

Altona.

Allgemeines.

Geschichtliches.

Dipl.-Ing. Kalbfus.

Das heutige Altona, 1889 und 1890 durch Eingemeindung der bis dahin selbständigen Stadt Ottsen und der Landgemeinden Bahrenfeld, Othmarschen und Svelgönne entstanden, ist unter den größeren deutschen Städten zwar eine der jüngsten, blickt 1914 aber immerhin schon auf eine 250jährige wechselreiche Geschichte zurück.

Die Grundlagen zur städtischen Entwicklung der 1604 zum Flecken erhobenen, nahe der Hamburger Grenze gelegenen Ansiedlung waren im 16. und 17. Jahrhundert dadurch gelegt, daß der zur Herrschaft Pinneberg gehörige Ort zahlreichen in Glaubenskämpfen Vertriebenen Zufluchtstätte und Religionsfreiheit bot. Hauptsächlich waren es Katholiken aus Hamburg, vor der spanischen Inquisition flüchtende portugiesische Juden und holländische Reformierte und Mennoniten, die hier Unterkommen fanden. Es war kein Wunder, daß der Ort bei einer so zusammengesetzten, dabei rührigen und unternehmungslustigen Bevölkerung von Handwerkern, größeren Gewerbetreibenden, Kaufleuten und Fischern aufblühen mußte, besonders aber, als nach dem Übergang der Herrschaft Pinneberg auf das dänische Königshaus (1640) politische Erwägungen Anlaß gaben, das unmittelbar neben Hamburg gelegene Altona zu einem bedeutenden und leistungsfähigen Gemeinwesen und zu einem starken Stützpunkt dänischer Macht auszubauen. Am 23. August 1664 erhielt Altona das Stadtprivileg, dem besonders nach der Einäscherung der Stadt durch die Schweden 1713 neue Vorrechte folgten. Als die für die damalige Zeit wesentlichsten Vorrechte dürften die schon im Stadtprivileg ausgesprochene, später in Rücksicht auf die andersgearteten Verhältnisse ringsum freilich wieder etwas eingeschränkte Freiheit des Gewerbe- und Handwerksbetriebes, ohne geschlossene Zünfte und Ämter, dann die Zollfreiheit für ein- und ausgeführte Waren, Zollfreiheit für die in Altona hergestellten Waren in ganz Dänemark und Norwegen sowie die Gleichstellung der Altonaer mit den Untertanen in Dänemark und Norwegen in bezug auf die Zölle im Dresund und in andern Zollstädten zu nennen sein. Auch zahlreiche vom Staate oder mit seiner Hilfe unternommene Veranstaltungen zur Hebung von Handel und Schifffahrt, wie die Münze (1770), die Königliche Heringscompagnie (1775) und die Species-, Giro- und Leihbank (1776), gesellten sich den Privilegien fördernd bei. Ja selbst die örtlich und politisch begreifliche, zeitweilig recht scharfe Gegensätzlichkeit zu Hamburg trat, zumal während der den Neutralen günstigen Seekriege der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts, als weiterer wesentlicher Entwicklungshebel neben Duldsamkeit und Vorrechte.

Mit dem wirtschaftlichen Aufschwung eng verknüpft waren Hebung und Förderung des Schul- und Armenwesens. Das Gymnasium academicum und das Theatrum anatomicum wurden Mittelpunkte wissenschaftlicher Bildung, Literatur und bildende Künste nahmen lebhaften Aufschwung, und gleichzeitig entstanden gemeinnützige, zum Teil noch heute blühende, bedeutende Unternehmungen, wie die Sonntagschule und das Unterstüzungsinstitut.

Vieles von dem, was Staatskunst und glücklich ausgenutzte Umstände hatten erreichen lassen, mußte aber naturgemäß während der Wirren der napoleonischen Zeit wieder verloren gehen. Unberechenbar war der Schaden aus den Folgen des dänisch-französischen Bündnisses (seit 1807), der englischen Vergeltungsmaßregeln für die Kontinentalsperre, der Reichsbankverordnung von 1813 (sogenannte Bankhaft) und der furchtbaren Belagerung der durch Davoust besetzten Nachbarstadt Hamburg (1814), wobei Altona mit knapper Not vor erneuter Einäscherung bewahrt wurde. Es dauerte lange, bis die seit dem Anfange des Jahrhunderts bis 1840 fast unveränderte Bevölkerungszahl wieder zunahm und die Geschäftstätigkeit neuen Aufschwung zeigte, wie ihn die 1844 erfolgte Eröffnung der von Altonaer Bürgern angeregten und ausgeführten Altona-Kieler Eisenbahn bewies. Andererseits freilich verlor die Stadt, durch die inzwischen gewaltig veränderten Verhältnisse bedingt, ihre Zoll- und Industrieprivilegien, deren letztes, die zollfreie Einfuhr der Altonaer Gewerbeerzeugnisse nach Dänemark, den Ereignissen der Jahre 1848 bis 1850 zum Opfer fiel. Nur die Freihafenstellung blieb.

In der ganzen nächsten Folgezeit beherrschte die Entwicklung Altonas die Frage der Zollgrenzen, eine Frage, deren Lösung Altona immer mehr zu einer wirtschaftlichen Einheit mit Hamburg verschmolz und die zu der heute noch ausgeprägten Stellung Ottensens den Grund legte. Denn um diese Zeit (1854) wurden neben andern Gewerbebetrieben nicht weniger als acht große Fabriken, darunter fünf Tabak- und zwei Zichorienfabriken, nach Ottensen verlegt, nachdem bereits sechs Jahre vorher der damals bedeutendste Kaffeeimporteur ebenfalls sein Geschäft, und zwar nach Hamburg, verlegt hatte. Immerhin bewahrte sich Altona zu Ende der Dänenherrschaft noch eine nicht unbedeutende selbständige Stellung auch in Reederei und Seehandel, bis die Umwälzungen von 1863/64 mit einem Male wieder neue Verhältnisse zeitigten. Die Gründung des Norddeutschen Bundes, die Einverleibung Schleswig-Holsteins in Preußen und bald darauf die Errichtung des Deutschen Reiches ließen Altona mehr und mehr zu einem einheitlichen und auch räumlich ineinander verwachsenden Städtegebilde mit Hamburg werden.

Wohl nicht mit Unrecht wird behauptet, daß die vorläufige Aufrechterhaltung der Freihafenstellung Altonas 1867 ihm durch seinen damit bedingten Abschluß vom Zollinlande viel geschadet hat, zumal gleichzeitig Reederei und Seehandel eine völlige Umgestaltung erfuhr und die neue, mit kleinem Gewinn arbeitende Geschäftsführung schnellste Verbindungswege erforderte. Ersatz für das Verlorene in Entfaltung gewerblicher Tätigkeit zu suchen, verbot die Lage der Zollschranke, die auf der andern Seite Ottensen rasch zu einer lebhaften Industriestadt werden ließ.

Aber auch Preußen als Staat mußte die Freihafenstellung Hamburg-Altonas unerwünscht erscheinen, da sie seit dem Beginn der Eisenbahnverstaatlichung (1878) als ernstes Hindernis der politisch wie wirtschaftlich notwendigen engeren Verbindung Schleswig-Holsteins mit dem Eisenbahnnetz und dem Verkehr des übrigen Deutschlands empfunden wurde. So kam es zum preußischen Antrag vom 19. April 1880, die Stadt Altona und Teile der Hamburger Vorstadt St. Pauli in das Zollgebiet einzuschließen. Erst nach manchen Kämpfen fand eine Einigung statt; in der Nacht vom 15. auf den 16. Juni 1881 genehmigte die Hamburger Bürgerschaft den Anschluß der freien und Hansestadt Hamburg an das deutsche Zollgebiet, und am 16. Februar 1882 wurde das Reichsgesetz erlassen. Trotzdem dauerte es noch bis zum Sommer 1886, ehe die Grundlagen der neuen Verhältnisse festgestellt und zugleich die letzten Schranken für die immer notwendiger werdenden Einbeziehungen der westlichen Gemeinden gefallen waren.

