück zweiſommerige Karpfen zur Auffriſchung des Fiſchbeſtandes in die Alſter gebracht waren, konnte doch kein Erfolg feſtgeſtellt werden, weil Raubfiſche (Barſch und Hecht) die junge Brut vertilgt hatten. Außerdem ſcheint die Alſter nicht die zum Gedeihen von Forellen nötigen Bedingungen zu bieten; auch werden viele kleine Fiſche in die Sielſpülungen hineingeſchwemmt und kommen ſo um.

1895 lief der letzte Pachtvertrag ab, der noch eine Jahreseinnahme von 650 Mark gebracht hatte. Danach wurde die Fiſcherei in der Binnen- und Außen-Alſter nicht mehr verpachtet. Die Finanzdeputation bzw. vom Juli 1910 ab die Fiſchereidirektion gab ſeitdem Erlaubniskarten zum Angeln vom Boote aus. Das Angeln vom Ufer aus blieb nach wie vor frei, das Fiſchen mit Netzen wurde aber nicht mehr zugelaſſen.

Seit Aufhören der Verpachtung ſetzte die Baudeputation jährlich etwa 600 zweiſommerige Karpfen in die Alſterbecken und ließ, um den Fiſchen zur Eiszeit Gelegenheit zu geben, an die Oberfläche zu gelangen, an verſchiedenen Stellen Löcher ins Eis ſchlagen.

Die Erlaubniskarten zum Bootangeln koſteten anfänglich 20 Mark das Jahr, ſpäter nur 10 Mark, brachten aber auch dann jährlich nur 150 Mark, ein im Hinblick auf den früher ſo bedeutenden Fiſchreichtum der Alſterbecken und auf die Bemühungen der Behörde zur Aufbeſſerung des Fiſchbeſtandes durchaus unbefriedigendes Ergebnis.

Um die Fiſcherei in den Alſterbecken mit mehr Nutzen als bisher neu verpachten zu können, ſuchte die Fiſchereidirektion von 1905 ab den Fiſchbeſtand darin feſtzuſtellen[36]. Man brachte hierfür im Herbſt 1905 Finkenwärder Fiſcher mit ihren Fahrzeugen auf die Außen-Alſter, die dort mit Wurf-, Zug- und Stellnetzen (mit letzteren nachts) arbeiteten.

Mit dem Zugnetz wurden zwar 10—12pfündige Zander, aber keine Karpfen gefangen, obgleich, wie oben erwähnt, jährlich bis zu 600 Stück ausgeſetzt und aus dem Heger eines Händlers etwa 100 mehrpfündige Karpfen entwichen waren. Die Erklärung hierfür fand man darin, daß die Fiſche bei Gefahr in dem vielfach ſchlammigen Grunde des Flußbettes leicht Zuflucht finden. Später fing man mit dem Zugnetz auf einmal 31 Karpfen, die zwiſchen 11 und 20 Pfund wogen, außerdem Schleie, Barſche, Zander und andere Fiſche. Die Barſche waren namentlich im Rondeelteich häufig, Sturen mehr bei der Schwanenwikbucht, Rotaugen und Weißfiſche im Streek, während der Zander überall vorkam. Junge Karpfen wurden nicht gefunden; ſie hatten anderen Fiſchen zur Nahrung

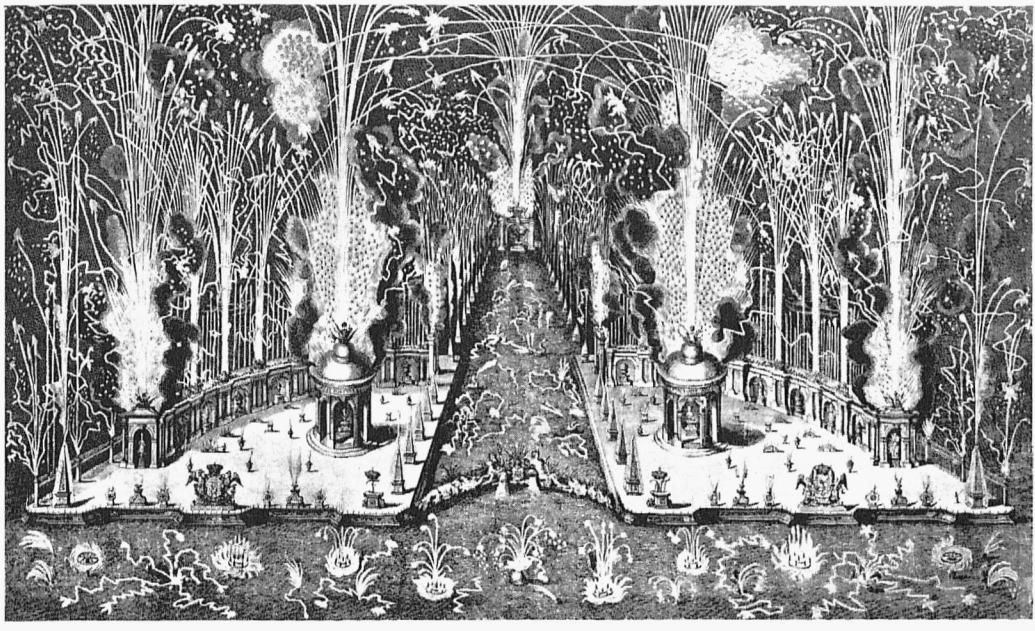


Abb. 415. Feuerwerk auf der Binnen-Alster zu Ehren der Krönung Kaiser Franz I. am 15. Dezember 1745

Staatsarchiv
Nach einem Kupferstich: Spanniger pyrotechn. inv., Peiffer jun. del., C. Fritsch sculp., 1745

gedient, wofür die riesigen Hechte in der Außen-Alster zeugten. — Die reichsten Fänge gab die Bucht zwischen Lohmühlen- und Auguststraße; hier ist die vom Winde kräftig bearbeitete Hauptbrandungsstelle der Alster, wodurch der sogenannte „Detritus", ein für die Fischnahrung wichtiges Wasserlebewesen, geschaffen wird. Auch Rondeel- und Feenteich erwiesen sich reich an Fischnahrung.

Die Versuchsfischerei von 1905 hat mehrere Wochen gedauert und im ganzen einen Erlös von rund 1100 Mark gebracht, wovon nicht allein die Unkosten gedeckt wurden, sondern noch ein Überschuß von 175 Mark blieb. Nach diesem Ergebnis veranschlagte man den mittleren Reinertrag der mit Nebengewässern etwa 200 ha großen Außen-Alster bei sachgemäßer Bewirtschaftung auf jährlich 6000—8000 Mark.

1906 waren die Fischzüge mehr wissenschaftlicher Natur, um sich über die in der Alster lebenden Fischarten und ihre ungefähren Mengen zu unterrichten (s. S. 282).

Die bis 1908 fortgesetzte Versuchsfischerei lieferte außerdem den Beweis, daß die Alster zu den fischreichen Flüssen gehört und besonders den edleren Arten günstige Lebensbedingungen bietet; Nahrungsstoffe sind reichlich vorhanden, und die abgelegenen Buchten geben gute Brutplätze ab. Karpfen und Zander finden sich in großen Mengen in ausgewachsenem Zustande, aber auch viele Raubfische und minderwertiges Getier. Voraussetzung für die bessere Bewirtschaftung des Fischbestandes der Alster ist die Verminderung der Raubfische sowie die Herausnahme der großen Fische, da sie von Krankheiten und Schmarotzern befallen werden, die sie auf andere Fischarten übertragen und so den Fischbestand verschlechtern. Auch nehmen sie viel Nahrung weg, ohne weiteres entsprechendes Wachstum zu zeigen, sind also unnütze Fresser.

Der zumal auf der Außen-Alster eine wichtige Rolle spielende Wassersport ließe, obgleich er in den letzten Jahrzehnten einen so bedeutenden Aufschwung genommen hat, trotzdem die Wiederverpachtung der Fischerei wohl zu; denn die meisten Fische, mit Ausnahme der Schleie, die im Herbst

in den Schlamm gehen und deren beſte Fangzeit in den Frühling fällt, werden im Spätherbſt und Winter gefangen, ſo daß dem Waſſerſport hierdurch kein nennenswerter Abbruch getan wird.

Zwar iſt der Fiſcherei der Waſſerſport unbequem; aber für ſie iſt es auch ſtörend, daß die Ufer geſchont werden müſſen und daß der Dampferverkehr die Fiſche am ruhigen Sammeln hindert. Außerdem ſind manche Stellen durch Badeanſtalten und Steganlagen unzugänglich und ſetzen wie die anderen erwähnten Hinderniſſe den Wert der Alſterfiſcherei herab.

Von Vorteil iſt die fiſchereiliche Bewirtſchaftung für den Angler, wennſchon der Angelſport an die Alſterfiſcher Anforderungen ſtellt, die mit denen der Fiſcherei nicht übereinſtimmen. Für die Angler kommen andere Fiſche in Betracht als für die Fiſcherei, die aber dennoch dafür ſorgt, daß immer wieder junge, auch für den Angelſport fangbare Fiſche aufkommen.

Das Endergebnis der Unterſuchung war ein günſtiges; denn es wurde feſtgeſtellt, daß der Fiſchreichtum der Alſter erheblich größer iſt, als man im allgemeinen nach den Fängen der Sportangler annehmen konnte.

Weitere Maßnahmen für eine volkswirtſchaftlich nutzbringende Fiſchereibewirtſchaftung der Alſterbecken wurden durch den 1914 ausgebrochenen Krieg verhindert. Eine Wiederverpachtung der Netzfiſcherei iſt bisher, wohl im Hinblick auf die außerordentliche Zunahme des geſamten Waſſerſports auf den Alſterbecken, nicht erfolgt.

Anmerkungen:

[1] Vgl. Klf. Hbg. Geſ. u. Vrf., XI, S. 720, Fiſcherei in den Staatsländereien. Hier iſt die Alſterfiſcherei als Regal des Rats mit aufgezählt. — [2] Hbg. Urk. Bch. Nr. 465; ferner: Hoeck, Hiſt. Theol. Denkmal der neu erbauten St. Georgkirche, 1750, S. 10. — [3] Rüdiger: Die älteſten Hbg. Zunftrollen u. Brüderſchaftsſtatuten, 1874, S. 61. — [4] Lünig: Teutſches Reichs-Archiv XIII, Pars specialis Continuatio, IV, Teil 1, S. 1009 f. bzw. S. 1025. — [5] Wigands Kernauszug aller von 1410—1704 in Hbg. ergangener Rezeſſe, 6. Okt. 1603. — [6] Lade des Fiſcheramts I B, Nr. 1, Lit. A, Hauptbuch des Löbl. Fiſcheramts (Hbg. St. Ar.). — [7] Blk. Mdt. I, S. 185 u. 213. — [8] Ak. Kl. XI, Spec. Lit. F, Nr. 3, Vol. 1 (Hbg. St. Ar.) ſowie ad 6. — [9] Dr. F. Voigt: Beiträge z. Hbg. Verw. Geſch., 1917, I, S. 47, ſowie M. V. Hbg. G., VI, S. 24. — [10] Landſcheidungsbuch der Kämmerei im Hbg. St. Ar. — [11] Km. Kntr. Bch. B, S. 268. — [12] ad 6. — [13] Des Alſterfiſchers Bude und die Buden auf dem Holzdamm werden 1627 gelegentlich einer Platzverheuerung erwähnt im Km. Kntr. Bch. B, S. 274. — [14] ad 6. — [15] Sn.prtk. v. 5. Okt. 1744. — [16] Concl. E. Oberalten v. 17. Juni 1746. — [17] Sn.prtk. 1746, d. 17. Juni, S. 518. — [18] ad 6. — [19] Sn.prtk. 1749, d. 18. April, S. 220 b. — [20] ad 6. — [21] Math. Hieron. Schele, Dr., war Bürgermeiſter von 1751—1774. — [22] Hbg. Correſp. vom 21. April 1907, A.-A., Beilage 4: Ein Beſuch in Hbg. im Jahre 1774 von Lina Scheel-Stralſund. — [23] ad 6. — [24] ad 3, S. 60. — [25] ad 6. — [26] ad 6, S. 475. — [27] v. H. Tp., 2. Aufl., 1811, III, S. 385. — [28] ad 6. — [29] Aus den Tagebüchern von Wilh. Peter Melhop um 1820. — [30] ad 6, S. 725. — [31] Km. Kntr. Bch. P P, S. 518. — [32] Lpbg. Hbg. Vrord., XI, S. 299, v. 4. März 1831. — [33] Sn.prtk. v. 21. Mai 1851. — [34] Hbg. Nachr. v. 8. Juni 1865. — [35] Ak. d. Bdp.: Ausſagen des Fiſchereipächters 1885. — [36] Neue Hbg. Ztg. v. 9. Nov. 1907, H. Chriſtopher: Die Alſter und ihre fiſchwirtſchaftliche Bedeutung; ferner: Vortrag des Fiſchereidirektors Lübbert im Naturhiſt. Muſeum am 10. Dez. 1907.

100. Die Alſter im Winter

Hierzu die Abbildungen 409—413

Viel Vergnügen gewährte der Winter[1] den Hamburgern auf der Alſter. Bei ſtärkerer Kälte bildeten ſowohl Binnen- wie Außen-Alſter in früheren Zeiten weithin durch nichts geſtörte ſpiegelglatte Flächen, wie ſie jetzt nicht mehr vorkommen, wo die eiſernen Alſterdampfer und Schlepper oft noch wochenlang nach Eintritt ſelbſt ſtrengen Froſtes durch die Eisgebilde fahren, ſo daß ſtatt des ehemals zum Schlittſchuhlauf verlockend einladenden glatten Spiegels wildgezackte Gletſcherfelder entſtehen, auf denen man nur mühſam vorwärts ſtolpern kann. Immer wieder brechen die Dampfer ſchmale Rinnen zwiſchen die knirſchenden, raſchelnden und ſplitternden Schollen, bis ſie es ſchließlich aufgeben müſſen und über Nacht die ſchmalen Lücken ſich gleichfalls ſchließen. Dann kann man die Dampferſtraße deutlich verfolgen, als ob ſich dort eine rieſige Schlange entlang gewälzt hätte: in der

Mitte iſt ihr Weg blank, zu beiden Seiten ſtarrt auf ganzer Länge ein wüſtes Gewirre über- und ineinander geſchobener kleiner, ſcharfkantig und ſpitz ſich aufreckender Schollen.

Das hält die richtigen Hamburger aber nicht ab, zur Alſter zu pilgern und ſich das etwas zweifelhafte Vergnügen einer Wanderung über die weite Eisfläche zu gönnen, die auch außerhalb der Dampferſtraße auf beiden Alſterbecken nur ſtreckenweiſe glatt iſt; denn über den größeren Teil hin haben die von den Eisbrechern gebildeten und in Bewegung geſetzten Schollen ſich holperig gegen- und übereinander verſchoben.

Die Außen-Alſter hatte in früheren Zeiten während der Wintermonate eine viel ausgedehntere Waſſerfläche als in unſern Tagen; denn ſowohl die ſumpfigen Gelände der Mundsburg und der Uhlenhorſt, als auch die niedrigen Winterhuder Wieſen und Weiden der Eppendorfer Loge waren überflutet und ergaben ein kaum überſehbares Eisfeld.

Ehe der Dampfſchiffsverkehr aufkam, gab es oft Bahnen von herrlicher Weite, ſo daß man von jedem Punkte des Ufers aus beliebig den Weg ungehindert wählen und der in feinem Dunſt verſchwindenden Ferne zueilen konnte; bis in die Sechziger des 19. Jahrhunderts vermochte man über die ganze Außen-Alſter kreuz und quer Schlittſchuh zu laufen. Am Alſterglacis, wo der „Baum“ beim Wallgraben die Grenze zur Stadt bildete, wurde übergeſtiegen und dann auf der Binnen-Alſter oder auf dem Stadtgraben zum Dammtor weiter gelaufen.

Damals war der Eislauf[2] auf der freien Alſter, dem auch bereits Klopſtock in einer Ode gehuldigt hat, doch etwas anderes als auf unſern heutigen, künſtlich unter Waſſer geſetzten Eisbahnen, auf denen, wenn ſie einmal zuſtande kommen, oft der eine vor dem anderen ſich nicht ohne Hemmnis bewegen kann.

Die ausgedehnte Eisfläche der Alſter war, ſobald der Froſt andauerte, von einem regen Treiben belebt. Überall ſah man Schlittſchuhläufer oder Spaziergänger und Schlitten, von dem vornehmen

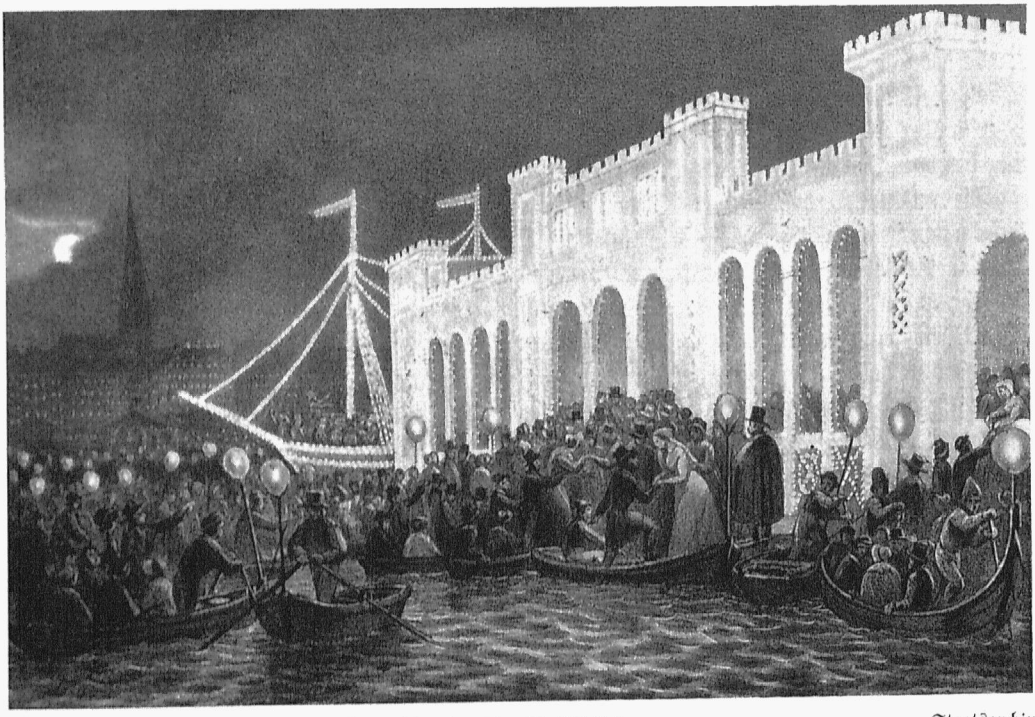


Abb. 416. Das Alſterfeſt während des dritten Norddeutſchen Muſikfeſtes am 8. Juli 1841

Staatsarchiv
Nach Lithographie von O. Speckter

Fuhrwerk der Reichen mit Vorreitern, Schellengeläute und wehenden Fahnen bis zur „Kreke“, dem kleinen Sitzschlitten herab, den der Schuljunge, trotz der von der Kälte geröteten Nase, lustig vor sich herschob. Zelte mit bunten Flaggen und einladenden Aufschriften wurden schnell errichtet, wo man nach gehabtem Vergnügen sich an heißem Grog, Met und Eierbier gütlich tat (s. Abb. 409 S. 611 u. Abb. 411 S. 617).

Der Schlittschuhlauf findet in den Hamburger Chroniken erst im letzten Viertel des 17. Jahrhunderts Erwähnung, wo berichtet wird, daß Matrosen sich damit auf der Binnen-Alster vergnügten. Eine Nachricht vom Jahre 1733 erwähnt außer dem Schlittschuhlaufen noch eine andere eigenartige Belustigung auf dem Eise der Alster. Schlitten, in denen 6—8 Personen sitzen konnten, wurden von einem in kleinem Kreise gehenden Pferde gezogen und in großem Bogen herumgeschwungen[3].

Ein anderer Schriftsteller erzählt um 1783, daß die Alster im Winter mit einer Menge schlittenfahrender oder schlittschuhlaufender Menschen bedeckt sei, und fügt an anderer Stelle hinzu, nirgends lasse sich dies lustige Getriebe auf dem Eise der Binnen-Alster besser beobachten als im Eberbachischen Gartenhause (Gegend des späteren Neuen Jungfernstiegs, etwa an der Ausmündung der Colonnaden) bei einer Tasse Coffee[4].

Im 19. Jahrhundert „rüschte“ man in Schlitten, die durch zwei Pferde gezogen wurden, von der Lombardsbrücke nach Eppendorf zu Timmermann oder auch nach Winterhude zur Gaststube von Jochen Witt hinaus (s. Abb. 412 S. 619).

Auch 1829 war anhaltendes Frostwetter, und das Eis auf der Alster stand gerade 100 Tage[4]. Die weiß glitzernde Fläche der Binnen-Alster war besonders stark von Schlittschuhläufern übersät. Nahe der Ecke beim Gänsemarkt hatte der Amtsfischer Ohlmeier ein Zelt, in dem warme Getränke geschenkt, Schlittschuhe und kleine Handschlitten vermietet wurden und das Bahngeld eingefordert ward. Die breit gefegte Bahn verlief in weit ausholendem, schlankem Bogen in der Nähe des Neuen Jungfernstiegs bis zur nördlichen Ecke der Binnen-Alster und zurück. Der Stromstrich von der Lombardsbrücke, unter der das Wasser häufig offen war, bis zur jetzigen Reesendammsbrücke, wo damals die Mühlen standen, hatte unsicheres Eis und war abgelattet.

Ein ähnlicher Eislauf mit zahlreichen Schlittenfahrten in größerem Maßstabe ward auch auf der Elbe betrieben[5], da es damals noch keine Eisbrecher und überhaupt im Winter wenig Seeverkehr gab.

Die weibliche Bewohnerschaft sah man außer im Schlitten nicht auf dem Eise; eine Schlittschuhläuferin war zu jenen Tagen eine Seltenheit. Wohl nur Frauen und Mädchen aus Holland, England, Skandinavien oder gar aus Amerika wagten es damals, sich an der gegenwärtig so allgemein beliebt gewordenen und selbst als „Heiratsvermittlung“ sich eines begründeten Rufes erfreuenden körperlichen Übung zu ergötzen. Die eingeborene Frauenwelt Hamburgs hielt auch noch in späteren Zeiten seltsamerweise das Schlittschuhlaufen für „unweiblich“. Noch in den Dreißigern des 19. Jahrhunderts fiel es sehr auf, wenn ein Mädchen Schlittschuh laufen konnte, wie es in Holland seit alters allgemein üblich war[6].

Das ist inzwischen anders geworden; die jungen Hamburgerinnen waren bereits Ende der Sechziger des 19. Jahrhunderts ziemlich zahlreich unter den Schlittschuhläufern vertreten und pflegen jetzt auf der natürlichen oder künstlichen Eisbahn den Hauptteil der Besuchenden zu stellen.

In unsern Tagen werden die zugefrorenen Alsterbecken seitens der Polizeibehörde dem allgemeinen Verkehr erst dann freigegeben, wenn das Eis eine Dicke von 24 cm erreicht hat; erfahrungsgemäß pflegt aber meist einen Tag nach der Freigabe Tauwetter einzutreten, so daß sie schleunigst wieder aufgehoben werden muß, weil die Wärme das innere Gefüge des Eises rasch löst und es mürbe macht.

Eine Ausnahme bildete der außerordentlich harte und langdauernde Winter im ersten Viertel des Jahres 1929, als die Alster mehrere Monate stand und das Eis so dick wurde, daß auf der

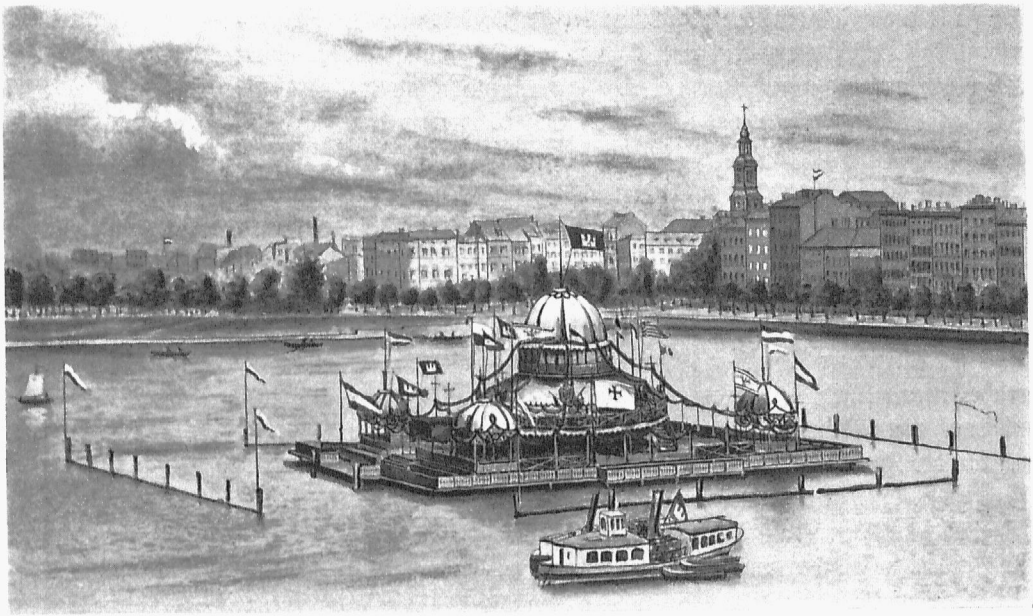


Abb. 417. Festhalle auf der Binnen-Alster
zu Ehren der 15. Verſammlung der Deutſchen Architekten
und Ingenieure in Hamburg, vom 1. bis 4. Sept. 1868

Staatsarchiv
Nach einem farbigen Aquarell
von G. Kowalewski, 1895

Außen-Alſter im Februar Autodroſchken fahren konnten und man dem in Hamburg vormals unbekannten Winterſport des Skikjöring (Schneeſchuhläufer, gezogen von trabenden Pferden mit Reiter) fleißig oblag.

Nach Beobachtungen gefriert das Waſſer der Außen-Alſter bei ÷ 4—5° C etwa 10—19 mm täglich, bei ÷ 10° C nimmt es in einer Nacht 36 mm an Dicke zu; es verdunſtet an der Oberfläche an klaren Froſttagen 0,5—0,6 mm täglich[7].

Über die Tragfähigkeit des Eiſes weichen die Angaben voneinander ab; im allgemeinen nimmt man an, daß es bei 4 cm Stärke das Gewicht eines einzelnen Mannes trägt; bei 8 cm können Soldaten in Reihen darüber marſchieren, bei 12—16 cm Reiter, Wagen und leichte Artillerie; für ſchwerere Laſten und Menſchengedränge genügt 20 cm Dicke.

Die Bildung der Eisdecke auf der Alſter ſetzt viele Hände in Tätigkeit: die Stege ſind freizueiſen, damit ſie nicht, wenn das Waſſer ſteigen ſollte, ſamt der Verpfählung vom Eiſe hochgehoben werden; auch ſind ſie abzuſperren und allerorten am Ufer die bekannten Tafeln „Nicht ſicher“ anzubringen.

Wird dann nach längerem ſtarkem Froſt die Alſter ſeitens der Polizeibehörde für den Verkehr freigegeben, ſo werden an einigen Stegen Zugänge auf das Eis, ſogenannte Eisbrücken, geſchaffen.

Nur ſelten noch gefrieren heutzutage auf der Alſter größere zuſammenhängende Flächen ſo glatt, daß darauf Schlittſchuh gelaufen werden kann, und nur bei längerer Froſtdauer ohne Schneefall beſteht das Alſtereis aus ſogenanntem Kerneis bis zu 30 cm Dicke. Im Frühling taut das Eis zuerſt über ſchlammigem, ſpäter über ſandigem Untergrunde, wahrſcheinlich, weil mit dem Wiedererwachen organiſchen Lebens in erſterem eine geringe Erwärmung des Waſſers verknüpft iſt. Regen bildet neben milder Witterung die wichtigſte Urſache zum Auflöſen des Eiſes. Bei Tauwetter ohne Regen ſchmilzt es nur ſehr langſam, weil dann der aus der Schneeſchmelze geſpeiſte Strom von oben länger ausbleibt, der weſentlich zur Verminderung des Eiſes beiträgt; es kann dann vorkommen, daß die Eisdecke noch im Mai auf der Außen-Alſter ſtandhält.

In früheren Jahrhunderten war man bei eintretendem Froſt des Fiſchbeſtandes wegen beſonders beſorgt, daß die Alſter aufgeeiſt werde. Dazu waren die Bürger in der Stadt und nach einem Rezeß von 1603[8] auch die außerhalb der Tore Wohnenden verpflichtet.

Obrigkeitliche Verbote, das noch nicht ſichere Alſtereis zu betreten, kannte man in früherer Zeit nicht, ebenſowenig deſſen behördliche Freigabe. Unglücksfälle waren daher nicht ſelten. Nachdem gelegentlich eines Feuerwerks am 6. Januar 1698 drei Frauen und zwei Kinder in der Alſter ertrunken waren (ſ. S. 633), ließ der Rat zukünftig im Winter bei derartigen Gelegenheiten, um das Betreten des Eiſes zu verhüten, die Alſter beim Jungfernſtieg etwas aufeiſen.

Aus dem Jahre 1736[9] wird berichtet, daß am 1. Januar eine ziemliche Menge junger Leute auf der noch nicht feſtgefrorenen Alſter ſich mit Schlittſchuhlaufen beluſtigte. Wegen des annoch dünnen Eiſes fiel ein junger Menſch ins Waſſer, der zwar gerettet ward. Der Zulauf der andern Leute, welche helfen wollten, verurſachte aber, daß das Eis von neuem brach und der zuerſt Eingebrochene nebſt noch vier anderen und einem Knaben von elf Jahren ins Waſſer gerieten. Die Fünfe ertranken, und nur der Knabe wurde gerettet.

Auch v. Griesheim[10] erwähnt um 1760, daß, wenn die Alſter mit Eis belegt ſei, mancher Jüngling ſein Leben im Waſſer geendet habe.

Erſt die nach der Franzoſenzeit ins Leben getretene Polizeibehörde traf Vorkehrungen für die Sicherheit der Allgemeinheit auf der zugefrorenen Alſter. Sie verbot am 23. November 1816[11] bei Arreſtſtrafe das Gehen und Schlittſchuhlaufen auf der Alſter und dem Stadtgraben, ehe Erlaubnis dazu erteilt ſei, und machte am 25. November bekannt, daß auf der Alſter da, wo Bahn gefegt ſei, ohne Gefahr übers Eis gegangen und Schlittſchuh gelaufen werden könne. Dieſes Verbot und die Freigabe wurde in den folgenden Jahren faſt regelmäßig erneuert. — Aus Rückſichten der Sicherheit ſperrte die Polizeibehörde auch die Binnen-Alſter gegen die Lombardsbrücke ab, unter welcher der obenerwähnte kräftige Strom nur eine dünne Eisdecke entſtehen ließ; Verwegene, die in harten Wintern, wie z. B. 1844/1845, doch hindurch wollten, büßten es mit dem Leben.

Im Jahre 1835[12] wurde ſeitens der Polizeibehörde alles Aufhauen von Eis auf der Alſter ohne Erlaubnis des Alſterauffehers unterſagt, und im Dezember 1847[13] warnte der Polizeiherr vor den offenen und leicht übergefrorenen Stellen im Alſtereis, die den Verkehr gefährlich machten, der deshalb ſo lange unterſagt wurde, bis die Beſchaffenheit des Eiſes die nötigen Sicherheitseinrichtungen ermöglichte. In jener Zeit ſchaufelte man auch bereits den Schnee von der Straße, wie es noch heutzutage geſchieht, einfach in die Alſter (ſ. Abb. 410 S. 613).

Feſtliche Veranſtaltungen auf dem Eiſe der Alſter kamen nur ſelten vor; über öffentliche Eisfeſte iſt nichts bekannt geworden.

