

Historische und topographische Mitteilungen.

Das Amt Ritzebüttel.

Zwischen den Mündungen der Elbe und Weser ragt eine Landspitze in die Nordsee hinein, welche offenbar ihre Form durch die Auswaschung dieser Ströme erhalten hat. Dieses Land war in der Vorzeit nach der Angabe des römischen Geschichtsschreibers Tacitus von den Chauken bewohnt, einer Völkerschaft, die sich unter den Germanen eines großen Ansehens erfreute.

Wie zu jenen Zeiten das Land zwischen Elbe, Weser und der Nordseeküste aussah, davon können wir uns heute keine richtige Vorstellung machen, da zuverlässige Nachrichten fehlen. Möglich, daß das Land damals halbinselartig weit in die Nordsee hinausragte, daß von dieser Halbinsel nach ihrer Zerstörung durch gewaltige Sturmfluten als kümmerliche Reste die heutige Insel Neuwerk und der Scharhörsand übrig geblieben sind, möglich auch, daß damals die beiden Ströme weiter hinaus ins Meer mündeten und die Küste an dieser Stelle noch nicht die spitze Form hatte, deren äußerster Punkt heute durch die Kugelbaake bezeichnet wird.

Die Römer, die unter Germanicus bis in diese Gegend vordrangen, zogen sich bald, nachdem ihre Flotte durch einen Sturm vernichtet worden war, nach Süd- und Westdeutschland zurück, ohne Spuren ihrer Anwesenheit zurückzulassen.

Jahrhunderte und aber Jahrhunderte vergingen, von denen uns keine Nachrichten überliefert sind, bis Karl der Grosse 788 das Bistum Bremen gründete, von wo aus die Mission des Nordens ihren Ausgang nahm. 808 wurde wahrscheinlich Hamburg gegründet, 936 ging Sachsen und Hadeln — so heißt der im Südwesten an das Amt Ritzebüttel grenzende Kreis der Provinz Hannover — von den Offenen auf die Billinger über. Sturmfluten, Hungersnöte und Einfälle der Normannen, das ist so ziemlich Alles — abgesehen von einigen Mitteilungen über die Ausbreitung des Christentums — was wir in den nächsten Jahrhunderten von dem Lande zwischen Elbe und Weser erfahren.

Im Anfange des 13. Jahrhunderts scheint Hamburg in Folge seines immer mehr aufblühenden Handels und seiner sich stets mehr ausdehnenden Schifffahrt allmählich den Wert dieses Landstriches erkannt zu haben, denn es schließt, um sich die wichtige Mündung der Elbe zu sichern, mit den Hadelern und Wurstfriesen Verträge ab, daß „einer des anderen Gebiet unbelastigt betreten und dort handeln dürfe“, daß alle Schiffrichtigen, die bisher als Leibeigene behandelt worden, frei sein sollten. Wegen der Insel O — Neuwerk — kamen sie mit dem Erzbischof von Bremen überein, daß er ihnen die Hälfte der Insel und die Fischereirechte daselbst abtrat, wogegen sie sich verpflichteten, auf der Insel einen Leuchtturm zu unterhalten. Gegen Ende desselben Jahrhunderts kam es zu einem weiteren Vertrag, demzufolge die Stadt Hamburg sich auf zwei Jahre verpflichtete, ein beständiges Zeichen an diesem Orte zu bauen und ein ständiges Licht ohne Kosten des Landesherrn des Erzbischofs von Bremen — zu unterhalten. 1299 erhielt die Stadt Hamburg die Erlaubnis, auf der Insel einen Turm zu bauen „zum Nutzen für die Schifffahrt und nach ihrem Gefallen.“

Im Jahre 1310 wurden in einem zwischen Hamburg und den Hadelern geschlossenen Handelsvertrag zuerst „Düne“, „Steynmarne“ (Döse), „Stickenbüttel“ und „Sahlenburg“ genannt. Drei Jahre später haben die Hamburger eine Fehde mit Wolde rich von Lappe; die Lappen waren ein ritzerliches Geschlecht, das ursprünglich in Sahlenburg seinen Sitz hatte und später das Schloß Ritzebüttel erbaute und dort residierte. Aus verschiedenen Urkunden geht hervor, daß die Lappen recht unruhige Gesellen waren und den Hamburger Kaufleuten und sonstigen Seefahrern recht oft unangenehm wurden. Überhaupt waren die Verhältnisse auf der Elbe sehr unsicher und die Hamburger waren genötigt, mit den Strandbewohnern allerhand Pakte zum Schutz von Handel und Schifffahrt zu schließen. Im letzten Viertel des 14. Jahrhunderts brannte der hölzerne Turm auf Neuwerk ab und er wurde einige Jahre später neu aus Steinen erbaut.