Aber die Sonderentwicklung Ottensens nebst der Neumühlens, Othmarschens, Bahrenfelds und Ovelgönnes ist wenig zu berichten, denn ihre Entwicklung beruhte vorwiegend auf Bauern-, bzw. Fischerwirtschaft. Höchstens kam bei Ottensen noch hinzu, daß es bis zur Aufhebung der Altonaer Privilegien, worauf seine Entwicklung als Industriestadt einsetzte, Wohnplatz für viele auswärts beschäftigte Gesellen und Fabrikarbeiter war.

Nicht uninteressant sind die früheren Beziehungen des alten Altonas zu Ottsen und Neumühlen, insbesondere zu ersterem. Denn seit 1713 war Ottsen hinsichtlich der Gerichtsbarkeit den Altonaer Behörden unterstellt, später sogar nach dessen Stadtgesetzen und Verfassung regiert und unter dessen Konsistorium gestellt, Verhältnisse, die — neben der Nutzung der gemeinen Weide — vielfach Zwistigkeiten schufen, im übrigen sich aber trotzdem immer mehr im Sinne eines gewissen Abhängigkeitsverhältnisses auswuchsen. So war der Rechtszustand bei Beendigung der dänischen Herrschaft der, daß Rechtspflege, Polizei und allgemeine Verwaltung in Ottsen wie in Neumühlen von den Altonaer Behörden wahrgenommen wurden, während die eigentliche Gemeindeverwaltung zwar von einem eigenen Ortsvorstand bewirkt wurde, im übrigen aber noch einen Bestandteil der Herrschaft Pinneberg bildete. Aus solchen Verhältnissen heraus erklärt es sich, wenn schon 1756 vom Minister von Bernstorff angeregt wurde, Ottsen in Altona einzugemeinden. Ebendahingehende Untersuchungen ordnete rund 100 Jahre später, 1865, die herzogliche Landesregierung an, die die bemerkenswerte Beantwortung erfuhren, daß für Altona nur dann ein Vorteil gegeben sei, wenn die derzeitige Zollgrenze unverändert belassen würde und somit eine zugleich Freihafen und Zollgebiet umfassende Stadt entstehe. Obgleich die Regelung der Zollgrenze dieser Ansicht günstig war, kamen die weiteren Verhandlungen doch nicht vorwärts, ja es traten an ihre Stelle sogar Streitigkeiten anlässlich des Baues des Neumühlener Kais. Schließlich fanden die gemeinsamen Interessen dadurch Berücksichtigung, daß wenigstens einige zum Kai und zur Meinholdstraße (jetzigen Kaistraße) gehörige Grundstücke in Altona eingemeindet wurden, eine diese Einzelfrage berührende, noch dazu zweifelhafte Lösung, die gleich wichtigen weiteren Aufgaben beider Gemeinden keineswegs die Wege ebnete. Erst die Verhandlungen zwischen dem Reiche und Hamburg betreffend den Zollanschluß, der die Zollschranke zwischen Altona und Ottsen aufhob, ließen 1882 die Vereinigungsverhandlungen wieder aufleben, deren Ergebnis schließlich nach längerem Hin und Her, und nicht ohne daß Pausen in den Verhandlungen eintraten, der Eingemeindungsvertrag von 1889 war. Dreiviertel Jahr später, 1890, folgte auch die Eingemeindung der früheren Landgemeinden Bahrenfeld, Othmarschen und Svelgönne.

Mit diesen Eingemeindungen war der Stadt die nötige Entwicklungsfreiheit nach Westen gesichert und die Vorbedingung erfüllt, Ersatz für das infolge des Zollanschlusses Verlorene zu suchen. Es ist bereits ausgeführt, welchen großen Einfluß gerade die Zollfrage für Altona hatte, auch erwähnt, wie Altona mehr und mehr mit Hamburg zur wirtschaftlichen, freilich durch eine Staatsgrenze getrennten Einheit verschmolz. (Nach den Ergebnissen der Zählung 1910 waren von Altonaer Einwohnern nicht weniger als 16593 in Hamburg geschäftlich tätig.) Der im Herbst 1888 vollzogene Zollanschluß machte der Ungewißheit fast zweier Jahrzehnte ein Ende, mochte die Stadt damit auch ihre ehemalige Bedeutung als Seehandelsplatz verlieren und zunächst in den ersten Jahren des neuen, jetzigen Zeitabschnittes selbst als Industriestadt schwere Einbuße durch die große Nachbarin erleiden. Den tiefsten Punkt der rückläufigen Bewegung der wirtschaftlichen Verhältnisse bezeichnet das Jahr 1892, als Mitte August in Hamburg die furchtbare Choleraepidemie ausbrach und ihre wirtschaftlichen Folgen auch Altona trafen, obgleich die Krankheit hier bei weitem nicht so heftig auftrat. Doch bereits drei Jahre später konnte von einem sichtbaren erneuten Aufschwung gesprochen werden, einem Aufschwung, den die Stadtverwaltung neben anderm durch Förderung von Handel und Industrie tatkräftig zu unterstützen und weiter anzuregen bemüht war. Als Marksteine dieses noch anhaltenden Zeitraumes können bezeichnet werden: die Verlegung des Hauptbahnhofes, ferner die durchgreifende Änderung der Eisenbahnverhältnisse im gesamten Stadtbezirk, die Erweiterung des Fischereihafens, der Bau der Fischauktionshalle 1895/96 und die Eröffnung der Industriebahn 1898, der Bau des Gaskais, die Verbesserung der Fischmarktanlagen durch Neubau der Eilguthalle, der Pack- und Versandhalle sowie der Fischverkaufshalle 1910/13, die Einrichtung

der Hafenschleppbahn 1911/12, die Durchführung der Gesamtkanalisation sowie die Vorbereitung der Aufschließung eines etwa 70 ha großen neuen Industriegebietes. Diese Maßnahmen gewährleisten im Verein mit den bereits teilweise in Angriff genommenen, teilweise noch vorgesehenen, der Volksgesundheit dienenden Unternehmungen des Volksparks, der planmäßigen Schaffung von Sport- und Spielplätzen und der Sanierung der Altstadt die weitere gedeihliche Entwicklung Altonas.

Industrie und Gewerbe.

Dipl.-Ing. Kalbfus.

Der Rückblick auf Altonas Geschichte hat bereits erkennen lassen, daß der Wohlstand der Stadt, obgleich sie auch hervorragend schön belegene Wohngebiete aufweist, hauptsächlich von ihrer Industrie und ihrem Gewerbe beeinflusst wird. Es ist deshalb gerechtfertigt, außer der Beschreibung des hier in technischer Beziehung Geleisteten auch über Industrie und Gewerbe zu berichten. Spielt auch kein Industriezweig nach außen hin eine solche Rolle, daß er dem gewerblichen Leben der Stadt eine bestimmte Prägung geben könnte, so besteht dafür eine weitgehende Mannigfaltigkeit der Warenerzeugung, die nicht nur eine beträchtliche Zahl von Kleinbetrieben lebensfähig bleiben läßt, sondern auch dadurch gekennzeichnet ist, daß die Gesellschaftsgründung zugunsten des Personal- oder Familienbesitzes außerordentlich zurücktritt. So sind in den letzten zehn Jahren insgesamt nur vier gewerbliche Betriebe in Aktiengesellschaften verwandelt worden.