Am 19. Januar 1862[14], als die Alſter zwar noch nicht dem allgemeinen Verkehr freigegeben, jedoch bereits weithin von Fußgängern und Schlittſchuhläufern belebt war, veranſtaltete der Ruder-Club Germania abends auf dem dazu hergerichteten Feenteich auf der Uhlenhorſt ein Eisfeſt mit Schlittſchuhlaufen und Tanz bei Muſik. Herren und Damen führten in bunter Maskentracht Schlittſchuhquadrillen auf bei reicher Fackelbeleuchtung, farbigen Laternen und bengaliſchem Feuer (ſ. Abb. 413 S. 621).

Im Januar 1869[15] hatte der Hamburger Schlittſchuhclub von der Finanzdeputation eine Bahnfläche auf dem auch ſonſt ſehr belebten Eiſe der Außen-Alſter für 10 ℳ den Tag gepachtet und mit einer Einfriedigung umgeben. Dort ſpielte die Kapelle des Wandsbeker Ulanen-Regiments.

1870[16] fand die gleiche Veranſtaltung des Clubs im Februar ſtatt, abends bei Fackelſchein und bengaliſcher Beleuchtung. Zahlreiche Schlittſchuhläufer beiderlei Geſchlechts ſowie Spaziergänger belebten die Eisfläche täglich.

1879 war gleichfalls ein harter Winter, es gab ſeit einer Reihe von Jahren zum erſtenmal wieder einen andauernden windloſen Froſt; die ganze Alſter bildete eine Eisfläche, welche beide Ufer verband, ſoweit nicht eine durch kleine Tannenbäume gekennzeichnete Waſſerſtraße mühſam noch eine Zeitlang für die Dampfboote offengehalten wurde. Ein ſehr lebhaftes Treiben fand von früh morgens bis ſpät in die Nacht auf dem Eiſe ſtatt; ganze Straßen von kleinen Buden erhoben ſich, wo es nicht nur Erwärmendes an Speiſe und Trank, ſondern luſtige Muſik zu hören und allerlei zu ſehen gab; ein wahrer Jahrmarktstrubel[17].

Im Winter 1881 war auf der Außen-Alſter am 20. Februar durch einen Unternehmer eine gehobelte Schlitten- und Schlittſchuhbahn fertiggeſtellt worden; aber bereits am folgenden Tage verdarb Tauwetter das Vergnügen, und am 23. Februar war es mit der Bahn zu Ende. Sie erſtreckte ſich von Donners Badeanſtalt bei der Lombardsbrücke, wo der Hauptzugang für 25 Pfennig Eintrittsgeld lag, bis in die Gegend der Auguſtſtraße.

Die Koſten waren ſehr hoch; man hat daher derartige, doch nur unvollkommene Bahnen auf dem Alſtereis — mit Ausnahme von 1910, wo es ſich um eine elektriſch geglättete Eisfläche handelte — nicht wieder anzulegen verſucht, zumal die nach und nach aufgekommenen künſtlichen Eisbahnen einen gewiſſen Erſatz bieten.

Nachmals ſind gute Schlittſchuhbahnen von nennenswerter Ausdehnung auf der Alſter höchſt ſelten geworden, da die immer ſtärker gebauten Dampfer und Schlepper ſelbſt bei dauerndem Froſt die Fahrt nach allen Richtungen offenzuhalten vermögen.

Anmerkungen:

[1] Vgl. G. Kopal: Am Alſterufer. Aus der Chronik eines hanſiſchen Patrizierhauſes (ohne Jahreszahl), S. 104/105. — [2] F. Lüders: Bilder aus Alt-Hamburg, 1906, S. 27—29. — [3] Happel: „Relationes curiosae", 1687, Bd. III, S. 570, und Stelzner: Nachr. v. d. Stadt Hbg., III, S. 895. — [4] J. P. Willebrand: Vermehrte Nachrichten uſw., 1783, S. 44 u. 129, ſowie Berend Goos: Erinnerungen aus meiner Jugend, Hbg. 1880, I, S. 164 f. — [5] U. a. Hbg. Nachr. 1870, 12.—25. Febr. — [6] Emilie Weber: Jugenderinnerungen, 1836—1851, Hbg. 1904, S. 25. — [7] Olshauſen, Geſchwindigkeiten, 1903, S. 455—457. — [8] Wiegands Kernauszug aller von 1410—1704 in Hbg. ergangenen Rezeſſe, Rezeß vom 16. Okt. 1603, Art. 66. — [9] Stelzner: Nachr. v. d. Stadt Hbg., VI, S. 639. — [10] C. L. v. Griesheim, Traktat: Die Stadt Hbg., 1760, I, S. 15. — [11] Ands. Vrord., III, S. 176. — [12] Lpbg. Vrord., Bd. XIV, S. 302, v. 14. Dez. 1835. — [13] Ebendaſ. Bd. XX, S. 224, v. 20. Dez. 1847. — [14] Hbg. Nachr. v. 21. Jan. 1862, ſowie Kopal: Vom Hbg. Waſſerſport, 1912, S. 36. — [15] Hbg. Nachr. v. 26. Jan. 1869. — [16] Desgl. v. 10. u. 13. Febr. 1870. — [17] E. Lehmann: Lebenserinnerungen uſw. Als Manuſkript gedruckt, Bd. III, Siebenter Abſchn., 1877—1880, S. 65.

101. Feſtliche Veranſtaltungen auf der Alſter

Hierzu die Abbildungen 414—421

Von dem Schmucke des Stadtbildes durch den geſtauten Binnenſee der Alſter wußte man früher nichts, und auf die jetzt ſo ſorgfältig gepflegte Einrahmung der Waſſerbecken gab keiner etwas; aber ſein Vergnügen wollte der Hamburger doch auch ſchon in früheren Jahrhunderten an und auf der Alſter haben. Heitere Sommernächte wurden auf ihr mit erleuchteten Schüten und Muſik gefeiert, und zur Verherrlichung öffentlicher Feſte aus Anlaß ſiegreicher Schlachten, von Friedensſchlüſſen, Kaiſerkrönungen oder fürſtlichen Hochzeiten veranſtalteten der Rat und wohl gelegentlich auch fremde Geſandte auf der Binnen-Alſter, die hierfür der gegebene Ort war, freilich nicht immer ſchöne Erleuchtungen ſowie Feuerwerke, die infolge des auch ſchon in älterer Zeit unzuverläſſigen Hamburger Wetters mehr oder weniger gelangen.

Späterhin, zumal nachdem man im 19. Jahrhundert die Binnen-Alſter ringsherum mit breiten Straßen eingefaßt hatte, war ſie mit ihrer Umgebung ganz von ſelbſt der berufene Feſtplatz bei allen

beſonderen Veranſtaltungen. Mitten in der Stadt, mit dem Blick auf die hohen Türme über den Häuſerreihen, in der Abwechſlung der ſteinernen Stadtbauten mit der anmutigen Ausſicht auf die Brücken- und Grünanlage des Lombardswalles und im übrigen geſäumt von grünen Baumreihen, iſt die Binnen-Alſter vorzüglich geeignet für einen erfriſchenden feſtlichen Abendaufenthalt, der durch die ausreichenden Raumverhältniſſe zu Lande wie zu Waſſer ſtets eigenartig-volkstümliches Gepräge erhält.

Die Fläche der Uferſtraßen umfaßt rund 7,3 ha[1] und vermag mit den Wallanlagen und Nachbarplätzen, auch wenn die für den Verkehr erforderlichen Streifen offengehalten werden, etwa an 180000 Schauluſtige aufzunehmen, wozu noch die Fenſter- und Dachplätze der umgebenden Häuſer kommen. Die Waſſerfläche der Binnen-Alſter mißt rund 18 ha und hat ihre Aufnahmefähigkeit für die nach vielen Tauſenden zählenden Ruder- und Segelboote uſw. häufig bewährt.

Zuverläſſige Nachrichten über feſtliche Veranſtaltungen auf der Binnen-Alſter beſitzen wir, wie ſchon angedeutet, erſt aus dem 17. Jahrhundert. Es iſt indeſſen anzunehmen, daß man ſchon früher die beſondere Eignung dieſes Waſſerbeckens für öffentliche, feuerwerkeriſche Schauſtellungen erkannt hatte, wennſchon bis ins 19. Jahrhundert die ſchauluſtige große Menge das ſchöne Bild im weſentlichen nur von der Jungfernſtiegſeite genießen konnte, wohin, wie die erhaltenen Abbildungen zeigen, die Schauſeite derartiger Vorführungen ehemals auch ausſchließlich gerichtet war.

Zur Feier des Weſtfäliſchen Friedens[2], 1648, hielt man in Hamburg am 22. Oktober ein allgemeines Dankfeſt ab mit Glockengeläute und Feſtpredigten in allen Kirchen, Löſen der Geſchütze auf den Wällen u. a. m. Aber weitere freudige Kundgebungen ließen der Ernſt der Zeit und die Befürchtung, der Krieg möchte doch noch einmal irgendwo in Deutſchland wieder losbrechen, nicht aufkommen.

Erſt etwa zwei Jahre ſpäter, als dieſer Friede am 16. Juni 1650 zu Nürnberg förmlich zur Vollſtreckung gebracht worden war, wurde in allen Städten ein abermaliges Dankfeſt angeordnet und in Hamburg hierfür der 15. September angeſetzt.

Der Verlauf war ähnlich wie 1648; hinzu kam jedoch ein prächtiges Feuerwerk auf der Alſter, das in der Hauptſache die Gerechtigkeit und den Frieden darſtellte, wie ſich beide küſſen. Unter währendem Feuerwerk wurde ein ſchönes Friedens- und Freudenlied von Paſtor Johannes Riſt mit Pauken und Trompeten wechſelweiſe geſungen und abgeblaſen, wobei zum Schluſſe eine Menge Raketen in die Luft ſtiegen.

Die Vorbereitung und Ausführung derartiger Feuerwerke lag den Offizieren und Mannſchaften der Hamburger Artillerie ob, die auf Schuten und Flößen auf der Alſter, gelegentlich auch auf dem Eiſe, allerhand künſtliche Gerüſte, Allegorien, Wappen, Namenszüge, Pyramiden, Tempel uſw. darſtellend, für die Feuerwerkskörper aufbauten, deren Abbrennung, unter Muſik und Kanonendonner von den Wällen, mitunter bis zu zwei Stunden gedauert haben ſoll.

Der Rat, die fremden Abgeſandten und andere hohe Perſonen mit ihren Damen ſahen ſich das Schauſpiel von den Fenſtern der Jungfernſtieghäuſer an, während ſich unten am Waſſer auf der nur 16 m breiten Straße die Volksmenge drängte, bei der ſich, in Übereinſtimmung mit jener Friedensfeier, keine Schlägerei, kein Zank, nicht einmal ein Wortwechſel bemerklich gemacht haben ſoll.

Anders als in unſern Tagen war der Eindruck dieſes prächtigen Schauſpiels; denn völlig dunkel lag die Umgebung der Binnen-Alſter da, und die aufleuchtende und raſch verlöſchende Helligkeit auf dem Waſſer wirkte daher um ſo eindringlicher.

Nach Schluß der Feier ſchwebten längs des Jungfernſtiegs die Leuchten der heimkehrenden Zuſchauer dahin; denn jeder war gehalten, mit brennender Laterne zu gehen.

Im folgenden Jahre, 1651 am 7. November, zündeten die Konſtabler (ſo hießen damals die Feuerwerker der Artillerie) zu Ehren des Generalmajors Hans Schack (der 1656 Kommandant der

Stadt wurde) auf der Alster, seiner Wohnung gegenüber, ein schönes Feuerwerk an, in dem sein Name sehr zierlich brannte.

Zur Wahl des Erzherzogs Joseph zum Römischen König fand in Hamburg 1690[3] am 6. Februar ein Freudenfest statt, ähnlich demjenigen von 1650, mit Aufführung im Opernhause und einem Feuerwerk auf der Binnen-Alster, worüber ebenfalls ein Kupferstich erhalten ist.

Auch in Hamburg ansässige, vornehme ausländische Gesellschaften nahmen die Gelegenheit gern wahr, durch Alsterfeuerwerk die Aufmerksamkeit der Allgemeinheit auf sich zu lenken. Zumal die Engländer scheuten keine Kosten, ihre Siege und nationalen Festtage im fremden Lande mit Pomp zu feiern[4]. Hatte der englische Gesandte bei den Hansestädten den Sieg Wilhelms III. über die Franzosen und Iren am Boynefluß (1690) durch ein großes Gastmahl und ein Feuerwerk auf der Alster der Bevölkerung Hamburgs zum rechten Bewußtsein gebracht, so fühlte sich der Engl. Court bewogen, zur nachträglichen Verherrlichung des Friedens von Ryswick am 6. Januar 1698 — trotz der kalten Jahreszeit ebenfalls auf der Alster — ein großes Feuerwerk anzuzünden, bei welcher Gelegenheit ein solches Gedränge entstand, daß drei Frauen und zwei Kinder ertranken, die erst am andern Tag wieder aufgefischt werden konnten (s. S. 630).

Im nächsten Jahre, 1699[5], ließ nach den üblichen Festgottesdiensten, Musiken und Kanonenschüssen der Kaiserliche Abgesandte, Graf Eck, zur Vermählung des Römischen Königs Joseph I. mit der hannoverschen Prinzessin Wilhelmine Amalie am 22. Februar ein herrliches Feuerwerk auf der Alster abbrennen.

Weiterhin veranstalteten auch die Kgl. Preußischen Offiziere zur Feier der Vermählung ihres Königs am 7. Dezember 1708 ein schönes Feuerwerk auf der Alster.

Dem nächsten Alsterfeuerwerk begegnen wir 1712, den 28. Januar, zur Feier der am 22. Dezember 1711 erfolgten Krönung des Kaisers Karl VI. Dieses Feuerwerk bestand aus drei Abteilungen



Abb. 418. Ansicht des Schlosses Babelsberg, welches zu Ehren des am 20. September 1868 in Hamburg weilenden Königs von Preußen auf der Binnen-Alster errichtet und abends erleuchtet ward Staatsarchiv Nach Photographie

und dauerte zwei volle Stunden; nach jeder Abbrennung wurden alle Geſchütze auf den Wällen umher gelöſt[6].

Dieſes Böllerſchießen und Feuerwerkabbrennen gefiel den Hamburgern ſo ausnehmend, daß manche an ſolchen ſtaatlichen Feſtlichkeiten auf der Alſter nicht Genüge hatten, ſondern auf eigene Fauſt nächtlicherweile auf den Schüten und auch anderswo allerhand lärmende Veranſtaltungen vollführten, was E. E. Rat bewog, 1717 zur Abſtellung dieſes Unfugs, der in der Stadt nicht wenig Alteration verurſachte, das auf Seite 394 bereits erwähnte ſtrenge Verbot zu erlaſſen[7].

1728 ließ der Ruſſiſche Reſident in Hamburg am 12. Mai das Krönungsfeſt des Kaiſers Peter II. feſtlich begehen[8]. Im Opernhauſe ward ein Prologium „Die kronwürdige Jugend“ aufgeführt. Vor ſeinem Hauſe fand eine Illumination ſtatt, und gegenüber auf dem Jungfernſtieg war eine ebenfalls erleuchtete Maſchine zu ſehen, die einen Weinberg vorſtellte, aus welchem zugleich roter und weißer Wein floß. Über ein Alſterfeuerwerk wird nicht berichtet; wohl aber ſtanden an der Alſter 9 zweipfündige und 3 dreipfündige Kanonen; von der Miliz waren 24 Mann nebſt einem Unteroffizier und 6 Dragonern befohlen, die allen Desorders wehrten. Zu denken gibt die Bemerkung des Chroniſten: Auf dieſem Feſt fanden ſich aber „wenig Dames und Miniſtres“ ein.

Im weiteren Verlaufe des 18. Jahrhunderts waren große Illuminationen und Feuerwerke auf der Binnen-Alſter ganz beſonders beliebt; auch hiervon ſind einige in Abbildungen erhalten. Zu dieſen gehören die am 24. April 1742 zu Ehren der Thronbeſteigung Kaiſer Karls VII. und ſeiner Gemahlin Maria Amalie ſowie am 10. Dezember 1745 als Schluß des großen Feſtes der Krönung Kaiſer Franz' I. und Maria Thereſias abgebrannten prächtigen Alſterfeuerwerke. 1742 hatte man auf Schuten, die in der Binnen-Alſter verankert waren, ein von Baluſtraden umgebenes Theater errichtet, in deſſen Mitte ſich ein Tempel erhob mit der Inſchrift „Column. Sacr. Rom. Imp.“ (Säule des Heiligen Römiſchen Reiches); davor plätſcherte ein Springbrunnen. Den Eingang zu dem „Theatrum“ bildete das von Waſſergöttern gehaltene Hamburger Wappen. „Gegen 7 Uhr abends wurde mit der Erleuchtung des Theatrum, worauf man viele hundert Lampen zählte, begonnen, und da ſelbige eine Zeitlang gebrannt, um 9 Uhr das Feuerwerk ſelbſt angezündet, welches mit mannigfaltigen Veränderungen in drei Abteilungen, ſowohl aus denen, auf dem Theater befindlichen Vaſen, Bankwerken, Pyramiden und Poſtamenten, als den Waſſer-Feuerwerken (ſ. Abb. 414 S. 623), bis in die Nacht dauerte, ſodann unter dem Knallen von ſieben Kanonen und dem Schalle von Trompeten, Waldhörnern und Pauken alles ein vergnügtes Ende genommen.“

In ähnlicher Weiſe verlief das Feuerwerk[9] von 1745. Zur Sicherung der Ordnung wurde ein langes Mandat[10] erlaſſen, demzufolge am Tage des Feuerwerks von mittags an kein Fuhrwerk mehr auf dem Jungfernſtieg verkehren — die Karoſſen ausgenommen — oder in den anſtoßenden Gaſſen ſich aufhalten durfte. Alle Schüten- und Ewerführer mußten ſich bei 10 Reichstaler Strafe 200 Schritt vom Feuerwerksgerüſt fernhalten und hatten ihre Fahrzeuge in guter Ordnung hinzulegen, damit keine Konfuſion entſtehe. Damit die zur beſonderen Zierde der Stadt gereichende Promenade des Jungfernſtiegs nicht geſchändet und die daſelbſt befindlichen Bäume von mutwilligen Jungens oder anderen ungezogenen Menſchen durch Aufklettern ruiniert, mithin zugleich andere am Zuſehen gehindert würden, wurde demjenigen, der ſich unterſtehen ſollte, in die Bäume oder auf die an den Seiten befindlichen Geländer zu ſteigen, ſofortige Arreſtſtrafe angedroht.

Diesmal hatte man auf der Alſter, reichlich 100 m vom Jungfernſtieg, eine Doppelinſel geſchaffen; deren beide Teile waren je 54 m breit und 46 m lang ſowie mit Gerüſten bebaut und durch eine etwa 30 m breite Waſſerſtraße getrennt. Ihre Ränder waren mit Blumenpyramiden und mit allegoriſchen Geſtalten in verzierten Bogenſtellungen geſchmückt; ſie prangten abends in glänzender, wundervoller Beleuchtung. In beſonders ſtrahlenden Niſchen hatte man die mit Umſchriften verſehenen

Statuen des Kaiſerpaares aufgeſtellt (ſ. Abb. 415 S. 625). Das Feuerwerk währte vier Stunden und bot E. H. Rat, der vor dem v. Axenſchen Hauſe, nahe der jetzigen Dresdner Bank, der Schauſtellung zuſah, ſowie der ganzen Bevölkerung große Beluſtigung.

1748, am 27. Oktober, wurde das 100jährige Feſt des Weſtfäliſchen Friedens in ähnlicher Weiſe wiederholt wie 1648 bzw. 1650.

Während der folgenden 50 Jahre ſcheinen feſtliche Veranſtaltungen in Verbindung mit glänzenden Alſterfeuerwerken nicht vorgekommen zu ſein.

Um die Jahrhundertwende wird berichtet, daß das von den Freimaurern[11] am Johannistage, nach ihrer feierlichen Alſterfahrt zur Tafelrunde im Luſthauſe Uhlenhorſt, auf der Außen-Alſter veranſtaltete Kunſtfeuer mit ſeinen ſymboliſchen Beziehungen nur eine kleinliche Spielerei ſei. „Aber", heißt es dann weiter, „es gibt Veranlaſſung zu einem der ſchönſten Schauſpiele auf der Außen-Alſter, wenn gegen die Nacht die Archen der Freimaurer von mehr als 100 Booten voll Zuſchauer, von Muſik und Kanonenecho begleitet, durch das Waſſertor der Alſter in die Stadt zurückfahren[12]". — Über ein ſolches Feuerwerk der Freimaurer bemerkt ein ungenannter Schriftſteller[13] u. a. . . . „Der ruhige Alſterfluß nimmt alle Bilder der aufſteigenden Sonnen, Sterne und Raqueten wie ein Spiegel auf! Seine Oberfläche rivaliſiert mit der dämmernden Abendluft uſw."

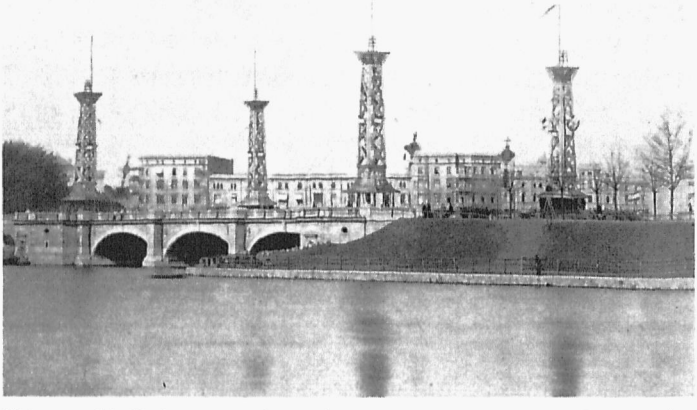


Abb. 419. Die für den am 20. September 1868 ſtattgehabten Beſuch des Königs von Preußen mit vier Ecktürmen zur Illumination geſchmückte Lombardsbrücke — Staatsarchiv Nach Photographie

Zwar keine eigentlich feſtliche Veranſtaltung, aber doch eine ganz beſondere, völlig andere Augenweide gab es 1803 auf der Binnen-Alſter, als von dort der Profeſſor Robertſon am 18. Juli im Luftballon[14] aufſtieg. Dieſer war in aller Stille während der Nacht in einem Garten an der Außen-Alſter gefüllt, an Seilen über den Wall hinweg nach der Binnen-Alſter gebracht und hier an dem Maſt einer Arche befeſtigt worden. Bei dem Schalle eines Muſikchors und den Zurufen derer, die ſich in der Geſchwindigkeit auf dem Jungfernſtieg, dem Waſſer und am Ufer verſammelt hatten, ſchwebte der Luftballon etwa eine Stunde über der Alſter. Dann ſtieg er, von der Feſſel befreit, empor und landete nach fünf Stunden im Lüneburgiſchen, woher die Luftſchiffer andern Tags wohlbehalten zurückkehrten.

In der Zeit der ſchwerſten Bedrängnis der Stadt, während der Unterjochung unter Napoleons I. Herrſchaft, feierten die Franzoſen die Feſttage der Kaiſerlichen Familie, ſo die Geburt des „Königs von Rom" am 24. März 1811 und den auf den 15. Auguſt fallenden Geburtstag des Kaiſers; letzteren, weil der Waffenſtillſtand aufgekündigt war, bereits im voraus am 10. Auguſt 1813[15], u. a. auch durch Feuerwerk auf der Binnen-Alſter. Die franzöſiſchen Offiziere ſchauten dieſen Veranſtaltungen zu von den beiden Kaffeehäuſern am Jungfernſtieg, dem Alſterpavillon und dem Schweizerpavillon, in denen ſie ſich am liebſten aufhielten.

Nach Abzug der Franzoſen hören wir längere Zeit nichts von Feſtlichkeiten, wie die Alſter ſie vormals geſehen hatte. Erſt 1828 wurde am 29. September das dritte Säkularfeſt der Stiftung der

hamburgiſchen Verfaſſung und der bürgerlichen Kollegien außer durch Reden, Kirchenfeiern und Mahlzeiten auch durch Illumination des Jungfernſtiegs und Feuerwerk auf der Alſter feſtlich begangen.

1838, am 18. März, gelegentlich der 25jährigen Feier der Befreiung Hamburgs von der franzöſiſchen Fremdherrſchaft, war im Eiſe mitten auf der Binnen-Alſter ein großer Kreis abgeſteckt, in dem die Flaggen aller der Länder prangten, mit denen Hamburg in Verbindung ſtand, unter ihnen auch 5 franzöſiſche. Im Mittelpunkte erhob ſich auf einer hohen Stange eine mit einem Kranze verzierte Hamburger Flagge, um welche 12 andere ein Kreuz bildeten. Da Tauwetter eingetreten und die Witterung ungünſtig war, verlief alles ſtill, ohne Sang und Klang. Von dieſer Feier befindet ſich im Muſeum für hamburgiſche Geſchichte ein Suhrſches Panorama, welches, vom Lombardswall geſehen, die zahlreichen Flaggen im Eiſe der Alſter und die illuminierten Häuſer beider Jungfernſtiege zeigt, ſowie auch das ſchlechte Wetter andeutet.

Um ſo geräuſchvoller und feſtlicher geſtaltete ſich 1841 vom 5. bis 8. Juli in Hamburg das dritte Norddeutſche Muſikfeſt[16]. Für die Muſikaufführungen hatte der Architekt F. G. Stammann auf der Alſterhöhe, da, wo jetzt der ältere Teil der Kunſthalle ſteht, einen 69 m langen, 29 m breiten und 13 m hohen Saalbau errichtet, der 5000 Zuſchauer faßte. Hier trat neben Franz Liſzt die Sängerin Frau Schröder-Devrient aus Dresden beſonders hervor.

Den abendlichen Zuſammenkünften diente ein auf der Binnen-Alſter über 12 Schuten aufgebauter, 28½ m langer und 20½ m breiter Pavillon[17]. Die Umrißlinien ſeiner vier palaſtartig in byzantiniſchem Geſchmack gebildeten Schauſeiten waren abends von 15000 bis 16000 verſchiedenfarbigen Öllämpchen geſäumt (ſ. Abb. 416 S. 627). Das Innere bildete ein großer Saal mit Waſſertreppen nach der Muſikhalle auf der Alſterhöhe hin. Etwa 12 m von dem Pavillon war die Umgebung durch Pfähle frei gehalten; außerhalb ſchwammen beleuchtete Schiffe mit Muſikkorps, deren Weiſen ertönten, wenn die Geſänge im Pavillon ſchwiegen. Ein friedlicher Sommerabendhimmel begünſtigte das Unternehmen.

Den Höhepunkt des Feſtes bildete der Abend des 8. Juli. Zahlreiche Boote mit buntfarbigen Laternen und voll von Schauluſtigen umſchwärmten den Pavillon; bunte Lichter an den Maſten kennzeichneten diejenigen Fahrzeuge, welche Teilnehmer zum ſchwimmenden Feſtbau brachten. Ringsherum an den Häuſern der mit tauſenden Zuſchauern überfüllten Umgebung leuchteten unzählige Lampen, und mitten in der Alſter erſtrahlte der Feentempel, aus dem Muſik und Geſang erſcholl, während die Wellen der dunklen Alſterflut glitzerten und ſchimmerten. Das wohlgelungene Feſtbild hat Einheimiſche wie die Gäſte des Muſikfeſtes zu nicht enden wollendem Beifallsjubel begeiſtert.

Der nach zehn Monaten über Hamburg dahinraſende große Brand umgab einen Teil der Binnen-Alſter tage- und nächtelang mit einem ſchaurig-ſchönen Feuerwerk, das in furchtbar entfeſſelter Weiſe auch ſelbſt auf dem Waſſer hauſte; aber niemand fand Zeit, dieſes einzig großartige Schauſpiel zu beachten. Die ihm folgenden umfangreichen ſtadtbaulichen Aufgaben, wie auch politiſche Ereigniſſe ließen auf eine Reihe von Jahren Feſtgedanken nicht aufkommen. Dafür wurde dann aber 1859 am 10. November der hundertjährige Geburtstag Schillers um ſo großartiger und glänzender gefeiert, ſelbſtverſtändlich auch mit Feuerwerk auf der Alſter.

1863, am 18. Oktober, dem 50jährigen Gedenktage der Völkerſchlacht bei Leipzig, war wieder großes Feuerwerk auf der Binnen-Alſter, beſtehend aus 58 Nummern, darunter 12 Hauptſtücken. Auf der Alſter ſelbſt lagen an 300 Schuten mit Zuſchauern.

1868 fand in Hamburg vom 1. bis 4. September eine Wanderverſammlung Deutſcher Architekten- und Ingenieurvereine ſtatt, zu welcher der Hamburger Verein durch Martin Haller[18] mitten auf der Binnen-Alſter eine Feſthalle errichtet hatte, in der ſich die Teilnehmer abends zum Kommers und Tanz zuſammenfanden. Der quadratiſche Bau von 100′ (28,66 m) Seitenlänge ruhte auf

Rammpfählen und hatte 820 qm Grundfläche. An drei Seiten waren Landungsstege vorgelegt, an der vierten lag das Orchester. Die vier Ecken zierten kleinere, zeltartige Pavillons; in der Mitte erhob sich ein größerer mit achteckigem Aufbau von 14,3 m Durchmesser, gekrönt von einer Zeltkuppel (s. Abb. 417 S. 629). Von hier aus hatte man nach allen Seiten Aussicht auf die erleuchteten Uferstraßen — und am Schlusse des Abends wurde dort auch getanzt. In diesem Bau versammelten sich über 1000 Personen; die Musikvorträge veranstaltete der Musikdirektor Herzog; mehrere Imbißtafeln sorgten für Erfrischungen. Bei schönstem Wetter bildete abends der bis zur Spitze festlich erleuchtete Tempel den Glanzpunkt der Veranstaltung. Der wunderschönen abendlichen Illumination der umgebenden Straßen, welche die Binnen-Alster im feurigen Glanze Tausender von Gasflammen erstrahlen ließ, schloß sich, außer verschiedenfarbiger bengalischer Erleuchtung der Lombardsbrücke, wie bei jeder solchen festlichen Gelegenheit, ein prächtiges Feuerwerk auf der Alster an. Eine große Menschenmenge umdrängte die Binnen-Alster von allen Seiten; ebenso war die ganze Wasserfläche mit zahlreichen Zuschauern in erleuchteten Ruderbooten und auf Schuten bedeckt.

