

Dieter Thiele / Reinhard Saloch

Vom Wiesengrund zum Industriegürtel

Kanalfahrten durch Geschichte und Gegenwart
Hrsg. von der Geschichtswerkstatt Barmbek

144 Seiten | 2002 | EUR 12.80 | sFr 23.20
ISBN 3-87975-865-4 1

Reinhard Saloch/Dieter Thiele

Vom Wiesengrund zum Industriegürtel

Kanalfahrten durch Geschichte
und Gegenwart



Ein reich illustriertes Begleitbuch zu den beliebten Geschichtsrundfahrten auf den Kanälen in und um Barmbek (Goldbekkanal, Osterbekkanal, Stadtparksee, Stichkanal).

Mit diesem Buch kommen die Autoren der Barmbeker Geschichtswerkstatt den zahlreichen Nachfragen nach Informationen nach, die man vom geführten Ausflug »mit nach Hause nehmen kann«. Sie behandeln die Gegenstände (»die kleinen Themen«) in der Reihenfolge, in der ihre Orte bei der Fahrt am Betrachter vorbeiziehen. Die »großen Themen« (z.B. Industrieansiedlung und -abwanderung, Boots- und Kanalbau, Stadtentwicklung, Freizeit und Naturerleben) ziehen sich wie rote Fäden durch das Buch. Auf diese Art können die Leser die Fahrt nachvollziehen – als Spaziergänger, Radfahrer, Bootsfahrer oder zu Hause anhand detaillierter Pläne.

Themen und Routen sind u.a.:

- Vom Löschplatz zum Stichkanal
- Barmbeker Stichkanal – Vom Stadtpark durch den Goldbekkanal zum Rondeelteich
- Von der Fernsichtbrücke zum Mühlenkamp
- Vom Mühlenkamp den Osterbekkanal »aufwärts«

Die gerade auch in Hamburg florierende »Geschichte von unten« hat allein in der Hansestadt innerhalb von 20 Jahren 15 Geschichtswerkstätten entstehen lassen, von denen Fotos, Pläne und Dokumente gesammelt, Zeitzugeugen befragt und Stadteilrundgänge durchgeführt werden. Besonders beliebt sind seit langem die von kundigen Aktiven angebotenen Schiffsfahrten über die Alster und ihre Kanäle.

Die Autoren:

Reinhard Saloch und Dieter Thiele sind Mitarbeiter der Geschichtswerkstatt Barmbek und veranstalten seit vielen Jahren die beliebten Kanalrundfahrten.

Leseprobe 1

Vorwort **Nach unseren Geschichtsfahrten** über die Kanäle, die wir seit 1991 veranstalten, sind wir immer wieder gefragt worden, ob man etwas schwarz auf weiß mitnehmen könne. So beschlossen wir, ein Begleitheft zu schreiben. Wir merkten bald, dass es sich zum Buch auswachsen würde. **Am Konzept hat sich nichts geändert.** Wir behandeln die Gegenstände (die kleinen Themen) in der Reihenfolge, in der ihre Orte bei der Fahrt an uns vorbeiziehen. Deshalb ist die Darstellung zugleich fließend und (teilweise) unzusammenhängend. Die großen Themen, z.B. Industrieansiedlung und -abwanderung, gehen wie rote Fäden durch's Ganze hindurch. Zu dieser Form passen nicht viele Überschriften, die den Text zerstückeln würden. Wir haben uns für Randstichworte entschieden. Sie sind alle über eine alphabetische Liste zu finden. Um aber nicht ganz auf eine herkömmliche