Als eingeseffen anzusehen ist in Altona die Wollgarnspinnerei, die, bis ins 17. Jahrhundert zurückreichend, sich trotz Anlehnung als Filiale der Norddeutschen Wollkämmerei und Rammgarnspinnerei noch heute eine gewisse Selbständigkeit bewahrt hat. Daneben besteht eine Leinengarnspinnerei und, durch die Nähe der Elbe und des Meeres begünstigt, die Nezeherstellung. Etwa 200 Jahre später als die Wollgarnspinnerei wurde seit Mitte des vorigen Jahrhunderts die Eisenindustrie heimisch, an deren bedeutende Entwicklung einige Namen erinnern: Hermann Michaelsen (Eisen- und Stahlgießerei), Theodor Zeise (Schiffsschrauben und Schrauben für Luftfahrzeuge), Joh. Dieß, Eyring & Scheelke (letztere beiden Eisengießereien). Von Eisenbauanstalten seien außer E. Seidler & Spielberg und F. H. Schmidt die Norddeutsche Eisenbauanstalt genannt. In besonderem Maße verdient aber der Altonaer Spezialmaschinenbau Beachtung: Rammern, Bagger, Kräne, Winden und Pumpen von Menck & Hambrock, G. m. b. H., Sandstrahlgebläse, Lastenaufzüge und Hebezeuge von Alfred Gutmann, Maschinen für Kakao-, Schokoladenfabrikation und Reismüllerei Huckauf & Bülle sowie Bauermeister, Holzbearbeitungsmaschinen Böttcher & Gefner. Besondere Beziehungen zur Schifffahrt haben durch ihre Dampf- und Schiffsmaschinen das Ottsener Eisenwerk und die Ottsener Maschinenfabrik sowie die wenn auch kleinere, so doch als einzige am Ort besonders wichtige Werft (Groth & Degenhardt). Den Bau elektrischer Maschinen vertritt, in neuerer Zeit zugezogen, die Konz. Elektrizitäts-Gesellschaft. Auch die Heizungstechnik hat Spezialfirmen am Plage. An die Feinmechanik sei durch Dennert & Pape erinnert.

Daß Altona der erste Frischheringshandelsplatz ist und seine Fischindustrie für ganz Deutschland Bedeutung hat, ist bekannt, ebenso seine Stellung in der Nahrungsmittelindustrie, da die Margarinesfabriken A. L. Mohr, G. m. b. H., und Mohr & Co. nicht nur örtliche Bedeutung haben. Nächst ihnen sind nach dem Wert ihrer Erzeugnisse Weizen- und Roggenmüllerei, Graupen- und Hirseerzeugung und die Herstellung von Quäker-Mats zu erwähnen. Ein bedeutendes Werk ist ferner Naefekes Malzfabrik. Auch der Schokoladen-, Marzipan- und Zuckerwarenfabriken und des Namens Detkers darf nicht vergessen werden. Schließlich sei in

diesem Zusammenhange noch der wieder seit langem einheimischen Tabak- und Zigarrenindustrie sowie der Bierbrauerei gedacht.

Schon der chemischen Industrie verwandt ist die Essigerzeugung. Nicht unwichtig sind ferner die eigentlichen chemischen und die pharmazeutischen Erzeugnisse Altonas, die Seifen- und die Parfümerieherstellung, welche letztere besonders die Firma Georg Dralle weit über die europäischen Grenzen hinaus bekanntgemacht hat.

Nicht unerwähnt seien die Lederindustrie, die Herstellung von Kisten, Parkettfußböden und Möbeln, der Garten- und Gewächshausbau, Gold- und Politurleistenfabriken sowie die Papier- und Papierwarenindustrie und als bedeutendste des Festlandes die Tapetenfabrik Hansa, Iven & Co., G. m. b. H., nebst andern Druckereien. Und schließlich sei auch der an und für sich überraschenden, aber aus der Nähe des größten Elbhafens erklärlichen Tatsache gedacht, daß Altona ein Hauptlagerplatz für Marmor und Halbfabrikate aus diesem kostbaren Baustoff geworden ist.

Das Gesagte mögen einige Zahlen aus der letzten „gewerblichen Betriebsstatistik“ vom 12. Juni 1907 ergänzen, deren Ergebnisse das Bild des gewerblichen Lebens auch heute noch im wesentlichen zutreffend darstellen. Danach betrug die Gesamtzahl der Altonaer Gewerbebetriebe am 12. Juni 1907 13893 mit 50678 in ihnen tätigen Personen. Unberücksichtigt sind dabei Land- und Forstwirtschaft, Medizinalwesen, Rechtsanwaltschaft, Unterrichtsanstalten und die Verkehrsanstalten. Die Verteilung auf die Hauptgewerbearten, ferner die Einzelaufzählung betreffend Industrie sowie Handel und Verkehr zeigen die folgenden Zusammenstellungen:

| Gewerbearten | Anzahl der Gewerbebetriebe | Anzahl der darin tätigen Personen |
|---|----------------------------|-----------------------------------|
| 1. Gärtnerei, Tierzucht, Fischerei | 98 | 640 |
| 2. Industrie, einschließlich Baugewerbe | 6 169 | 33 153 |
| 3. Handel und Verkehr, einschließlich Gast- und Schankwirtschaften | 7 332 | 16 396 |
| 4. Musik-, Theater- und Schaustellungsgewerbe | 294 | 489 |
| Zusammen | 13 893 | 50 678 |
| I. Industrie, einschließlich Baugewerbe: | | |
| 1. Brikkettfabrikation | 1 | 2 |
| 2. Industrie der Steine und Erden | 44 | 833 |
| 3. Metallverarbeitung sowie Industrie der Maschinen, Instrumente und Apparate | 597 | 6 380 |
| 4. Chemische Industrie | 39 | 381 |
| 5. Industrie von Leuchtstoffen, Seifen und Fetten usw. | 26 | 718 |
| 6. Textilindustrie | 75 | 1 213 |
| 7. Papierindustrie | 60 | 1 378 |
| 8. Lederindustrie | 177 | 950 |
| 9. Industrie der Holz- und Schnitzstoffe | 500 | 3 167 |
| 10. Nahrungs- und Genußmittelindustrie | 1231 | 7 741 |
| 11. Bekleidungsindustrie | 2060 | 3 642 |
| 12. Reinigungsgewerbe | 772 | 1 314 |
| 13. Baugewerbe | 473 | 4 845 |
| 14. Druckereigewerbe usw. | 83 | 542 |
| 15. Künstlerische Gewerbe | 31 | 47 |
| Zusammen | 6169 | 33 153 |
| II. Handel und Verkehr, einschl. Gast- und Schankwirtschaften: | | |
| 1. Handelsgewerbe | 5361 | 11 092 |
| 2. Versicherungsgewerbe | 115 | 312 |
| 3. Verkehrsgewerbe | 431 | 2 314 |
| 4. Gast- und Schankwirtschaften | 1425 | 2 678 |
| Zusammen | 7332 | 16 396 |

Bauliche Entwicklung, Bauordnung, Bebauungspläne, Volkspark und nördliches Industriegelände.

Dipl.-Ing. Kalbfus.