Unmittelbar nach der Wanderversammlung, als mit Abbruch des Festbaues bereits begonnen war, wurde der Besuch des Königs von Preußen[19] zum 20. September, einem Sonntag, angemeldet. Auf Vorschlag des obigen Architekten Haller gestaltete man den Rest des Festbaues zu einer Nachbildung des Schlosses Babelsberg um, vergrößerte den Unterbau auf etwa 2100 qm durch herumgelegte Schuten und Flöße und schaffte mittels Dielenschalung, Grassoden und Nadelhölzern eine grüne Insel, aus der sich das aus Brettern gebildete und mit durchscheinenden Leinen-Fenstern ausgestattete Schloß erhob. Es kehrte seine Schauseite dem Alstertor zu, weil der König von einem im Anschlusse an das Wohnhaus des Senators Hayn, ebenfalls von Haller schnell errichteten Anbau aus dem

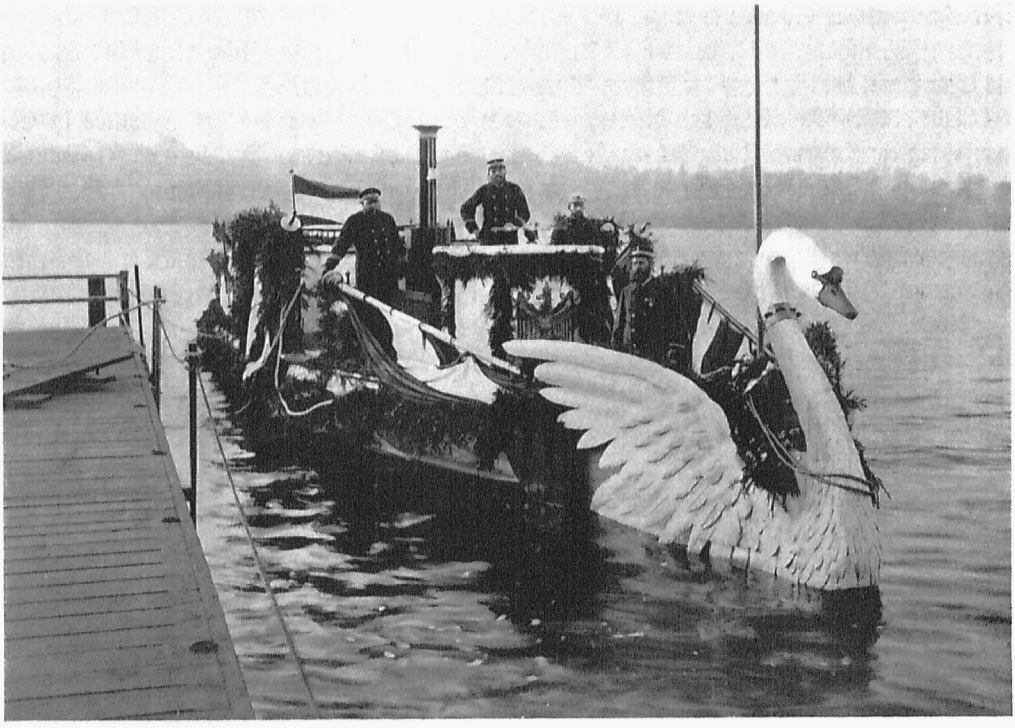


Abb. 420. Das Kaiserboot für die Alsterfahrt gelegentlich der Schlußsteinlegungsfeier der Zollanschlußbauten Hamburgs durch Kaiser Wilhelm II., am 29. Oktober 1888

Privatbesitz
Phot. G. Koppmann & Co.

Abendfeste beiwohnte. Die Kosten der Schloßinsel betrugen 8970 ℔, darin 2000 ℔ für Benutzung des Unterbaues, die der Abrechnung des Architektenfestes zugute kamen (s. Abb. 418 S. 633).

Die architektonisch anmutige Gestalt des Schlosses erstrahlte nach eingetretener Dunkelheit in verschiedenfarbiger, innerer Beleuchtung; bengalische Flammen auf der Insel und das vom Hauptturm der Schloßnachbildung aufsteigende Feuerwerk, sowie zur Belebung des Alsterbeckens umherfahrende beleuchtete Boote erhöhten die Wirkung, die indessen durch ungünstiges Wetter, wenn auch nicht gerade mißlang, so doch sehr litt. Der strömende Regen hatte auch bereits die vorhergehende Elbfahrt des Königs begleitet. Der Dampfer geriet bei Teufelsbrücke auf Grund fest, und Majestät mußte mit einem einfachen Schlepper nach St. Pauli zurückfahren und dort an der gewöhnlichen Brücke anlegen, weil die erleuchtete Brücke der Hapag des abgelaufenen Wassers wegen zu hoch war.

Auf der Fahrt zum Hause des Senators Hayn am Alsterdamm hatte man die Häuser illuminiert und die Lombardsbrücke in ihrer Hauptlinie durch Gasflämmchen kenntlich gemacht. Die großen, darauf erbauten Türme, von Lampen erhellt und mit Blumengewinden verziert, kamen nicht zur Geltung (s. Abb. 419 S. 635). Wind und Regen störten die Erleuchtung fast ganz; dasselbe war mit der durch bunte Lämpchen erleuchteten Kunsthalle der Fall. Von der Lombardsbrücke aus sah der auf der ganzen Fahrt freudig begrüßte König die Erleuchtung des Nikolaiturms durch bengalische Flammen an. Aus dem in dem Garten des Senator Haynschen Hauses ausgeführten Anbau mit großen Spiegelscheiben konnte der König die Beleuchtung des Schlosses Babelsberg auf der Alster und das aus etwa 600 Raketen und ebensoviel Leuchtkugel- und Schwärmertöpfen bestehende Feuerwerk genießen.

Die ungünstige Witterung hielt auch nach der Abreise des Königs an; am 25. September wurde einer der auf der Lombardsbrücke errichteten 18 m hohen Türme umgeweht, zerbrach das eiserne Gitter und fiel auf die Gleise der Verbindungsbahn, den Zugverkehr etwa 1½ Stunden unterbrechend, aber ohne sonstigen Schaden anzurichten.

Acht Jahre später, 1874, fand am 1. September zu Ehren des deutschen Kriegertages in Hamburg als Glanzpunkt der Feier auf der Binnen-Alster ein Lampionkorso statt.

Als 1877 der Kronprinz und die Kronprinzessin ihren Besuch zugesagt hatten, wurde in Ermangelung eines eigenen Rathauses ein Festanbau an die Kunsthalle angefügt, den wieder Architekt Haller ausführte. Von den großen Scheiben der eigentlichen Festräume hatte man einen schönen Blick auf beide Alsterbecken. Die Ausstellungssäle wurden teils mit benutzt, so der Makartsaal am 19. April zu einem sehr üppigen Festmahl von 80 Gedecken; bei jedem der 16 Gänge wurde zweierlei Wein geschenkt.

Hierauf folgte eine Festaufführung im Stadttheater, wobei die Mitte des ersten Ranges als Hofloge diente. Am 20. April unternahm das kronprinzliche Paar, das die Nacht im Hotel de l'Europe verbracht hatte, eine Besichtigung des Hafens, der Elbbrücke, der damals noch im Seemannshause untergebrachten Seewarte und der Nikolaikirche. Nach einem Besuch der Börse sowie einer Fahrt auf der Binnen- und Außen-Alster landete man an der Lombardsbrücke und machte von dort eine Fahrt durch das erleuchtete Geeststammfiel nach St. Pauli. Abends folgte eine Rundfahrt auf der erleuchteten Binnen-Alster, wobei der Lampionkorso von 1874 bei glänzender Illumination der Umgebung sowie der Lombardsbrücke wiederholt wurde; daran schloß sich ein festlicher Empfang in der Kunsthalle für 700 Teilnehmer. Der ganze Bau war durch die vielen Kerzen und die Stoffbespannung seiner Decken und Wände sehr feuergefährdet; doch hatte der Branddirektor Kipping für zahlreiche Hydranten gesorgt und die stattlichsten seiner Mannschaften mit Schnellöschern hinter den Pflanzengruppen versteckt, was namentlich auf die Damen einen ebenso beruhigenden wie angenehmen Eindruck gemacht haben soll. — Die Kosten dieses Aufbaues und seiner inneren Ausstattung beliefen sich auf annähernd 40000 Mark. Man entschloß sich damals zu solchen unvorhergesehenen Ausgaben um so bereitwilliger, als infolge des Wettbewerbes von 1876 der Rathausbau in Aussicht



Abb. 421. Die für den Kaiser- und Fürſtenbeſuch am 19. Juni 1895 in Hamburg auf der Binnen-Alſter hergerichtete Feſtinſel

Staatsarchiv
Phot. M. Prieſter

ſtand und die Hoffnung berechtigt war, daß Hamburg ſeine hohen Gäſte künftig nicht wieder in einer Bretterbude werde zu bewirten brauchen. Hierin täuſchte man ſich indeſſen; denn noch 20 Jahre vergingen, ehe das neue Rathaus zum Empfange bereit daſtand. Bis dahin iſt man für die Kaiſerbeſuche auf vorläufige, koſtſpielige Vorkehrungen angewieſen geblieben.

Die Jahre nach 1877 brachten eine ganze Reihe von Feſtlichkeiten auf der Alſter, die noch manche Leſer miterlebt haben; ſtets handelte es ſich dabei um eine Abänderung desſelben Grundgedankens.

Als Kaiſer Wilhelm I. zur Einweihung der Deutſchen Seewarte nach Hamburg kam, machte er u. a. am 14. September 1881 auch eine Rundfahrt um die Alſter (ſ. S. 504). Eine anſehnliche Flotte von Ruder- und Segelbooten begleitete den Zug von der Rabenſtraße am Ufer entlang bis nach St. Georg, ſo daß die Alſter ein äußerſt belebtes und ſchönes Bild bot.

1887, am Abend des 22. März, dem 90. Geburtstage Kaiſer Wilhelms I., wurde u. a. auf der Außen-Alſter ein Freudenfeuer aus einem Aufbau von 500 Teer- und Pechtonnen entzündet. Gleichzeitig fand ſeitens der Anwohner eine Magneſiumfackel-Erleuchtung der Ufer der Uhlenhorſt, in der Stadt aber eine Illumination der öffentlichen Gebäude und der Binnen-Alſter ſtatt.

Im nächſten Jahre, am 29. Oktober 1888, unternahm der zur Schlußſteinlegung der Zollanſchlußbauten in Hamburg eingetroffene junge Kaiſer Wilhelm II. von der Alſterluſt aus, wo ihm der Senat ein Frühſtück dargeboten hatte, auf einer mit dem Sinnbilde der Alſter, einem ſtolzen Schwan geſchmückten und übrigens reich verzierten Dampfbarkaſſe (ſ. Abb. 420 S. 637) eine Umfahrt auf der Außen-Alſter. Zwiſchen den dort liegenden, dicht mit Menſchen gefüllten Booten hindurch fuhr er zur Binnen-Alſter, vorbei an den dort verankerten, durch prächtigen Flaggenſchmuck ausgezeichneten, ebenfalls mit Zuſchauern dicht beſetzten Schutenreihen nach der Landeſtelle am Jungfernſtieg, dem Neuenwall gegenüber. Als der Kaiſer hier ans Ufer ſtieg, legten ſich die ſein Dampfboot begleitenden Ruderboote im Kreis um den Landeſteg; die Inſaſſen grüßten durch Hochheben der Ruder und brauſendem Hochruf, in das die in den Straßen Kopf an Kopf ſtehende und auch auf den Dächern angeſammelte

Menſchenmenge laut mit einſtimmte. Dann folgte die Fahrt des Kaiſers durch die feſtlich geſchmückten Straßen der Stadt zur Schlußſteinlegung an der Brooksbrücke. Auf dem Alſterbecken jedoch trat das emſige Werktagstreiben wieder in ſeine Rechte.

Zum Abſchluſſe der 9. Wanderverſammlung des Verbandes Deutſcher Architekten- und Ingenieurvereine in Hamburg fand 1890 am Abend des 27. Auguſt auf der Außen-Alſter ein Lichterkorſo ſtatt, zu deſſen Gelingen die Illumination der Häuſer und Erleuchtung der Gärten der Umwohner der weiten Waſſerfläche weſentlich beitrug. Während des anſchließenden großen Feuerwerks brachte ein hochbordiges, von zwei gewaltigen Schwänen gezogenes Schiff den auf der Alſterluſt verſammelten Feſtteilnehmern die Huldigung der Baukünſte und techniſchen Gewerbe dar.

Beſonders hervorzuheben iſt das 1895 ſtattgehabte Ereignis der mehr als einen Monat dauernden Erſcheinung einer Inſel inmitten der Binnen-Alſter, eine höchſt eigenartige Stegreifſchöpfung, die, abgeſehen von ihrer kurzen feſtlichen Beſtimmung, auch vielen Hamburgern ſowie Fremden Freude verſchafft hat. Die Entſtehung ſoll, wie Kopal[20] berichtet, einer Anregung des Kaiſers ſelbſt zu verdanken ſein, die der Oberingenieur F. Andreas Meyer als Weiſung auffaßte.

Dieſe Alſterinſel[21] bildete den Glanzpunkt einer Feier aus Anlaß der Anweſenheit des mit großem Gefolge zur Einweihung des Kaiſer-Wilhelm-Kanals ſich begebenden deutſchen Kaiſers in Hamburg. Zugleich wollte die durch die Choleraſeuche 1892 ſchwergeprüfte Stadt zeigen, daß ſie alle Folgen kräftig überwunden habe und zum Empfange der hohen Gäſte wohl bereit ſei. Nach Schluß des am 19. Juni, nachmittags, im neuen Rathauſe ſtattgehabten Feſtmahls geleitete der Senat ſeine Gäſte um 8 Uhr abends mit wenigen Schritten aus dem Rathauſe zur großen runden Treppe bei der Schleuſenbrücke, wo die geſchmückte Flotte der Alſterdampfer zur Waſſerfahrt über die Kleine Alſter unter der Reeſendammsbrücke hindurch nach der Binnen-Alſter einlud. Das Feiergewand dieſes Beckens konnte der Feſtgeſellſchaft noch bei Tageslicht vorgeführt werden, um ſie alsdann zu gemeinſchaftlichem behaglichem Aufenthalt bei Abendbeleuchtung und Feuerwerk bis zur Abreiſe auf der Erfriſchungsinſel in der Mitte der Binnen-Alſter zuſammenzuhalten.

Diesmal handelte es ſich nicht um einen geſchloſſenen Feſtbau wie 1868, ſondern um eine offene Garten- und Strandinſel von romantiſcher, landſchaftlicher Eigenart mit Wandelgängen und Plätzen für mindeſtens 1500 Teilnehmer ſowie mit denjenigen Einrichtungen, welche der mehrere Stunden währende Aufenthalt einer ſo großen Geſellſchaft erforderte. Deshalb waren Zelte gegen etwaige Unbill des Wetters vorgeſehen, in denen zugleich die ganz beträchtliche Wirtſchaft und die Muſik untergebracht waren. Die Waſſerſportwelt Hamburgs ſtellte ſich für Korſofahrten zur Verfügung, und mit ihr wetteiferten unter Leitung des Prof. Krug etwa 1000 Sänger auf einer am Alſtertor erbauten 500 qm großen Plattform.

Die nach 58tägiger Bauzeit am 16. Juni fertiggeſtellte Inſel, bei deren Inbetriebſein die Elektrizität bereits mitwirkte und neue, glanzvolle Lichtwirkungen in die Alſterbilder brachte, hat nach der Anweſenheit des deutſchen Kaiſers und faſt ſämtlicher Bundesfürſten auch dem freien Beſuch der Allgemeinheit gedient und iſt endlich, nachdem ſie am 31. Juli mit einem Wohltätigkeitskonzert zum Beſten armer Kinder ihre Laufbahn beſchloſſen hatte, in 23 Tagen abgebrochen worden, ſo daß ihre Spur am 24. Auguſt völlig verſchwunden war.

Der Flächenraum der Inſel belief ſich auf 6000 qm = etwa $^1/_{33}$ der damals noch 20 ha großen Binnen-Alſter. Die Inſel lag in der Achslinie vom Jungfernſtieg nach der Mitte der Lombardsbrücke, von erſterem etwa 200 m, von letzterer 300 m entfernt, weil dort die auf Schuten erbauten Feuerwerksinſeln lagen, welche die Leuchttürme von Cuxhaven und Holtenau mit Schanzen darſtellten. Ein von den Feuerwerksſchuten ausgehender Ring aus Rammpfählen mit zwiſchengeketteten Schwimmſchlängeln umgab die Inſel in einem Durchmeſſer von 240 m, ſo einen Innenbezirk für

die Inſelbeſucher und die Korſofahrt von einem Außenbezirk für die Allgemeinheit abtrennend, welche ſich auf Booten daſelbſt frei bewegen oder auf Schuten-Schaubühnen Platz nehmen konnte. Letztere mit 9000 Sitzplätzen lagen nahe den Ufermauern, über deren Höhe ſie aber nicht emporragten, um den freien Ausblick vom Lande auf die Waſſerfläche nicht zu hindern. Die Inſel ruhte auf 723 Rammpfählen; die Abwäſſer wurden in eiſernen Käſten aufgefangen. Die Inſeloberfläche verlief nach der Lombardsbrückenſeite ſtrandartig ins Waſſer und wurde zu einem Tummelplatz der Alſterſchwäne, welche ſich hier bald heimiſch und durch die von ihnen zum großen Leidweſen der Gärtner maßlos verzehrten Blattpflanzen, Blumen und Schilfſtengel der Inſelränder derart angezogen fühlten, daß ſie ſelbſt die geräuſchvolle Tätigkeit der Zimmerleute und Zementfelsarbeiter nicht verſcheuchte.

Der mit elektriſchem Scheinwerfer ausgerüſtete Leuchtturm in Geſtalt eines alten Wikinger-Wachtbaues (Architekt G. Thielen) war über Waſſer 23 m hoch. Der Art der Feſtlichkeit angemeſſen, prangte das 700 qm meſſende Gaſtzelt unter Führung der deutſchen Fahnen in den Flaggen, Farben und Wappen aller Staaten, untermiſcht mit reichem Pflanzen- und Girlandenſchmuck. Das 75 qm große Kaiſerzelt lag erhöht, bot nach allen Seiten unbehinderten Überblick und war ohne Überladung vornehm ausgeſtattet und reich geſchmückt.

Abends, bei Beſuch der Feſtgäſte, erſtrahlte die Felſeninſel von vielen Tauſenden farbiger Glühlampen; gleichzeitig fand auf dem inneren Waſſerring der Binnen-Alſter die erwähnte Korſofahrt mit Wikingerſchiffen und blumengeſchmückten Ruderbooten ſtatt, während außen davor Tauſende von Fahrzeugen mit Zuſchauern lagen. Das den Abſchluß dieſes Feſtes bildende Feuerwerk kam, durch mehrere Gewitterſchauer gedämpft, nicht recht zur Geltung.

Nach Schluß der Feier landeten der Kaiſer und ſeine Gäſte am Alſtertor bei der Sängerbühne und fuhren nach den Landungsbrücken, um die Elbfahrt nach Brunsbüttel anzutreten.

Die Geſamtkoſten für die Inſel beliefen ſich auf 165000 Mark. Nach dem Kaiſerfeſte hat dort, abgeſehen von den allgemeinen Beſuchen, noch eine Reihe von Veranſtaltungen angeſehener Vereine ſtattgefunden. Sie hat in den 45 Tagen ihres vollen Beſtandes wenig Sonnenſchein gehabt, aber Stürme und viel Regen über ſich ergehen laſſen müſſen, was dem künſtlichen Felsbau und der Friſche des Pflanzenwuchſes jedoch keineswegs Abbruch tat. Allen, welche die Inſel geſehen haben, iſt ihr eigentümlich romantiſcher Eindruck unvergeſſen geblieben. Das Ganze ſah aus, wie vor langen Jahren für die Ewigkeit gebaut und hatte doch nur eine nach Wochen zählende Lebensdauer (ſ. Abb. 421 S. 639).

Ähnliche großartige, glänzende und feſtliche Vorkehrungen hat die Alſter ſeitdem nicht mehr geſehen. Dem Alſterinſelfeſt folgte eine Reihe von Jahren ohne Gelegenheit zu beſonderen Veranſtaltungen auf den Alſterbecken; erwähnenswert iſt nur der am 16. Juni 1913 zur Feier des 25jährigen Regierungsjubiläums Kaiſer Wilhelms II. auf der Außen-Alſter ſtattgehabte Lampionkorſo mit anſchließendem Feuerwerk.

Der nur wenig über ein Jahr ſpäter, wohl vielen Hamburgern unerwartet, Anfang Auguſt 1914 hereinbrechende, unendliche Opfer heiſchende Krieg und ſein noch weniger geahnter unglücklicher Ausgang 1918, machten allen öffentlichen Feſtlichkeiten in Hamburg auf lange Zeit hinaus überhaupt ein Ende.

Die ſeit jenen ſchweren Ereigniſſen erſte umfaſſende Beleuchtung der Straßen und Häuſer in Umgebung der Binnen-Alſter brachten Dezember 1928 die Lichtwochen, die man jedoch nicht zu den oben aufgezählten „feſtlichen“ Veranſtaltungen rechnen kann; denn ſie hatten keinen ſolchen Anlaß, waren vielmehr erdacht zur Hebung des Weihnachtsgeſchäftes in Hamburg. Aber ihren Höhepunkt fanden dieſe abendlichen Beleuchtungen doch an der Binnen-Alſter. Die großartige Wirkung der Beſtrahlung der ſie umſchließenden Häuſerreihen bei nächtlichem Dunkel wurde durch die Spiegelung in der leichtbewegten Waſſerfläche weſentlich verſtärkt und trotz der kalten Witterung Abend für Abend von Tauſenden zuſammengeſtrömten Einheimiſchen wie auch von vielen Fremden bewundert.

Durch ihre vorzügliche, von allen Seiten frei zugängliche Lage mitten in der Stadt und umgeben von geräumigen Straßen, wird die Binnen-Alſter auch in Zukunft der berufene Feſtplatz für größere öffentliche Feſtveranſtaltungen bleiben.

Anmerkungen:

[1] Nach Angabe des Vermeſſungsweſens. — [2] a) Stelzner: Nachr. v. d. Stadt Hbg., III, S. 559/560 u. 713; b) Langermann: Hbg. Münz- u. Medaillen-Vergnügen, 1753, S. 27 f; c) Voigt: Der Haush. d. Stadt Hbg., 1601—1650, S. 155. — [3] Blk. Mdt., I, S. 397. — [4] H. Hitzigrath: Das Engliſche Haus in der Gröningerſtraße und der Boſſelhof an der Engliſchen Planke im Hbg. Correſp. v. 1. Okt. 1901, A.-A.; ferner: ad 2a, Bd. IV, S. 19 u. 238. — [5] ad 2a, Bd. IV, S. 356 u. 547. — [6] ad 2a, Bd. V, S. 230—232; ad 2b, S. 107 f., ſowie ad 3, Bd. II, S. 752. — [7] ad 3, Bd. II, S. 901 u. 1090. — [8] ad 2a, Bd. VI, S. 106/107; ſ. auch Lediard: Collektion curieuſer Vorſtellungen in Illuminationen u. Feuerwerken, ſo in den Jahren 1726—1728 ſind angeſtellet worden, mit 16 großen Kupfertafeln uſw., Hbg. 1750. — [9] ad 2b, S. 134 f; ad 3, Bd. III, S. 1391 u. 1512. — [10] ad 3, Bd. III, S. 1546. — [11] G. W. Fiſcher erwähnt in ſeinen Gereimten Einfällen, S. 64 f., das Feſt der Loge um 1805. — [12] Meyer: Skizzen uſw., I, 1801, S. 220. — [13] Hamburgiſche Nächte oder Begebenheiten und Reflexionen des nächtlichen Wanderers uſw., Altona-Hamburg und Leipzig, 1807, S. 43. — [14] Dr. med. Rud. H. Ferber: Zur Geſchichte der erſten Luftſchiffahrten in Hbg., 1889. Nicht herausgegeben, Korrekturbogen in der Bibliothek d. V. f. Hbg. G.; ferner: Volksliedbeſchreibung, ſowie Fliegendes Blatt, Hbg., 18. Juli 1803. — [15] Hamburg in der Franzoſenzeit von E. H. A. Rüſch, Hbg. 1914, S. 21 u. 60. — [16] Gallois: Geſchichte der Stadt Hbg., Bd. III, S. 608 f; ferner: Rückblicke auf das dritte Norddeutſche Muſikfeſt zu Hbg., von Dr. jur. B. Avé Lallement, 1842, S. 13, 15, 21 u. 99 f., ſowie Geſchichte des Muſik- und Konzertweſens in Hbg., von Joſef Sittard, 1890, S. 259. — [17] Rombergs Zeitſchr. f. Bauweſen, 1846. — [18] Mitteilungen des Architekten- u. Ingenieur-Vereins zu Hbg. vom 16. Dez. 1915; Haller: Hamburgiſche Feſte und Ausſtellungsbauten, 1863—1883. — [19] Ak. Kl. I, Lit. Sd, Nr. 2, Vol. 2, Faſz. 17 (Hbg. St. Ar.) — [20] Kopal: Vom Hbg. Waſſerſport, 1912, S. 157. — [21] Dtſch. Bztg., 1896, S. 9 f.

Schlußwort

Der Verſuch, dem Leſer ein Bild von den im Laufe der Jahrhunderte vielfach wechſelnden, mit den Schickſalen der Stadt eng verknüpften Zuſtänden auf und in Umgebung der Alſter zu vermitteln, weiſt noch manche Lücken auf; denn vieles konnte nur angedeutet werden, weil die Überlieferung mangelhaft iſt; ſo ſind z. B. gerade von den auf die Alſter bezüglichen älteren hamburgiſchen Akten 1842 viele verbrannt. Es mußte auch, um das Buch nicht noch umfangreicher werden zu laſſen, mitunter der Neigung, auf Einzelheiten einzugehen oder mehr Bilder zu bringen, widerſtanden werden.

Zu guter Letzt möchte ich *eines* allen Nutznießern der Alſter — Hamburgern wie Holſteinern — nochmals recht tief einprägen, daß ſie zwar die reichen Gaben des Fluſſes nutzen, ſich ſeiner Schönheiten erfreuen und ſie genießen mögen, aber auch heilige Pflichten an der Alſter haben, die dauernd als empfindliches Sorgenkind behandelt werden muß, das keine Verunſtaltung ungeſchadet verträgt. Man ſoll nicht einfach vernichten, was augenblicklich unbequem oder nicht mehr zeitgemäß erſcheint; das Zerſtörte iſt meiſt nicht wieder zu erſetzen.

Nach dem Urteile der Ausländer iſt Hamburg unzweifelhaft eine der herrlichſten Städte der Welt; es birgt etwas *unvergleichlich Schönes*: die Alſter, deren einzigartiges Bild man nie wieder vergeſſen kann! — Wie die Sonne eine Gegend, die ſie beſcheint, für unſer Auge um vieles reizvoller macht und in ihr alles belebt, ebenſo verſchönt die Alſter in hohem Maße die von ihr durchfloſſene Landſchaft und die Stadtteile, welche ſie berührt. — Dieſe Einſicht ſollte allgemein erfaßt und in den kommenden Zeitläuften überall danach mit Kraft und Nachdruck gehandelt werden.

Möge ſtets ein guter Stern über unſerer Stadt walten, damit man einſt auf die heutige Zeit mit der gleichen Genugtuung zu ſchauen vermag, wie wir beim Abſchluſſe dieſes Buches auf die Jahrhunderte unſerer Vergangenheit zurückblicken können, welche die Schönheit der Alſterbecken geſchaffen haben.

Ergänzungen

Statt der im Text laufend angegebenen Abſchnitt-Hinweiſe ſind zwecks raſcherer Auffindung nachſtehend die bezüglichen Seitenzahlen, welche erſt beim Fortſchreiten der Fertigſtellung des Druckes beſtimmt werden konnten, zuſammengeſtellt.

Es iſt zu leſen:

Seite 14 Zeile 12 von oben ſtatt Abſchn. 56 Seite 319
„ 14 „ 14 „ unten „ „ 60 „ 333
„ 35 „ 5 „ „ „ „ 48 „ 300
„ 35 „ 6 „ „ „ „ 48 „ 293
„ 40 „ 15 „ oben „ „ 75 „ 398
„ 41 „ 3 „ „ „ „ 63 „ 343
„ 41 „ 6 „ „ „ „ 38 „ 212
„ 44 „ 11 „ „ „ „ 48 „ 294
„ 56 „ 9 „ „ „ „ 89 „ 556
in der Anmerkung Zeile 5 von oben ſtatt Abſchn. 14 Seite 129
Seite 62 Zeile 17 von oben ſtatt Abſchn. 11 „ 99
„ 62 „ 21 „ „ „ „ 48 „ 294
„ 62 „ 7 „ unten „ „ 46 „ 48 u. 285
„ 64 „ 7 „ oben „ „ 52 „ 309
„ 64 „ 2 „ unten „ „ 58 „ 329
„ 68 „ 7 „ „ „ „ 60 „ 336
„ 74 „ 7 „ oben „ „ 91 „ 599
„ 77 „ 13 „ unten „ „ 66 „ 366
„ 83 „ 2 „ „ „ „ 69 „ 390
„ 103 „ 10 „ oben „ „ 48 „ 294
„ 129 „ 1 „ unten „ „ 72 „ 415
„ 133 „ 6 „ „ „ „ 48 „ 294
„ 152 „ 1 unter Abb. 93 ſtatt Abſchn. 81 Abſchn. 72 u. 81 bzw. Seite 381 u. 463
„ 160 „ 4 von oben ſtatt Abſchn. 34 Seite 200
„ 164 „ 10 „ „ „ „ 44 „ 263
„ 165 „ 2 „ „ „ „ 20 „ 168
Seite 166 Zeile 1 von oben ſtatt Abſchn. 46 Seite 271
„ 166 „ 18 „ unten „ „ 21 „ 174
„ 167 in der Tabelle Zeile 2 von unten ſtatt Abſchn. 62 Seite 205
„ 168 Zeile 10 von oben ſtatt Abſchn. 37 Seite 209
„ 175 „ 6 „ unten „ „ 20 „ 168
„ 176 „ 4 „ oben „ „ 39 „ 225 u. 263
„ 181 „ 4 „ unten „ „ 36 „ 209
„ 203 „ 21 „ oben „ „ 46 „ 273
„ 206 „ 12 „ unten „ „ 65 „ 346
„ 209 „ 6 „ oben „ „ 42 „ 246
„ 210 „ 2 „ unten „ „ 64 „ 345
„ 216 in der Bildunterſchrift ſtatt Abſchn. 72 Seite 376
„ 229 Zeile 21 von unten ſtatt Abſchn. 68 „ 363
„ 241 „ 3 „ „ „ „ 68 „ 363
„ 319 „ 3 „ „ „ „ 58 „ 325
„ 368 „ 6 „ „ „ „ 99 „ 624
„ 379 „ 7 „ oben „ „ 81 „ 450f.
„ 380 „ 5 „ „ „ „ 75 „ 393
„ 410 „ 7 „ unten „ „ 95 „ 553
„ 427 „ 3 „ oben „ „ 94 „ 546
„ 438 „ 5 „ unten „ „ 82 „ 469
„ 454 „ 4 „ „ „ „ 82 „ 468
„ 460 „ 22 „ „ „ „ 83 „ 472
„ 460 „ 5 „ „ „ „ 84 „ 479
„ 469 „ 7 „ „ „ „ 88 „ 500
„ 526 „ 9 „ „ „ „ 97f. „ 591

Berichtigungen

Man leſe auf

Seite 70 Zeile 12 von unten 1910 ſtatt 1900
„ 141 „ 1 unter Abb. 88 für Stadtmühlen Wohnhäuſer
„ 180 „ 7 von unten Alte Mühle
„ 182 „ 16 „ oben v. Ahlefeldt
„ 206 „ 7 „ „ in der Anmerkung: Schleuſenmeiſter Schleu
„ 212 unter der Überſchrift 38: Hierzu die Abbildungen 135, 136 u. 138
„ 217 Zeile 1 unter der Abbildung: St. Marien Magdalenen
„ 217 „ 3 „ „ „ in Aquatinta gemalt
„ 318 „ 2 „ „ „ abgebrochen 1931
„ 405 „ 2 „ „ „ 1813 ſtatt 1820
„ 462 „ 8 von unten in der Klammer neben Abb. 369, S. 521
„ 480 „ 12 „ oben lies C. Fr. Lange ſtatt Th.