Gliederung zu verzichten, haben wir die Route – und damit den Text – in fünf große Abschnitte und diese wiederum in insgesamt sechzehn kürzere Strecken unterteilt. Der Vorteil unserer Form liegt darin, dass die Leser die Fahrt nachvollziehen können, als Spaziergänger, Radfahrer oder besser Bootsfahrer oder zu Hause anhand detaillierter Pläne. **Um der leichteren Lesbarkeit** willen haben wir auf Fußnoten verzichtet. Was in ihnen stehen könnte, haben wir entweder in den laufenden Text aufgenommen oder für uns behalten. In den meisten Fällen werden die Leser, wenn nicht der Darstellung, so dem Literatur- und Quellenverzeichnis entnehmen können, woraus wir unser Wissen geschöpft haben. Obwohl unser kleines Buch also nicht mit wissenschaftlichem Gehalt daherkommt, sind wir bei der Ausarbeitung doch um wissenschaftliche Gründlichkeit bemüht gewesen. **Ausgiebiger als anfangs** gedacht, haben wir Zeitzeugen-Berichte eingearbeitet (was uns als Geschichtswerkstättenlern ja gut ansteht). Soweit überhaupt möglich und mit vertretbarem Aufwand machbar, haben wir auch diese Berichte überprüft und mit anderen Quellen verglichen. Ständig sind Veränderungen an den Kanalufern zu beobachten: bauliche, wirtschaftliche Veränderungen und solche der Nutzungsart. Wir beziehen uns im Großen und Ganzen auf den Stand von März/April 2000. Hier und da haben wir etwas nachgetragen.