Die ersten Ansiedlungen, die zur Begründung Altonas führten, lagen im Südosten der heutigen Stadt, in unmittelbarer Nähe der Hamburger Grenze. Hier sind deshalb die ältesten Straßen Altonas zu suchen, die sich, vom heutigen Fischmarkt ausgehend, allmählich nach Westen und Norden fortsetzten. So war im Anfang des 19. Jahrhunderts die Bebauung bis an die Kleine Mühlenstraße, Hoheschulstraße, den unteren Teil der Königstraße, Johannisstraße bis an die Große Roosenstraße fortgeschritten. Die einzigen Verkehrsstraßen nach dem Hafen waren Bachstraße, Kleine Elbstraße; alle andern Hauptstraßenzüge verliefen von Osten nach Westen, u. a. die Große Mühlenstraße, die Königstraße sowie die Große Bergstraße. Aus einem Plane von 1802 (Abb. 1038) ist ersichtlich, daß zu jener Zeit das schon einen ziemlich großen Flächenraum bedeckende Ottsen noch durch ein großes unbebautes Landgebiet, das sich von der heutigen Behnstraße bis nach der Ottsener Kirche erstreckte, von Altona getrennt war; die Marktstraße führte damals von der Katharinenstraße, die Große Bergstraße von der Feldstraße ab durch freies Feld. Bis in die 40er Jahre zeigt sich an diesem Stadtbilde keine wesentliche Änderung, bis die Erbauung der Altona-Kieler Bahn ganz im Westen an der Ottsener Grenze Anlaß gab, 1846 den ersten nach bestimmten Grundsätzen ausgearbeiteten Bebauungsplan des Stadtbaumeisters Winkler festzustellen. Dieser Plan sah eine von der Palmaille beim Bahnhofe beginnende Ringstraße bis nach dem Stern, die heutige Bahnhofstraße—Allee, vor und teilte das östlich dieser Ringstraße liegende freie Land durch ziemlich regelmäßige rechtwinklige Baublöcke auf. Im allgemeinen waren die Straßenbreiten mit 11,46 m (40 Fuß) gering und nur den Bedürfnissen einer Wohnstadt entsprechend geplant; nur die jetzige Allee und die Marktstraße hatten, sehr zum Nutzen der Gegenwart, mit 28,66, bzw. 33,5 m Breite stattlichere Abmessungen erhalten. Aber auch in dem bereits bebauten Gebiete waren einige Straßen vorgesehen, darunter vor allem die Verlängerung der Bachstraße bis an die Reichenstraße. Ein weiterer Bahnbau, die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn 1864, führte dann zur Erweiterung des ersten Bebauungsplanes auf das Gebiet nördlich der Kleinen Gärtnerstraße und östlich der Pinneberger Chaussee bis nach dem Schulterblatt, verstärkte aber die schon durch die Kieler Bahn bewirkte Trennung Altonas und Ottsens in ungünstigster Weise.

Auch Ottsen begann früh seine Bebauung zu regeln, ging dabei aber nicht so zielbewußt vor, denn 1879 wurde zwar ein Bebauungsplan aufgestellt, er kam aber nicht zur endgültigen Feststellung, und trotz der späteren Verbesserungsversuche weist der Ortsmittelpunkt noch heute ein recht regelloses, den Verkehrsanforderungen wenig genügendes Straßennetz auf, da weder die Straßenbreiten für die neuzeitlichen Anforderungen ausreichen, noch durchlaufende Verkehrsadern vorhanden sind.

Nach den Eingemeindungen und der Verlegung des Hauptbahnhofes von der Palmaille an die Große Bergstraße—Bismarckstraße mußte es deshalb eine der dringendsten Aufgaben der neuen Großstadt sein, das Netz ihrer Verkehrsstraßen nach einheitlichen und die Verschmelzung der früheren Ortschaften zu einem Ganzen fördernden Gesichtspunkten anzulegen. Der Erfolg zeigt sich bereits im ersten Jahrzehnt nach den Eingemeindungen; Altona ist bis an die Allee voll bebaut, und auch weiter westlich hat die Bebauung lebhaft eingesetzt gleich wie in Ottsen, das gegen Altona bis an die Kaiserstraße und die Barnerstraße vorgerückt ist,

andererseits beginnt der Abstand gegen Bahrenfeld und Othmarschen sich zu verkleinern. In gleichem Sinne ist Altonas bauliche Entwicklung bis in die neueste Zeit fortgeschritten, nicht aber ohne gleichzeitige Ausdehnung des alten Othmarschens nach Westen, Bahrenfelds nach Süden und Nordwesten und vor allen Dingen des Stadtteils Ottensen über die Gebiete nördlich der Blankenefer Vorortbahn bis an die Friedhoffstraße und des Nordteils über die Allee und Hamburger Straße hinaus nach dem Gebiete des Isebeks.



Abb. 1038. Altona 1802.

Die für diese Entwicklung gegebene Grundlage, soweit der Bebauungsplan in Betracht kommt, war ein aus einem Wettbewerb hervorgegangener Plan für die Flächen zwischen Hamburg, der Verbindungsbahn und der Kieler Bahn, sowie für die westlich der letzteren Eisenbahn gelegenen Gebiete ein vom Stadtbauamt aus örtlichen und wirtschaftlichen Gründen teilweise geänderter und vereinfachter Plan. Es war eine der Hauptschwierigkeiten bei der Plan-aufstellung, die Vierteilung des Stadtgebietes durch die Altona-Kieler Bahn einerseits und durch

die Verbindungsbahn und Blankeneser Bahn anderseits in ihren verkehrstechnisch ungünstigen Wirkungen nach Möglichkeit aufzuheben. Daneben war, wie bereits angedeutet ist, die Ausgestaltung der Hauptstraßen wenn möglich in der Ost-West-Richtung Ziel dieses Bebauungsplanes, der auch drei besonders wichtige neue Verbindungen von Süden nach Norden vorsah, den das damalige bebauten Ottensen umfassenden Hohenzollernring und zwei Straßen zwischen Othmarschen und Bahrenfeld mit neuen Bahnüberführungen, die aber in der Folgezeit zu einer Straße im Zuge der heutigen Scharnhorststraße zusammengezogen wurden. Besonders bemerkenswert war aber die hiernach geplante Aufschließung des nördlichen Ottensens, des vorzugsweise gewerblichen Stadtgebiets, nicht nur durch Straßen, sondern auch durch eine vollspurige Anschlußbahn, bestehend aus zwei Ringen mit gemeinsamem mittleren Strang, der gleichzeitig als Straße zu dienen hatte, während die Bahn im übrigen auf eigenem Gleiskörper verlaufen sollte. Kam dieser Entwurf trotz seiner Vorzüge hinsichtlich der Normalspur in der Folgezeit auch verändert mit Schmalspurbahn und räumlich besonders gegen Westen begrenzt zur Ausführung, so verdankt dieser Stadtteil doch der Industriebahn, die auch südlich der Vorortsbahn in das bereits bebauten Ottensen hineingeführt wurde, seine zeitweise sprunghafte Entwicklung, eine Entwicklung, die leghin zur Bereitstellung eines nördlich anschließenden neuen Industriegeländes von rund 70 ha führte.

Weitere Einzelheiten betreffend den Stadterweiterungsplan von 1898 anzuführen, würde den Rahmen des vorliegenden Werkes überschreiten. Es wird genügen, wenn die Querschnitte der Straßen wiedergegeben werden, und zwar sowohl von Straßen ohne Vorgärten (Abb. 1039 bis 1042), als auch von Straßen mit solchen (Abb. 1043 bis 1048). Sie zeigen zugleich, welche Sorgfalt der Verschönerung der Straßen durch Baumpflanzungen und Vorgärten zugewandt wurde. Diesen Bebauungsplänen war, nicht minder wichtig und einflußreich, die neue Bauordnung vom 15. November 1892 nebst Nachträgen von 1895 und 1897 vorausgegangen, die, durch weitere Nachträge ergänzt, neben vielen Verbesserungen im einzelnen hauptsächlich eine Verschiedenheit der Vorschriften nach örtlichen Bauzonen einführte. Hiernach durften die Grundstücke des inneren Stadtbezirkes im allgemeinen bis auf drei Viertel, bei Anlage von Etagenhäusern, sofern diese keine Eckhäuser waren, bis auf zwei Drittel, und bei Anlagen von Hinterwohnungen bis auf die Hälfte ihrer Fläche bebaut werden, wobei aber für jede auf dem Grundstücke anzulegende Wohnung ein unbebauter Raum von 15 qm bleiben mußte. Im äußeren Stadtbezirk war eine Bebauung bis auf zwei Drittel, bei Etagenhäusern bis auf die Hälfte der Grundfläche zulässig, wobei für jede Wohnung mindestens 40 qm Freifläche gewahrt sein sollten. Der äußere Landhausbezirk, im großen und ganzen Othmarschen und Bahrenfeld umfassend, verlangte für jede Wohnung wenigstens 100 qm Freifläche und gestattete höchstens ein Drittel Bebauung, während im inneren Landhausbezirk (dem südwestlichen Teile von Ottensen), in der sogenannten Übergangszone und dem geschichtlich begründeten Othmarscher Fabrikbezirke eine Bebauung bis auf zwei Drittel der Grundfläche bei Belassung eines unbebauten Raumes von 75 qm für jede Wohnung statthaft war. Insbesondere waren in den Landhausbezirken höchstens zwei Obergeschosse und, von Einfamilienhäusern abgesehen, nur Einzelhäuser in offener Bebauung zugelassen.