Abkürzungen in den Anmerkungen

Ak. = Akte.
Ands. Vrord. = Dr. Anderſon, Hamburger Verordnungen.
Bbl. = Bibliothek.
Bdp. = Baudeputation.
Blk. Mdt. = Dr. J. J. Blank, Sammlung Hamburgiſcher Mandate.
Fdp. = Finanzdeputation.
Gd. Tp. = Gaedechens Hiſtoriſche Topographie von Hamburg 1880.
Hbg. Urk. Bch. = Hamburger Urkundenbuch.
Hbg. G. u. Hmbl. = Hamburgiſche Geſchichts- und Heimatblätter.
v. H. Tp. = v. Heß, Topographie von Hamburg 1787 bzw. 1810.
Hgd. Dkſchr. uſw. = Dr. A. Hagedorn, Vorſtand des Staatsarchivs, Denkſchrift über Hamburgs Eigentums- und Hoheitsrechte an der Alſter. Hamburg 1912.
H. N. = Hamburger Null = 3,541‴ unter Preußiſchem Normalnull (N. N.).
Jhrb. Av. = Jahrbuch des Alſtervereins.
Jrsb. Alſt. Ak. = Jersbeker Alſterakten.
Klf. Hbg. Geſ. u. Vrf. = Klefeker, Sammlung der Hamburgiſchen Geſetze und Verfaſſungen.
Km. Kntr. Bch. = Kämmerei-Kontrakte-Buch.
Km. Prtk. = Kämmerei-Protokoll.
Kpm. Km. Rch. = Koppmann, Dr., Kämmereirechnungen der Stadt Hamburg (1350—1562).
Ldſch. Gſt. = Landherrenſchaft der Geeſtlande.
Lpbg. Hiſt. Ber. uſw. = J. M. Lappenberg, Dr., Hiſtoriſcher Bericht über Hamburgs Rechte an der Alſter. Hamburg 1859.
Lb. St. Ar. = Lübecker Staats-Archiv.
M. V. Hbg. G. = Mitteilungen des Vereins für Hamburgiſche Geſchichte.
Meyer Sk. uſw. = Domherr Meyer, Skizzen zu einem Gemälde von Hamburg. 1802.
Ndm. Stat. Tp. = F. H. Neddermeyer, Zur Statiſtik und Topographie von Hamburg. 1847.
Ndm. Tp. = Desgl. Topographie der Freien und Hanſeſtadt Hamburg. Hamburg 1832.
Prtk. = Protokoll.
Rchb. 1526. = Rechenbuch von 1526 über den Bau des Alſter-Trave-Kanals.
Sn. bſchl. = Senatsbeſchluß.
Sn. dkr. = Senatsdekret.
Sn. prtk. = Senatsprotokoll.
St. Ar. = Staatsarchiv.
V. Hbg. G. = Verein für Hamburgiſche Geſchichte.
Wld. bch. = Waldbuch.
Wld. prtk. Wldhſch. = Waldprotokoll der Waldherrenſchaft.
Wltm. Btrg. uſw. = R. Woltman, Beiträge zur Schiffbarmachung der Flüſſe.
Z. V. Hbg. G. = Zeitſchrift des Vereins für Hamburgiſche Geſchichte.

Namen- und Sachweiſer

Aalwehr in Stegen 182, 183
Aashörn 512
— Hohenfelderbucht 507, 508
Abendroth, Dr. Aug. 517
Abendrothſches Haus, Neuer Jungfernſtieg 483
Abgabe der Alſterſchiffe bei der Fuhlsbütteler Schleuſe 210
— der Schiffer für Bedienung der Schleuſen an die Schleuſenmeiſter 164
Abgaben für das Schleuſenmeiſterhaus Poppenbüttel 204
Abgabepflicht hamb. Schleuſenmeiſter an den Paſtor in Bergſtedt 330
Abladeſtellen des Baggerguts 558
Abmeſſungen der Alſterkähne 234
Aborte an der Binnen-Alſter 551
— in den Lauben an der Alſter 426, 427
— unter der Lombardsbrücke 551
Abtragung der Wälle 86
Abtritte über der Alſter beim Krankenhaus St. Georg 552
— am Schweinemarkt 552
Abtritt bei der Lohmühle, Außen-Alſter
Abtrittlauben 415, 416 [552
Achtelſchiffe 234
Ackermännchen, obere Alſter 268
Adolf IV. v. Schauenburg 390
Ahlefeldt, Benedix v., Beſitzer von Jersbek 283, 284
— B. v. 1745, 144
— B. v., auf Stegen 182
Ahmhaus oder Ahmhof 401
Ahrensburg, Schloß 300—302
— Schloß, Abb. 1850, 255
— Schloß, Abb. 1929, 257
— Verkauf des Schloſſes 1759, 303
Ahrensfelder Teich, Entwäſſerung des 302, 303
Akziſe beim Alſterbaum 394
— von den Alſterſchiffen 171, 172
Akziſehaus und Eppendorfer Mühle, Abb. 323
Akziſeposten Eppendorfer Landſtraße, Abbruch 362
Alina, Alſterdampfer 526
— Benutzung der 591
— Verſuchsfahrt der 596
— Alſterdampfer, Abb. 1859, 567
Alina, Alſterdampfer, Abb. 1860, 478
Allee Bargfeld—Jersbek 285
— Die, in Jersbek, Abb. 239
Alleen im Jersbeker Park 284
Allgemeiner Alſter-Club 578—581
Alſter, An der, Straße, Abb. 1860, 461
— An der, Straße, Abb. 1875, 462
— An der, Anlage der Straße 501,
— An der, Bebauung 505, 506 [502
— An der, Promenade 503
— An der, Verbreiterung 88
— An der, Verbreiterung 1873, 504
— An der, Verlängerung 502
— beim Alſterkrug, Abb. 85
— abwärts vom Alſterkrug, Abb. 83
— bei der Alſterkrugchauſſee, Abb. 81
— bei Alte Mühle, Abb. 53
— Ankauf durch Hamburg 41—43
— beim Alſterpark, Fuhlsb. 77
— Bei der 455
— beim Brombeerweg, Abb. 72
— von der Baſtion Vincentius geſehen, 1763, Abb. 431
— Eiszeiten, während der 80
— Eppendorfer Kirche, bei der, mit dem Hohen Steg, Abb. 326
— Erwerb durch Hamburg 39
— von Fuhlsbüttel bis zur Außen-Alſter, der Streck 73
— Fuhlsbütteler Schleuſe, unterhalb, Blick auf die, Abb. 90
— -Kanu-Club 584
— Kleine, vom Garten des St. Johannis-Kloſters, Abb. 141
— Krugkoppel bei der, 1790 bis 1920, Abb. 79
— Länge der ſchiffbaren Strecke 213
— Mellenburg-Poppenbüttel, Abb. 55
— unterhalb des Nikolaiſtifts, Abb. 88
— oberhalb der Poppenbütteler Schleuſe, Abb. 59 [64
— unterhalb Poppenbüttel, Abb. 63,
— Schiffbarmachung 45
— in Schweden 6
— bei der Triſt in Fuhlsbüttel, flußaufwärts, Abb. 75 [76
— bei der Triſt in Fuhlsbüttel, Abb.
— Verunreinigung der 416
— Verwaltung, Hamburgs, der 136
— bei Wellingsbüttel, Abb. 69 [66
— beim Wellingsbütteler Holz, Abb.
Alſter, Die, im Winter 626 [150
— Obere, Austiefung, 1909, 1911
— Obere, Baggerung, 1927, 151
— Obere, Verunreinigung 554 [175
— oberhalb der Rader Schleuſe, Abb.
— oberhalb Wellingsbüttel, Abb. 65
— oberhalb der Wohldorfer Schleuſe, Abb. 183
Alſter-Ordnung von 1893 142
— -Trave-Kanal 11, 45, 46, 90
— -Trave-Kanal von 1448, 102
— -Trave-Kanal von 1525, 107
— -Trave-Kanal, Inbetriebnahme 1529, 116 [116
— -Trave-Kanal, Geſamtkoſten 1530
— -Trave-Kanal, Länge des 112
— -Trave-Kanal, Lageplan, Abb. 104
— -Trave-Kanal, vorhandene Reſte 133, 134
— -Trave-Kanal, Reſte im Paſtorengarten zu Sülfeld, Abb. 133
Alſterabdämmung bei Stegen 294
— Schematiſche Darſtellung der in Hamburg, Abb. 40
Alſterabfluß, Unterbrechung des 431
Alſterarkaden, Entſtehung 388, 465
— Entſtellung des Eckhauſes Reeſendammsbrücke 89
— und Schleuſenbrücke von Süden 1880, Abb. 359 [389
— Verlängerung bis zum Graskeller
Alſteraufſeher 243, 244 [140—142
— für das Alſterbecken, Obliegenheiten
— (Fuhlsbüttel-Stegen) 138
— (Stadt-Fuhlsbüttel) 138
— bei der Regatta 579
Alſterbadeanſtalten 542
Alſterbaſſins, Die, 1880, Abb. 376, 377
Alſterbaum, Der 392—398, 486
— 1815, Abb. 365
— vor der Lombardsbrücke, Einfahrt der Alſterſchiffe beim 172
— Fortfall des, 1866, 398
— Offenhaltung 1862 bis Mitternacht 397
— Schließung des 393
— Schlüſſel zum, Ablieferung 394, 395
Alſterbaumſchließer Marx Möhle 393
Alſterbäume, Die, 1796, Abb. 364
Alſterbaggerung nach der Franzoſenzeit 561

Alſterbauwerke, Obere Alſter 54
Alſterbecken, Ausſehen der, 1780, 380,
— Breiten der 6 [381
— Speiſung der 55
— Die ſtädtiſchen 369
— Die drei, vom Rathaus geſehen, Abb. 1
— Erleuchtung der, 1877, 499
— Verunreinigung der 552
— Zuſtand der, 1769, 560
Alſterbegradigung bei Heidkrug, 1846,
— bei Stegen 296 [188
Alſterbeſichtigungen in alter Zeit 138, 139
Alſterbeſichtigung, gemeinſame durch Hamburg und Preußen 140
Alſterböcke 213, 234
Alſterbrücke, die oberſte, Abb. 97
— bei Poppenbüttel, 16. Jahrhundert
— bei Rodenbek 327, 283 [200
Alſterbrücken, Übernahme ſeitens Hamburg 97
— um 1650, 182
Alſterburg, Die 384, 390
— Lage der 83
Alſterbuſen, Schematiſche Darſtellung des, Abb. 91
Alſterdamm 52, 379
— Anlage 1842, 87, 497
— Anſchüttung des 563
— Blick vom Garten des Senators Hayn, Abb. 451
— Gegend des 495
— Gegend des, 1838, 448
Alſterdampfer 1860, 53
— Alina, Abb. 567
— im Eis, Abb. 573
— elektriſcher Betrieb 596
— erſter, Abb. 565
— für die Marine 1870, 594
— gegen die Waſſerpeſt 565
— Vermehrung der 594
Alſterdampferverkehr, Wiederaufnahme 1921, 597
— im Winter 594
Alſterdampfſchiffahrt 587
— Bedenken gegen die 588 [397
— Behinderung durch den Baum 396,
— nach Ohlsdorf 599
Alſterdampfſchiffahrts-Geſ.m.b.H. 596
Alſterdorf, 18. Jahrhundert 138
— an Hamburg 1803, 51, 334
Alſterdorferdamm 78 [der 444
Alſterdorfer Wieſen, Überſchwemmung
Alſterdorf, Stapeln des Scheitholzes 103
Alſterdurchſtich unterhalb der Fuhlsbütteler Mühle, 1809, 349
Alſterei, Die, Haus am Oberdamm 401
Alſtereis 1929. 628, 629
Alſterfahrt König Friedrich V. 572, 573
Alſterfeſt, Das, am 8. Juli 1841, Abb. 627
Alſterfiſche, Verkauf der 621
Alſterfiſcher, Der 616, 617, 618
Alſterfiſcherei in alter Zeit 616
— des Kloſters St. Johannis 616-618
— Mißbrauch durch Private 622
— Verpachtung, der, ältere Zeit 616
— Verpachtung, der 1872, 624
Alſterfiſchereigerechtigkeit des Rats 616
Alſterfiſchereirecht Hamburgs 273
Alſterflet 5, 39
— um 1842, 386
— Blick von der Schleuſenbrücke aus, Abb. 363
Alſterfurt, oberhalb Rade 188
Alſterglacis, Anlage der Straße 540
— Anſchüttung 564
Alſterhalle, Die, 1850, Abb. 430
— Die 484, 485
— Verwüſtung der, 1835, 485
Alſterhochwaſſer 1784, 1788, 1824, 1825, 433
— Vorbeugung des 436
Alſterhöhe, Schaffung der 490
Alſterinſel 1895, 640
Alſterkahn, Abb. 205
— oberhalb der Heidkruger Schleuſe, Abb. 159
— mit Schutzhütte, Abb. 228
— bei Wulksfelde, Abb. 227
Alſterkähne, Abmeſſungen der 234
Alſterkrug, Furt beim 78
— Brücke beim 78
— Brücke beim, Abb. 84
Alſterlandſchaft bei dem Alſterdorferdamm 86
Alſterluſt 53
— 1889, Abb. 513
— Errichtung 1888, 549
Alſtermühlen, Gegenſeitige Hemmung der 403
— Leiſtung der 405
— Die 1842 vernichteten 406
— Die ſtädtiſchen 398
— ſtädtiſche, Verwaltung der 412
Alſtermündungslauf 5
Alſterpartie unterhalb Alſterkrug 82
Alſterpaß, Feſtſetzung des, 1789, 446
— Herabſetzung 52
Alſterpavillon 460, 472—479
— bei Abendbeleuchtung, Abb. 421
— Allmähliche Vergrößerung des, bis 1914, Abb. 416
— 1810, Abb. 403
— 1840, Abb. 406
— 1850, Abb. 407
Alſterpavillon 1897, von oben geſehen,
— 1899, Abb. 412 [Abb. 413
— 1901, von oben geſehen, Abb. 414
— Beleuchtung am Abend 382
— beim Brande von 1842, 474
— -Geſellſchaft m. b. H. 477
— Neubau 1835, 474
— Neubau 1899, 476
— Neubau 1913/1914, 478
— Neuer, um 1900, 466
— Neuer, 1914, Abb. 418
— Neuer, 1914, von der Waſſerſeite, Abb. 419
— Umbau, 1875 1876, 475
— vor dem Umbau, 1876, Abb. 410
— Vergrößerung, 1813/1814, 473
— Zerſtörung des Innern, 1918, 479
Alſterpforte 509, 510
Alſterpolizei ſeit 1892, 142
— Wachthäuschen 538
Alſterquelle bei Henſtedt 41
— Henſtedter Moor, Abb. 94
— Höhenlage der 94
— im Nienwohlder Moor 90
— bei Timhagen im Henſtedter Moor 90, 93, 94
— im 14. Jahrhundert 41
Alſterrechte, Geltendmachung der 45
— Hamburgs, Vergleich von 1803, 51
— Hamburgs im 19. Jahrhundert
Alſterregatta 522 [51, 54, 55
— 1844, 395
— der Jetztzeit 582
— Zuſchauer bei der, Abb. 555
Alſterregulierung, Grünanlagen 38
Alſterſchau des ſtädtiſchen Mühleninſpektors, 1719 u. 1746, 441
Alſterſchiff, Letztes 237
Alſterſchiffahrt, Eingehen der 230, 249,
— Hinderung der 46 [250
— bei Hochfluten 224 [büttel 206
— des Schleuſenwärters zu Poppen-
Alſterſchiffe, Die 231, 234
— Anzahl der 235, 237 [234
— Fortgeſetzte Vergrößerung der, 1655

Alſterſchiffer, Die 225
— Wohnorte der 227
Alſterſchifferkate bei der Wohldorfer Schleuſe, Abb. 226
Alſterſchüte um 1800, Abb. 539
Alſterſchüten 569—574
— auf der Außenalſter, Abb. 541
Alſterſchütenfahrten 570—572
Alſterſchuten, Beförderung der, beim Kanalbau 1527, 114
Alſterſchleuſe bei der Schleuſenbrücke, 1846, 6, 386
— Erweiterung 1893, 386
Alſterſchleuſen, Obere, Entbehrlichkeit der, 1753, 145
— Frage der Aufgabe der 160
— Gründe für Erhaltung der 161, 162
— Nutzen der, 1799, 160, 161
— Die 600
Alſterſchwäne, Abſterben der, durch den Krieg 568, 569
— bei der Feſtinſel 1895, 641
Alſterſee, Bildung des 399
Alſterſohle, Geregelte, nach 1842, 563
Alſterſperrung bei Heidkrug, 1580, 46
Alſterſpiegel, Senkung des, 1843, 518
Alſterſtand, Feſter, ſeit 1842, 449
Alſterſteg bei Kl.-Borſtel 70
— bei der Korrektionsanſtalt, Abb. 225
Alſterſtraße, Dritte, Anlage 509
Alſterſtreck, Kanaliſierung des, Abb. 78
Alſtertalbahn 70, 336
Alſtertalbebauungsplan 68
Alſtertal bei Hamburg ſelbſt 80
— erſte Uberſtauung 82
— Mittleres, Aufſchließung 68
— Mittleres, Reize 71, 72
— Oberes 38
— Oberes und mittleres 60
Alſtertor, 13. Jahrhundert 495
— Ausladen von Torf 255
— Landeſtelle beim 243
Alſterübergang bei Hamburg 81 [432
Alſterüberſchwemmungen in älterer Zeit
Alſterufer, Anlage und Durchführung der Straße 540, 541 [496
— bei der Alten Rabe, um 1775, Abb.
Alſtervogt 124, 136, 137 [405
Alſterwaſſermühlen, Zahl der, 1833
Alſterwaſſerſpiegel, Senkung des 1842
Alſterweiler 6 [409
Alſterwiſche Harveſtehude 532
Alſterzuflüſſe, obere, Beſichtigung 1583
Alſterzoll für geflößtes Holz 104 [143
Alte Alſter 1, 11, 90, 93
— Alſter bei der Burgſtelle Stegen 296
— Alſter, Rechte Hamburgs an der 136
— Alſter, Waſſerführung 134
— Alſter, Waſſermangel 143
— Mühle, Saſelbek 65, 66
— Mühle, Saſelbek, Betrieb der 180
— Mühle beim Alſterkrug 19
Altenhof des Schuhmacheramts 469
Alter der Schwäne 610
Alte Rabe 1809, Abb. 503
— Stadt London 1842, 457, 463
— Stadt London, Verlegung 464
Alt- und Neu-Hamburg, Vereinigung
Alterwall, Anlage des 391 [390
— -Dreckwall 84
Alverslo, v., Knappe 45
Alvesloe, Ritter v. 310
Amtshaus der Schuhmacher am Gänſemarkt 469
Amtsſahl des Schuhmacheramts 468
Angelkarten, Koſten der 624
Angeln der Bürger vom Ufer aus 616
— von Fahrzeugen 622
— vom Ufer 622
Anlandungen bei Harveſtehude 1725
Appen, H. v., Steckelfahrer 57 [559
Arbeiter-Kantinen 1529, 115
Arbeitslöhne 1526—1530, 121
Archen oder Schüten 570
Arens, J. A., Architekt 460, 490
— J. A., Baurat 545
Armin, Prunkboot, Abb. 549
Arndes, Hinrik, beim Bau des Alſter-Trave-Kanals 1527—1530, 122, 124
Arneſens Dampfbootkonzeſſion 592
Arnesvelde, alte Burg 300—302
Artikel der Holzhändlerbrüderſchaft
Aſtrea, Alſterdampfer 593 [263, 266
Aue, Die 13, 14
— oberhalb der Wohldorfer Kornmühle, Abb. 274
Auflagen für Schleuſenneubauten im 16. und 17. Jahrhundert 158
Aufräumung der Alſter, 14. Jahrhundert 103
Aufräumung der ſchiffbaren Alſter 137
Aufſtauung, Erſte, der Alſter 3
Auf- (Offen-) ſtellen der Schleuſentore im Winter 223, 224
Auguſt Wilhelm I., Herzog von Braunſchweig in Hamburg 513
Ausbeſſerungen von Alſterkähnen 229
Ausleger-Rennboote 580
— (Outrigger), Erſte 580
Auslegermaſten, hohe eiſerne, am Jungfernſtieg 465—467
Ausruf, Entwicklung des 458
Ausliefung der Alſter 1616, 558
— der Binnen-Alſter 1745, 560
Außen-Alſter, Die 47, 53, 86, 370
— -Alſter, 1813, 373
— -Alſter, St. Georger Ufer der 499
— -Alſter von der Lombardsbrücke 1796, Abb. 364 [Abb. 365
— -Alſter vom Lombardswall 1815,
— -Alſter, nördlicher Teil, Abb. 493
— -Alſter, Sonnenuntergang, Abb. 337
— -Alſter, Verunreinigung 554
— -Alſter im Winter, Die, um 1860, Abb. 619
Außenreklamen in Umgebung der Alſterbecken 383
Auto-Rundfahrten um die Alſter 373
Averdieck, E., Architekt 464

Babelsberg, Nachbildung auf der Alſter 637, 638
— Schloß, auf der Binnen-Alſter 1868, Abb. 633
Bach, ehemaliger, beim Alſterkrug 18
Bachſtraße 507
Bade, Bauunternehmer 538
Badeanſtalt Alſterluſt 549
— außerhalb der Lombardsbrücke 548
— Donners, Außen-Alſter 548
— Lattenkamp 550, 551
— Lony, Abb. 516
— Ohlsdorf 550, 551
— Schwanenwik 544
— Schwanenwik, Abb. 515
Baden bei der Lombardsbrücke 542
— Sommerliches, in der Alſter 141
Badeplatz beim Schlachterhof 543, 544
Badeſchiff 53
— 1793, 545
— Das 1817 neu gebaute, Abb. 447
— Eingehen des 548
— Flächengröße des 546
— Verlegung des 546
Badeſtrand Winterhude, Abb. 519
Badeſtraße, Anlegung 538
— Blick zur Stadt 1860, Abb. 508
Bade- und Schwimmanſtalt am Eilbeck
Bäckerbrücke Poppenbüttel 202 [544
Bäk ut't Moor 14
Bagger, Leiſtung der, bis 1914, 558

Baggergut-Abladeſtelle Winterhude, Abb. 531
— Ausladen mit Loren, Abb. 530
— Ausladen mit Karren, Abb. 533
Baggermaſchinen für die Alſter, erſtes Vorkommen 559
— Neue, 1767, 560
Baggermaſſen, Umfang der 568
Baggern und Reinigen der Alſter 556
Baggerungen des Staats 564—566
Bahn der Alſterregatta 1844—1846, Abb. 545 [547
— der Alſterregatten ſeit 1878, Abb.
Balkenneſter 606
Bankokorn (Fuhlsbüttel) 354
Bargmann, Familie, Fuhlsbüttel 212
— Harm, Schleuſenmeiſter und Schmied, Fuhlsbüttel 172, 211, 345
Barre in der Alſter beim Eppendorfer Zoll 220
Bartels, Dr. J. H., Waldherr 314
Baſar, Neubau am Jungfernſtieg 464
Baſtionen am St. Georger Ufer 501
Baſtion Nr. 7 in St. Georg, Abb. 453
Baſtionen Außen-Alſter 47
Baubürger, Zimmer der, im Schleuſenhaus Fuhlsbüttel 211, 212
Baudenkmäler, Vorgeſchichtliche 25
Baudiſſin, Graf auf Borſtel 227
Baudiſſinſche Schiffe auf der Alſter 247
Bauernhaus an der Hummelsbütteler Landſtraße, Abb. 298
Bauernhäuſer, Maleriſche, in Fuhlsbüttel 344
Bauhandwerkerlöhne 1465, 346
Bauhof, Hamburger 137, 138
Bauholz, Abgabe für, auf der Alſter 172
Bauholzbedarf in Hamburg, 17. Jahrhundert 258
Baukommiſſion für den Kanalbau von 1525, 110
Baum, Dampferdurchfahrt im 593
— Pfahlreihe durch die Alſter 84, 380
Baumarten im Alſtertal 308 [570
Baumſchließung nach Dunkelwerden
Baumſchule Harveſtehuderweg 533
Baumſperre, nach 1861, 396
Baumwall, Anlage, 15. Jahrhundert
Baumwollweberei Wohldorf 324 [84
Baupflege, Einwirkung auf die Umbauung der Binnen-Alſter 382, 383
Baupflege in Umgebung der Außen-Alſter 375 [1526, 110, 111
Baurechnung über den Kanalbau von
Bauſtellen für Alſterſchiffe 235
Bauüberlieferung, Künſtleriſche, von 1842, 382
Beckenſchleuſen der oberen Alſter 154
Befeſtigung, Anlage der neuen, 17. Jahrhundert 85
— der Klöſter 1314, 390, 391
— der Oſtſeite der Stadt im 15. Jahrhundert 84
— der Stadt um 1620, 392
Begradigung von Alſterbuchten bei Wulksfelde 229
Begradigungen der Alſter unterhalb der Wulksfelder Schleuſe 190
Begräbnisplatz, hamburgiſcher, Bergſtedt 330
Behrens, Frau M., Wellingsbüttel, Bei der Alſter 401 [339—341
— der Kunſt 401
Beilegeofen im Heidkrug 188
Bellerbek 11
Belvedere, Gaſthof 455
— Hotel an der Reeſendammsbrücke 1840, Abb. 396
Bellevue, Anlegung 1867, 527, 563
— Durchführung der Straße 74
Bennigſen, ruſſiſcher General in Wellingsbüttel 339
Benzen (Hummel), Waſſerträger 416
Berg, Der (Rathausſtraße) 27
Berge, v., Familie 41, 44
— Johann v., Beſitzer von Fuhlsbüttel 343
Bergfahrt der Alſterſchiffe 177
— obere Alſter 214, 215, 218—220
— oberhalb Poppenbüttel 222
Bergfried am Reeſendamm 452
Bergſtedt, Kirche, Abb. 282
Bergſtedter Kirchenſteig, Aufhebung
Bernebek 16, 41 [220
Beſeitigung von Schiffahrtshinderniſſen durch die Anlieger 230
Beſichtigungsfahrten der Bauhofsbürger 156
Beſielung nach 1842, 416
Beſte, Die 102
— Arbeiten an der, 1527, 113
Beſtetal 136
Beſteuerung der Alſterluſtboote 585
Betriebseinſtellung der Alſterdampfer 1917, 596
Bichweiler, Architekt 581
Bieberſche Waſſerkunſt 423
Bilſen 51
Binnen-Alſter, Die 47, 53, 86, 376
— -Alſter vom Alſterpavillon geſehen, Abb. 341
— -Alſter, Die, 1662, Abb. 338
— -Alſter im Plan von 1644, Abb. 10
— -Alſter, Blick auf die, 1727, Abb.
— -Alſter 1840, Abb. 343 [344, 345
— -Alſter im Dezember 1840, Abb. 611
— -Alſter im Winter 1840, Abb. 613
— -Alſter beim Brand von 1842, 381
— -Alſter nach dem Brande von 1842, Abb. 360, 361 [632
— -Alſter, der berufene Feſtplatz 631,
— -Alſter vom Garten Sansſouci, Panoramenbild, Abb. 328, 329
— -Alſter und Jungfernſtieg 1665, Abb. 385 [Abb. 449
— -Alſter vom Jungfernſtieg 1850,
— -Alſter von der Lombardsbrücke geſehen 1796, Abb. 216
— Alſter vom Lombardswall 1820, Abb. 339 [Abb. 347
— Alſter bei der Lombardsbrücke 1868,
— Alſter mit Luftfahrzeugen 1770, Abb. 535 [149
— -Alſter, nördlicher Teil, 1850, Abb.
— -Alſter, Oſtſeite der, 1780, Abb. 440, 441
— -Alſter, Oſtſeite 1820, Abb. 340
— -Alſter, Oſtufer der, 1825, Abb. 447
— -Alſter, Südweſtſeite der, Abb. 624
— -Alſter, Verkleinerung der, ſeit 1842, 383
— und Außen-Alſter vom St. Georger Kirchturm, Abb. 333
Binn'horſtenbek 11
Blauer Turm 84
— Turm, Abbruch 457
— Turm, Reeſendamm 452
— Turm, als Pulverturm 456, 457
— Turm, Haus der Schuhmacher beim 471
Blaupapierfabrik auf dem Schlachter-
Bleichenflet 84 [land 507
— Herſtellung des, 1547, 552
— Nordende, Abb. 553
— Spülung des 410
Bleichen, Große 85
— Große, Anlegung 456
— hinter dem Reeſendamm 454
Bleichergraben St. Georg 373, 500
— Überbrückung 502
Bleicherſtraße, St. Georg 500

Bleichplätze, ſüdlich vom Jungfernſtieg, Aufhöhung 1716, 456
Blondin in Hamburg 539
Blühen des Waſſers 565
Blumenkorſos 582
Bobek 11
Bockwoldt, Detlev von 283
— Jaſper v., 1557 gegen einen Holzhändler 288 [288—290
— Marquardt v., betr. Lachslieferung
Böckel, Phyſikus 1597, 512
Böckmann, Oberalter 481
— Oberalter, Baumſchule 533
Böckmannſcher Garten, Neuer Jungfernſtieg 485
Börner, C., Bildhauer 475, 493
Böge beim Eppendorfer Zoll, Barre in der Alſter 220
Bohlenweg im Wittmoor, Abb. 37
Bohlenwege im Wittmoor 32, 33
Bohnenmahlzeiten der Kämmerei auf Uhlenhorſt 514
Bollen (kleine Schuten) 586
Bootbeförderung über die Wohldorfer Schleuſe 192
Bootfahrt, Außen-Alſter 374
— auf dem Streek 1850—1860, 75
Bootfähren auf der Außen-Alſter 576
Boothaus des Ruder-Clubs Allemannia von 1866, 581
— auf Entenwärder 582
— des Ruder-Clubs Favorite-Hammonia 581
— des Ruder-Clubs Favorite-Hammonia, Abb. 561 [563
— des Germania-Ruder-Clubs, Abb.
— des Germania-Ruder-Clubs, Erſtes 581
— des Hamburger Ruder-Clubs 581
— in Hoopte 582 [581
— des Norddeutſchen Regatta-Vereins
— Norddeutſcher Regatta-Verein 1889, Abb. 557
— des Norddeutſchen Regatta-Vereins 1914, Abb. 559
— der Rudergeſellſchaft Hanſa 581
— des Segler-Vereins 581
Bootſchleppen bei den Fuhlsbütteler Schleuſen 181
— bei den oberen Alſterſchleuſen 585
Bootſteg vor der Alſtertwiete 575
Bootſtege bei der oberen Poppenbütteler Schleuſe 200
— Rabenſtraße 374
Boottunnel bei der oberen Fuhlsbütteler Schleuſe 209 [54, 55
Boot- und Kanuverkehr, obere Alſter
Bootvermieterei des Schleuſenwärters in Poppenbüttel 206
Bootvermieterstege an der Alſter 575
Born, Langenhorn 14, 357
Bornhorſt (Bärenhorſt) 58, 134
— Hof 23
Bornhöved, Schlacht bei, 1227, 390
Bornmühle (alte Waſſerkunſt) 401
Borſtel bei Sülfeld 247
Borſteler Brücke, Neubau 1865, 362
— Brücke, Abb. 325
— Holz 20, 21
Botaniſcher Garten, Erſter 481
Brahms, Vater des Komponiſten, im Alſterpavillon 474
Brand von 1842, 52, 87, 406, 407
Brandruinen 1842 vom Neuen Jungfernſtieg geſehen, Abb. 360, 361
Brandſtätte von 1842, Wiederbebauung der 381 [245
Branntweinbrennerei Wulksfelde 190,
Braſſen in der oberen Alſter 279, 282
Brauleitung, Koſten einer, jährlich 420
Bredenbek (Nebenfluß der Alſter) 14
— (Nebenfluß der Rönne) 11
Breiten der Alſterbecken 6
Brennholz, Abgabe auf der Alſter 172
Brennholzbedarf in Hamburg, 17. Jahrhundert 258
Brennholzfahrten, Aufhören der 247
Bretterbuden im mittleren Alſtertal 67
Brockdorffſche Schiffe auf der Alſter 247
Brombeerweg, Blick in den, Abb. 299
— im Winter, Abb. 301
Brücke, Oberſte, über die Alſter 81
— über die Außen-Alſter 518—520
— bei der Eppendorfer Mühle 358, 359 [331
— Eppendorf-Winterhude 1840, Abb.
— Eppendorf-Winterhude 1873, Abb. 332
— Fuhlsbüttel, neben dem weſtlichen Mühlwerk 349
— Fuhlsbütteler Schleuſe, Feſte über die obere 1897, 208 [188
— Heidkrug, über die Alſter, oberhalb
— bei der Korrektionsanſtalt, mit Leinpfad 220 [202
— Mellingbek, über den, Poppenbüttel
— in Poppenbüttel 1529, 116 [201
— in Poppenbüttel, Erneuerung 1767
Brücke Poppenbüttel, über den Umlauf 200
— und Schleuſe am Graskeller 403
— Stegen 62
— Stegen, Aufſicht über die 184
— Stegen, mit Stauwerk 182, 183
— Wohldorfer Schleuſe, Verbreiterte über die, Abb. 189
— Wulksfelder Schleuſe, über die 189
Brücken zum Herrenhauſe Wohldorf 314, 315 [486
Brückensteg beim Lombard um 1640
Brüderſchaft der Alſterſchiffer 227
— der Holzhändler auf dem Obern Damm 263
Buchwald, Anna v. 57
— beläſtigen den Holzhandel, 17. Jahrhundert 260
— Detlev v. 252
— v., Fadenholzlieferung an den Kalk-
— v., Familie 47, 136 [hof 159
— Frau v. 148
— Hans v. 1610, 144
— Hans Adolf v. 57, 58
— Jaſper v. 46, 56, 57, 58
— Jaſper v. 1567, 143
— Jaſper v. 1695, 182
— Jaſper v., Störung der Schiffahrt auf dem Neuen Graben 125, 126
— Marquard v. 46, 414
— Holzlieferung zum Kanalbau 1526—1530, 120, 123
— Marquard v., Entſchädigung an
Buchwalds, Die 56, 57 [108
— Streitigkeiten untereinander 185
— Übergriffe gegen die Holzhändler 267
Buden für die Abgebrannten am Jungfernſtieg 1842, Abb. 399
Buekſcher Garten 481
Bürgerſchaft, Zuſtimmung zum Kanalbau 1526, 110
Büſchdenkmal, Errichtung 1802, 490
Büſchſtraße 86
Bütje = Hausboot 575
Bunsbek 13
Burgberg Stegen, Verpachtung 297
Burghügel bei Stegen, Abb. 253
Burgplatz Stegen 295 [68
Burgruine, Künſtliche, Poppenbüttel
Burg Stegen, Reſte der, Abb. 251
— Stegen, Verſchwinden der Mauerreſte 1857, 184
Burgſtelle Stegen, Lageplan 18. Jahrhundert 248