Leseprobe 2

Einführung **Bevor wir unsere Fahrtroute** skizzieren, erst ein Wort über unser Gefährt. Seit 1998 ist es eines der Alsterschiffe, die die Alster-Touristik-Flotte bilden. Für unsere Geschichtsfahrt sind diese Schiffe nicht sehr gut geeignet. Sie sind so groß, dass sich zu den entfernt sitzenden Passagieren kein Blickkontakt mehr herstellen lässt. Deshalb können wir auch die Wirkung unseres Vortrags nur unvollkommen einschätzen. Außerdem ist die Aussicht auf die Uferpartien in der Regel stark eingeschränkt. **Die »Aue«** dagegen, eine umgebaute frühere Barkasse (Stapellauf 1926), war mit ihrem überschaubaren Passagierraum und ihren Aussichtsfenstern gut zu gebrauchen für unseren Ausflug in die Geschichte. Im Herbst 1997 wurde sie aus dem Verkehr gezogen. Der Rumpf war morsch und auch vieles andere reparatur- und erneuerungsbedürftig. Weil sie unter Denkmalschutz gestellt wurde, blieb der »Aue« die Abwrackung erspart, für die sich die Alster-Touristik GmbH (ATG) sonst wahrscheinlich entschieden hätte. Etwa von Herbst 1998 bis Herbst 1999 lag die »Aue« auf dem Gelände der Hochbahnwerkstätten am Stichkanal. Genauer gesagt, war sie auf dem Ufer vor dem ehemaligen Kraftwerk aufgebockt und in Planen eingehaust. Dort sollten sie junge Leute aus der Ausbildungswerkstatt an der Hellbrookstraße instand setzen. **Als die »Aue«** wieder weggebracht worden war, glaubten wir, zumindest der Rumpf sei ausgebessert. Ein Irrtum. Anscheinend haben die Auszubildenden wenig ausrichten können. Waren die Ausgaben für den zweimaligen Einsatz eines Krans also unnütz? – Dann sollte sich, wie verlautete, irgendeine andere Werkstatt an der Rumpfreparatur versuchen. Inzwischen ist die »Aue« zum Toller Ort gebracht worden. Dort sollen Rumpf und Aufbauten von dem Verein Jugend in Arbeit e.V. instand gesetzt werden. Dass er dazu fähig ist, braucht anscheinend nicht bezweifelt zu werden. Die Frage ist nur, wann er die Arbeiten einplanen kann. Ob uns die »Aue« im Jahr 2002 wieder zur Verfügung stehen wird, ist demnach ungewiss. **Unsere Fahrt führt** vom Löschplatz Lämmersieth osterbekkanalabwärts, durch den Stichkanal, über Goldbekkanal, Alster und Langen Zug, dann wieder in den Osterbekkanal und diesen aufwärts bis zum Ausgangspunkt. Wir berühren also drei verschiedene Stadtteile, und da wir natürlich nicht nur über die Historie der Kanäle selbst, sondern auch ihrer Randzonen sprechen, streifen wir die Geschichte Barmbeks, Winterhudes und Uhlenhorsts. **Die Osterbek, der Osterbekbach**, entspringt in Farmsen in der Nähe des Freibades. Der alte Name Bernebeke oder Barnebeke, gleichlautend mit dem des Dorfes, könnte je nach der Herleitung des Wortes soviel wie schmaler Bach oder trüber Bach bedeuten. Die Osterbek soll aber vor Jahrhunderten ein ganz munterer und wasserreicher Bach gewesen sein. Erst infolge der Abholzungen und des Alsterstaus wurde er träge und kümmerlich. Doch bis 1900 floss er noch in der Barmbeker Dorfmitte zwischen Wiesen dahin. Dem Augenschein nach, wie ihn ein Foto vermittelt, fast ein Idyll. (Der Augenschein kann freilich täuschen. 1894 wurde in einem Bericht des Hygienischen Instituts das Osterbekwasser als »eine Jauche« beurteilt.) **Vergegenwärtigen wir uns die Etappen** des Kanalbaus. Das erste Stück vom Langen Zug, vom Mühlenkamp, bis zur Brücke Bachstraße ließ die Stadt – höchstwahrscheinlich sie – zwischen 1863 und '65 anlegen. Als die Gasanstalt an der Osterbekstraße errichtet wurde, ließ sie den Kanal bis zu dessen kleinem Hafen verlängern. **Der Hauptabschnitt bis zur heutigen S-Bahnbrücke** wurde 1901-03 geschaffen. Der Bau dieses Hauptabschnitts mitten in Barmbek wurde von vielen Bewohnern als einschneidende Veränderung und als ein weiteres Signal der rapide voranschreitenden Verstädterung empfunden. – Für Planung und Ausführung war Franz Andreas Meyer, Chef des Hamburger Ingenieurwesens, verantwortlich. Wir werden später auf ihn zurückkommen. 1912 wurde der Kanal noch einmal bis zur Nordschleswiger Straße verlängert, womit auch die Müllverbrennungsanstalt einen Wasserweganschluss erhielt. Das ausgehobene Erdreich wurde für den Damm der Walddorfer-Bahn (Richtung Gartenstadt-Volksdorf) verwendet. Darum wurden die Aushubkosten in die Kalkulation des Bahnbaus statt des Kanalabschnittbaus einbezogen. Das östlichste Teilstück zwischen Wachtelstraße und Nordschleswiger Straße wurde übrigens nach dem Kriege mit Trümmerschutt aufgefüllt. Schon 1910 war damit begonnen worden, den Stichkanal als Abzweigung zur Hellbrookstraße hin anzulegen. Alles in allem hatte der Bau rund fünfzig Jahre gedauert und etwa 4 Mio. Mark gekostet. **Der Osterbekkanal ist das Herzstück** unserer Schilderung. Deshalb konzentrieren wir uns in der Einführung auf ihn. Über die Anlegung von Goldbek- und Rondeelkanal ist das Nötigste im Dritten Abschnitt zu erfahren. **Welche Funktionen erfüllte** der Osterbekkanal? Er

