

Das Amt Ritzebüttel und die Elbe

ferner 18 Morgen, 1693 sogar 89 Morgen ausgediebt usw. Das „Neue Feld“, das 1618 mit 916 Morgen vermessen worden war, enthielt nur noch: 1656: 552 Morgen, 1658: 482, 1672: 477, 1693: 393, um endlich 1699 auf nur 334 Morgen zusammenzuschrumpfen.

Und dann kam die schreckliche Weihnachtssturmflut des Jahres 1717. Sie riß „einige hundert Ruten Deichs“ weg und vernichtete 127 Gebäude; 306 Menschen, Hunderte von Schafen, Schweinen und Hornvieh kamen um. Vorm Neuen Felde zwischen dem Koogshafen und Altenbruch mußte ein völlig neuer Deich angelegt werden, ebenso vor Döse.

V.

Außerordentlich hatte auch der Cuxhafen gelitten, ja, er war ernstlich in seinem Bestehen bedroht. Schon aber war er als Not- und Winterhafen für die Elbeschiffahrt völlig unentbehrlich geworden, auch hatte er eine nicht zu unterschätzende wirtschaftliche Bedeutung für das Amt Ritzebüttel. Lagen doch zu Ende besonders strenger und langer Winter, wenn „die Elbe bald aufgehen sollte“, manchmal nicht weniger als 250 Fahrzeuge wartend im Cuxhafen.

Man erkannte in Hamburg, daß etwas Durchgreifendes zu geschehen hatte, wofern man den Cuxhafen nicht unwiederbringlich preisgeben wollte. So gründete man denn 1725 die hamburgische „Stackdeputation“, deren einzige Aufgabe es laut langatmiger Instruktion war, „Veranstaltungen gegen den Landabbruch zu tun“, und zwar ursprünglich eigentlich nur zu dem Zweck, „den Koogshafen zu conservieren“. Die Geschäftsanweisung sagt ausdrücklich: „Da das Augenmerk nicht auf die Conservation des Landes, sondern bloß auf die Beschützung des Hafens durch einen ihm zu beschaffenden sogenannten Rücken gehen kann“.

Es zeigte sich aber glücklicherweise bald, daß in der Erfüllung dieser Sonderaufgabe auch die Rettung des gesamten Marschlandes im Amte Ritzebüttel mehr oder weniger beschlossen lag.

Man begann 1729 damit, zum Schutz gegen das an den Hafen drängende Wasser drei mit Steinen gefüllte Wrackschiffe zu versenken. Das vorderste dieser Fahrzeuge soll nach einer Lesart „Die Liebe“, nach einer anderen „Olivia“ geheißen haben; wie dem auch sein mag, jedenfalls hat es der seit langem weltberühmten „Alten Liebe“ den Namen gegeben.

1733 ernannte der Hamburger Rat, um gründlicher zu arbeiten, einen anerkannten Fachmann zum Leiter der Ritzebütteler Uferbauten, den bis dahin kaiserlichen Artillerie- und Festungshauptmann Spanniger (Spanier). Er hielt sich dauernd in Ritzebüttel auf, während sich die Stackdeputation alljährlich im Frühling oder im Frühsommer aus Hamburg zum Cuxhafen begab, um an Ort und Stelle alles zu besichtigen und dem Spanniger die nötigen Anweisungen für das nächste Baujahr zu erteilen.

Durch Stacks oder Bühnen, die ursprünglich aus Faschinen, später aus Felssteinen erbaut, weit ins Wasser hineinragten bis zur Wattengrenze, suchte man die Gewalt des Wogenpralles zu brechen, durch den Bau von Uferdeckwerken, hauptsächlich durch Versenkung oft riesiger, mit schweren Felsbrocken gefüllter Kisten, sog. Steinkisten, das Abbrechen des Ufers zu verhindern.

VI.

Die Ergebnisse dieser ebenso mühseligen, wie kostspieligen Arbeiten entsprachen lange Zeit keineswegs den Erwartungen. Sowohl aus Unkenntnis wie auch aus unangebrachter Sparsamkeit wurden die zwischen 1733 und 1741 errichteten Stacks nicht stark genug gebaut. Daher wurde im „außerordentlichen Sturmwinter“ 1741 auf 1742 fast alles wieder vernichtet. Schon im November 1736 hatten die Neubauten in einer schweren Sturmflut ihre erste Probe bestehen müssen. Damals hielt der Deich, von dessen Kappe die Flut nur noch eine Handbreit entfernt war, stand. Brockes, der damalige Ritzebütteler Amtmann und spätere hamburgische Bürgermeister, schildert jenes Standhalten der Deiche lebendig in seiner ansprechenden Dichtung: „Landleben in Ritzebüttel“, folgendermaßen:

„Dank-Gedanken, wegen eines in Ritzebüttel durch Gottes Gnaden abgewandten Einbruchs der Deiche“:

Nachdem mit unerhörter Wut
Der Nord-Nord-Westen-Wind gestürmet,
Und er des Meeres wilde Flut
So sehr gepreßt und aufgetürmet,
Daß sie mit unsers Landes Damm
Und dessen sogenanntem Kamm
Bereits in gleicher Lage floß,
Ja gar, was schrecklich anzusehen,
Von einigen gesenkten Höhen
Schon schäumend sich herüber goß,
Und sich in weißen Wasser-Fällen
Schon zeigt an unterschied'nen Stellen,
Wodurch bereits das ganze Land
Voll Jammer, Angst und Kummer stand,
Und die entsetzliche Gefahr,
Die ihm fast unvermeidlich war,
Mit nass- und starren Augen sah,
War Gott, der Wind und Wellen lenket,
Mit seiner Hülf' und Gnade da!
Er wollt: und augenblicklich senket
Die wilde Last der Fluten sich von unsrer Dämme Höh' hernieder,
Zu ihren hohlen Tiefen wieder.
Man konnte mit erfreutem Aug' aus blauer Flut die grünen Rücken
Des, Gott sei Lob!, noch ganzen Damms und unzerbrochenen Deichs
erblicken!

Man erkannte allmählich, daß gerade die überaus kostspielige Versenkung von Steinkisten bedenkliche Folgen zeitigte. Diese Kisten standen senkrecht im Wasser, und da es ihnen an einer Abdichtung gebrach, wurden sie von den Fluten leicht hinterpült, so daß der Deichfuß angegagt wurde und die ganzen Erdmassen ins Rutschen gerieten.

Nicht zum wenigsten aus diesem Grunde gingen trotz aller Bemühungen nicht nur das ganze Duhner Außendeichsland, sondern auch das überhaupt die größten Sorgen bereitende sog. Neufelder Vorland zwischen dem Altenbrucher Hafen und dem Cuxhafen verloren. Trotz Aufführung kostbarer Pfahlwerke, die man treffend als spanische Wände bezeichnete, traten 1739 und besonders 1745, erhebliche Abbrüche ein, die eine empfindliche Zurückverlegung des Deiches erzwangen.

Erst als gegen Ende des 18. Jahrhunderts der auch sonst um Hamburgs Hafenbau außerordentlich verdiente Woltman mit dem Bau konvexer Böschungen begann, auch dazu überging, statt der schweren Ramppfähle und Bauhölzer sowie statt der Faschinen Granitflindlinge auf Kleinsteinunterlage zu verwenden, gelang es endlich, dem beständigen Landverluste wirksam Einhalt zu tun. Dieses System hat man dann in der Hauptsache bis heute beibehalten, nur verwendet man zur Herstellung der Uferbefestigungen seit 1878 im allgemeinen Beton. Während um 1800 im Amte Ritzebüttel 902 Ruten Uferbauten vorhanden waren, vermehrten sie sich bis 1820 durch Woltmans Tätigkeit auf 2431; heute sind es reichlich 3000 Ruten. Woltman ist es auch vor allem zu verdanken, daß die bis 1791 fortgesetzt erfolgenden Einlagen der Deiche sich fortan in erträglichen Grenzen hielten, und daß die 1799 vom einstigen „Neuen Feld“ noch vorhandenen 100 Morgen bis heute erhalten werden konnten.

Als 1736 der Amtmann Brockes dem hamburgischen Senate über die obenerwähnte Sturmflut ausführlichen Bericht erstattet hatte, erhielt er aus Hamburg Glückwünsche zu dem „guten Success der kostspieligen Uferanlagen“, zugleich genehmigte der Senat „die endliche und völlige Vollendung“ der geplanten Arbeiten. Er konnte nicht ahnen, daß diese Vollendung im Grunde bis heute nicht stattgefunden hat und auch nach Natur der Dinge wohl niemals stattfinden kann. Auch ahnte man kaum, daß die Kosten solcher Arbeiten, über die man im Senat und in der Kämmeri (Finanzdeputation) zu Hamburg während des ganzen 18. Jahrhunderts „gar beweglich“ seufzte, da sie bald untragbar hoch seien, immer höher werden würden. Beliefen sie sich um 1770 auf 50 000 Courantmark jährlich, so stiegen sie um 1830 auf 81 000, um 1850 auf 180 000, seit 1860 auf 250—280 000 Mark, um sich in letzter Höhe bis zum Weltkriege zu halten. Auch wenn man bei Betrachtung dieser Zahlen die fortschreitende Geldentwertung berücksichtigt, so erhält man doch einen deutlichen Begriff von der Größe des Opfers, das die Mutterstadt Hamburg im Laufe der Jahrhunderte ihrer so unendlich wertvollen „Kolonie Ritzebüttel“ gebracht hat und auch wohl noch fernherin bringen wird.

Dr. Alfred Dreyer.