Aber weder Bebauungspläne noch Bauordnungen dürfen unveränderlich sein, soll dem gefunden Fortschritt der Weg geebnet werden. So erlebte auch Altona 1910 den Erlaß einer neuen Bauordnung und daran anschließend eine zum Teil durchgreifende, im einzelnen noch der Beschlussfassung vorbehaltene Neuaufstellung des Bebauungsplanes des Stadterweiterungsgebietes.

Die Unterschiede der neuen Bauordnung von der der 90er Jahre sind wesentlich. Denn wenn die alte Bauordnung im Einklang mit der damaligen Altonaer Kommunalpolitik dahin strebte, durch Bestimmungen über die Mindesthöhe der Wohnungen, durch Erschwerung des Baues von Hinterwohnungen und eine Unterscheidung zwischen Wohn- und Etagenhäusern

die Kleinwohnungen zu beschränken, so verlangten die inzwischen gesammelten Erfahrungen die Anwendung gerade der gegenteiligen Grundzüge, da die beabsichtigte Fernhaltung der Hamburger Arbeiterbevölkerung als unerwünschte Bewohner versagt hatte, und da das inzwischen

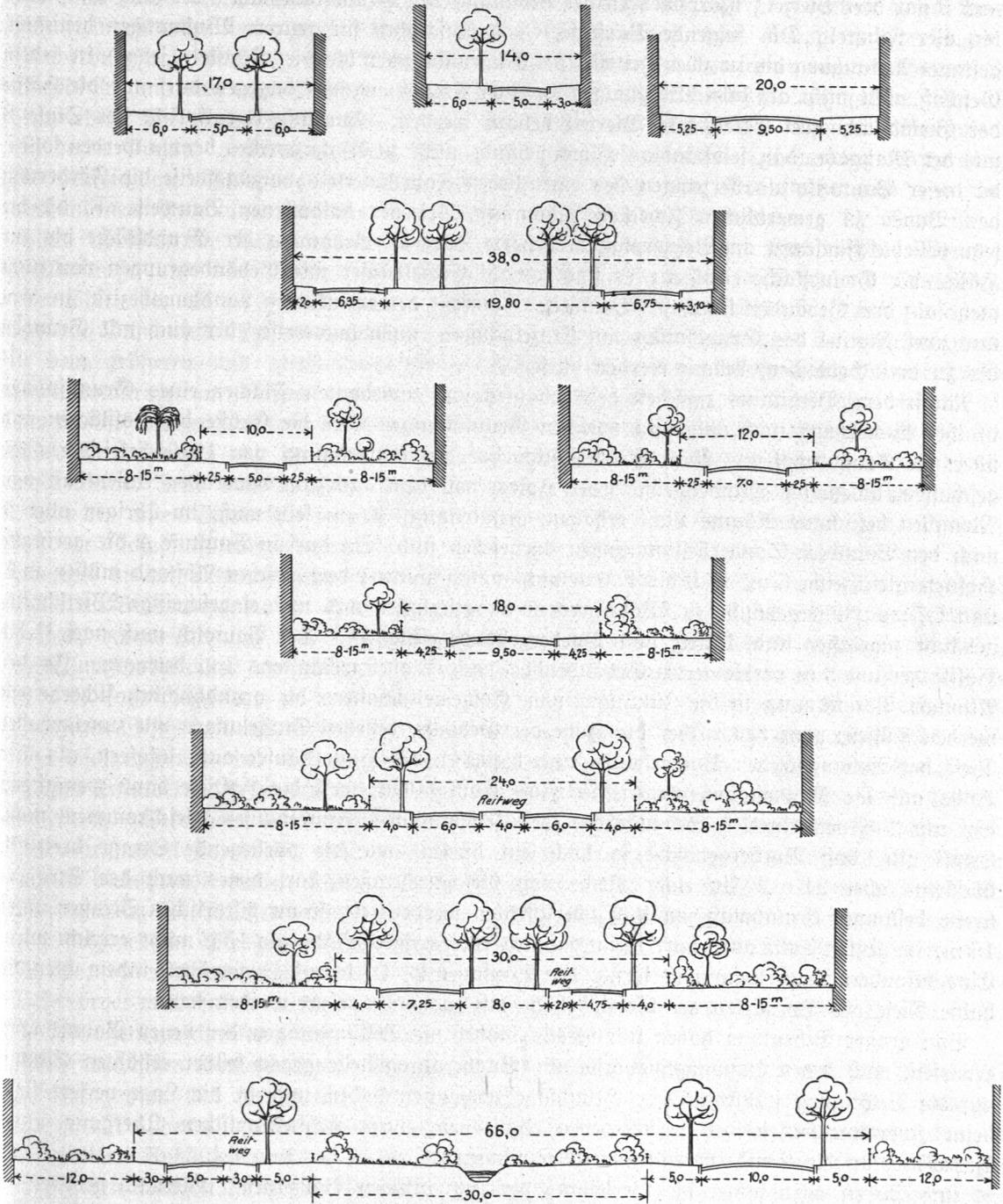


Abb. 1039 bis 1048. Straßenquerschnitte.

von Hamburg unmittelbar an der Altonaer Grenze geschaffene Kleinwohnungsquartier in Eimsbüttel zur Abwanderung reizte. Daneben hatte sich auch die bisherige Bauzoneneinteilung als verbesserungsbedürftig erwiesen, nachdem die Zahl der Baustufen aus dem Bestreben nach

Milderung von Härten zu groß geworden war. Seit 1910 werden nur noch drei Formen unterschieden, die geschlossene Bauweise mit den Baustufen A bis E, die halboffene Bauweise F und die offene Bauweise (Baustufe G). Die dichteste Bebauung ermöglichen die Baustufen A und B mit drei Viertel, bzw. zwei Drittel Bebauung der Grundstücksfläche, bei Eckgrundstücken bis vier Fünftel. Die folgende Baustufe, C, hauptsächlich für teurere Wohnungen bestimmt, gestattet Ausnutzung bis zu zwei Drittel, bei Eckgrundstücken bis vier Fünftel, jedoch in jedem Geschloß nicht mehr als zwei Wohnungen an einer Treppe; nach D dagegen darf nur die Hälfte der Grundfläche (bei Ecken drei Viertel) bebaut werden. Baustufe E entspricht der Stufe B mit der Maßgabe, daß selbständige Hintergebäude nicht zu Wohnzwecken benutzt werden sollen, da dieser Bauweise als derjenigen des eigentlichen Fabrikviertels vorzugsweise die Förderung des Baues zu gewerblichen Zwecken zukommt. Bei der halboffenen Bauweise, F, die die sehr beliebte Häuserart am Beselerplatz verbesserte, darf die Bebauung der Grundstücke bis zur Hälfte der Grundfläche erfolgen; es sind sowohl Einzelhäuser wie Gebäudegruppen von nicht mehr als drei Gebäuden statthaft. Bauweise G umfaßt den eigentlichen Landhausbezirk, in dem nur zwei Fünftel des Grundstücks mit Einzelhäusern, ausnahmsweise aber auch mit Gruppen bis zu drei Gebäuden, bebaut werden dürfen.