sollte Flächenbrände verhüten und stand von früh an in Verbindung mit dem Kanalisationssystem. So ermöglichte er es z.B., die Siele zur Elbe hin zu durchspülen und so von Sinkstoffen zu befreien. Außerdem wurde er ein wichtiger Transportweg. Rohstoffe für manche Fabriken, Baumaterialien und vor allem in großen Mengen Kohlen wurden befördert. Mehrere Kohlenlager entstanden an den Ufern. Löschräume wie der am Lämmersieth, auf dem sich unsere Passagiere vor Fahrtbeginn versammeln, dienten zum Ent- und Beladen der Schuten. Die guten Transportbedingungen begünstigten die Industrieansiedlung entlang dem Kanal. Zu Beginn des Ersten Weltkriegs hatte sich geradezu ein Industriegürtel ausgebildet. – Auch Kanuten und Ruderer mieden den Osterbekkanal nicht, obwohl es selbstverständlich reizvollere Reviere in und um Hamburg gab. Last, not least ist die Personenschiffahrt zu nennen: Rund vier Jahrzehnte wurde sie auf dem unteren Teil des Osterbekkanals betrieben. **Der Goldbekkanal hat weder** als Transportweg noch als Industriestandort eine besondere Rolle gespielt. Umgekehrt ist er ebenso wie der Rondeelkanal für Bootsfahrer weit einladender gewesen als der Osterbekkanal. **Der traditionelle Titel** unserer Kanalfahrt »Vom Wiesengrund zum Industriegürtel« gilt in Wahrheit nur für den Osterbekkanal, und er trifft obendrein nur die Hälfte der Entwicklung. Schon zwischen den Kriegen nämlich begann die Industrieabwanderung.

Beschleunigt durch die Bombenschäden, ist sie heute nahezu abgeschlossen. Auf freiem Feld entstandene Fabriken waren in den 20er Jahren von Wohnbebauung umgeben und zum Störfaktor geworden. Der Abwanderung folgten Umnutzung und Strukturwandel. Beispiele für Umnutzung sind das Museum der Arbeit in den restlichen Gebäuden der Gummifabrik und Theaterbühnen in einigen Hallen der ehemaligen Kampnagel-Fabrik.

Strukturwandel, das bedeutet: Dienstleistungsgewerbe statt Industrie (Beispiel Alster-City), das bedeutet: mehr Wohngebäude, mehr Grün als früher. Zweifellos ist der Osterbekkanal mit seinen Uferzonen heute schöner als vor dem Krieg. Er kann und wird noch an Reiz gewinnen, u.a. weil er sauberer werden wird. **Seine Bedeutung als Transportweg** hat er völlig verloren. Heute ist er vor allem eine angenehme und lebendige Unterbrechung der steinernen Stadt. – Goldbek- und Rondeelkanal haben solche Verschönerung nicht erfahren, aber eben auch nicht gebraucht. **In enger Beziehung zum Wassersport** stand ein Berufszweig, der an den Kanälen – insbesondere den Winterhuder Kanälen – reich vertreten war: die Bootsbauerei. Wenngleich an Wirtschaftskraft und Beschäftigtenzahl nicht im Entferntesten mit den Industriebetrieben vergleichbar, scheinen die kleinen Werften doch im Bewusstsein der Bewohner sehr präsent gewesen zu sein. Nur zwei, drei Spezialisten behaupten sich heute noch. **Damit sind die wichtigsten Themen** angeschlagen, auf die wir während der Fahrt anhand zahlreicher Beispiele immer wieder zurückkommen werden. **Lassen wir nun einige Zeitzeugen** zu Wort kommen, um den Wandel – die Osterbek betreffend – anschaulicher zu machen. Pastor Schwieger erinnerte sich vierzig Jahre später an das ländliche Barmbek der 1870er Jahre: »Die Osterbeck war überhaupt einer der Hauptreize in der Barmbecker Landschaft. Nicht satt sehen konnte sich das Auge an dem lieblichen Bild dieses klaren, munteren Bächleins. An manchen Stellen war es so tief, dass wir fröhlich drin baden und schwimmen konnten. ... Anderswo standen junge Hechte, die wir mit großem Jubel griffen oder angelten. Dem heutigen prosaischen Osterbeckkanal sieht man seine poetische Jugendschönheit nicht mehr an.« (Das Überschwängliche dieses Textes ist keine spezielle Eigenheit Schwiegers; es ist der Ton verklärender Erinnerung, in den manche ältere Menschen gelegentlich gern verfallen.)