Burgſtelle Stegen, Lageplan 1776, 249
— Stegen, Lageplan 1900, 250
Burgwall, Mellenburg, teilweiſe Abtragung 194

Chateauneuf, de, Architekt 386, 388, 465, 483
Chriſtian I., König von Dänemark 252
— III., König von Dänemark 570
— IV., König von Dänemark 48
— IV., Lager in Fuhlsbüttel 343
Chriſtentum, Aufkommen des 26
Chriſtinenhütte, Wohldorf 308, 309
— Wohldorf, Abb. 258
Collau 15
— Die 1926, Abb. 317
Concordia, Alſterdampfer 593
Conventsborn im Kisdorfer Wohld 36
Coſſel, P. v., Beſitzer von Jersbek und Stegen 283, 285—287
— v., Familiengrab, Abb. 246
— v., Tafeln und Grundriß, Abb. 247
— v., Geradelegung der Alſter in Stegen 297
— v., Lachslieferung 291
— v., Verhandlungen nach 1776, 150
Corthum, Juſtus, Prediger 136

Dänemark verſchleppt die Alſterräumung 144, 145
Däniſche Zollſtelle, Poppenbüttel 205
Damm, Der 454
Dammſchüttung durch die Alſter 103
Damntor, erſte Anlage 453
— Äußeres, 1587, Abb. 383
— Altes, Beſeitigung 455
— auf dem Reeſendamm 84
Damntorgegend, Die, während der Demolierung 1813, Abb. 334
Dampfbagger auf der Alſter 564, 565
— auf der Außen-Alſter, Abb. 527
— von der Rückſeite, Abb. 528
— Verkauf des 566
Dampfboot an der Mundsburger Brücke, Abb. 571
Dampfbootſteg Auguſtſtraße 598
— Carlſtraße 598
— Frauental 598
— Hofweg 526
— Rabenſtraße 591
— Uhlenhorſter Fährhaus 598
— Winterhuderbrücke 598
Dampfbootſtege am Alſterkanal 598
— Anlegung der erſten 589, 591
Dampfbootſtege am Jungfernſtieg 597
— Rabenſtraße 597, 598
— am Streek 598
Dampf-Eimerbagger 557, 558
Dampffähre, Uhlenhorſt-Harveſtehude 1871, 520
Dampfmühlen, Bau von 404
— 1833, 405
Dampfſchiff-Landungsſtege 597
Dampfſchiffahrt im Eilbeck-Kanal 595
David, Baſtion 486—490
Davouſt 502, 535
Denkſtein der Baudeputation an der Alſterquelle 95
— der Baudeputation an der Alſterquelle, Abb. 96
— des Turnerbundes von 1862 an der Alſterquelle 94, 95
— des Turnerbundes von 1862 an der Alſterquelle, Abb. 95
— auf dem Schüberg 306
Detentionshaus 496
— 1842, 464
Deutſcher Kanu-Verband 584
Dichtmachung der Schleuſenwände, Kanalbau 1527, 121
Didericus, Baſtion 486—490
Diekbek 12
Diekwieſe Langenhorn 357
Diele, Alte, im Mellenburger Schleuſenhaus 197
Dienſtanweiſung für die Schleuſenmeiſter 164 [164
Dienſteid der Schleuſenmeiſter 1735,
Döbereiner, Neue Rabe 538, 539
Döring, Architekt 581
Dorn, Ernſt P., Architekt 581
Domherrenhaus Poppenbüttel 335
Domkapitel, Auflöſung 50
— Hamburger 59
— Entſchädigung des, 1195, 399
— Guts- und Gerichtsherrſchaft in Poppenbüttel 333
— Streitigkeiten mit, wegen der Brücke in Poppenbüttel 200
Donner, Beſitzer des Badeſchiffes 546
Donners Badeanſtalt, Außen-Alſter 548
— Badeanſtalt, Außen-Alſter, Abb. 511
— Badeanſtalt, Verlegung 1867, 548
Dorfſchmiede, Fuhlsbüttel 344, 345
Dover Streek 366
Draht- und Hammermühle, Fuhlsbüttel
Dreckwall = Alterwall 84, 85 [346
Drehewer 1844, 563, 564
Drehewerbaggerung 557
Drehewer beim Baggern, Abb. 523
— mit gefülltem Beutel, Abb. 525
Drehkulen im Streek 78
Drillhaus der Bürgerwache 496, 571
Droege, H. A., Uhlenhorſt 587
Droſſelbach 14
Dürre, Anhaltende, 1810, 438
Düwelsberg, Der 36 [1910, 160
Durchlaß bei der Wohldorfer Schleuſe
Durchſtich der Alſter oberhalb der Wulksfelder Schleuſe 190
Duvenſtedter Brook 14, 35, 62
— Brook (Rieſenbuſch) 48
— Brücke 191
— Schleuſe 190

Eberbachſche Garten, Der 481
Echo bei Donners Badeanſtalt 548
Eckerkoppel, weſtlich der Hufnerſtraße
Ehlersberger Hude 238 [22
Eiche, 1830 am Glockengießerwall 20
— Alte, in Poppenbüttel, Abb. 24
— Große, in Poppenbüttel 23
— Große, in Poppenbüttel, Abb. 21
Eichen, Staatspachthof Ohlsdorf, Abb.
Eichenkoppel, Die, Abb. 13 [17
Eichen- oder Krugkoppel 530
— Niederſchlagen der 24
Eichenſtämme in dem Alſterbecken 566
— in der Außen-Alſter 19
Eichenwald, Hummelsbüttel 22
Eichholz, Das 20
Eilbeck 15, 41
— Kanaliſierung 88
— Verunreinigung 554 [380
Einbauen, Widerrechtliches, in die Alſter
Einbaum bei Timhagen 36, 37
Einbrechen in zu dünnem Alſtereis 630
Eindeichungen, Unerlaubte, bis zur Rabe 559
Einheitspreis von 10 Pf. für die Alſterdampfer 595
Eisbildung in der oberen Alſter 224
Eiſenbahnanlagen, Umgeſtaltung der, 1901, 493
Eisfeld, Unüberſehbares, der Alſter in früherer Zeit 627
Eisfeſt des Ruder-Club Germania, 1862, 630 [Abb. 621
— des Ruder-Club Germania, 1862,
Eislauf auf der Alſter in früherer Zeit
Eisvogel, Der 600 [627
— Der, an der oberen Alſter 268

Eisenbek 12 [119
Eisenzeug beim Kanalbau von 1526,
Eitzen, v., Bürgermeister, Patron der Holzhändlerbrüderschaft 266
Elb-Holzhandel, Wettbewerb des 260,
Elbpavillon, Der 479, 480 [267
Elbwasserkunst auf dem Grasbrook 425, 428, 429
Elektrizitätswerk in der ehemaligen Stadtwassermühle 411
Ellerbek 12
Ellernbek 14
Ellerntorsbrücke 84
Emosbek 11
Endern, Kgl. Gehege 24
English Rowing-Club 577 [614
Entenarten, Verschiedene, auf der Alster
Entenfang auf Papenwärder 615
Entenjagden (Regatta) 578
Entfernungen und Höhenlagen der Quelle, Schleusen usw. der Alster 7
Entfestigung der Stadt 86
— der Stadt 1804, 490 [Alster 130
Entwaldung, Planlose, an der oberen
Entwässerung des Krankenhauses St. Georg 1822, 552
Entwässerungsgebiet der Alster 2
Entwässerungsgebietes, Größe des, der Alster 6
Eppendorf, Plünderung 48
Eppendorfer Moor 21
— Mühle 1597, 358
— Mühle an der Eppendorfer Landstraße, Abb. 323
— Mühle, Kolkseite, Abb. 324
— Mühle, Stillegung 1858, 359-362
— Mühle, Zerstörung der, 1245, 399
— Mühle, Ziegellöschstelle 256
— Mühlenteich 357
— Mühlenteich, Blick von Norden, Abb. 321 [Abb. 322
— Mühlenteich, Blick von Süden,
— Mühlenteich, Notschleuse 220
— Mühlenteich, Verunreinigung 554
— Wiesen, Höhenlage der 445
Eppendorf-Winterhuder Brücke 363
— -Winterhuder Brücke, Abb. 137
Erbvertrag der Buchwalds 56
Erdwinde zum Öffnen des Schleusentores, Abb. 61
Erdwinden der Stauschleusen 155
Erfrischungspavillon am Jungfernstieg 1799, 472
Ertrunkene in der oberen Alster 56
Esplanade, Anlegung 86, 482, 490
— Grundstück des Schuhmacheramts
Ewer auf der Alster 586 [482
— der Kämmerei auf der Uhlenhorst [514
Fadenbrennholz, Größe des 258
Fadenholz auf dem Reesendamm 1587, Abb. 236 [258
Fadenholzlager auf dem Oberdamm
Fahrbrücke Rader Schleuse 188
— Sandfelder Schleuse 188
— Winterhude-Eppendorf 1840, 365
— Wohldorfer Schleuse 191
Fähre zwischen Kl.-Borstel und Hummelsbüttel, Abb. 163
Fährhaushafen, Uhlenhorst 524
Fährhaus Uhlenhorst 518, 540
— Uhlenhorst 1840, 522
— Uhlenhorst 1855, Abb. 480
— Uhlenhorst 1874, Abb. 482
— Uhlenhorst, Saalanbau 524
Fahrplan der Alsterdampfer 1861, 593
Fahrpreise der „Alina“ 591
— der Alsterdampfer 594 [596
— der Alsterdampfer, Erhöhung 1917,
— der Alsterdampfer, Herabsetzung 1880, 595
Fahrrecht oder Gassenrecht 56
Fährsteg bei der Carlstraße 520
— Uhlenhorst-Harvestehude 598
Fährstelle Alte Rabenstraße 576
— Lohmühlenstraße 576, 577
— Pantelmanns Steg 576
— Uhlenhorster Fährhaus 576
Fährstraße, Die 521
Fahrteinschränkung der Alsterdampfer 1914, 596 [570
Fahrten auf der Alster, 18. Jahrhundert
Fährverbindung Uhlenhorst-Harvestehude 518
Fährverkehr mit Ruderbooten, Aufhören des 577
Faltbootsport 584
Familienbad, Erstes, Ohlsdorf 551
Farbe der Alsterdampfer 595, 596
Farmsen, Mahlzwang für 353
Farmsenerbach 16
Farmsener Kupfermühle, Die 331, 332
Fasanenhof, Gaststätte in Jersbek 287
Fassungsvermögen der Alster 431
— der Alsterdampfer 596
Faulwasser, Jul., Architekt 330
Favorite-Hammonia, Ruder-Club 581
Feenteich 374
Feenteich, Anlegung 518
— Uhlenhorst 521
Feenteichbrücke, Abb. 485
Feilenhauerei in Rodenbek 327
Feldgeschrei, Hamburger 416
Felsen von der oberen Alster 256
Felsenvorsetze, Zwischenstau Poppenbüttel 1858, 202
Felsenwasserkunst, Die 423—425
— Alstertor, Abb. 375
— beim Brande von 1842, 426
— Leistung der, 1839, 425
— Wasserpreise der 424
Ferdinandspforte, Abb. 459
— Verbreiterung 509
Ferdinandstor, Fahrverbindung nach — 510 [St. Georg 87
— 1830, 490, 491
Ferdinandus, Schanze 490
Ferdinanduspforte 490
— Anlage 502, 504
Fernsicht, Anlage der Straße 528
Fernsichtbrücke 529 [636, 637
Festbau auf der Binnen-Alster 1868,
— an der Kunsthalle 1877, 638
Festhalle auf der Binnen-Alster, 1.—4. September 1868, Abb. 629
Festinsel auf der Binnen-Alster 640, 641 [639
— auf der Binnen-Alster, 1895, Abb.
Festliche Veranstaltungen auf der Alster
Festlichkeiten auf der Alster 54 [631
Festungswerke, Ältere, Beseitigung nach 1620, 454
— von Hamburg, von der Nordseite, Abb. 47 [427
Feuerpfosten der Wasserkünste 420,
Feuersteinfunde im Wellingsbütteler Holz 30
Feuersteingeräte bei Ahrensburg 35
Feuerteich in Sülfeld 135
— Sülfeld, Abb. 125
— Sülfeld, Abb. 131
Feuerungshändler, Hamburger 255
Feuerwerk auf der Alster 1650, 632
— auf der Alster 1651, 632, 633
— auf der Alster 1690, 633
— auf der Alster 1698, 633
— auf der Alster 1699, 633
— auf der Alster 1708, 633
— auf der Alster 1712, 633, 634
— auf der Alster zu Ehren Kaiser Carl VII. 1742, Abb. 623
— auf der Alster 1742, 634

Feuerwerk auf der Alster 1745, 634
— auf der Alster 1828, 635, 636
— auf der Außen-Alster 1890, 640
— auf der Binnen-Alster, 15. Dezbr. 1745, Abb. 625
— auf der Binnen-Alster 1859, 636
— auf der Binnen-Alster 1863, 636
— auf der Binnen-Alster 1895, 640, 641
— der Freimaurer auf der Alster 635
— vor dem Uhlenhorster Fährhaus, Abb. 488
— auf den Alsterbecken 393
Feuerwerke auf der Binnen-Alster während der Franzosenzeit 635 [638
— auf der Binnen-Alster 1868, 637,
Findlinge zum Straßen- und Vorsetzenbau 256 [298
Findlingssteine, Stegener Burghügel
Fischarten in der Alster, Aufzählung der 282
Fischbestand der Alsterbecken, Auffrischung des 624 [1905, 624
— der Alsterbecken, Feststellung des,
— der oberen Alster 270
— Schädigung des, in der Alster 368
Fische für die Waldherren 164 [272
Fischen mit Netzen in der oberen Alster
— Unerlaubtes, in der oberen Alster 272
— der Oberalten in der Alster 619, 620
— unterm Eis 618
— Widerrechtliches, der Bürger 620
Fischeramt, Einfangen der Schwäne 609
— Pächter der Alsterfischerei 620
— Satzungen des 621
Fischerei auf den Alsterbecken 616
— in der Aue, Wohldorf 320
— der Bürger 618
— im Itzstedter See 100
— Klösterliche 367
— im Streek 367, 368
Fischereiausübung in der oberen Alster 1495, 271
— durch die Hamburger Schleusenmeister 164, 165, 271, 272, 278
Fischereieingriff des Domkapitels in Poppenbüttel 1782, 276 [278
— der Kirchspielvogtei Bergstedt 1882,
— Poppenbüttels 1857, 277, 278
Fischereigesetz, Hamburgisches, von 1878, 278
— Hamburgisches, von 1887, 624
Fischereihoheit, Aufrechterhaltung der, durch die Schleusenmeister 278
Fischereirecht, Hamburgs, in der oberen Alster 51, 271
— der Schleusenmeister 272
— der Stadt in der oberen Alster, Eingriffe gegen das 273
Fischereistörung auf der Alster durch den Tangstedter Gutsherrn 1744, 275
— auf der Alster durch den Rodenbeker Müller 1765, 275, 276
Fischereiverbot des Waldherrn auf der Alster von Fuhlsbüttel—Mellenburg 1822, 277
Fischereiverpachtung, Aufhören der 624
Fischereivertrag des Fuhlsbütteler Schleusenmeisters 272, 273
Fischerei, Widerrechtliche, bei Poppenbüttel 273, 274
— des Wohldorfer Schleusenmeisters, Hinderung der, 1744, 274
Fischer- und Staakenstechen 578
Fischfang, Öffentlicher, in der Alster
Fischheger auf der Alster 623 [617
Fischlieferung für die Kammer 272
Fischlieferungen der Schleusenmeister
Fischottern in der Alster 610 [272
Fischreichtum, Abnahme des 624
— im Eppendorfer Mühlenteich 368
— der oberen Alster 279 [270, 280
— in der oberen Alster, Abnahme des
— im Streek 368 [teich 368
Fischsterben im Eppendorfer Mühlen-
Fischvergiftung durch Industrieabwässer 623 [Kriege 569
Fischwelt, Gedeihen der, nach dem
Flaggenkreis in der Binnen-Alster 1838, 636
Flemhude, Wakendorf 240
Flieger unter den Alsterschwänen 608
Flößen von Holz auf der Alster 103
— von Langholz auf der oberen Alster
Flößerei auf der Alster 41 [213, 214
Flottenfahrt der Holzschiffe 174, 176,
— der Schiffe, obere Alster 214 [177
Flottille, Französische, auf der Außen-Alster 1813, 373
Flügellähmung der Schwäne 608
Fontenay 540
— Alsterufer bei, 1877, Abb. 509
— Fideikommiß 554
Forellen in der Alster 280
— in der oberen Alster 270
Forellenbrut für die Alsterbecken 624
Forsmann, Bauinspektor 483, 588
Französische Herrschaft in Hamburg 51
Frauenarbeit bei der Bergfahrt 219
Frauenbadeanstalt bei der Eppendorfer
— Schwanenwik 544 [Mühle 550
— Zweite, Schwanenwik 545
Freibad beim Schlachterhof 543
— Eppendorf 550
Freibadeanstalt Eppendorf, Abb. 517
Freibäder in der Alster 542
Freibrief von 1188, 104
Freibrunnen der neuen Kunst 418
Freigabe des Alstereises von der Polizeibehörde 628, 629
Freimaurerlogen auf Uhlenhorst 514
Freischütten am Niederdamm, Ziehen der 403, 404 [der 402
— am Oberdamm, Zahl und Breite
— am Oberdamm, Ziehen der 403
Freiwasserdurchlässe am Oberdamm 401
Fremdenverkehrspavillon der Hamburg-Amerika Linie 465
Freudenfeuer auf der Außen-Alster 1887, 639
Friedrich I. von Dänemark 1524, 107
— V., König von Dänemark, in Hamburg 572
— Wilhelm, Kronprinz, 1877, 499
Frühfahrten der Alsterdampfer 595
Fuhlsbüttel 71
— erste Nachrichten 343
— 1881, Abb. 165
— Lager der Dänen bei 48
Fuhlsbütteler Mühle 41 [346
— Mühle, Verpachtungen seit 1564,
— Mühle, durch Feuer zerstört, 1873
— Mühle, Neubau 1873, 351 [351
— Mühlen, Die 346
— Mühlen um 1800, Abb. 307
— Mühlenteich, Abb. 305
— Mühlenteich, vom Alsterpark gesehen, Abb. 309
— Schleuse im Winter 164
— Schleuse, Obere 206, 207
— Schleuse, Obere, Neubau 1869
— Zoll 168—172 [207, 208
Führer, Pastor 179
— Pastor, Poppenbüttel 336
— Pastor, Fischerei, Poppenbüttel 277
— Pastor, Grabstätte in Bergstedt 331
Fuhrlöhne beim Kanalbau 1526-1530 122
Funde, Historische, bei der Alsterbaggerei 566
— aus Lemsahl, Abb. 32

Fürſtenau, Wulksfelde 138
Fürſtliche Wohnungen am Jungfernſtieg 457 [557
Furt, Alte, durch die Außen-Alſter 556,
— beim Alſterkrug bei der Alſterſchifffahrt 220
— bei der Eppendorfer Mühle während der Alſterſchiffahrt 220
— bei Speckel 98
— bei Stegen 182 [220
— unterhalb der Winterhuder Brücke
— zwiſchen Winterhude und Eppendorf 363
Furten im Streek 77, 78 [358
Furtſtelle bei der Eppendorfer Mühle
Fußſteige nach der Mellenburg 198
Fütterung der Schwäne 605

Galgenberg an der Bergſtraße (Stiftſtraße) 27
— Harveſtehude 28
Gang, Unterirdiſcher, in Stegen 35,300
Gänſejäger auf der Alſter 615
Garten des Herrenhauſes Uhlenhorſt 513, 515
Gärten am Alſterdamm 497, 498 [74
Gartenhäuſer am Brombeerweg, Abb.
— der Schuhmacheralten, St. Georg
Gasbeleuchtung Rotherbaum 534 [500
Gaſſenrecht, Das, auf der Alſter 56
Gaſthaus Harveſtehude, Neubau 1817, Abbruch 1860, 532 [192
Gaſthaus „Zur Schleuſe“, Wohldorf
— „Alte Stadt London“ 483
— „Zum Kronprinzen“ 1844, 464
— „St. Petersburg“ 1844, 464
Gaſtwirtſchaft „Zur Schleuſe“, Fuhlsbüttel 212
Gebietserweiterungen, Hamburgs 45
Gebühren der Alſterſchiffe für Benutzung der Schleuſen 171
— für Benutzung der Landeplätze an der Alſter 244 [389
Gedächtnismal bei der Schleuſenbrücke
Gefälle in der Kanalverbindung Stegen—Oldesloe 103
Gefällsregulierung der oberen Alſter und der Rönne 1884—1886, 150
Gefängnis im Wohldorfer Herrenhauſe 311
Gehälter der Schleuſenmeiſter 166-168
Gehöft in Struckholt, Abb. 302
Geiſer an der Außen-Alſter 372
— Der, St. Georg 504, 505
Gelbe Aue 15
Geleitgeld 104, 108
Gelengraben 14
Genever aus Wulksfelde 190
Genoſſenſchaft der Alſterſchiffer 227
Gensler, Günther, Maler 544
Geographiſche Überſicht 1
Gerätehaus des Bauhofes in Wohldorf 156
Gerbereien beim Jungfernſtieg 454
Gerberhof des Schuhmacheramts 467
Gerberſtraßenflet 1842, 385, 386
Gerhaus am Breiten Giebel 468
— am Reeſendamm 468 [467—471
Gerhof, Der, des Schuhmacheramts
— Durchgang zur Königſtraße 468
Gerhofſtraße, Anlegung 1882, 471
Gerichtsbarkeit, Hamburgs, auf der oberen Alſter 175
Germania-Ruder-Club 580
Geſamterſchließungsplan des Alſtergebiets 56 [119, 120
Geſchenke an die Räte des Königs 1527,
Geſchichtliches über die Alſter 39
Geſchwindigkeit der Alſterdampfer 595
— ſchwimmender Schwäne 610
Geſchwindigkeiten der Alſterſegelboote
— der Sportruderboote 584 [584
Geſellſchaft des Weges an der Alſter 508—510
Geſtühl für die Waldherren, Bergſtedter Kirche 330
Gewichte früherer Zeit 129
Gigs 577, 580
Gilde der Alſterſchiffer, Zerfall 230
Glasbläſerei, Wulksfelde 190
Glashütte, nördlich vom Ochſenzoll 65
Glattdecker, Einführung der 596
Gleitſitz, Einführung in Hamburg 580
Gnadenberg, däniſche Zollſtätte 70
Goldbeck 19
Gölmbach 12
Gottorper Vergleich 355
— Vergleich, Vollziehung des 148
Götzberg 2
— Der 36
Grabbauten im Alſtertal 25
Graben, Alter 112, 113
Grabenherren 136
Grabenmeiſter Hans Heſſe, techn. Leiter des Kanalbaues 112, 114, 122
Graben, Neuer 56, 110, 112, 113
Grabenreſt auf dem Stegener Hof 300
Grabhügel, Alſterkrugchauſſee 30
Grabhügel am Tarpenbeck 29
— und Funde auf Wandsbeker Gebiet
— in Winterhude 28 [27
— am Winterhuderweg 27
Grabſtätte v. Coſſels, im Jersbeker Holz 286
Grafenhorſt bei Wakendorf 36 [405
Graskellermühle, Forträumung 1839,
— Neubau 1813, 404
Graskellerſchleuſe, Neubau 1839, 405
— Verlängerung 1846, 406
Greifbagger 557, 558
Grenzlinie Uhlenhorſt—Barmbeck 507
Grevenau 14
Grindel, Wald 20
Groothoff, Architekt 581
Große Alſter 39, 83, 86, 399
Groß-Hansdorf 45
Grundbaumhöhen am Oberdamm 402
Günther, Senator, Urteil über die Alſterſchleuſen 1799, 161
Gurbek, Papiermühle 12
Gutshof Wohldorf, Abb. 268
Gutspark Wellingsbüttel 22

Habökenhude, Nahe 240
Hafenrundfahrten 372
Hafer- oder Zimmerhaus 417
Hagedorn, Fr. v., in Harveſtehude 529
— Fr. v., in Jersbek 284
— -Denkſtein 531
Hagedorns Linde 530
Hain der Liebenden 530
Halbſchiffe 234 [460
Halbwelt, Weibliche, am Jungfernſtieg
Haller, Martin, Architekt 339—341, 475, 524, 636—638
Hamburg-Amerika Linie, Geſchäftshaus Alſterdamm 499
Hamburg, 11. Jahrhundert, Abb. 42
— Ende 12. Jahrhundert, Abb. 42
— Mitte 13. Jahrhundert, Abb. 43
— 16. Jahrhundert, Abb. 43
— 17. Jahrhundert, Abb. 44
— und die Binnen-Alſter 1727, Abb. 344, 345
— Anfang 19. Jahrhundert, Abb. 44
— von der Außen-Alſter 1830 geſehen, Abb. 335
— nach dem Brande von 1842, Panorama vom St. Jakobi-Kirchturm, Abb. 280, 281
— Das neue, von der Binnen-Alſter geſehen um 1850, Abb. 152, 153

Hamburg aus der Vogelſchau um 1850, Abb. 312, 313 [376, 377
— mit den Alſterbaſſins 1880, Abb.
Hamburger Bank (Kornweſen) 354
— Berg (St. Pauli) 47
— Brand von 1842, Panorama von der Alſterſeite, Abb. 264, 265
— Hochbahn, Inhaberin der Alſterdampfer 596
— Hof, Errichtung 464
— Ruder-Club 577
— Ruder-Verein 581
— Wappen an den Alſterſchleuſen 156
— Wappen an der Mellenburger Schleuſe 194
Hamburgs ſchönſte Straße 534
Hammaburg 39
Hamme, Waldung 21
Hammonia-Ruder-Club 581
Handbaggerei 557
Handbaggerer, Abb. 523
Handdienſte und Hofedienſte bei der Wohldorfer Mühle 320
Handelskriſis 1799, 460
Handfähren, Ehemalige, auf der Außen-Alſter 575
Handwerkerlöhne 1526—1530, 122
Hanken, Großer 420
Hanſe, Erſtarkung der 46
Hardebek 11
Harksheide, Wald 22
Harveſtehude, Kloſter 44
— Name von 529
— Wirtshaus, Abb. 497
Harveſtehuder Alſterwieſen, Aufhöhung und Aufſchließung 76
Harveſtehuderweg, Blick auf den, 1850, Abb. 501
— Eigenart 532 [
— Zuſtand 1858, 533
Harveſtehudes Alſterſeite 529
Haſenmoor vom Gerhof 553
— hinter der Königſtraße 468, 469
Haſſelbrook 22
Hauers, W., Architekt 476
Hauptmündungsarm der Alſter 5 [490
Hauptwall, Wiederherſtellung 1813,
Hausbrunnen der alten Künſte 419
— Koſten eines, jährlich 420
Hauskumme 419
Hebevorrichtung zum Hochſchrauben von Alſterkähnen, Abb. 226
Hechte, Rieſige, in der Außen-Alſter
Hechtſchlagen im Streek 368 [625
Heerſtraße, Alte, nach Norden 81
Heidenberg bei den Raboiſen 26
Heidenwall 26, 81
Heidkrug, altes Wirtshaus auf Hohenfelde 506 [187, 188
— altes Wirtshaus, Kreis Segeberg
— altes Wirtshaus, Abb. 170
Heidkruger Schleuſe, Die 187
— Schleuſe, Kolkſeite, Abb. 161
— Schleuſe, Stauſeite, Abb. 159
Heimechhuderbach 18
Heine, Carl (Uhlenhorſt) 517
— Heinrich 480
— Heinrich, im Alſterpavillon 474
— Salomon, am Jungfernſtieg 462
Heinrich, Graf von Schauenburg-Holſtein 294
Hektorſtauung 86
Helene, erſter Alſterdampfer 589, 590
— erſter Alſterdampfer, Abb. 565
Heuſtedter Moor (Wald) 24
— Wohld 24
Herberge der Schuhmacher 470
Herd, Der, Untiefe unterhalb Mellenburg 216
Herdſtellen, Vorgeſchichtliche, in Fuhlsbüttel und Klein-Borſtel 29
Herrengraben, Anlage 84
Herrengrabenfleet, Herſtellung 552
— Verbreiterung 1766, 553
Herren- oder Jungfernhaus Harveſtehude 529
Herrenhaus Wellingsbüttel 339
— Wellingsbüttel 1850, Abb. 291
— Wellingsbüttel, Durchblick auf das, Abb. 295
— Wellingsbüttel vor dem Umbau 1888, Abb. 292
— Wellingsbüttel nach dem Umbau von 1888, Abb. 293
— Wellingsbüttel, Wandbilder 340
— Wohldorf 64, 309
— Wohldorf 1840, Abb. 263
— Wohldorf 1902, Abb. 267
— Wohldorf, arteſiſcher Brunnen 316
— Wohldorf, Ausſtattung der 311
— Wohldorf, Diele 310
— Wohldorf, Erddammſchüttung ſtatt der Brücke 315 [1811, 312
— Wohldorf, Hausratverzeichnis
— Wohldorf, Inneneinteilung 310
— Wohldorf, Inſchrift 310
— Wohldorf, Lageplan 1807, 262
— Wohldorf, Mahlzeiten im 311
— Wohldorf, Sammelheizung 316
Herrenhaus Wohldorf, Neubau 1489 und 1712, 310
— Wohldorf, wieder zur Verfügung der Waldherren 314
— Wohldorf, Verpachtung 1811, 313
— Wulksfelde 190
— Uhlenhorſt 512
Herrenkorn (Fuhlsbütteler Mühle) 354
Herrenmühle, Die 398
Herrenmühlenbrücke 101 [dorf 315
Herrenſtall und Herrenſcheune, Wohl-
Herſebroc (Hirſchbruch) 22
Heuernte, obere Alſter 223 [179, 180
— Nichtſtauen der Alſter während der
Hilda, Alſterdampfer 593
Hilfswaſſerwerk am Schopenſtehl 428
Hinsbek 14 [56
Hoch- und Gerechtigkeit auf der Alſter
Hochwaſſer der Alſter in älterer Zeit 432
Hochwaſſergefahr der Alſter 55, 429
Hochwaſſergefahren der Alſter, Verſtärkung der 435, 436, 439
Höcker der männlichen Schwäne 608
Höckerſchwan, Der 601
Hofedienſte bei Unterhaltung der Alſterſchleuſen 158, 160
Hofweg, Anlage des 518
Höger, Architekt 581
Hohe Brücke, Die, Winterhude-Eppendorf 363, 364
Hoheitsrechte Hamburgs über die Alſter, Anfechtung der 46, 48
Hohenbuchen, Poppenbüttel 306, 335
— Park, 68, 336
— Park in Poppenbüttel, Abb. 285
Hohenfelder Bucht 242, 507, 508
— Bucht nebſt Landungsplatz Abb. 472
— Ufer, Das, der Außen-Alſter 506
— Ufer, von der Alten Rabe geſehen, 1775, Abb. 463 [der Alſter 7
Höhenlagen der Quellen und Schleuſen
Hohenſtegen 132, 294
Höhenzeichen, Hamburger, an den Alſterſchleuſen 156
Hoher Steg, Eppendorf 363
— Steg, Eppendorf, Abb. 326, 327
Hohner Brücke 97
Hoisbüttel 45
— 1771, 49
— 1803, 50, 51, 334
— Zugehörigkeit, zu den Hamburger Walddörfern 305
Höllendiek 11 [290
Holmer, Geh. Rat v., Lachslieferung