Am 1. August 1394 schlossen die Hamburger mit „Wolde und Alverik Vedderen, geheten de Lappen, Knapen des stichtes te Bremen“ einen Kaufkontrakt ab, nach dem die Stadt Hamburg gegen eine Summe von 2000 Mark in den Besitz des Schloßes Ritzebüttel und der dem Rittern gebührenden Dorfschaften und Gerechtsame kam. So wurde das Ritzebütteler Land durch Sieg und Kauf hamburgisch; es wurde eingeteilt in die Kirchspiele Altenwalde und Groden.

Im Anfange des 15. Jahrhunderts (1400) wurde der Verkaufskontrakt zwischen Hamburg und den Lappen von Erich IV., Herzog zu Sachsen, Engern und Westfalen, nach Form und Inhalt bestätigt.

Vor den Lappen hatten die Hamburger nun Ruhe, zumal sie mit den „Hovedüden und der ganzen Meenheit“ des Landes Hadeln einen Vertrag zur Verteidigung des Hamburger Schloßes Ritzebüttel geschlossen hatten, aber in viel größere Not und Bedrängnis kamen sie durch die Vitalicnbrüder, deren Anführer der adeliche Friese Claus Störbecker war. Aber die wilden Gesellen wurden, allerdings nach hartem Kampfe, bezwungen, ihr Blut floß in Hamburg und am Strand von Ritzebüttel vom Richtblock.

Die Lappen waren uninteressent, nachdem es noch einige Differenzen gegeben, bezahlt worden und hatten versprochen, Hamburger in keiner Weise ferner zu belästigen. Aber Herzog Bernhard II. von Sachsen-Lauenburg machte eine Zeitlang Miene, Ansprüche auf Ritzebüttel zu erheben. Deshalb schloß Hamburg ein neues Bündnis mit den Wurstfriesen zum Schutze des Hauses Ritzebüttel. Bernhard hielt jedoch Ruhe.

Im Schlosse zu Ritzebüttel residierte von 1400 ab ein Statthalter des Senats, meist selbst Senator, als Amtmann und Herr über Leben und Tod. Der erste Amtmann hieß Ludolph Wulffhagen (1400 und 1401).

Noch im Jahre 1513 wurde in der Schloßkapelle zu Ritzebüttel ein katholischer Priester angesetzt. Aber nicht lange Zeit nachher machte sich im Lande eine freundliche Stimmung für die Reformation geltend, die im Jahre 1523 tatsächlich auch hier, wie in Hamburg eingeführt wurde.

Aus den folgenden Jahrhunderten seien nur die wichtigsten Ereignisse erwähnt, da im Großen und Ganzen die Entwicklung des Amtes Ritzebüttel unter hamburgischer Herrschaft eine ruhige war. Selbst der 30jährige Krieg zog das Amt nicht allzusehr in Mitleidenschaft. Zwar wurde einmal (am 16. Juli 1626) das Schloß erobert, auch trieb sich allerhand Raubgesindel im Lande herum, sogar die wilden Soldner von Tilly und Pappenheim plünderten die Einwohner und prüßten ihnen den letzten Pfennig aus, aber im Großen und Ganzen ging die Kriegsunruhe an diesem äußersten Winke Nordwestdeutschlands ziemlich gnädig vorüber. Einige epidemische Krankheiten, Brände (1654, 1737 und 1775), einige Morde, Schiffsstrandungen usw. ragen aus den Ereignissen hervor. Sturmfluten und Deichbrüche richteten mehrmals großes Unheil an, so namentlich im Dezember 1717.

In den Jahren 1802 und 1803 wurde der Cuxhavener Leuchtturm gebaut; die Kosten dieses Baues beliefen sich auf 102000 Mark. 1806, am 11. Juni, trafen 40 Mann französische Husaren hier ein, die den Herzog von Cambridge suchten, aber nicht fanden und deshalb sich bald zurückzogen. Übrigens hatte schon

1795 das Amt eine Besetzung erfahren und zwar durch ein hannoversches Bataillon, welches 1/2 Jahr lang das Amt gegen die Franzosen schütten wollte. — Im Juni 1803 kamen weitere 4 Kompagnien Franzosen, um die Engländer fernzuhalten, und seit dieser Zeit bis 1804 folgte eine Einquartierung der Franzosen, bald waren es Franzosen, bald englisch-hannoversche, bald preussische Soldaten.