Th. Schnitzlein erlebte am Anfang des Jahrhunderts den Kanalbau in der Mitte von Barmbek: »Schon beim Abstecken der Trasse zeigte sich, daß die Anlieger des Flachlands fast ihre ganzen Hintergärten verlieren würden und daß Häuser am alten Osterbeksweg am Zoll überhaupt verschwinden mußten. Es dauerte noch einige Zeit, bis die Arbeit begann. Dann war aber dieser stille Teil von Barmbek von einem Lärm erfüllt, der den Anwohnern die bisher gewohnte Ruhe nahm. Maschinengepfeife der Lokomotiven, Räderrollen der langen Kipplorenzüge, Baggerkreischen, Rammschläge und all das Getümmel, das nun einmal mit einem derartigen Bauvorhaben verknüpft ist.« **Ende der 1920er Jahre** hatte Barmbek zwar keinen ländlichen Charakter mehr, aber östlich der Nordschleswiger Straße (die es allerdings damals noch gar nicht gab), wo der Kanal endete, lag noch immer weitgehend offenes Gelände. Kinder konnten dort viele »wilde« Spielgelegenheiten finden. Eine davon war das Wehr zwischen Bach und Kanal. Dorthin hatte es den Verfasser einer Zuschrift ans Barmbecker Wochenblatt gezogen: »Bald nach dem Einfluss des Bramfelder Grenzbaches, der mit seinem schmutzigen Wasser die klare Flut zur hellgrauen Brühe werden ließ, stürzte der Osterbeck durch eine schräge Rinne einige Meter tief ab in den Osterbeckkanal. Schaffhausen im kleinen. Dieser Absturz war es hauptsächlich, der Barmbecks Jungen anlockte. Die beiden Holzwände der etwa dreieinhalb Meter breiten Rinne waren nämlich oben durch einen Balken verbunden. Wer ein Kerl war, balancierte freihändig hinüber, wer unterwegs abrutschte, sauste auf dem Hosenboden wasserfallabwärts und fand sich unten im Uferschlamm wieder, wer gar nicht erst wagte oder vielleicht sitzend hinüberrautschte, zählte überhaupt nicht mit.«

Leseprobe 3

Inhalt:

Vorwort

Die Route

Einführung

Erster Abschnitt:

Vom Löschplatz zum Stichkanal

Erste Strecke: Oberhalb der S-Bahnbrücke

Zweite Strecke: S-Bahnbrücke bis Bramfelder Brücke

Dritte Strecke: Bramfelder Brücke bis Hufnerstraßenbrücke

Vierte Strecke: Hufnerstraßenbrücke bis Stichkanal

Zweiter Abschnitt:

Barmbeker Stichkanal

Fünfte Strecke: Stichkanalbeginn bis Wiesendammbrücke

Sechste Strecke: Wiesendammbrücke bis Stichkanalende

Dritter Abschnitt:

Vom Stadtpark durch den Goldbekkanal zum Rondeelteich

Siebente Strecke: Saarlandstraße bis Barmbeker Straße

Achte Strecke: Barmbeker Straße bis Moorfuhrweg

Neunte Strecke: Moorfuhrweg bis Rondeelteich

Vierter Abschnitt:

Von der Fernsichtbrücke zum Mühlenkamp

Zehnte Strecke: Fernsichtbrücke bis Uhlenhorster Eck

Elfte Strecke: Hinterland – die Uhlenhorst

Zwölfte Strecke: Von der Langenzugbrücke zum Mühlenkamp

Fünfter Abschnitt:

Vom Mühlenkamp den Osterbekkanal »aufwärts«

Dreizehnte Strecke: Vom Mühlenkamp zur Bachstraße

Vierzehnte Strecke: Von der Bachstraße zum Großheidesteg – Nordseite

Fünfzehnte Strecke: Von der Bachstraße zum Großheidesteg – Südseite

Sechzehnte Strecke: Vom Großheidesteg zur Schleidenbrücke

Siebzehnte Strecke: Ausklang – Von der Schleidenbrücke aufwärts

Anhang

Sekundärliteratur

Primärliteratur und Quellen

Register der Randstichworte

Bildnachweis

Zum Thema außerdem

Auf den Spuren der Bertinis

Quelle: <https://www.vsa-verlag.de/nc/detail/artikel/vom-wiesengrund-zum-industriequartal-1/>