Nächst dem Verhältnis zwischen den bebauten und unbebauten Flächen eines Grundstückes ist ihre Ausnutzung noch abhängig von den Bestimmungen über die Größe der Hofflächen und über die Gebäudehöhen. Auch diesbezüglich hat die Bauordnung von 1910 Erleichterungen geschaffen, indem die Mindestgröße jedes Hofes, von dem aus zum dauernden Aufenthalt von Menschen bestimmte Räume Licht erhalten, grundsätzlich 36 qm sein muß, im übrigen aber je nach den Baustufen Sonderbestimmungen vorgesehen sind. So darf in Baustufe A die geringste Hoftiefe gleichzeitig 5 m, in B bis E 6 m nicht unterschreiten; den gleichen Abstand müssen in F und G, wo Hintergebäude zu Wohnzwecken ausgeschlossen und nur eingeschossige Wirtschaftsgebäude zugelassen sind, letztere vom Vordergebäude einhalten. Der Bauwich muß nach F die Hälfte der um 3 m verkleinerten Gebäudehöhe, nach G aber wenigstens 3 m betragen. In der Altonaer Bauordnung ist die Zulassung von Hofgemeinschaften, die grundbuchlich sichergestellt werden müssen, ganz neu. Aber die Höhe der Gebäude bestehen Staffelungen mit zunehmender Tiefe der Bebauung der Vorderhäuser und bezüglich der Hinterhäuser auch insofern, als ihre Höhe auf die Mindestabmessungen der Höfe Einfluß hat, weil die Hoftiefe dann wenigstens der um 3 m verkleinerten Gebäudehöhe des selbständigen Hinterhauses gleichkommen muß. Sonst gilt, daß Vordergebäude so hoch sein dürfen, wie die vorliegende Straße breit ist, höchstens aber 24 m. An einer Reihe von Geschäftsstraßen darf dieses nach der Straßenbreite bestimmte Grundmaß um 3 m überschritten werden, ebenso an historischen Straßen unter 15 m, im letzten Falle aber nur, wenn dadurch eine größere Höhe als 15 m nicht erreicht wird. Eine besondere Bevorzugung ist ferner den Baustufen C, D, F und G gewährt, indem hier die halbe Tiefe der Vorgärten der Gebäudehöhe mit zugrunde gelegt werden kann.

Von großer Bedeutung haben sich bereits bisher die Bestimmungen der neuen Bauordnung erwiesen, nach denen Baupolizeibehörde und Bauberatungsstelle gegen früher erhöhten Einfluß auf die Betätigung städtebaulicher Grundsätze gewonnen haben und in die Lage versetzt sind, beim Zusammentreffen der verschiedenen Bauzonen einen architektonischen Übergang unter Anpassung an die Sonderverhältnisse zu erzwingen.

Interessieren wird ferner die Verteilung der jetzt gültigen Bauzonen. Hiernach gehören zu Baustufe A das ganze alte Altona und Ottensen einschließlich des Elbvorlandes bis an die Neumühlener Landungsbrücke, Raißstraße, Sophienstraße, Moltkestraße, Fischers Allee, Treskowsallee, von-der-Lann-Straße, Holstentwiete, Hohenzollernring, Roonsstraße, Große Brunnenstraße, Siemensstraße, Völkersstraße, Bahrenfelder Straße, Barnerstraße, Rainweg, Verbindungsbahn, Allsenstraße, Langenfelder Straße und Pinneberger Chaussee. Das übrige Gebiet an der

letztgenannten Straße ist bis an die Kieler Bahn, die Isebekstraße und den Sonderburgplatz der Baustufe B zugeteilt, deren Bereich noch das an A angrenzende Gelände bis an die Friedensallee, Glashüttenstraße, Blankeneser Vorortsbahn, Moortwiete und Bahrenfelder Steindamm mit einer längs des Bornkampsweges vorgeschobenen Zunge vergrößert. Zwischen diesen Baustufen eingeschlossen und gegen Norden bis an die Friedhof-, bzw. Krupp- und verlängerte Sonderburgstraße reichend, liegt E, die industrielle Baustufe, zu der ferner das die Gasanstalt umgebende und das von Stellingen-Langensfelde und Eidelstedt umfaßte Land gehört. An die beschriebene Westgrenze von A und B lehnt sich südlich der Blankeneser Bahn die Baustufe C an, deren Verlauf gegen Süden und Westen die Moltkestraße, der Othmarscher Kirchenweg, die beabsichtigte Verlegung der Brahmstraße, die verlängerte Roonstraße und eine der vorhandenen Bebauung folgende Linie nach der Vorortsbahn bezeichnet; die Baustufe D nimmt nördlich der Bahn das Gebiet bis an die Schumannstraße, Bahrenfelder Chaussee, Handstraße und den Bahrenfelder Kirchenweg ein. Ebenfalls zu D rechnet Svelgönne-Neumühlen bis an die Himmelsleiter. In nur schmalen Streifen schiebt sich dann zwischen C und das Othmarscher Landhausgebiet die den Übergang bildende Baustufe F, deren Schwerpunkt in dem größeren und geschlossenen Gebiet zwischen Roonstraße, Bosselkamp, Gottorpstraße, Reventlowstraße im Süden und einer etwa der Cranachstraße, Adickesstraße bis an die Mozartstraße folgenden Linie im Norden gelegen ist. Auch bildet F auf der Westseite des Bahrenfelder Kirchenweges und beiderseits der Luruper Chaussee den Übergang zwischen D und dem Bahrenfelder Teile von G, welche letzterer Baustufe der Rest der Gemarkung vorbehalten ist.

Auf den ersten Blick nicht so auffällig wie die Unterschiede der Bauordnungen sind, abgesehen von der Schaffung einiger neuer Straßenzüge und Platanlagen und den durch den neuen Bahnhof an der Scharnhorststraße bedingten Änderungen, die Verschiedenheiten des neuen und des alten Bebauungsplanes. Denn im großen und ganzen sind die hauptsächlichsten Verkehrsstraßen, deren Richtung von Westen nach Osten überwiegt, geschichtlich gegeben. Auch die Aufteilungsmöglichkeit der Zwischenblöcke ist eingehend untersucht und, soweit das Bedürfnis es erheischt, sogar festgelegt; es bleibt aber immerhin ratsam, hier im Gegensatz zum Verkehrsnetz zwingende Gesetze erst nach Bedarf zu schaffen. Der derzeitige Wert der umfangreichen Planungen liegt infolgedessen in der Lösung und Regelung der Verkehrsfragen und der Schaffung allen billigen Anforderungen gerecht werdender Hauptstraßenzüge nebst ihrer auskömmlichen Breitenbemessung. Besonders kennzeichnend ist für den neuen Plan eine einheitliche Gestaltung der Reitwege, wobei sich freilich nicht immer vermeiden ließ, daß die Straßen auch von Straßenbahnen beansprucht werden müssen. Ferner weisen im Interesse des Schnellverkehrs sowie der Verringerung des Straßenlärms und der Pflasterunterhaltungskosten die dem neuen Bebauungsplan beigegebenen Straßenquerschnitte gegen früher einen ganz bedeutenden Fortschritt insofern auf, als, wo es irgend anging, der Straßenbahn ein eigener, dem übrigen Fuhrverkehr gesperrter Bahnkörper vorbehalten wurde. Zur Kennzeichnung des neuen Bebauungsplanes ist eine Reihe von Straßenquerschnitten (Abb. 1049 bis 1063) dargestellt.