1807, im Februar, kamen französische Douaniers an, und im Dezember desselben Jahres wurde eine Batterie angelegt.

1811 wurde Hamburg eine „bonne ville“ des französischen Kaiserreiches und Napoleon erließ ein Dekret zur Anlegung eines Kanals zwischen Elbe und Ostsee einerseits und eines anderen zwischen Elbe und Weser und eines dritten zwischen Weser und Ems. Batterien wurden gebaut, die Kosnpiration wurde eingeführt — kurz, der große Korse ließ auch hier seinen Willen und seine Macht spielen und fühlen.

Vom Jahre 1813 an, nachdem wie im ganzen Reiche auch in Hamburg die Erhebung gegen die französischen Unterdrücker ausgebrochen war, wechselten Besetzungen durch französisches Militär ab mit solchen von Engländern (Elbblockade) und von Russen. Die Franzosen gingen, bald auch die Russen, die ersteren kamen zurück und auch die letzteren, von der Seeseite unterstützt durch die Kanonen der Engländer. Am 29. November wurde eine heftige Kanonade auf die beiden französischen Forts (du Phare, beim Leuchtturm, und Napoleon, im Osten) eröffnet, die mit der Übergabe der Forts an die Engländer und Russen endigte. Bei dieser Kanonade war aus dem Fort du Phare mit glühenden Kugeln geschossen und einige Häuser in Cuxhaven waren dadurch in Brand geraten. Am 4. Dezember desselben Jahres zog der russische Oberst Baron von Rudiger mit seinen 1200 Mann wieder ab, nachdem er Tags zuvor die frühere Verfassung wieder hergestellt hatte. Einige englische Kriegsschiffe blieben noch auf der Reede und in der Elbmündung, auch besetzten englische Truppen das Amt nochmals auf kurze Zeit, um es vor plötzlichen Überfällen der Franzosen zu schützen. Die kamen aber nicht wieder, die Engländer zogen ab und seitdem blieb Ritzebüttel von fremder Militärbesatzung frei, um sich nach und nach von den schweren Zeiten, die es durchgemacht hatte, wieder zu erholen.

Das hatte es aber auch bitter nötig, denn im Anfange des Jahres 1814 betrug die Schuldenlast des Amtes 350,000 Mark, das war pro Kopf eine Summe von 88 Mark.

Im folgenden Jahre (1815) wurde hier das 10. Bataillon des Hamburger Bürgermilitärs errichtet, das am 1. Juli zuerst die Schloß- und Hafengewache bezog.

Das erste Dampfschiff erschien 1816 am 29. Juni auf der Elbe — gewiß ein bedeutendes Ereignis für Cuxhaven. Es war ein englisches und hieß „The Lady of the Lake“. Im Sommer dieses Jahres wurde das Cuxhavener Seebad angelegt.

Dann kamen einige Jahre ruhiger Entwicklung, die allerdings durch mehrere schwere Unglücksfälle getrübt wurden, so durch eine Katastrophe, welche 16 Cuxhavener Seeloten das Leben kostete (1824), durch den Untergang des Leuchtschiffes „Seestern“ mit 10 Mann, durch eine gewaltige Sturmflut (3./4. Februar 1825) mit Deichbruch, wodurch ein großer Teil des Amtes verwüstet wurde und 6 Personen, sowie manches Stück Vieh zu Tode kamen. Die dadurch hervorgerufene große Not linderte der Senat durch eine namhafte Geldspende. Dafür zeigten sich die Einwohner des Amtes 1842 beim großen Hamburger Brande ihrerseits wieder nach Kräften opferwillig. Die Jahre 1848 und 49 brachten allerhand Irrungen und Wirrungen mit sich. Infolge der Schleswig-Holsteinischen Wirren blockierte am 1. Mai die Dänen die Elbe, am 2. Mai kamen 150 Mann Hamburger Infanterie an, um das Amt vor den Dänen zu schützen, dann folgte am 15. August eine verstärkte Elbblockade durch die Dänen u. s. f., bis im Jahre 1851 die letzten 16 Mann Hamburger Artillerie abzogen. Zwei Jahre später tauchte der Plan auf, in Cuxhaven einen (preussischen) Kriegshafen zu errichten, ein Plan, der heute noch nicht verwirklicht ist.