Holzabgabe der Schiffer der oberen Alster, Erſatz durch Geld 169
— an die Schleuſenmeiſter 226, 266
Holzbeförderung, Aufhören der, auf der Alſter 262
Holzbeſchaffung für den Kanalbau von 1526, 120
Holzdamm, Der, 1628, 259
— St. Georg 242
— beim Alſtertor 242, 266, 454, 496
— Häuſer am, 1838, Abb. 448
Holzdiebſtahl in Hamburger Waldungen 175
Holzfahrzeug der Kammer, Verkauf des, 1792, 262 [119
Holzgeräte beim Kanalbau von 1526,
Holzhandel auf der Alſter 257
— Aufhören des, auf der Alſter, 19. Jahrhundert 267 [158, 263
Holzhändler, Holzkäufer 137, 138,
— ſämtliche die Alſter befahrende 171
Holzhändlerbrüderſchaft 257
Hölzungen, Verſchwinden der, an der oberen Alſter 262
Holzhof des Bauhofes in Wohldorf 156
Holzhude Sahren, Wohldorf 240
Holzlager auf dem Reeſendamm 452, 453 [259
Holzlagerplätze, Verlegung der 1628,
Holzniederlage auf dem Oberdamm 258
Holzordnung für die Barmbecker 25
Holzſchiffe, Abgabe für 169, 172
— Beſchränkung der Durchfahrt in Fuhlsbüttel 354, 355 [234, 235
— Willkürliche Vergrößerung der
Holzſchifferei auf der Alſter 24
Holzſpeicher bei der Wohldorfer Schleuſe 191, 192
Holzſtapelplatz des Hamburger Domkapitels 240
Holzverſchiffung 106
Holzzoll auf der Alſter 158 [260, 266
— Erhöhung des, 17. Jahrhundert
— Fuhlsbüttel 169—172
— Wohldorf 169
Hopfenbach 12, 13
— Anlegung des 302
Hoppenſlachboom 205
Horn, Wald zwiſchen Langenhorn und Fuhlsbüttel 22
Hornkamp, Langenhorn 22
Hoſpital zum Heiligen Geiſt 507
Hotel Belvedere 401, 462
— de Ruſſie, Errichtung 462
Hude, Die, beim Heidkrug 238
Hügelgräber, Bronzezeitliche 25
Hummel, Waſſerträger, Abb. 371
Hummelsbüttel 70
— Familie 283
— Johann v. 62, 293
— Johann v., Plünderungen 294
Hummelsbütteler Brücke (Tarpenbeck) 357 [352
— Wieſen, Überſchwemmung 1731,
Hundebeck 17, 18
— Verſchlammung 554
— Zuwerfung 538
Hundeteich 17, 18
Hünengrab im Haſſelbrook 27
— Ohlsdorf 28
Hünengräber 25, 26
— bei Bergſtedt 34
— Entblößung von Findlingen 256
— Lemſahler Heide 32, 33
— Lemſahler Heide, Abb. 34, 35
— in Poppenbüttel 31
— auf Saſeler Gebiet 34
Hunn-Au 13
Hütſcher, Wirtshaus, Wohldorf 311

Illumination der Binnen-Alſter 1841, 636 [September 1868, 637
— der Umgebung der Binnen-Alſter,
Illuminationstürme auf der Lombardsbrücke 1868, 638 [635
— auf der Lombardsbrücke 1868, Abb.
Immenhof, Straße 512
— Hohenfelde 506
— Uhlenhorſt 512
Immenhöfe auf dem Papenwärder 512
Inhibitorium gegen den Kanalbau 1526, 108
Inſpektionsfahrten der Kämmerei und Finanzdeputation 315 [514
Inventarium des Hauſes Uhlenhorſt
Iſebeck 15, 19
— Kanaliſierung 88
— Verunreinigung 554
Iſern Hinnerk 84, 452
— Hinrik, Graf von Schauenburg-Holſtein 294
Itzſtedter See, Der 99
— See, Abb. 101 [fahrt 214
— See, Waſſerbehälter für die Tal-

Jacker, Familie auf Heidkrug 179, 187
Jahrmärkte auf dem Jungfernſtieg 458
Jakobsbad im Streek, Winterhude 550
Jencquel, Adolf 517
Jeniſch, Palais, Neuer Jungfernſtieg,
— Senator, 1817, 314 [483
Jersbek 283
— Plan des Parks und Schloſſes,
Jersbeker Gehölz 285 [Abb. 232, 233
— Lachs, Der 288
— Pachthof 285
— Park, Zeichnung von Sonnin 284
— Schloß, Abb. 238, 241 [242
— Schloß, ſüdliche Giebelanſicht, Abb.
— Teich, Der, Abb. 243
— Teich, nördlicher Teil, Abb. 245
— Torhaus 284
Johannisfeſt der Freimaurer auf Uhlenhorſt 514
Johannis, St., Herrenhof 359
— St., Herrenmühle (Eppendorf) 358
Johanniskloſter 83, 529
— Gründung 390
John, von, däniſcher Geſandter in Hamburg 144—146
Jollen (Wherries) 580
Jollenführer auf der Alſter 575
— -Wettkämpfe 578
Jungfernhaus Harveſtehude 530
Jungfernſtieg, Der 51, 450
— um 1775, Abb. 386
— 1796, Abb. 216
— 1799, Abb. 388
— 1810, Abb. 403
— 1828, Abb. 389
— um 1830, Abb. 395
— 1840, Abb. 406
— beim Brande von 1842, 463
— und Alſterpavillon etwa 1850, Abb. 407
— als Alſterpromenade 455
— etwa 1850, Abb. 521
— 1875, Abb. 400
— 1897, Abb. 413
— 1930, Fortfall einer Lindenreihe
— Alter, Bezeichnung 462 [467
— Glanzzeit des 458
— Hochbahnhalteſtelle 467
— Illumination 1828, 636
— Illumination 1828 u. 1838, 634
— Namenentſtehung 454
— Querprofile 1796, 1842, 1899,
— Reeſendamm 378 [Abb. 379
— Verbreiterter, 1798, Abb. 387
— Verbreiterung 1797, 459, 460
— Verbreiterung nach dem Brande von 1842, 464

Jungfernſtieg, Verbreiterung 1899, 465
— Verbreiterter, 1901, Abb. 414
— Verbreiterter, um 1909, Abb. 402
— Wiederherſtellung 1842, 464
— im Winter 461
— Wohldorf 311
— Neuer 52, 379, 481—487
— Neuer, Anlegung 86
— Neuer, Bebauung 483
— Neuer, um 1850, Abb. 425
— Neuer, als Durchgangsſtraße 486
— Neuer, Grundſtücke des Schuhmacheramts 482
— Neuer, Verbreiterung 486
Jungfernſtiegprofil 1931, Abb. 380
Jungfernſtiegpromenade 1815, Abb.
— 1815, Waſſerſeite, Abb. 394 [393
Jürgenſen und von Melle, Architekten 580, 581 [594, 595
Juſtus, Alſterdampfer-Konzeſſionär

Kadener Waſſermühle, Eingehen der 92
— Waſſermüller, Sage über den 90, 91
Kähler, A., Senator 336, 605
— Beſitzer von Hohenbuchen 335
Kählers Park Hohenbuchen, Abb. 285
Kahnfahrt, Poppenbüttel—Mellenburg 199
Kaiſerboot für die Alſterfahrt 1888, Abb. 637
Kaiſerfahrt 1888 auf der Alſter 639
Kaiſerliche Kommiſſion in Hamburg 1708, 512
Kaiſer Wilhelm I., Alſterrundfahrt 1881, 372
— Wilhelm II. in Hamburg 1895, 640
Kajengelder, Einſammeln der, durch die Alſteraufſeher 142 [244
Kajen- und Treppengeld an der Alſter
Kalkausſchiffung am Reeſendamm 453
Kalkbrennen am Gänſemarkt 453, 454
Kalkgraben 253, 481, 482 [253
Kalkhof, Städtiſcher, am Wandrahm
— vor dem Dammtor 242, 253, 481
Kalkhude bei Stegen 252
Kalklagerplätze, obere Alſter 252
Kalköfen an der Dammtorſtraße, Abb.
Kalkſchiffe 234 [124
— Gebühr für das Durchſchleuſen 165
— Faſſung der 252
Kalkſteinvertrag mit der däniſchen Regierung 252, 253 [188
Kalk- und Torfſchuppen beim Heidkrug
Kalkverſchiffung auf der Alſter 106, 251
Kämmerei im Wohldorfer Herrenhauſe 311 [der 513
— Feier des 200jährigen Beſtehens
Kammerſchleuſen 154, 156
Kampermann, Meiſter Hermann, aus Kampen 112, 119
Kanalbau 1448—1452, 105
Kanalbaukoſten 1452, 105
— 1526, 110 [119
Kanalbett, Altes, bei Nienwohld, Abb.
— Altes, bei Nienwohld und Sülfeld 134, 135
— Altes, 1901, oberhalb Nienwohld Abb. 121
— Altes, bei Sülfeld, um 1901, 123
Kanalfahrt, Beginn der 1529, 116
Kanaliſierung der Alſter bis Fuhlsbüttel 54, 73, 74, 431
— der Nebenbäche der Außen-Alſter 87
Kanalnetz in Umgebung der Außen-Alſter 374
Kanalverbindung Alſter—Trave, Wunſch nach Wiederherſtellung 130, 131
Kaneeltwiete (Alſterweg) 499 [Kanonenkugeln in der Alſter 566
Kanubeförderung über die Mellenburger Schleuſe, Abb. 235
Kanu-Regatta, Erſte, auf der Alſter 584
Karlsſtauung 86
Karpfenverkauf durch Peter Rantzaus Wwe. in Hamburg 621
Karſtens, Heyne, Ratszimmermeiſter 110, 114, 116, 121, 122
Käſes Rundfahrten 372
Kaſtenſchleuſe Fuhlsbüttel 1527, 114
Kaſtenſchleuſen 154
— bei Sülfeld 1529, 115, 116
Kate bei der Wohldorfer Schleuſe, Abb.
Katharina II. von Rußland 50 [187
Katholiſche Geiſtliche in Wellingsbüttel 338 [496
Kattunbleichen an der Binnen-Alſter
Kattundruckerei auf dem Schlachterland 507
Kattunklopfer- und Spülbäume an der Kleinen Alſter 385
Kayhude, Landungsplatz 238
— Torfverladung um 1850, 241
Keſſel, Liegende, der Alſterdampfer 593
— Stehende, der Alſterdampfer 593
Kettenſchlöſſer für die Schleuſentore 1528, 121
Kieler Woche, Gründung der 581
Kippflügel der Schwäne 608
Kipping, Branddirektor, 1877, 638
Kirche Ahrensburg 302
— Bergſtedt 329, 330
— Bergſtedt, Abb. 282 [330
— Bergſtedt, Wiederherſtellung 1900,
— Bergſtedt, Waldherrengeſtühl, Abb.
— in Sülfeld 136 [283
Kirchenbuden in Ahrensburg 302
Kirchhof, Senator, Grab in Bergſtedt
— Senator, Poppenbüttel 336 [331
Kirchturm Bergſtedt 64
— Sülfeld, Abb. 135
Kisdorfer Brücke 101
— Wohld 23, 308
Klappbrücke über die obere Fühlsbütteler Schleuſe 207, 208
— über die alte Fuhlsbütteler Schleuſe, Abb. 211
— über die alte Fuhlsbütteler Schleuſe, Abb. 213
Kleidungskoſten beim Kanalbau 1526—1530, 122 [304
Kleinbahn Alt-Rahlſtedt—Wohldorf
Kleine Alſter 39, 83, 384, 399, 456
— Alſter 1809, Abb. 348 [354
— Alſter, den 10. Mai 1842, Abb.
— Alſter von der Straße Bei der Kunſt, Abb. 353 [85, 88
— Alſter, Einſchränkung 1545, 83,
— Alſter, Einſchränkung nach 1842, 87, 385, 386
— Alſter, Erhöhung des Waſſerſtandes nach 1842, 410
— Alſter und Rathausmarkt 1845, Abb. 355 [Abb. 357
— Alſter und Rathausmarkt 1864,
— Alſter von der Scheelengangsbrücke, Abb. 351
— Alſter, Trinkwaſſerentnahme, 17. Jahrhundert, Abb. 367
— Alſter vom Voglerswall 1828, Abb. 349 [Abb. 350
— Alſter vom Voglerswall 1840,
Kleirücken in der Außen-Alſter 556
Klopſtockſtraße, Anlegung 539
Klöſter, St. Johannis und Maria Magdalenen 384
— Aufhebung der 1529, 391
— Abbruch 1838, 391
Kloſter Herwerdeshude, Abbruch 529
— St. Johannis 51
— St. Johannis und die Schwäne 603
Kloſterbleiche St. Johannis 534
Kloſterflet 391

Kloſterflet 1842, 385, 386
Kloſterwirtshaus Herwerdeshude 529
Knochenhauer vom Alten Schrangen 507
Kohdiekſteg 101
Koksſchuten für die Alſterdampfer, Liegeſtellen der 598
Kometen im 17. Jahrhundert 454
Kommode, ſog. umgeſtürzte 484
— ſog. umgeſtürzte, Abb. 428 [486
— Umgeſtürzte, ſtaatsſeitiger Ankauf
Konditorei Giovanoly, Verwüſtung 1842, 484
König von Schweden, Gaſthof 456
Königsmark, Gräfin 393
Königsweg, 14. Jahrhundert 43
Kontinentalſperre 254
Kopp, Bauhofsbaumeiſter 202
Köppelberg bei der Angerſtraße 27
Korb zur Verſendung von Schwänen, Abb. 598
Kornhaus, Hamburg 354
Kornmühle, Fuhlsbüttel 1583 f., 347,
— Fuhlsbüttel 1815, 350 [348
— Groß-Hansdorf 325
— Wohldorf 319
— Wohldorf, Neubau 1733, 320
— Wohldorf, Neubau 1864, 321
Kornwindmühlen der Stadt, Leiſtung der 405 [640, 641
Korſofahrt um die Alſterinſel 1895,
Koſaken am Jungfernſtieg 461 [145
— auf dem Jungfernſtieg 1813, Abb.
Kößner, Domina, in Harveſtehude 530
Koſten der Baggerei 566, 568
Kraienhoopsberg, Poppenbüttel 31
Krankenhaus, St. Georg 502
Krankenhausfriedhof, St. Georg 502
Kraut- (Pulver-) Mühle, Fuhlsbüttel 346
Krautung der oberen Alſterzuflüſſe 150
Kriegerdenkmal 1870/1871 in Fontenay 540 [228
Kringelhöge der Lübecker Steckelfahrer
Kroge, Friedrich v., Poppenbüttel 59
Krohnsdiek 93, 97
Krönungsfeſt für Kaiſer Peter II. 1728 in Hamburg 634
Krug der Schuſter an der Roſenſtraße 470
Krügerei der Schleuſenmeiſter 166
Krugfreiheit des Schleuſenmeiſters in Poppenbüttel 203 [209
Krughaus (Schleuſenhaus) Fuhlsbüttel
Krughaus oder Schleuſenhaus Fuhlsbüttel, Abb. 219
Krugkoppel oder Eichenkoppel 20, 530,
— Die, Abb. 13 [531
— mit Hagedornſtein, Abb. 500
Krugkoppelbrücke 528
— 1892, Abb. 495
Krugwirtſchaft in der Fuhlsbütteler Mühle 1704, 211 [229
Krugwirtſchaften bei den Alſterſchleuſen
Küchelmann, Badeanſtalt 544
Kuhmühle 16, 508
— 1813, 506
— Die, um 1860, Abb. 470
— Waſſermangel 354
Kuhmühlenteich, Senkung des Waſſerſtandes 508
Kule auf dem Gerhof 468, 469
— Die, Haus am Oberdamm 401
Kulewiſch, Schleuſe bei 106
Kunſt, Bei der 455
Kunſtknecht, Der 417
Kunſtmeiſter, Die 417
Kupferhammer, Fuhlsbüttel 348
— in Wohldorf 322
Kupferhof, Wohldorf 321—323
— Wohldorf, Abb. 275
— Wohldorf, Rote Brücke 323
Kupfermühle am Kupferteich Poppenbüttel 336
— Farmſen 331, 332
— Hohenbuchen (Poppenbüttel) 335
— Obere, in Poppenbüttel, Abb. 286
— Obere, in Poppenbüttel, Blick auf den Mellingbek, Abb. 287
— vor Oldesloe 1527, 114—116
— Wohldorf, Stauhöhe 321, 323
Kurtzrock, von, Beſitzer von Wellingsbüttel 182, 291, 338
— Reſident in Wellingsbüttel, betr. Fiſcherei 274 [229
Küſter, Eppendorf, Wirtſchaftsbetrieb
Küterhaus an der Kleinen Alſter 385

Labek 11
Lachmöwe 612 [279
Lachs- und Lachsforelle in der Alſter
— Geräucherter, an Bockwoldt 1526,
— Der Jersbeker 288 [288
— Koſten des, im 17. und 18. Jahrhundert 290 [292
Lachslieferung, Ablöſung der, 1892,
— Zweck der 289 [1842, 464
Laden-Notbauten am Jungfernſtieg
Ladetiefe der Alſterſchiffe 176
Ladung der Alſterſchiffe, Art der, ab 1825, 247
Lampionkorſo auf der Außen-Alſter 1913, 641
— auf der Binnen-Alſter 1874, 638
— auf der Binnen-Alſter 1877, 638
Landeplatz Mellenburger Schleuſe 194, 240
Landesfarben, Hamburger, an den Schleuſen der oberen Alſter 156
Landesplanungsausſchuß, Hamburg-Preußiſcher 56, 222
Landeſtelle Eppendorfer Mühle 241
— Winterhuder Kai 241
Landhäuſer Harveſtehuderweg 532
Landherrenſchaft in Wohldorf 315
Landſchaftsbild der Außen-Alſter, Störung des 374, 375
Landungsplatz beim Holzdamm 242,
— Hohenfelderbucht 508 [496
— Holzdamm, St. Georg 503, 504
— Kuhmühle 508 [hauſe 243
— nördlich vom Holzdamm beim Drill-
— oberhalb der Tarpenbeckmündung 256
— oberhalb der Wulksfelder Schleuſe, Grundriß 230
— Poppenbütteler Schleuſe 240
— Rodenbeker Brücke 240
— Winterhuder Kai 1909, Abb. 231
— Wulksfelder Stau 1901, 240
Landungsplätze an der Alſter 238
Langebrückenſtraße (Große Johannisſtraße) 81
Lange, C. Fr., Architekt 473, 480, 535
Länge der Kanalverbindung 1525, 112
Längen der Alſterdampfer-Linien 597
Längenprofil der Alſter und Rönne,
— des Kanals, Abb. 105 [Abb. 4
Langenzugbrücke 526, 527
— 1909 abgebrochen, Abb. 489
Langereihe St. Georg, Verlängerung 1715, 500
Langer Steg, Winterhude 363
Langer Zug, Alſterbucht 526, 527
Laſtſchiffverkehr, Aufhören des, auf der oberen Alſter 132, 356
Lausbrücke Poppenbüttel 202
Leibeigene in den Hamburger Walddörfern 304
Leichen in der Alſter bei Poppenbüttel
Leinpfad, Der 75, 76 [59, 60
— Gefährdung des 230

Leinpfad, Gerechtſame der Alſterſchiffer 220
— längs des Streek 220
— obere Alſter 212
— oberhalb Fuhlsbüttels 220
— oberhalb Poppenbüttels 220
— Streekbrücke, Abb. 222
— Winterhuder Brücke 366
— Winterhuder Brücke, Abb. 223
Leinpfadgerechtigkeit bei Stegen 289
Leinpfadrecht 220, 221
Leitungsrohre der alten Künſte 418, 419
Leſſing, Andenken an, Poppenbüttel 68, 336 [640
Lichterkorſo auf der Außen-Alſter 1890,
Lichtreklame in Umgebung der Binnen-Alſter 382
Lichtwochen in Umgebung der Binnen-Alſter Dezember 1928, 641
Liliencron über die Alſterquelle 97
Limmer, Maler 485 [504
Lindenallee, Geſchorene, An der Alſter
Lippert, Beſitzer von Hohenbuchen 335, 336
Liſzt, Franz, 1841 in Hamburg 636
Lizentiatenberg Groß-Borſtel 30
— Harveſtehude 28, 530
Lochſtein aus der Alſter, Abb. 33
Lochſteine in der Alſter 34
Lohe- und Holzmühle Fuhlsbüttel 348
Lohmühle, St. Georg 469, 500
— in St. Georg, Abb. 456
— St. Georg, Abbruch 1854, 502
— der Schuhmacher 401
— bei den Stadtmühlen 469
Lohmühlenſtraße, Verlängerung 503
Lombard, Der, auf Didericus 488
Lombardgebäude 1813, 490
Lombardsbrücke 47, 86, 393, 487-494
— Die, 1775, Abb. 432
— 1796, Abb. 435
— 1810, Abb. 436
— 1813, Lageplan 437
— 1846, Abb. 439
— 1878, Abb. 445
— ältere Neubauten 53, 88, 489
— Ausſicht von der, Ende 18. Jahrhundert 489
— Durchfahrten für die Dampfboote 1861, 491 [1871, 493
— Durchfahrten für die Dampfboote
— Durchflußöffnungen der 438
— Feſtbeleuchtung 494 [444
— Lageplan für 1845, 1866 u. 1902,
Lombardsbrücke mit Binnen- und Außen-Alſter um 1870, Abb. 536
— mit Windmühle, 1865, Abb. 443
— Neubau in Holz 1827, 490
— Neubau 1866—1868, 491—493
— Straßenzug 494
— Verbreiterung 1901, 493
— Verkehr auf der 494
— Weiten der Öffnungen 492
— und Umgebung 1872, Abb. 446
Lombardswall 86
— von der Alſterhöhe geſehen, Abb.
Lonys Badeanſtalt 549 [457
— Badeanſtalt, Abb. 516
— Badeanſtalt, Abbruch 550
Looge, Eppendorf Aufſchließung 77
Löſchen des gebaggerten Bodens 558
Löſchſtelle Aashörnbucht 242
— bei der Eppendorfer Kirche 241
Lottbek 14
Lübeck, Frieden zu 48
— -Hamburger Eiſenbahn 237
Luftballon auf der Binnen-Alſter 1803, 635
Luſtboote auf der Alſter, Zahl der 583
Luſtboothafen vor dem Uhlenhorſter Fährhaus 598 [Abb. 486
— vor dem Uhlenhorſter Fährhaus,
Luſtbootverkehr, obere Alſter 64
Luſtewer der Kämmerei 513
Luſtfahrten auf den Alſterbecken 393
Luſthaus in Groß-Hansdorf 310
— der Kämmerei auf Uhlenhorſt 513
— Uhlenhorſt 310
— Uhlenhorſt, Aufhebung 1810, 516
— Uhlenhorſt, Ausſehen des 515
— Uhlenhorſt, Bau 1711, 512
— Uhlenhorſt, Koſten der Unterhaltung 514
Luſtſchiffahrt auf der oberen Alſter, Aufblühen der 251
Luſt- und Herrenhaus des Domkapitels in Poppenbüttel 334
Lütjens & Reimers, Alſterdampferbetrieb 597
Lutter am Barenberge, Schlacht bei 48

Maack, J. H., Bauinſpektor 411, 492, 588
Magnus II., Herzog von Lauenburg 108
Mahlgeld, Das 414
Mairie im Stadthaus, Neuerwall 312
Mandat gegen lärmende Veranſtaltungen auf der Alſter 634
Mandat gegen Schießen, Feuerwerk uſw. auf der Alſter 394, 572
— gegen unbefugtes Fiſchen 1831, 622, 623
— zum Schutz der Schwäne 1664, 602
Mandate betr. die Jungfernſtiegpromenade 457, 458
— gegen unerlaubte Alſterfiſcherei 617
Marienhof, Poppenbüttel 334, 335
Marien-Magdalenenkloſter 83, 390
— -Terraſſe, Anlage 518
Martini 223
Maſtgeld in den Hamburger Walddörfern 305
Maße der Alſterdampfer 596
— früherer Zeit 129
Materialhaus bei der Wohldorfer Schleuſe 192
Matſen, Vincent, Senator 138 [413
Matte, Teil des vermahlenen Korns
Matten, Einkunft von der Mühle 398
Mattenabgabe 412
Mattengeld, Höhe des 413, 414
Mattenknechte 412
Mauſoleum, Wohldorf, Abb. 269
Meetköſt auf Mellenburg 197
Mehlbeförderung von Fuhlsbüttel 247
Mehltreppe Bei der Kunſt 242, 243
Mellenburg, Die 66, 67, 198
— Scheune und Schleuſenwärterhaus, Abb. 201
— vorgeſchichtlicher Überreſt 34
Mellenburger Schleuſe, Die 193
— Schleuſe, Kolkſeite, Abb. 197
— Schleuſe, Neubaukoſten 1741, 160
— Schleuſe, vom Süden, Abb. 193
— Schleuſe, Übergang über die obere, Abb. 194
— Schleuſe, Zwiſchenſtau, Abb. 195
— Schleuſenhaus, Grundhauer 195, 196
— Schleuſen, Lageplan, Abb. 191
— Schleuſenmeiſterhaus, Alter des 196
Mellingbek 14
Meſſen des Brennholzes, 17. Jahrhundert 259
Meſſingdrahtmühle, Wohldorf 322
Meyer, Dr., Kanonikus 334
— Franz, Andreas, Oberingenieur 372, 608, 640
Mietfahrzeuge auf der Alſter 584
Milchewer auf der Außen-Alſter 577
— Eppendorfer und Winterhuder 373, 586

Militärbade- und Schwimmanſtalt Eppendorf 550
Millerntor 39, 84
Minentor 86
Mittelbaſſin, Das 429
— Größe des 434
— Stauhöhe im 410
Mittellauf der Alſter, Beginn des 62
Moddermaſchine, Große, 1725, 559
Modderpflug, Der, 1725, 559, 560
Mohle, Markus, Alſterſchiffer und Baumſchließer 617
Moller, Klaus, Mühlmeiſter 417
— Vincent, Ratsherr 115, 123
Möller, Wohlert, Kunſtmeiſter betr. Alſterfiſcherei 618, 619
Mönkedamm, Anlage 83, 390
Mönkedammſlet 5, 39
— 1842, 386
— 1827, Abb. 157
Mönkenbrook, Meierhof 285
Moor bei Sülfeld 112, 113, 115
— Dicke, beim Sieverskrog 98
Moorbek 14
Moorbrücken 32
Moordurchbrüche bei Sülfeld 1529, 115
Moorkaten, Wakendorfer 62, 99
— Wakendorfer, Abb. 49
Moſaikpflaſter 256
Motorbarkaſſen auf der Alſter 597
Möwen auf dem Alſtereis, Abb. 607
— auf der Alſter 611—614
— beim Verzehren kleiner Fiſche, Abb.
— futterneidiſche, Abb. 605 [603
— in andern Städten 612
— während des Krieges 614
Möwenfutter 612
Muddermühle, Binnen-Alſter 560
Mühle am Graskeller 85, 402
— Eppendorf, Abbruch 1901, 362
— am Niederdamm 1678, 402
— Fuhlsbüttel, Neubau 1465, 346
— Fuhlsbüttel, Neubau 1786, 348
— Fuhlsbüttel, 1840, 351
Mühlen am Jungfernſtieg, Früher tiefere Lage der 556, 557
— am Oberdamm, Lage der 401
Mühlenanlagen, Alte, um 1842, 386
Mühlenau, Schmalenbek 13
Mühlenbek, Groß-Hansdorf 13
Mühlenbetrieb, Fuhlsbütteler, bei der Schiffahrt 218
— während der Schiffahrt obere Alſter 215
Mühlenbrücke 5, 39, 81, 398
— Großer Burſtah 1840, Abb. 366
— nach 1842, 406
Mühlenherren 136, 412
Mühlenkamp, Baumgruppe beim, Abb.
— Gartenwirtſchaft 526 [491
— Name, 526
Mühlenkampbrücke 526
Mühlenmeiſter 412
Mühlenpavillon bei der Lombards-brücke 488
Mühlenſchreiber, Der 412
Mühlenſchütten am Oberdamm, Querſchnitt der 402
Mühlenſtau Fuhlsbüttel, 1737, 352
Mühlenteich, Eppendorfer, ehemalige Stauhöhen 358
— Farmſener, Stauhöhe 332
— Fuhlsbütteler, höchſter Stau 353
— Fuhlsbütteler, Schönheit des 344
— Fuhlsbütteler, Überſtauung 1731, 352 [des 352
— Fuhlsbütteler, Waſſerverhältniſſe
— Groß-Hansdorf, Einrichtung zum Baden 326
— Wandsbek 16
Mühlentor, Das, 1265, 451
Mühlenwehr, Verlegung nach der Schleuſenbrücke 87
Mühlräder, Zahl der, am Oberdamm
Mühlſteine, Größe der 415 [402
— Koſten der 415
— Verwaltung der 414
Mühlſteinherren 414
Müllerамt, Das 415
Mumpen, Paſtor zu Bergſtedt 330
Mundsburg 506
— Aufhöhung 564, 565
— Aufſchließung und Regulierung 88, 510 [473
— Straßen- und Kanalanlagen, Abb.
— Trockenlegung 87
Mundsburgerdamm, Anlage 518
Mundsburger Ländereien mit der Papiermühle, Abb. 465
Mündungslauf der Alſter 5
Munizipalität räumt das Wohldorfer Herrenhaus 311
Münze in Altona 335
— Poppenbüttel 335
Münzen früherer Zeit 129
Münzfunde, Stegener Burgſtelle 297
Muſikfeſt, Drittes Norddeutſches, 1841 in Hamburg 636
Nachſenden von Waſſer, Satz für 174
Nachtverkehr der Alſterdampfer 596
Nahe, Wald bei 23
Naher Furt, verſandete 1583, 143
Naherfurtbrücke 99, 148
Nahrung der Schwäne 604, 606
Nahrungsmittel für die Arbeiter beim Kanalbau 1527—1530, 124
Nebenflüſſe der Alſter 11
Neritz, Kaſtenſchleuſe bei, 1529, 115
Nettelnburger Schleuſe 154, 182, 185, 186
— Schleuſe, Eingehen der, 1795, 183
Netzfiſcherei auf den Winterhuder Wieſen 368
Neueburg, Die 390
Neue Rabenſtraße, Herſtellung 538
Neuer Jungfernſtieg, Gegend des, 1775, Abb. 408, 409
Neuerwall 84, 452, 453
— Straßenanlage 455
Neues Werk, Anlage 47, 86, 501
Neuhäuſer Schleuſe 190
Neuſtadt Hamburg 390
Niederdamm (Burſtah-Graskeller) 5,
— Aufhöhung 1842, 407 [39, 398
— -Waſſerkunſt, Sprengung der, 1842, 406
Niedermühle 39, 81
Niedermühlen, Die, 1840, Abb. 366
Nieder- und Obermühle, Erwerb durch die Stadt 400
Niedernſtraße 81
Nienwohld, Reſte des Alſter-Trave-Kanals 134
Nienwohlder Moor 135
Nikolaiſlet 5, 82
— Abb. 8, 9
Nikolai Kirchſpiel 82 [Abb. 89
Nikolaiſtift an der Alſterdorfer Straße,
Niluswache 455, 459, 460
— Die, 1804, Abb. 422
Nivellement des Neuen Grabens 118
Nivellements der oberen Alſter 151
Nonnen von Harveſtehude 529
Norddeutſcher Regatta-Verein 580
Norddeutſches Muſikfeſt, Halle des, 1841, 491
Notausläſſe der Siele in die Alſter 430
Notpfoſten der Felſenwaſſerkunſt 424
— der Waſſerkünſte 420, 427
Notſchleuſe, Eppendorfer Mühlenteich
— Poppenbüttel 200 [357
— Poppenbüttel, Errichtung 1787, 202

Notſchleuſe Poppenbüttel, Nutzen der 222 [202
— Poppenbüttel, Schüttenwerk 1858,
— und untere Poppenbütteler Schleuſe, Abb. 207
Notwerk der alten Waſſerkünſte 428
Notwohnungen, Beſchaffung von, 1842, 464
Nutzholz für den Bauhof 262

Ober-Alſter, Schiffbare 51
Oberdamm, Anlage des 82, 399
— (Jungfernſtieg) 6
— Reeſendamm 39, 40
— Verlegung nach Süden 1845, 387
Obere Alſter, Aufräumung 1821 f., 561, 562
— Alſter, Wanderfahrt zur 585
Obermühle, Anlage der 39, 82
Obermühlen, Behinderung der 404
Offenſtellen der Schleuſentore im Winter 223, 224
Ohlendorffſche Villa, Alſterufer 539
Ohlmeyer, Alſteraufſeher 544
Ohlsdorf 79
Olde, Chr., Poppenbüttel 186, 335, 336
Ollaternen auf dem Jungfernſtieg 459
Olmühle Poppenbüttel 336
— in Wohldorf 320
Omnibus, Eppendorfer 533
Opferſtein bei Kisdorf 36
Ordnung und Beliebung auf dem Neuen Graben auf der Alſter, 1584, 170, 174, 175
Orlamünde, Graf v., 1220, 511
Oſterbeck 15
— Kanaliſierung 88
— oberhalb Mühlenkamp, Abb. 492
— Verunreinigung 554
Otterkolk, oberhalb Wulksfelde, Kalklagerplatz 252
— Schleuſe beim, 1485, 189
Ottersbeck 15, 19
Outrigger (Ausleger), Erſte 580
Overtucht, Anlage 103, 452 [382
— Reſte der, am Jungfernſtieg, Abb.