Der inzwischen fortgeschrittenen Ausdehnung der Stadt entsprechend, erstreckt sich dieser neue Bebauungsplan viel weiter über die Außengebiete als der bereits besprochene Plan aus den letzten Jahren des 19. Jahrhunderts, und er greift insbesondere auch auf die nordwestlichen, in großzügigen Ankäufen von der Stadt erworbenen Stadtgebiete über, deren Waldbestände zur endgültigen Ausgestaltung der Entwürfe für einen großen Volkspark reizten. Anlässlich des Regierungsjubiläums des Kaisers bewilligten die Städtischen Kollegien den Betrag von 150000 Mark als erste Rate für diesen rund 115 ha umfassenden Park mit teilweise von Heide, teilweise von Weideflächen durchsetzten Beständen aus Fichten, Kiefern, Birken, Buchen und Eichen. Berücksichtigt man, daß weitere 105 ha einem möglichen künftigen Zentralfriedhof vorbehalten sind, durch den die heute die westlichen Stadtteile im Norden umgürtenden

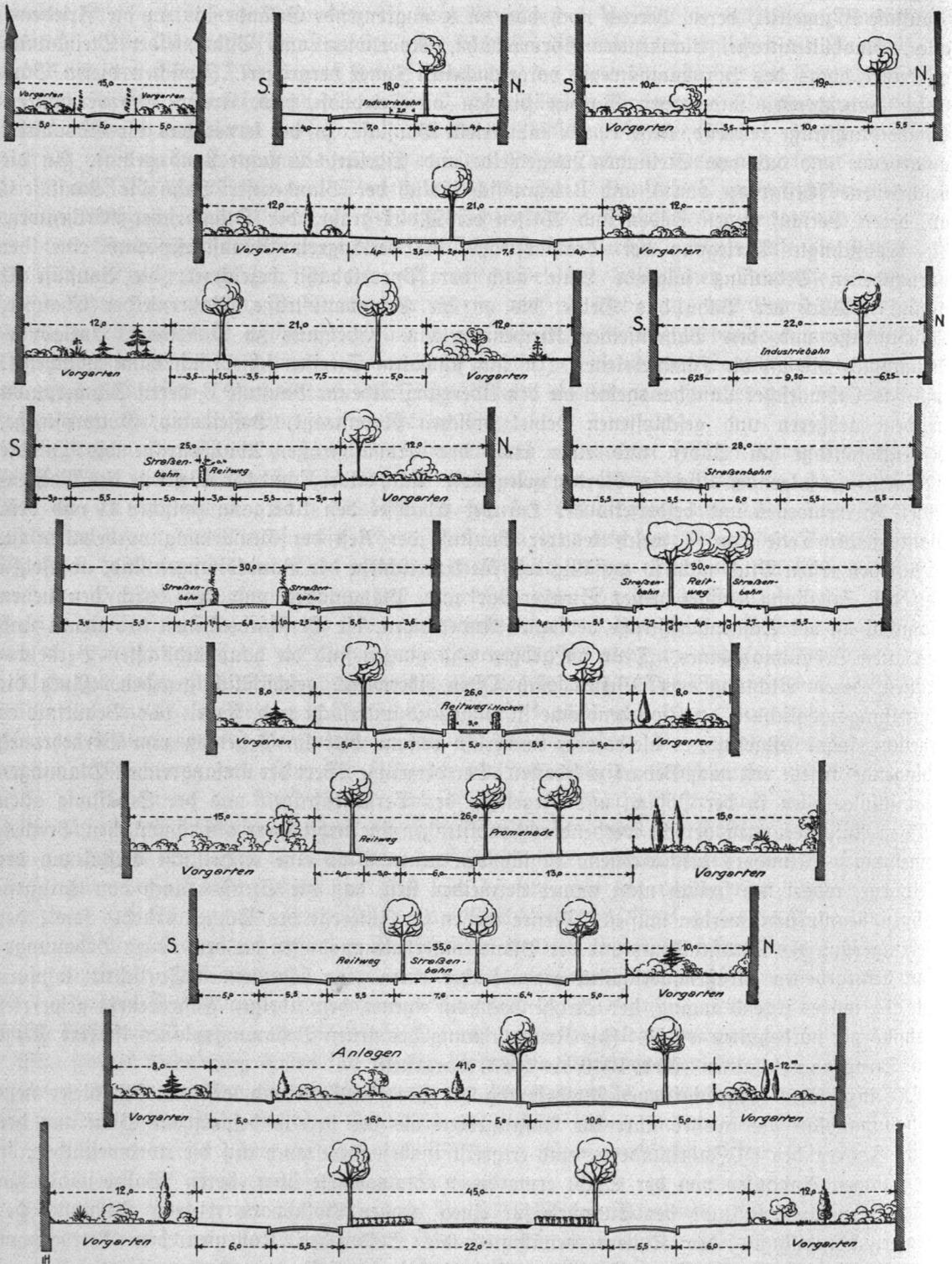


Abb. 1049 bis 1063. Straßenquerschnitte.

Friedhöfe für einen Wald- und Wiesengürtel frei würden, so lehrt ein Blick auf den Stadtplan, welche idealer Lage zum dicht bebauten Stadtgebiet sich dieser Volkspark einmal erfreuen wird, zumal da Sorge getragen werden wird, die Randbebauung überleitend zu gestalten. Gegen Bahrenfeld und Othmarschen ist sie gegeben, aber auch gegen Osten, über den Hogenfeldweg hinüber, bietet sich für Kleinwohnungen vorzüglich geeignetes Land, dessen Bestimmung zu Siedlungszwecken zugleich den Massen der Bevölkerung zugute kommen wird, die ihrem Beruf in dem neuen, nördlichen Industriegebiete nachgehen werden.

Längs der Altona-Kieler Bahn, zu Altona und Hamburg gleich vorteilhaft gelegen, sehen die bereits in der Ausführung begriffenen Pläne ein rund 70 ha großes Industriegebiet (Abb. 1064) vor, das in seiner Längsausdehnung von den Friedhöfen bis an die Nordgrenze der Stadt reichen wird. Der Anschluß erfolgt durch vollspurige Schienenstränge, die durch Vermittlung eines eigenen großen Rangierbahnhofes an den Eidelstedter Bahnhof der Staatsbahn angeschlossen sind. Im nördlichen Teil dieses Gebietes stehen der Durchführung des Entwurfes Geländeschwierigkeiten nicht entgegen, dagegen verlangt die Begrenzung der Bahnsteigungen in dem südlichen Teile, auf dem alten Erzerzierplatze, umfangreiche Erdarbeiten, indem die heute bis an den Winsberg ausgedehnte Steigung des natürlichen Geländes in eine Neigung von 1 : 300 umgewandelt werden muß. (Abb. 1065.) Auch der an der in den Plänen ersichtlichen Einschnürung des Industriegebietes scharf vorspringende Winsberg selbst erfährt nicht unwesentliche Veränderungen, indem hier die königliche Eisenbahndirektion über 600 000 cbm, also einen nicht unbeträchtlichen Teil der auf 1 1/4 Million Kubikmeter berechneten Abgrabungen ausführt. Im einzelnen sei zu diesem Entwurf (Abb. 1065a)

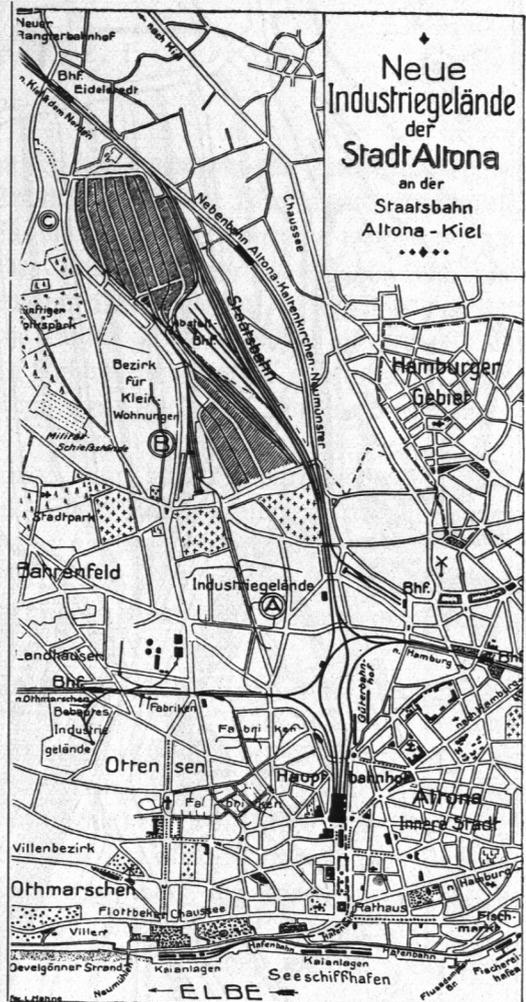


Abb. 1064.