Wieder folgten Jahre ruhiger kommender Entwicklung, bis das Jahr 1864 das Amt die Kriegereignisse hineinzog. Der Kampf um Schleswig-Holstein war losgebrochen, eine österreichische Flotte erschien auf der Reede und am 9. Mai kam es zwischen dieser, die unter dem Kommando Tøgethoffs stand, und einer dänischen Flotte unweit Helgoland's zu einem Seegefecht. Schwer zerschossen, aber als Sieger kehrten die Österreicher zurück. 37 Gefallene wurden auf dem Martinskirchhof in Ritzebüttel beerdigt.

In demselben Jahre 1864 vollzog sich eine wichtige Neuerung in der Verwaltung des Amtes. Am 29. Mai richtete der Senat einen dringlichen Antrag an die Bürgerschaft, betreffend Veränderungen in der Organisation und der Rechtspflege im Amte Ritzebüttel. Danach wurde die bis dahin seit dem Jahre 1394 bestandene Vereinigung der Amtsverwaltung, der Rechtspflege und der Funktionen eines Mitgliedes der Schifffahrt und Hafendeputation in der Person eines unter dem Titel „Amtmann auf dem Schloße Ritzebüttel“ fungierenden Senatsmitgliedes aufgehoben. Der Senat ernannte aus seiner Mitte einen ersten und für Verbindungsfälle einen zweiten Landherrn, welchem die Oberaufsicht über die Verwaltung des Amtes und die Justiz-Administration in demselben zusteht. Unter seiner Oberleitung stehen ein Amtsverwalter und ein Amtsrichter, deren Kompetenz in dem Gesetzentwurf genau bestimmt ist. Dem Amtsverwalter wurden ein Registrar, ein Hilffschreiber und ein Bote, dem Amtsrichter ein Registrar beigegeben und untergeordnet. Die sämtlichen bisher von dem Amtmann, dem Aktuar, dem Registrar und dem Boten erhobenen Gebühren werden künftig für Rechnung des Staates eingenommen. Die Bestimmung des Termins, wann dies Gesetz in Kraft treten sollte, blieb vorbehalten. Am 1. Juni nahm die Bürgerschaft obigen Gesetzentwurf mit einigen Zusätzen und Abänderungsvorschlägen an. Am 31. August desselben Jahres verließ der letzte Amtmann, Senator Kirchenpauer, das Amt, nachdem am 28. August nach beendigtem Gottesdienste im Saale des Schlosses die Einführung der neuernannten Beamten — an ihrer Spitze der erste Amtsverwalter Dr. jur. Samuel Sammler — und der erste Amtsrichter Dr. Rudolf Martin — stattgefunden hatte. Die Funktionen eines ersten Landherrn übernahm der bisherige Amtmann.

Im Jahre 1870 lag Cuxhaven wieder am Kriegspfad. Aber es war wenig von Kriegen zu merken. Zwar blockierten die Franzosen die Elbe und das brachte allerlei Aufregungen, Zwischenfälle und Behinderungen der Schifffahrt mit sich, doch kam es zu keinen ersteren Ereignissen. Die letzten der Truppen, die am 30. August 1870 eingetroffen waren, rückten im März 1871 wieder ab.

Im Anfange des Jahres 1872 tauchten Gerüchte auf über ein Projekt zum Bau eines großen Tidehafens in Cuxhaven. In der Tat fand am 29. Mai desselben Jahres die Eintragung der Harburg-Stade-Cuxhavener Eisenbahn- und Hafengesellschaft mit einem Kapital von 20 Millionen Thalern in das Berliner Handelsregister statt. Im Juli desselben Jahres begannen die Vermessungen auf der Strecke Ritzebüttel nach Otterndorf. Bald aber kam das Konsortium in finanzielle Kalamitäten und die Arbeiten ruhten bis zum Jahre 1879, wo die Konzession auf die neu gebildete Unterelbische Eisenbahn-Gesellschaft übertragen wurde. Am 11. November 1881 endlich wurde die Eisenbahn Cuxhaven-Harburg eröffnet. Ein Jahrzehnt später folgte die Erbauung der Eisenbahn Cuxhaven-Geestemünde.