

125 Jahre Kommunal-Verein Groß Borstel Von 1889 bis ca. 1930

"...Aber neben denjenigen Gebieten, deren Verwaltung durch Gemeindeversammlung und Gemeindevorstand amtlich erledigt werde, gab es innerhalb der Gemeinde ein Gebiet der Privatthätigkeit ihrer Mitglieder, und für diese Privatthätigkeit ein Organ zu schaffen, sie zusammenzufassen und zu organisieren: das sei der Zweck, den die Stifter des Vereins vor Augen gehabt ...", so formulierten am 31. August 1889 die Herren J.H. Pann, Evers, C.W. Koch, Dr. Nanne, O. Evers und der Schriftführer R. Albert, die Motive für die Gründung des Kommunal-Vereins in Groß Borstel.

In Folge der Revolution von 1848/49 hatte sich in ganz Deutschland eine tiefgreifende Unzufriedenheit mit den politischen und sozialen Verhältnissen in der Bevölkerung verbreitet. So auch in Hamburg und in den zur Stadt gehörenden Dörfern und Vororten. Die seit Jahrhunderten herrschende "Erbgesessene Bürgerschaft" * besaß das größte Mitspracherecht in der Stadt. Erst mit der Verfassung von 1860 ging die Bürgerschaft aus der "Erbgesessenen Bürgerschaft" hervor. Es war ein erster Schritt in Richtung parlamentarischer Demokratie.

In den folgenden Jahren gründeten sich zahlreiche Bürger-, Kommunal- und Heimatvereine, zu denen auch der "Communal-Verein (damals noch mit "C" geschrieben) von 1889 in Groß Borstel r.V." gehörte. Hamburger Bürger hatten bereits die gleichen Rechte, die für die Bezirke innerhalb der Stadt galten, auch für die umliegenden Dörfer erstritten. Damit nahmen sich die Einwohner der jeweiligen Dörfer der wichtigen Themen an, die bis dahin nicht oder nur unzureichend von den Gemeindeinstitutionen berücksichtigt wurden, u.a. des Verkehrs, der Wegeverhältnisse, der Beleuchtung und des Sietnetzausbaus.

Mit diesen Themen beschäftigte sich auch der Kommunal-Verein Groß Borstel. Die akribisch geführten Protokollbücher des Vereins, die uns lückenlos vorliegen, geben darüber detailliert Auskunft. Anhand dieser Bücher möchte ich mit Ihnen eine kleine Reise durch die Vergangenheit machen und Ihnen die oben genannten Themen des Kommunal-Vereins etwas näher bringen. Sie werden Ihnen auch heute nicht ganz unbekannt vorkommen.

Vom Pferdeomnibus zu Straßenbahn und Bus

Als erstes Thema tauchte bereits am 26.10.1889 die Herstellung einer Pferdebahnverbindung nach Eppendorf auf. Die früher bestehende Pferde-Omnibusverbindung (siehe Bildbeilage Groß-Borsteler Bote Juli-/August Foto Nr. 1) nach Eppendorf war schon 1880 von dem Betreiber aus Kostengründen eingestellt worden. Seidem mussten die Borsteler zu Fuß nach Eppendorf laufen, um Anschluss an die Pferdebahn (die bereits auf Schienen fuhr) zu bekommen. Schnell stellte sich heraus, dass die Anlage einer Pferdebahn einerseits wegen der ungenügenden Breite der Chaussee, andererseits wegen der hohen Kosten von ca. 150.000 M, die von der Gemeinde aufzubringen waren, nicht realisierbar war. Also wandten sich die Herren 1890 wieder der Pferde-Omnibusverbindung zwischen Borstel und Eppendorf zu. Die Kosten in Höhe von ca. 5.000 M sollten in Form von Anteilscheinen je 50 M von Borsteler Bürgern aufgebracht werden. Herr C.W. Koch (Inh. der Gaststätte "Groß Borsteler Hof" am Borsteler Bogen) erbot sich, "für die zum Betrieb notwendigen Pferde und Wagen, seine Stallungen und Remisen ohne Entschädigung zur Verfügung zu stellen ...". Doch auch diese Einrichtung musste nach wenigen Jahren aus Kostengründen wieder eingestellt werden.