bemerkt, daß sich an die zur Aufnahme der ankommenden und zur Bereitstellung der abzuholenden Wagen bestimmten Übergabegleise von 670 und 575 m nutzbarer Länge nebst Durchlaufgleis die an das Ausziehgleis angeschlossenen zahlreichen Sortiergleise anlehnen, deren Höhenlage aus der Forderung des selbsttätigen Wagenablaufes bestimmt wurde und die wieder in drei Ausfahrten nach den fünf Gleisstraßen des nördlichen und nach einer dem höhergelegenen südlichen Teile des Gesamtgebietes zustrebenden Spitzkehre ausmünden. Im Süden sind vier

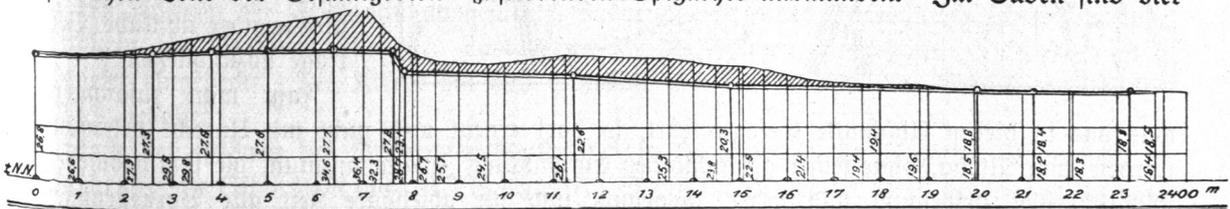


Abb. 1065. Längenschnitt des Industriegeländes Nord.

Gleisstraßen sowie eine besondere Verbindung nach dem hierher zu verlegenden nördlichen Industriebahnhofe vorgesehen. Die Anlagen reichen bei täglich zweimaliger Bedienung jeder Gleisstraße für einen Jahresbedarf von 120000 Wagen aus. Da die Stadt sich zudem fast das

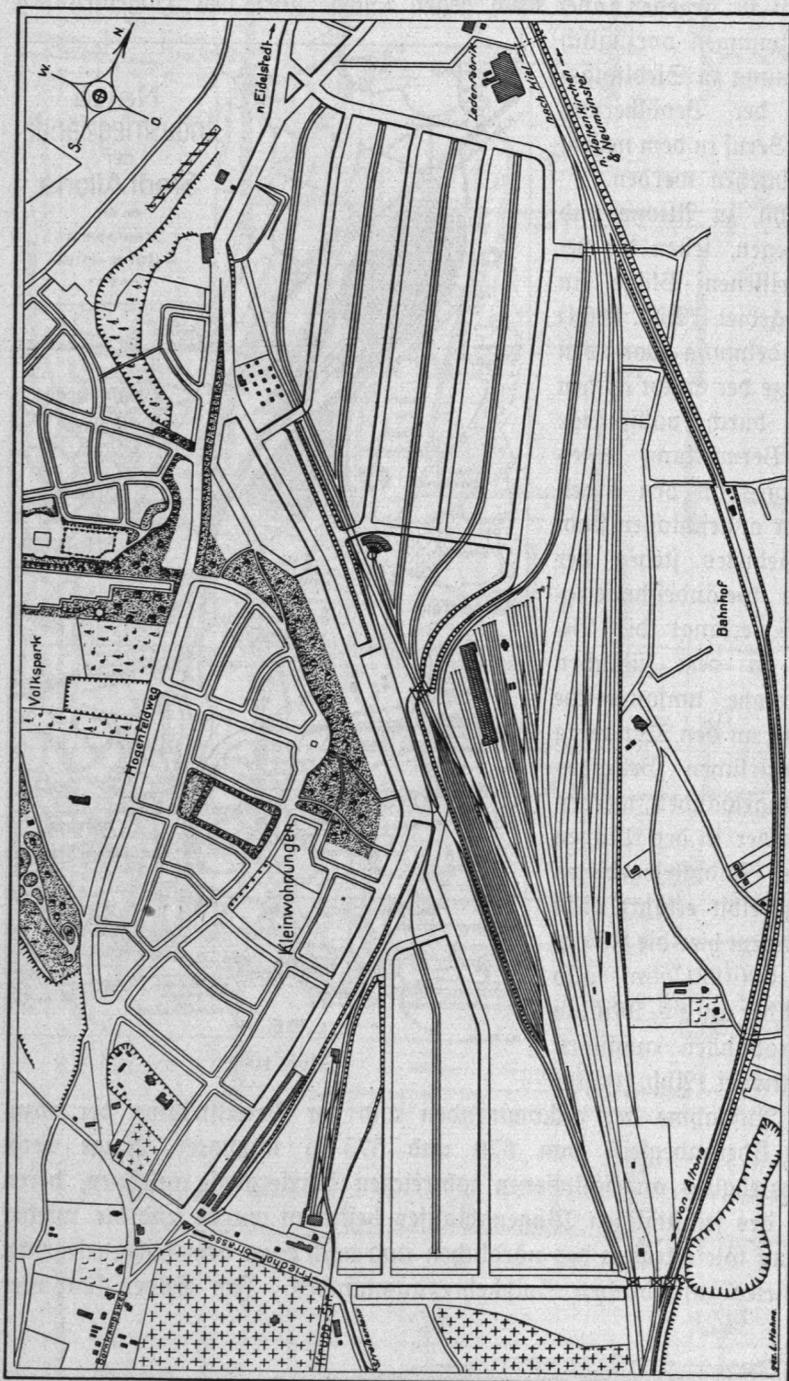


Abb. 1065 a. Altona, Industriegebiet Nord.

ganze betroffene Land rechtzeitig zu billigen Preisen gesichert hat, ist die Gewähr geboten, daß der berechnete Verkaufspreis sich in Grenzen halten wird, die für die Industrie günstig sind.

Wie die Stadt vermöge ihrer umfassenden Geländekäufe überhaupt erst in der Lage ist, die beiden zuletzt erwähnten Pläne in die Tat umzusetzen, so kann sie gleicherweise auch ihre Wohnungspolitik nur auf Grund eines umfangreichen Grundbesitzes durchführen. Abgesehen davon, daß sich in den Verkaufsverträgen Handhaben bieten, unbeschadet der Bauordnung auf eine gesundheitliche und weiträumigere Bebauung hinzuwirken, kann Altona auch den Bau von Kleinwohnungen gerade in seinen Außenbezirken wesentlich fördern, indem es nicht nur zu angemessenem Preise verkauft, sondern Land auch in Erbpacht abgibt. Die erste auf Grund von Erbbauperträgen entstandene Kolonie der Gartenhausgesellschaft an der Cranach- und Lenbachstraße ermutigt zweifellos dazu, in Zukunft selbst mit Einzelpersonen gleiche oder ähnliche Verträge abzuschließen.

Faßt man zusammen, was das in diesem Abschnitte Gesagte lehrt, so darf erneut und nicht mit Unrecht behauptet werden, daß Altona, ohne seiner geschichtlichen Entwicklung Zwang anzutun, die ihm gebotenen Möglichkeiten zielbewußt und sicher ausgenutzt und für absehbare Zeit alle Vorkehrungen getroffen hat, sich und seinen Einwohnern den Wettbewerb der Zeit zu erleichtern.