Paarung der Schwäne 607
Pachthof Uhlenhorſt 1842, 518
Pachtvertrag von 1788, Wellingsbütteler Waſſermühle 342
Paddelboote 583
Pallemaille (Jungfernſtieg) 454
Palm, Maß für Rundungen 414, 415
Pantelmann, Alſteraufſeher 563
— Alſteraufſeher und Bootvermieter 575, 588
Pantelmannsſteg 504
Papenborn, Götzberg 36
Papenhude (Uhlenhorſt) 511
Papenwärder, Inſelgruppe 507, 511
Papenwiſch bei Götzberg 36
Papiermühle, Fuhlsbüttel 348
— der Zuckerbäcker 146
Park Hohenbuchen 23
Parrau, J. P., Übernehmer der Alſterdampfer-Konzeſſion 1857, 590, 591
Paſſage Scholvien, 1844, 464
Paſtorenhaus, Poppenbüttel 336 [636
Pavillon auf der Binnen-Alſter 1841,
Pegel auf der Alſter 1639, 442
— am Jungfernſtieg 1789, 447
— Hamburgiſche, an den Schleuſen der oberen Alſter 156 [436
— Selbſtzeichnende, in den Alſterbecken
Pegelſtände der Alſter, erſte Beobachtung 433
Peilungen der Alſterbecken 556
Pepermohlenbeck 18
Peſtausbruch in Hamburg 1763, 512
Peſtjahre 1712—1714, 48
Peſtkordon, Däniſcher 1713, 512
Peter I., Zar, in Hamburg 457
— III., Großfürſt von Rußland, 1746, 144
— III., Zar, Bild im Wellingsbütteler Herrenhaus 340
Petri 223 [Naher Ziegeln 255
Petrikirche, Wiederaufbau 1842 mit
Petri-Kirchſpiel 82
Pfahlreſte der zweiten Fuhlsbütteler Mühle, Abb. 311
Pfandvergleich zwiſchen Hamburg und Holſtein 1750, 48
Pfannen von Bronze für die Schleuſentore 1527, 121
Pferde beim Kanalbau 1527—1530,
Pferdeborn bei der Eſplanade 242 [122
Pferdeſtärken der Alſterdampfermaſchinen 596
Pferdeweide Harveſtehude 532
Pfundgeld zu Oldesloe 104, 108
Pinnau-Quelle 90, 91, 93
Pirol, Der, an der oberen Alſter 268
Plan, Anlage des 87
— Straße nach 1842, 387
Plünderungen des Joh. Hummelsbüttel
Pochmühle am Oberdamm 401 [294
Poggenmühle, Die, am Holländiſchen Brook 405
Pogwiſch, Hans und ſeine Brüder 123
Polizeiverfügung für die Dampfſchiffe 1861, 593
Polizeiverordnungen betr. der Schwäne
Pollermühle 1620, 401 [602
Poppenbüttel 51, 332—336
— Namenherkunft 68
— Streitigkeiten wegen zu hohen Stauens der Alſter 179, 180
Poppenbütteler Schiffahrtsſchleuſe 199
— Schleuſe, Stau oberhalb, Abb. 289
Portland-Zement 194
Pottenbäckerei auf dem Papenwärder
Prätzmanns Platz 460, 464 [507
Preis (Regatta-) der Freien und Hanſeſtadt Hamburg 582
Preisvergleich der Arbeitslöhne von 1529 und 1926, 118
Privatboote auf der Alſter 584
Probefahrt der „Alina“ 591
— der „Helene“ 590
Prösch, Senator, Landhaus 535
Prunkboot der Hamburger Ruderklubs, Abb. 549
Pulvermühle am Teufelsort 496
— Fuhlsbüttel 346
Pulverteich 17
Pumpen bei der Lombardsbrücke 416

Quarantäneſtation Uhlenhorſt 512
Quellgebiet von Pinnau und Alſter, Abb. 93
Querkanal Bleichenfleet-Alſterfleet 553
Querprofile der alten Alſter-Trave-Kanalſtrecke 1901, Abb. 117

Rabe, Die alte, Abbruch 538
— Herkunft des Namens 535
— Neue 538
— Zur alten 533, 535, 538
Rabenſtraßenſteg 538
Rader Schleuſe 188, 189
— Schleuſe, Kolkſeite, Abb. 177
Rahlau 16
Ralle, Die 600 [524
Rambatz und Jolaſſe, Architekten 477,
Rambcke, Alſterdampfer-Konzeſſionär
Rantzau, Daniel von 302 [593, 594
— Heinrich v., Kgl. Statthalter 1567,
— Kay v. 120 [120, 143, 338
— Peter v. 302
Raſeneiſenerzhügel am Iſerbek 35

Rathausmarkt und Kleine Alſter 1845, Abb. 355
— und Kleine Alſter 1864, Abb. 357
Ratkrügen 36
Ratsfiſcher, Der 617
Ratsmahlzeiten, Fiſche für die 618
Ratsmühle 2
Räuber im Rieſenbuſch bei Jersbek 285
Räumung der oberen Alſterzuflüſſe 142
— der oberen Alſterzuflüſſe, Teilweiſe, 1746, 144
— der oberen Alſterzuflüſſe, Beginn, 1767, 148
— der oberen Alſter bei Stegen 149,
Raub-Adel, Holſteiniſcher 293 [150
Raubburg Stegen 293
Raubfiſche, Verminderung der, in der Außen-Alſter 625
Raubfiſcherei in der oberen Alſter 279,
— in den Alſterbecken 623 [282
Rechenſchaftsbuch von 1526, 1. Seite, Abb. 109
— von 1526, 2. Seite, Abb. 111
Réduit de l'Alster 1813, 490
— de l'Alster, Lageplan 437
— de l'Elbe 1813, 490
Reeſe oder Reſe, Heine, 82, 103, 258, 400, 451
Reeſendamm 52, 82, 103
— 1587, Abb. 236
— als Spaziergang 454
— Anlage der Straße 87, 387
— Aufhöhung 1665, 400, 454
— Bebauung 454
— (Oberdamm) erſte Geſtalt 450
— -Jungfernſtieg, Querprofile 1245, 1500, 1665, Abb. 378
— Name des 452
— Verbreiterung, erſte 451
— Verbreiterung 1930, 388
Reeſendammsbrücke nach dem Brande von 1842, 387
— Neubau 1843, 465
Regattabahn bis 1846, 579
— von 1865, 580
Reibſtein, Urnenfund, Abb. 33
— zum Getreidezermahlen 31
Reichsunmittelbarkeit Hamburgs 46
— Wellingsbüttels 338
Reinhaltung der Alſter 138
— der Alſterbecken 56 [552
— der Alſter, Verbote zum Schutz der
Rein- und Tiefhaltung der Alſter in früheren Jahrhunderten 558
Reinke, Direktor und Grenzaufſeher 201, 202 [443—446
— Grenzinſpektor betr. Alſterpegel
Ret, Beſeitigung des, Außen-Alſter
Rethfurt, däniſche Zollſtätte 241 [560
Rethort 74, 75
Reventher, Hinrich, Stadtbaumeiſter von Lübeck 110, 112
Reventlov, Graf Th., Beſitzer von Jersbek und Stegen 283
— Graf v., Lachslieferung 292
— Iven 108, 120, 123
Revers von 1756, 146
— von 1768, 148
Rhein-Dampfboot für die Alſter 589
Rieſenbuſch, Jersbek 285
Ringſtraße um die Außen-Alſter 88, 372
Riſt, Joh., Paſtor, Friedenslied 1648,
Robertſon, Luftſchiffer 635 [632
Rodenbeker Brücke bei Schiffahrt auf der Alſter 215
— Mühle 65, 302, 326—328
— Mühle, Kolkſeite, 1838, Abb. 277
— Mühle, Teichſeite, 1838, Abb. 276
— Mühlenteich 14
Roeſing, F. W., Architekt 519
Roman-Zement 1835, 193
Rondeelteich 374
Rönne oder Seebek 11, 62, 99
— Tieferlegung der Sohle 101
Rönnekanal 99
Rönnheide, Die 511
Roſengarten, Koppel bei Timhagen 93
Roßmühlen, Anlage von, 1767, 415
— Private 405
— während der Franzoſenzeit 415
Rote Brücke, Wohldorf 323
Rotenbaums Alſterufer 534
Roterbaum 1813, 534
Rückgang der Alſterſchiffahrt 237
Ruderboote auf der Ober-Alſter 247
Ruderbootverkehr, Regelung des, bei Fuhlsbüttel, 1917, 181
Ruder-Club Kosmos von 1874, 581
Rudern als Pflichtleiſtung für Studenten 586
— und Segeln der jungen Hamburgerin 584, 585 [Alſter 578
Ruderregatta, Erſte, auf der Außen-
— Erſte Hamburger, Abb. 542
— 1856, 578
— 1862, Abb. 543
Ruderregatten 54
Rudersport auf der Alſter 54
Rudersport, Deutſcher 582
Ruder- und Paddelbootverkehr bei Fuhlsbüttel 356
— und Segelſport auf der Alſter 577
— -Verband, Deutſcher 581
Rundfahrt Kaiſer Wilhelms I. um die Alſter 1881, 639
— um die Alſterbecken 372
Rüſchen auf dem Alſtereis 628
Ruſſen in Eppendorf 1814, 358
Ruſſenberg in Wellingsbüttel 30, 339
Ruſſendamm 33
Ruſſenſlöße, obere Alſter 1813, 218
Rußbeläſtigung, Rußplage 555

Saal auf der Mühle, Fuhlsbüttel 211
Saalbau auf der Alſterhöhe 636
Säge- und Farbholzmühle, Fuhlsbüttel 348 [113
Sägerkuhle, Schnitt durch eine, Abb.
Sägerkuhlen 120 [120, 121
Sägerlohn beim Kanalbau 1527,
Sahren, Eingehen des Holzlagerplatzes 260 [258
— Holzlagerplatz in Wohldorf 225,
Salsborch, hamburgiſcher Bürgermeiſter 45, 108, 110, 116, 123, 124
Sandbaggerei der Alſterſchiffer nach 1842, 230 [562—564
Sandbaggerungen, Private, nach 1842,
Sandfelder Schleuſe, Die 188
— Schleuſe, Blick auf die, Abb. 171
Sandmengen, Größe der gebaggerten
Sans-Souci, öffentl. Garten 481 [568
Saſelbek 14
Saſelberg, Ladeſtelle 240
Saſeler Opferſtein 34
Satzungen der Holzhändler-Brüderſchaft vom Oberdamm 164, 168, 225—227
Sauberhaltung des Alſterſpiegels 558
Schaartor 84
Schankwirtſchaftbetrieb der Schleuſenmeiſter 166, 168 [Johann 511
Schauenburger Grafen Gerhard und
Schauken (kleiner Prahm) 586
Schauungen der Alſter in früheren Jahrhunderten 558
Scheitelſtrecke des Kanals bei Nienwohld, Beſchaffenheit der 112
— des Neuen Grabens, Mangelhaftigkeit der 126
Scheune, Alte, an der Neſſelſtraße, Fuhlsbüttel, Abb. 303

Scheune und Schleusenmeisterhaus zu Mellenburg, Abb. 199
Schießen auf der Alster 614
— und Knallen auf der Alster 574
Schiffahrt auf der Alster 103
— auf der Binnen- und Außen-Alster 569 f. [54
— auf der Ober-Alster, Ende der 52,
— im Streek 218
— Unterbrechung während der Heuernte 223
Schiffahrtsanweisungen der Holzhändler-Brüderschaft 225 [212
Schiffahrtsbetrieb auf der oberen Alster
Schiffahrtsstillegung auf der Alster im Winter 223
Schiffahrtsstraße, Offenhaltung der 140
Schiffahrtsstörungen auf dem Neuen Graben 124—126
Schiffahrts- und Schleusenordnungen auf der oberen Alster 174
Schiffahrtsverbot auf der oberen Alster im Juli 180 [103, 106
Schiffbarmachung der Alster 6, 102,
— der Alster bis Naherfurt 183, 184
Schiffloch bei der Außen-Alster 74, 75,
— Harvestehude 1815, 373 [528
Schiffnest für Schwäne, Abb. 595
Schiffnester 606
Schiffsladung, Höhe der, bei Fuhlsbüttel 1897, 181
Schiffsschäden, Vergütung durch die Alsterschiffergilde 229
Schiffsverkehr bei Poppenbüttel 1849—1858, 245 [245
— Wulksfelder Schleuse 1825—1829,
Schillerfeier 1859 in Hamburg 636
Schillerfestzug 1859, 580
Schimmelmann, C. v. 49, 50, 147
— Carl v., 1759, 303
— Baron v., 1767, 572
— Graf Carl v., Porzellan-Auktionen
Schlachterhof 507 [458
Schlachterland 507
— Höhenlage des 445
— Verkauf 1837, 517
Schlagbaum beim Sahren 260
— Poppenbüttel 200, 205, 206
Schlammbaggerungen 557, 566
Schlammgeld 169
Schlammengen, Jährliche, in den Alsterbecken 556
Schlappenmoorbrücke 98, 148
Schleie in der Außen-Alster 625, 626
Schleifstein von Granit, Vorgeschichtlicher, aus der Alster, Abb. 33
— von Granit, Vorgeschichtlicher, aus der Alster 34
Schlepper auf der Alster 595, 597
Schleppzwang auf der Alster 586
Schleuse bei Fuhlsbüttel 1463, 106
— beim Graskeller 1530, 401
— bei Mölln 112, 113
— bei Poppenbüttel 199
— bei Poppenbüttel 1528, 114, 116
— bei Poppenbüttel, Blick auf die, 1850, Abb. 202
— bei der Schleusenbrücke, Anlegung 87, 154, 156, 410
— bei Stegen 1527, 114
— bei Woldorf 1527, 114
— Fuhlsbüttel bei Tauwetter 223
— Fuhlsbüttel, Neubau 1863/1864, 207, 208, 351
— Obere, bei Poppenbüttel, Abb. 204
— und Brücke am Graskeller 403
— unter der Mühlenbrücke 406
— Untere, bei Poppenbüttel, Abb. 205
Schleusen bei Mellenburg 1529, 115
— bei Oldesloe 1527, 114, 115, 154
— bei Sülfeld 112
— der oberen Alster 6, 62
— im Niederdamm 429, 430
— Zahl der, des Alster-Trave-Kanals 132, 133
Schleusenboden, Alter, bei Bornhorst 134 [Süden 1880, Abb. 359
Schleusenbrücke und Alsterarkaden von
— Hamburg, Entstehung 386
Schleusengeld, Das, auf der oberen Alster 168, 170 [169
— auf dem Neuen Graben 1525, 107,
— auf dem Neuen Graben 1546, 170
— Fuhlsbüttel 1814, 172
— oder Zoll 1448, 104
Schleusengeldeinnahmen, Höhe der, in Fuhlsbüttel 172 [173, 174
Schleusengeldsätze seit 1866 und 1897,
Schleusengrube bei Hoherdamm 114
— bei Sülfeld 114
Schleusenhaus, Fuhlsbüttel 209
— Fuhlsbüttel 1822, 211, 212
— Fuhlsbüttel, Abb. 219
Schleusenkontrakt 1710, 139
Schleusenmeister, Die hamburgischen
— aus Mölln 1526, 119 [162
— der oberen Alster 138
— Einstellung der, 1529, 115
Schleusenmeister, Hauptpflichten der hamburgischen, der oberen Alster, 164
— Die, in Wohldorf 192
Schleusenmeistergebühren an der oberen Alster 168, 169
Schleusenmeisterhaus Mellenburg 66,
— Mellenburg, Abb. 196 [195, 197
— Poppenbüttel 203
— Poppenbüttel, Abb. 209, 210
— Poppenbüttel, Lage des, um 1742,
— bei Stegen 1462, 106, 182 [204
— Das, in Wohldorf 192
Schleusenmeisterhäuser an der oberen Alster 166
— für den Alster-Trave-Kanal 1529,
— Hauer für die 166 [115
Schleusenmeisterwohnhaus, Rade, Abb.
Schleusenzoll, Fuhlsbüttel 169 [173
Schlittenfahren auf der Alster im 18. Jahrhundert 628 [631
Schlittschuhbahnen auf der Alster 630,
— Gehobelte, auf der Außen-Alster 631
Schlittschuhlauf in alter Zeit 628
Schlittschuhläufer auf der Binnen-Alster 461
Schlittschuhläuferinnen auf der Alster
Schloß Ahrensburg 300 [628
— zu Jersbek 284
— zu Jersbek 1850, Abb. 238
— zum Versperren der Schleusentore beim Alster-Trave-Kanal, Abb. 115
Schloßgrabenbrücke Wohldorf 310
Schloßmühle, Ahrensburg 302
Schloßvorbau, Jersbek 284, 285
Schlußwort zum Alsterbuch 642
Schmalenbeck 45
Schmelzen des Eises bei Tauwetter 629
Scholbek 11
Schönborn, Graf Hugo von 512
Schöne Aussicht, nördlicher Teil, 1860, Abb. 478
— Aussicht, Anlage der Straße 518
— Aussicht, Gartenstraße 521
Schonzeit für die Fische 368
Schrauben zum Aufkanten der Alsterkähne 227, 228
Schreiber, Der, für das Rechnungsbuch von 1527—1530, 122, 123
Schröder, Fr. L., Schauspieldirektor 481
— Schauspieldirektor, Haus des 381
— -Devrient, Sängerin 1841 in Hamburg 636
Schrubenköst der Alsterschiffer 228
Schuback, Syndikus, 1767, 573, 574

Schüberg, Der 305, 306 [471
Schuhmacheramtshaus, Eingehen des
Schüler-Waſſerfeſte auf der Alſter 578
Schulte, Waldherr 1810, 311
Schürbeck, Bach 506, 508
Schürbeckerſtraße 506
Schute für die fertige Kanalſtrecke 1527
Schuten auf der Alſter 586 [122
Schüten oder Archen auf der Alſter 570
Schüten- und Bootvermieter 574
Schütenfahrten 51, 54, 631
Schütenführer, Verwarnung der 394
Schütenführerhaus 574
Schütteneinrichtung der Alſterſchleuſen-tore Heidkrug-Wulksfelde, Abb. 143
— der Alſterſchleuſentore Wohldorf-Poppenbüttel, Abb. 147
Schüttenmeiſter am Nieder- und Ober-damm 403
Schutzdach des Hamburger Ruder-Clubs 580
Schutzhütte des Alſtervereins an der Alſterquelle 95
Schwalben an den Alſterſchleuſen 268
Schwäne als Geſchenk des Rats 601—603
— als Zierde von Prunktafeln 601
— an Fürſt Bismarck 606 [602
— auf der oberen Alſter 268
— Aufſicht über die 603, 604
— bei der Inſel gegenüber der Gurlitt-ſtraße, Abb. 583
— beim Alſterglacis, Abb. 587 [604
— Eingehen der, während des Krieges
— Geſchenk an Braunſchweig 1569
— im Winterquartier 609 [601
— in der Brutzeit 609, 610
— Junge, bei der Badeinſel, Abb. 579
— Schwarze, auf der Alſter 600
— unter Aufſicht des Fiſcheramts 620
— Zahl der 1814, 602
Schwanenbeſtand 1919, 610
— 1921—1930, 611
Schwanenfamilie, Abb. 600
Schwanenfürſorge durch den Alſter-aufſeher 141—142
Schwanenfutter, Ausgaben für 604
— während des Krieges 610
Schwanenhaus, Das 605, 606
— Das, auf der Außen-Alſter, Abb.
Schwanenkämpfe 610 [575
Schwanenneſter 606
— Unterhaltung der 604
Schwanenpaſteten 602, 617
Schwanenwärter, Der 605
— 1893, 142
Schwanenwik, Anſchüttung 564
— Bebauung 521
— Entſtehung der Straße 509
— Straße 609
— Uferanlagen 510
Schwankungen im Waſſerſtand der Alſter, nach 1843, 434
Schween, Martin, Alſterfiſcher 618-620
Schweinemäſtung in den hamburgi-ſchen Waldungen 305
Schweineteich 17
Schweizer Pavillon, Der 479
— Pavillon, Umbau 1819, 480
— Pavillon 1840, Abb. 423 [545
Schwimmanſtalt, Erſte, in Hamburg
— des Badeſchiffes, Vergrößerung 546
Schwimmvögel, Größere, auf der Alſter
Sechslingspforte 509, 510 [600
— 1852, 504
Seebek oder Rönne, bzw. Rönnekanal
Seeriehn 11 [11, 99
Segeberger Kalk, Hude für den 238
— Kalk auf der Alſter, 15. Jahr-hundert 251—253
Segelregatta, Erſte 581
Seglerverband, Deutſcher 581
Seifenfabrik Poppenbüttel 335
Semper, Gottfr. 386
Senator Pröſchs Gartenhaus, Abb. 507
Senkung des Alſterſtands 1843, 433
Setzen des Fadenholzes, Mißbräuche beim 259
Sicherheitsmaßregeln der Polizeibe-hörde auf der zugefrorenen Alſter 630
Siechenhaus St. Georg 499
Siedelung, Älteſte, bei Hamburg 81
Siel nach dem Gerhof 1749, 471
Sielbek, Der 121, 188
Siele, Spülung der, von der Alſter 430
Sielfahrt des Deutſchen Kronprinzen 1877, 638
Sieverskrug, Brücke beim 148
Sieverskruger Brücke 98
Silber- und Kupferhüttenwerk in Poppenbüttel 335
Sillem, Heinrich, Oberalter 136
Skijöring auf der Alſter 629
Smith, Edward James 423—428
Smiths Waſſerkunſt 497 [425
Smithſche Waſſerkunſt, Anfeindung der
Sohlhöhe der Alſterbecken ſeit 1870,
Sonnin in Ahrensburg 303 [566
Sonnins Plan des Parks und Schloſſes Jersbek 1747, Abb. 232, 233
Sottſchicht auf dem Alſterbecken 555
Spadenteich 17 [der 577
Spazierfahrten auf der Alſter, Koſten
Spechte an der oberen Alſter 268
Speckel 12
— Gehöft 98
Sperrbaum beim Sahren 1780, 260
Sphynxallee, Gutspark Wellings-büttel, Abb. 297
Spielſchüten 51, 570
Spiker in Wohldorf 310
Spinnhaus, um 1670, 495, 496
— 1842, 497
Spitzerdorf 1803, 51 [burg 577
Sportrudern der Engländer in Ham-
Sprengung von Häuſern am Jung-fernſtieg 1842, 463
— von Häuſern am Jungfernſtieg 1842, Abb. 397
Springbrunnen An der Alſter 504
— an der Außen-Alſter 372
— in der Binnen-Alſter, Projekt eines 504, 505
Spülbäume an der Alſter 552
Spülſchleuſe Ellerntorsbrücke 553
St. Georg, 1830, Blick über die Außen-Alſter, Abb. 455
— Entwicklung 47
— Vorſtadt, 1775, von der Alten Rabe geſehen, Abb. 452
St. Georger Ufer der Außen-Alſter 499
St. Georgswieſe 1839, 502
Staatsforſten, hamburgiſchen, Größe der 308
Stack bei Poppenbüttel 1887, 140
Stackwerk in der Alſter bei Poppen-büttel 1886, 55
Stadtbefeſtigung 1620—1626, 47
Stadtbild um 1785 von der Schwanen-wikbucht geſehen, Abb. 167
Stadtdeich, Mittelpunkt des Holz-handels 267
Städtebauliche Beratung für das mittlere Alſtertal 68
Stadtgraben beim Alſterglacis 540
Stadtgräben, Speiſung der 86
Stadtmühle, Zweite, am Niederdamm
Stadtmühlen 1813, 403 [402
— Geſamtleiſtung der 408
Stadtrecht, Gewährung des 39
Stadttheater, Errichtung 481
Stadtwaſſerkunſt, Anlage der 409

Stadtwaſſerkunſt 428, 429
Stadtwaſſermühle 87, 553
— Bei der 411
— Die, Abb. 369
— Erbauung 411
Stakeleff, Nic., Diakonus 542
Stammann, F. Georg, Architekt 483, 484, 636
Stapelrecht, Hamburger 106 [260
Stättegeld auf dem Sahren, Höhe des
Stättegelder der Hudenbeſitzer 260
Stättegelderhöhung auf dem Oberdamm 260
Stättehauer am Holzdamm 266
Staubbeläſtigung durch Torfausladen
Staudamm, Erſter 81 [255
— Zweiter 82
— beim Mühlenkamp 19
Stau der Wohldorfer Kupfermühle 323, 324 [1865, 362
— des Eppendorfer Mühlenteiches
— Poppenbüttel, Weiden am, Abb. 61
Stauen der Alſter, Übermäßiges 1735, 442 [431
Stauflächen der Alſter, Erhaltung der
Stauhöhe der Alſterbecken nach 1842,
— des Itzſtedter Sees 100 [408
Stauhöhen für die Stadtmühlen 400
Staurecht der Fuhlsbütteler Mühle 352
Stauſchleuſe, Grundriß einer hölzernen, Abb. 139
— am Itzſtedter See, Satz für Beaufſichtigung der 166
— am Itzſtedter See, Satz für Beaufſichtigung der, Abb. 100
— an der Mühlenbrücke 399
Stauſchleuſen der oberen Alſter 154
— der oberen Alſter, Abmeſſungen der 155
Stauſpiegel, Höchſter, im Fuhlsbütteler Mühlenteich 1868, 352
Stauung der Alſter bei der Mellenburger Schleuſe 1875, 180
— Zweimalige, der Alſter 557
Steckelfahrer = Alſterſchiffer 158
— Stecknitzfahrer 225, 226, 263
— gewaltſames Öffnen der Mellenburger Schleuſe 1674, 176
Steckelſchiffer 213, 231
Stecknitz-Kanal 102, 103, 112, 113
— -Kanal, Breite und Tiefe 118
— -Kanal, Schädigung des 108
Steg über die Alſter bei Klein-Borſtel, Abb. 71
Steganlagen im 18. Jahrhundert 574
Stege Alte Rabenſtraße 538
Stegen, Ankauf durch die Alſterdorfer Anſtalten 1924, 283
— Belagerung 1347, 294
— Burg, Mauerreſte der, 298
— Feſte 43, 44
— Gut 62
— Gut, Verkauf des, 1924, 300
— Raubburg 293
— Reſte der Burg 297, 298
— Schleifung der Burg 1348, 294
Stegener Brücke 289
— Brücke, Abb. 155
— Brücke, Neubau 1857, 184
— Brücke, Satz für Beaufſichtigung der
— Burg, Abmeſſungen der 296 [166
— Hof, Abb. 254
— Hof und Burgſtelle, Lageplan 18. Jahrhundert 248 [249
— Hof und Burgſtelle, Lageplan 1776,
— Hof und Burgſtelle, Lageplan um
— Hude 238 [1900, 250
— Schleuſe und Brücke 182
— Schleuſe, Neubau 1708, 159
Stegmeiſter, Architekt 545
Steilbergshörn 511
Steinfiſchen der Alſterſchiffer 256
Steingräber, Steinzeitliche 25 [254
Steinkohle, Zunahme der Verwendung
Steinwerkzeugfunde bei Wakendorf 36
Steinzeitliche Waffen und Werkzeuge 34
Sternſchanze 1682, 48
Stift St. Georg, Fiſchereirechte 511
Stillegung der Alſterdampfer 1919, 596
Stockenten in Hamburg 615
Stormarns Wappenſchild 601
Strafgelder der Steckelfahrer 226, 227
Strandung von Ziegelſchiffen bei Mellenburg 218
Straßenbahn durch den Jungfernſtieg
Streek, Der 73—79 [465
— Ausräumung des, 1622, 558, 559
— Austiefung 1746, 560
— Dover 366
— Schiffahrt im 220
— Verbreiterung 77
Streekbrücke 76
— Leinpfad unter der 220
Streitigkeiten der Mühlenpächter Fuhlsbüttels 347 [463
Streits Hotel am Jungfernſtieg 462,
— Hotel, Wiederaufbau 1843, 464,
Struckholt, Abb. 306 [465
Sturmflut, Höchſte, 1825, 430
— 1894, 434 [1894, Abb. 259
Sturmſchaden im Wohldorfer Holz
Sturmzerſtörungen in den Hamburger Waldungen 308
Sumpfhühner, obere Alſter 268
Suſebek 14
Swyn, Vollert, Holzlieferung zum Kanalbau 1529—1530, 120
— Vollert, Störung der Kanalfahrt auf dem Neuen Graben 124

Tabakrauchen auf dem Jungfernſtieg 458 [460, 461
— auf dem Jungfernſtieg, Verbot des
— im Alſterpavillon 473
Talfahrt, Bergfahrt, Koſten der 227
— obere Alſter, Dauer der 214—218
Tangſtedter Mühlenau 12, 93
— Mühlenau, Ableitung der 12
Tarif für die Holzverſchiffung auf der Alſter 258
Tarpenbeck 14, 356
— Birken am, Abb. 314
— Regulierung 15
— Verunreinigung 554 [Abb. 315
— zwiſchen Niendorf und Langenhorn,
Tarpenbeckbrücke, Alte, Abb. 318
— Fuhlsbüttel-Niendorf 356, 357
— Niendorferweg, Abb. 319
Taterberg 30
Taterpütt bei Bergſtedt 34
Tauchtiefe der Alſterkähne 234
Taxe der Fährleute auf der Außen-Tegelbeck 17 [Alſter 576
Tegelkamp bei Stegen 299
Tehr = 1000 Soden Torf 255
Teich Alte Mühle, nach Oſten geſehen, Abb. 50
— Alte Mühle, nach Weſten geſehen, Abb. 52
Teichbinſen in der oberen Alſter 271
Telemann, G. Ph., Kantor 513
Terras = Traß, 1813, 404
Tettenborn, Oberſt, und Koſaken auf dem Jungfernſtieg 1813, Abb. 392
Teufelsort 496
Theaterſtraße, Große 86
— Kleine 86
Thielen, G., Architekt 549, 581, 641
Thierry, v., auf Stegen 1831, 183
Thurn- und Taxisſcher Poſtmeiſter v. Kurtzrock 339
Tielbeck 17

Tier- und Pflanzenwelt der oberen Tilly 48 [Alster 268
Timhagener Brook 24
— Brücke, Abb. 97
— Teich 93
— Wassermühle, Sage über die 93, 94
Timm, Bootvermieter, Rabenstraße 538
— Bootvermieter und Fährmann 576
Timmermann, Hinrich, auf Mellenburg 195, 197 [166
— Schleusenmeister in Wohldorf 1836,
— Schleusenmeister-Familie, in Wohldorf 192
Timmermanns Hof (Mühlenkamp) 526
Timms Steg bei der Alten Rabe, Abb.
Todesursachen der Schwäne 610 [505
Tonnenschiffe 234
Topfurne aus Hummelsbüttel, Abb. 30
Tore der Stauschleusen 155
Torf, Der 254
Torfbauern aus Tangstedt 255
Torffahrten, Aufhören der 247
Torfhandel des Gutes Borstel 254
Torfladestellen, obere Alster 240
Torfmaße 255 [229
Torfmull zum Dichten von Alsterkähnen
Torfschuppen an der oberen Alster 254
— Alter, an der oberen Alster, Abb.
— beim Heidkrug 238 [229
Torfverschiffung bis um 1870, 254
Torgebäude Wellingsbüttel 339
— Wellingsbüttel, Abb. 296 [240
Torhaus des Schlosses Jersbek, Abb.
Torsperre, Aufhebung der, 1861, 396
— bei der Sechslingspforte 510
— Schädigung durch den Alsterdampfer 589
Torsperrgebühren beim Alsterbaum 395
Tor- und Baumschlüssel, Ablieferung der 394, 395 [60
Totenschau, Gerichtliche, auf der Alster
Tracht der Alsterschiffer 228
Tragfähigkeit der Alsterkähne 234
— des Eises 629
Trave, Zubehör zu Lübeck 104
Treideln oder Treudeln der Schiffe 220
Treidel- (Treudel-) Wege, Herstellung 1529, 116
Treppe, Runde, Kleine Alster 388
— Runde, Kleine Alster 1864, Abb. 357
— Runde, Kleine Alster 1875, Abb.
Treudelberg, Hof 66, 220 [358
Treudelkule, Ladestelle 240
Triebkraft der Niedermühlen 404
Trillup, Ziegelei 65
Trilluper Ziegelei, Verladestelle obere Alster 240
Trinkwasserentnahme, Kleine Alster, Abb. 367
Tumult der Schustergesellen 470
Tunnel für Boote, obere Fuhlsbütteler Schleuse 209
— für Boote, Wohldorfer Schleuse 192
— unter der Außen-Alster 519
Twelenbek 14, 336

Übergriffe, Räuberische, im 17. Jahrhundert 47
Überschwemmung der Alsterwiesen oberhalb Alsterdorferdamm, Abb. 57
— der Eppendorfer und Winterhuder Wiesen 368 [Alster 56
Überschwemmungsgebiet der Ober-
— der oberen Alster, Einschränkung des 431, 435
Uferlinie der Außen-Alster, Regelung 87
Ufer-Ringstraße um die Außen-Alster 53
Uferschutz des ältesten Reesendamms 451
— der ersten Verbreiterung des Reesendamms um 1500, Abb. 381
Uferstraße St. Georg—Uhlenhorst 520
— Roterbaum 540
Uferstraßen der Binnen-Alster, Flächen-
Uhlenhorst, Die 510 [größe der 632
— als Hospital 516
— anbaufähig 52
— Aufschließung für Gartenhausbau
— Bebauung 1847, 518 [518
— Besuch König Friedrichs V. 572,
— Lusthaus 51 [573
— Lusthaus, 1775, Abb. 476
— Marschlandschaft 517
— Regelung der Ufer 1840, 517
— Trockenlegung 87
— Ursprung des Namens 511
— Verbindung mit der Stadt 518
— Verheuerung 1714, 513
— Verpachtung 1812 u. f. 516, 517
— Zerstörung 1813, 516
Uhlenhorster Fährhaus f. Fährhaus Uhlenhorst
— Hof, Grundriß, Abb. 475
— Hof, Verkauf 1837, 517
— Hof, Wiederaufbau 1814, 517
— Wiesen, Höhenlage der 445
— Wiesen, Überschwemmung der 444
Uhrlaub, Wulksfelde 190, 230
Uhrlaub, Wulksfelde, Einmischung in die hamburgische Schleusenordnung 178, 179 [277
— Wulksfelde, Fischereieingriff 1825,
Umlauf bei der Schleuse in Poppenbüttel 200 [büttel 1787, 202
Umlaufbrücke mit Notschleuse, Poppen-
— Poppenbüttel, Übernahme durch Hamburg 1903, 203
Umläufe bei den Stauschleusen 155
Unfall, Erster, der Alsterdampfer 593
Unionklub, Gebäude des, Neuer Jungfernstieg 485
Unterhaltung der Alsterbauwerke durch die Baudeputation 138
— der Alsterschleusen durch den Bauhof, 18. Jahrhundert 159, 160
— der Alsterschleusen durch die Holzkäufer 1680—1710, 158
— der oberen Alsterzuflüsse 142
Unterhaltungskosten für die Bauwerke an der oberen Alster 160
Unterkunftshütten in den Hamburger Waldungen 308 [164, 166
Untertaneneid der Schleusenmeister
Unterwasserstand Fuhlsbütteler Mühle
Urnen in Eppendorf 28 [353
— aus Eppendorf, Abb. 27
— in Fuhlsbüttel 28
— aus Hummelsbüttel 30, 31
— aus Hummelsbüttel, Abb. 29
— aus Lokstedt 30 [28
— aus dem Ohlsdorfer Friedhof, Abb.
Urnenbeigaben aus Bronze von Hummelsbüttel, Abb. 31
Urnenfeld bei Wohldorf 35
Urnenfelder der Alstergegend 26
Urnenfunde bei der Alsterkanalisierung 1914, 28
— bei Groß-Hansdorf 35
— beim Ihstedter See 37
— in Poppenbüttel 31
— beim Stegener Hof 35
Urnenstätten in Wellingsbüttel 30

Verbindungsbahn 53
— Eröffnung 1864, 491
Verbindungsweg St. Georg—Uhlenhorst, nördlicher Teil, Abb. 469
— St. Georg—Uhlenhorst, südlicher Teil, Abb. 468
— St. Georg—Uhlenhorst, Plan 466
Verblendsteine aus Trillup 256
Verden—Tarpen (Tarpenbecksteg) 356

Verdingung der Erdarbeiten beim Kanalbau von 1526, 119 [439
Verdunſtungsmenge der Alſterbecken
Vereinigte Alſterſchiffer, Dampfbootkonzeſſion 592 [130
Verfall des Alſter-Trave-Kanals, Nach
Verhökerung von Holz und Torf am Holzdamm 242, 243
Verkehr, Aufhören des, auf dem Alſter-Trave-Kanal 124, 125, 126
Verkehrslärm auf dem Jungfernſtieg um 1820, 461
Verlegung des Holzſtapelplatzes vom Jungfernſtieg 1628, 266
Vermächtnis für die Schwäne 603
Verordnung für die Schiffahrt auf der oberen Alſter 1896, 180
— Erneuerte, über die Alſterſchiffahrt oberhalb Fuhlsbüttel 1866, 180
— für die Alſterſchiffahrt bei Fuhlsbüttel 1897, 181
— wegen der Alſterfahrt bei Fuhlsbüttel 1815, 176
— wegen der Schiffahrt durch die oberen Alſterſchleuſen 1825, 177, 178
Verpachtung, Öffentliche, der Stadtmühlen 412, 413
Verpflichtung der Schleuſenmeiſter durch Handſchlag 166
— der Schleuſenmeiſter durch Unterſchrift 166
Verſchicken der Schwäne 605
Verſicherungsakte von 1768, 49, 148
Verſiegte Nebenbäche der Alſter 16
Verſuchsfiſcherei von 1905—1908, 624, 625
Verträge über Räumung der oberen Alſterzuflüſſe 150
Vertrag über Schleuſenunterhaltung und -Neubau mit den Holzkäufern 1680—1710, 158, 171
— über den Kanal von 1448, 103, 104
— über den Kanal von 1525, 107
— von 1347 betr. Zerſtörung von Stegen und Woltorp 294
Verunreinigung der Alſter 551
— des Alſterwaſſers 422, 424, 427
— des Flußlaufs 56
Victoriahotel 1844, 464
Vierländerinnen am Jungfernſtieg 462
Viertelſchiffe 234
Vincent, Baſtion 486, 490
— St. Georg und ein Teil der Altſtadt, Abb. 433
Vogelſchaubild Hamburgs von 1589, Ausſchnitt, Abb. 92
Vogelſchutz in Wellingsbüttel 70
Voglerswall, Abtragung 454, 455
— Anlage 84
— Name des 453
— Straße am Mühlenkolk 455
— Verſchwinden der Straße nach
Volksdorf 45 [1842, 387
Volksdorfer Bach 14
— Teich 1679, 332
Vollſchiffe 234
Vorgeſchichtliches aus dem Gebiete der Alſter 25
Vorland am Harveſtehuderweg 532
Vorſchriften für die Infahrtſetzung des erſten Alſterdampfers 589
Vorwerk Wohldorf 310, 316
Voß, Architekt 548

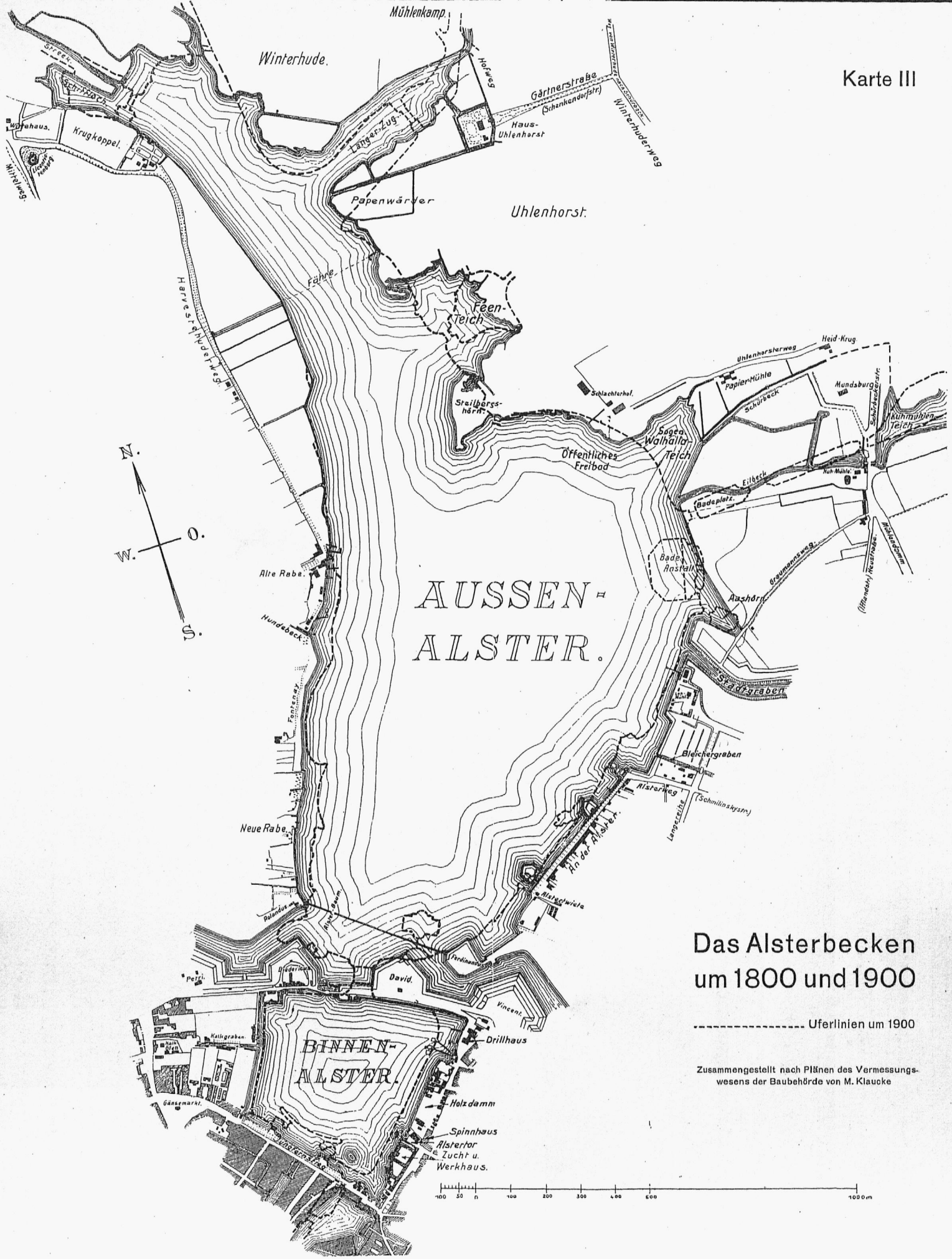
Wachsbleiche auf dem Schlachterland
Wagenfähre Uhlenhorſt 520 [507
— Uhlenhorſt, Abb. 478
Waiſenhaus Harveſtehude 532
— Harveſtehude, Abb. 498
Wakendorfer Moorbrücke 99
— Moorkaten, Abb. 49
Wakendorf-Naher Brücke 101
Wald, Barmbecker Feldmark 22 [20
— Bedeutung bei den Vorfahren 19,
— Ehemaliger, im Entwäſſerungsgebiet der Alſter 19 [feld 22
— Ohlsdorf, Wellingsbüttel, Bram-
— Poppenbüttel, Wohldorf, Wulks-
— Wandsbeker 22 [felde 22
Waldbeſtände, Ausnutzung der, in Holſtein 257
Walddörfer, Ausgaben für die 305
— Einnahmen aus den 305
— Hamburgiſche 304
Walddörferbahn 304
Walddörferfaden, Größe der 259
Waldemar III., König von Dänemark 294 [dorf 23
Waldgebiet Ahrensburg-Groß-Hans-
Waldgericht in Wohldorf 310
Waldherren 136
Waldherrſchaft in Wohldorf 310
Waldungen bei Fuhlsbüttel, Zerſtörung der, 1641, 343, 344
— Die Hamburger 306
Waldvogt 136, 139
Walhalla, Uhlenhorſterweg 484, 523,
Walhallaſteg 524 [524
Walhallateich 508, 523
Walkmühle, Alte, vor dem Dammtor
— in Eppendorf 358 [418
— Fuhlsbüttel 349, 350
— am Lombard 483
— am Niederdamm 402
— am Oberdamm 401
— in Wohldorf 322
Walkürengrab 521
Walkürengruppe, Auguſtſtraße 521
— Auguſtſtraße, Abb. 483
Walkwindmühlen bei der Lombardsbrücke 486
Wallabtragung St. Georg 562
Wallanlagen, Einſchränkung der 88
— Schaffung der 490
Wälle, Abtragung der 490
Wallenſtein 48 [ſchwinden des 87
Wallgraben des Neuen Werkes, Ver-
Wallhalle 484, 487, 523
— Die, um 1843, Abb. 426
— Rückſeite, Abb. 427
Wallreſte auf Mellenburg 198
Wanderrudern 582
Wanderverſammlung Deutſcher Architekten- und Ingenieurvereine 1868 in Hamburg 636
Wandsbek, Entwäſſerung 554
Wandſe 16
Wappen, Hamburger an der Poppenbütteler Schleuſe 200
Wappenſcheiben im Krughaus Fuhlsbüttel 211, 212 [221
— im Krughaus Fuhlsbüttel, Abb.
— im ehemaligen Mühlengebäude Rodenbek 327
— im ehemaligen Mühlengebäude Rodenbek, Abb. 279
Waren, Art der, auf den Alſterſchiffen 1840—1860, 245 [244
Warenverkehr auf der ſchiffbaren Alſter
Waſch- und Spülbäume an der Binnen-Alſter 380 [552
— und Spülbaum am Jungfernſtieg
Waſſerabnahme der Alſter 404
Waſſeradern in St. Georg 17 [439
Waſſerarmut der Alſter im Sommer
Waſſerburg bei Ahrensfelde 300
— Stegen 62
Waſſerburgen für Raubzwecke 293
Waſſerfahrten, Gemeinſame, des Allgemeinen Alſter-Clubs 579
Waſſerflächengrößen der Alſter im Hamburger Gebiet 7

Waſſergeld bei den Schleuſen der oberen Alſter 169
Waſſerhaltung in den Baugruben beim Kanalbau 1526, 121
Waſſerhuhn, Das 600
Waſſerkäſten, Anlage von 423
Waſſerknappheit, Fuhlsbütteler Mühle 354—356
Waſſerkunſt am Graskeller 85, 402
— Die alte, am Oberdamm 417
— Die, am Niederdamm 417
— Die, am Niederdamm, Sprengung 1842, 418
— Neue, 1620, 401
— Neue, am Oberdamm 418, 469
— Smithſche, 1842, 406
Waſſerkünſte 416
— Hilfswerk der 387
— Leiſtungen der 420, 421
— Preiſe für 1 cbm Waſſer 421
— Schädigung der, durch das Badeſchiff 545, 546
— Unzulänglichkeit der 426
— Verſchwinden der 87
Waſſermangel der Alſter im 18. Jahrhundert 144, 355, 404
— der Alſter, Gefahr des 437, 438
— im Fuhlsbütteler Mühlenteich 1766, 146
— in der oberſten Haltung des Neuen Grabens 126
Waſſermühle bei Fuhlsbüttel 1463, [106
— beim Kleinen Flet 405
— Groß-Hansdorf 325
— Langenhorn 357
— bei Rade, Verfallene 189
— bei Timhagen 93
— Wellingsbüttel 341, 342
Waſſermühlen, Eingehen der 87 [574
Waſſeromnibuſſe auf der Alſter 520,
Waſſerpäſſe, Ältere, der Alſter 442
Waſſerpaß der Alſterbecken, Entſtehung des 441
— Höchſter und niedrigſter, ſeit 1877, 449
Waſſerpeſt in der oberen Alſter 271
— in den Alſterbecken 564, 565
Waſſerrönne der Schuhmacher beim Blauen Turm 469, 470
Waſſerſchatz der Alſter 437
— der Alſter, Ausnutzung des 55 [143
— der Alſter, Vermehrung des, 1583,
Waſſerſchloß Ahrensburg 303, 304
Waſſerſport auf der Ober-Alſter 160
Waſſerſtand der Alſterbecken, Üblicher [430
— Höchſter, 1892, 434
— Höchſter bisheriger der Alſterbecken 431
— Niedrigſter, der Alſter 1823, 433
Waſſerſtände der Alſterbecken 1823, 448
Waſſerſtandherabſetzung der Alſterbecken 87
Waſſerſtandhöhen der Alſter 83
Waſſertiefe der Alſterbecken 556
Waſſertiefen der Alſter bis Fuhlsbüttel aufwärts 6
Waſſerträger 416
— Benzen, Abb. 371
— Benzen (Hummel) 463
Waſſerverbrauch der Ober- und Niedermühlen 407
Waſſervergeudung bei den Stauſchleuſen der oberen Alſter 154
— der Obermühlen 404
Waſſerverhältniſſe der Alſter 429
— Verſchlechterung der, im Fuhlsbütteler Mühlenteich 356
Waſſerverſchwendung, Fuhlsbüttel, durch die Schiffahrt 354
Waſſerverſorgung aus der Alſter 415
— Zentrale 416
Waſſerverteilung der alten Künſte 419
Waſſerwagen 416
— Der, Abb. 370 [St. Georg 429
Waſſerwerk des Krankenhauſes
Waten beim Fiſchen 622
Watertucht 415
Wechſellichtreklame, Verbot der, an der Binnen-Alſter 383
Wegegelderhebung bei der Sechslingspforte 508
Wegelagerer an der Alſter 43
Wegeverbindung der Stadt mit der Uhlenhorſt 508, 509
Weinbergſchnecken in Jersbek 284
Weißgeborene Schwäne 607
Wellingsbüttel, Erſte Nachricht von [337
— 1651, 338
— Herrenhaus 1850, Abb. 291
— Herrenhaus vor dem Umbau 1888, Abb. 292 [1888, Abb. 293
— Herrenhaus nach dem Umbau von
— Hof und Park 70
— Torgebäude, Abb. 296
— Verkauf des Gutes 1818, 339
Wellingsbütteler Holz 70
— Holz, Im, Abb. 67
— Landſtraße 71
Welthandel, Übergang von der Oſtſee zur Nordſee, 16. Jahrhundert 127
Wenersbeck 18
Werft für Inſtandſetzung der Alſterdampfer 595
Werften für Alſterſchiffbau 235
Werkſtätte für Steingeräte bei Fahrenhorſt 35 [beerweg 29
— der jüngeren Steinzeit am Brom-
Weſtphalen, Chriſtine, geb. v. Axen 308
— Senator 308
Wetten um das Gelingen des Kanalbaues 1453, 105
Wettfahrt der Hamburger Ruderer mit den Engländern 1837, 577
Wettſegeln auf der Außen-Alſter 581
Wewelsbeck 18
Wherries 577 [när 595
Wichmann, Alſterdampfer-Konzeſſio-
Wiederaufbau der Stadt nach dem Brande von 1842, 89, 407, 464
Wikinger, Geſellſchaft der 582
Wildenten auf dem Alſterbecken 614
— obere Alſter 268
Wildentenſchwarm auf dem Eis der Außen-Alſter, Abb. 609
Wilhelm I., König von Preußen, in Hamburg 1868, 498, 637, 638
— I., Kaiſer, Alſter-Rundfahrt 1881, 504
Willkür, Bauliche, nach 1870, 382
Wilſtedt-Wakendorfer Brücke 98
Wimmel, Baudirektor 474, 483, 484
— Stadtbaumeiſter 490
Windmühle Farmſen 332
— öſtlich der Lombardsbrücke 488
— öſtlich der Lombardsbrücke, Verſchwinden der 491
— Schmalenbek 325
— des Schuhmacheramts 469
— in Wellingsbüttel 342
Windmühlen, Bau von, im 19. Jahrhundert 404
Winterbild der Binnen-Alſter, Abb. 617
Winterhude, Aufhöhungen durch A. Sierich 562
Winterhuder Brücke 77
— Brücke, Leinpfad 220
— Ufer der Außen-Alſter 526
— Wieſen, Aufhöhung und Aufſchließung 74, 77, 527
— Wieſen, Höhenlage der 445
Winterpaß, Hoher, der Alſter, Beſchwerden über den 443

Winter- und Sommerpaß der Alster 1738, 443
Wirad von Boizenburg 39
Wirtschaftsbetrieb der Schleusenmeister bis Wohldorf aufwärts 168
Wirtshaus Harvestehude 529,530,531
Wischbek 11
Wochenende an der Ober-Alster, Abb.
Wöddelbek 11 [290
Wohldorf 50, 64
— Erwerb durch Hamburg 44,45,309,
Wohldorfer Hof 64, 316 [310
— Hof, Verkauf des, 1807, 316
— Holz, Abb. 261
— Kornmühle 1925, Abb. 273
— Kornmühle, Stauhöhe 321
— Mühlen um 1850, von der Kolkseite, Abb. 270 [seite, Abb. 271
— Mühlen um 1850, von der Stau-
— oder Duvenstedter Schleuse 190
— Schleuse und Brücke 1901, Abb.
— Schleuse, Kolkseite, Abb. 186 [185
— Vorwerk, Aufteilung 1931, 318
— Vorwerk 1777 in Erbpacht 316
— Wald 62
Wohnstadt, Ausdehnung der 53
Wohnstätte, Alte, auf Mellenburg 198
Woldenhorn (Ahrensburg) 23,302,303
Wolfsklaue in Stegener Ziegeln 299
— in Stegener Ziegeln, Abb. 252
Woltorp, Raubritterfeste 43, 44, 309
— Raubritterfeste, Eroberung 294
Wulksfelde, Herrenhaus, Abb. 181
Wulksfelder Schleuse 189
— Schleuse, Kolkseite, Abb. 179
Wulvesfelde, Dorfniederlegung, 14. Jahrhundert 190
Wunneken- oder Winnekenbrook 285

Zahl der Alsterdampfer 595
— der Alsterkähne 1603, 234
— der Alsterschiffe, 17. Jahrhundert 244
— der Alsterschiffe 1813—1910, 237
— der in Fuhlsbüttel verkehrenden Alsterschiffe 1820—1889, 246
— der in Fuhlsbüttel verkehrenden Alsterschiffe 1890—1900, 247
— der Schwäne bis 1860, 603
— der Schwäne bis 1902, 604 [270
Zaunkönig, Der, an der oberen Alster
Zehrgelder beim Kanalbau 1527-1530, 112, 123
Zeltlager am Wochenende 337
— auf einer Hummelsbütteler Weide 1929, Abb. 290
Ziegel aus Nahe, Kosten der Schiffsbeförderung 249
Ziegelei, Alte, bei Rodenbek 328
— Nahe 255
— Trillup, Alsterschiffe der 256
Ziegelsteine der Stegener Burg 299
Ziegelsteinverkehr auf der Alster 247,
Zigarren am Jungfernstieg 461 [255
Zigarrenverkäufer, Jungfernstieg 1808, Abb. 391
Zimmer der deputierten Baubürger in Fuhlsbüttel 211
Zoll, Fuhlsbütteler 168—172
— bei Wohldorf 45 [teich 362
Zollgebäude beim Eppendorfer Mühlen-
Zollhaus am Alsterbaum 394
Zoll- oder Schleusengeld 1448, 104
— und Schlammgeld 169, 170, 172
Zollplackereien in Umgebung der Alster 46 [205
Zollstätte, Dänische, in Poppenbüttel
— Dänische, bei Rethfurt 241
— bei Stegen 295, 298
Zollzettel, Alte, für die Fuhlsbütteler Papiermühle 348 [495
Zucht- und Werkhaus, Binnen-Alster
— und Werkhaus, Binnen-Alster 1842, 497
Zuckerbäcker-Sozietät 348 [liche 434
Zuflußmenge der Alster, Größte, stünd-
Zuflußmenge der Alster, Ungünstigste, im Sommer 439 [438
Zustrom der oberen Alster im Winter
Zuwachsen der Alster 1570, 558
Zwangsmühle in Wohldorf 319 [355
Zwangsmühlengerechtigkeit, Aufhebung
Zwischenbecken der Mellenburger Schleuse, Regelung 1837, 194
Zwischenstau, Poppenbütteler, Regelung des 203

Karte III



Das Alsterbecken um 1800 und 1900

---------- Uferlinien um 1900

Zusammengestellt nach Plänen des Vermessungswesens der Baubehörde von M. Klaucke

Karte III



Das Alsterbecken um 1800 und 1900

---------- Uferlinien um 1900

Zusammengestellt nach Plänen des Vermessungswesens der Baubehörde von M. Klaucke

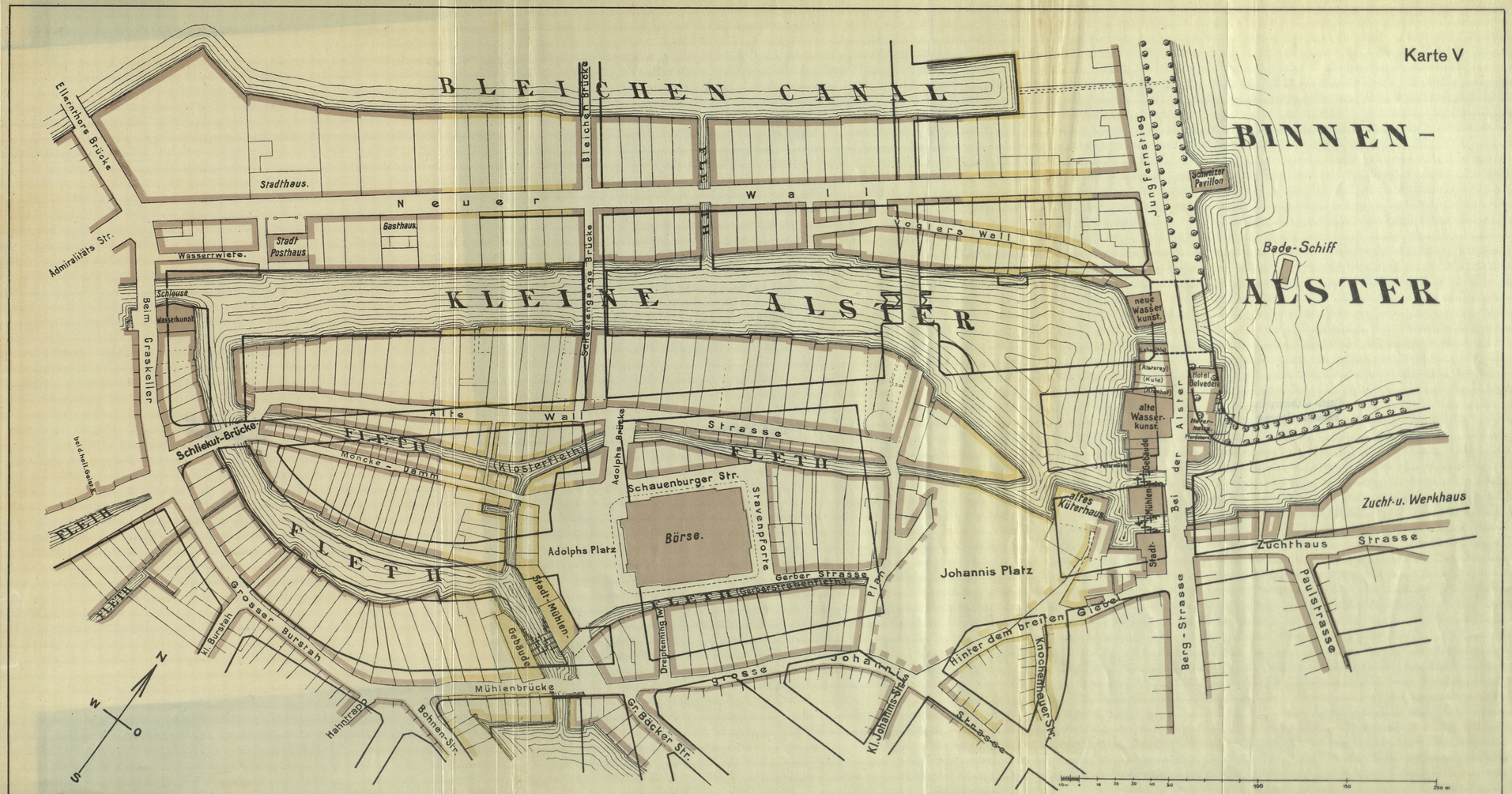
Binnen-Alster mit Umgebung im Jahre 1791

Nach F. A. Lawrence Plan der Kaiserl. freien Reichs-Stadt Hamburg, 1791



Lage der Wasserkünste und Alstermühlen um 1842 mit den Straßenlinien nach dem Brande

Nach Plänen des Vermessungswesens der Baubehörde gezeichnet von M. Klaucke



Satz, Druck, Papier und Einband von der
Druckerei-Gesellschaft Hartung & Co. m. b. H.

als Schrift wurde die Senatsfraktur von der
Schriftgießerei Genzsch & Heyse A.-G.
verwendet

die Druckstöcke fertigten an die Firmen
Richard Labisch & Eisler G. m. b. H.
und Max Feuerlein

sämtlich in Hamburg