Nun begannen jahrelange Verhandlungen über den Bau einer elektrischen Bahn nach Borstel mit verschiedenen Straßenbahngesellschaften. Im März 1901 wurde endlich die "Bahnangelegenheit" in der Bürgerschaft behandelt. Es sollte aber noch bis zum 30. Mai 1903 dauern, bis die Linie 24 von Horn über den Rathausmarkt und Eppendorf bis Groß Borstel eröffnet werden konnte. (siehe Bildbeilage Groß-Borsteler Bote Juli-/August Foto Nr. 2) Mit der endgültigen Einstellung der Hamburger Straßenbahn 1978 - für Groß

Borstel bereits 1966 - begann ein neues Kapitel der verkehrlichen Anbindung nach Eppendorf: die Busverbindung – ein Thema, das uns bis heute immer wieder beschäftigt! Auch der Ausbau der Straßen und der damit verbundene, immer stärker anwachsende Verkehrslärm bleibt ein Thema des Kommunal-Vereins bis heute (siehe Seite 17 Groß Borsteler Bote Juli/August 2014)

Wegeverhältnisse

Zu einem Dauerthema entwickelten sich auch die Wegeverhältnisse, die bereits lange vor Gründung des Kommunal-Vereins Anlass zu Ärger und Streitereien gegeben hatten. Schon auf der Versammlung vom 25.1.1890 wurde dieses Problem deshalb angesprochen.

Können Sie sich vorstellen, welche Verhältnisse auf den völlig matschigen Wegen herrschten, auf denen die Fuhrwerke und Kutschen tiefe Fahrspuren hinterließen?

Verständlicherweise forderte der Kommunal-Verein wenigstens Fußwege für die Passanten. (siehe Bildbeilage Groß-Borsteler Bote Juli-/August Foto Nr. 3)

Vorstandsmitglied Remstedt monierte, dass die Fußwege bei Hinsch und Krohn (beide Vollhufner = Großbauern) "manches zu wünschen übrig ließen ..." und "...daß der Vorstand sich darüber informieren möge, wer unterhaltspflichtig sei ...". Auch stellte der Vorstand den Antrag, "den Lockstedter Damm, dicht vor der Lockstedter Brücke, angemessen zu verbreitern". Dem wurde auch zugestimmt, denn die "Notwendigkeit dieser Verbreiterung, welche durch die Rennen veranlaßt werden wird", konnte nachgewiesen werden.

Diese - in ganz Hamburg beliebten und bekannten - Galopprennen fanden seit der Gründung der "Borsteler Rennbahn" 1891 auf dem Gelände der heutigen Lufthansa Technik statt. Es wundert deshalb nicht, dass nun auch ein Fußweg "nach der Rennbahn neben dem Borsteler Jäger" gefordert wurde. (siehe Bildbeilage Groß-Borsteler Bote Juli-/August 2014 Foto Nr. 4) Immer wieder musste sich der Vorstand mit Anträgen auf Verbesserung des Schrödersweges, Moorweges, der Moortwiete und des Weges beim Jäger beschäftigen. Wie schnell und wann diese Wünsche erfüllt wurden und wann die Wege gepflastert wurden, geht nicht aus den Protokollen hervor.

Seit nach dem 2. Weltkrieg das Auto als Fortbewegungsmittel Lärm und Abgase in die Städte brachte, stand der "Straßenverkehr" als Dauerthema auf der Tagesordnung des Kommunal-Vereins (siehe Seite 17 Groß-Borsteler Bote Juli-/August 2014)

Beleuchtungsangelegenheiten

Die Anlage von Wegen und Straßen ist untrennbar verbunden mit ihrer Beleuchtung. Zumindest seit die Gasbeleuchtung um 1850 in Hamburg eingeführt worden war, weitete sich das Leitungsnetz auch in Richtung Vororte und Dörfer aus. Die Vorstandsmitglieder des Kommunal-Vereins bemühten sich nach Kräften, auch ihr Dorf Borstel im wahrsten Sinne des Wortes zur "Erleuchtung" zu bringen.

Sie müssen Ihre Fantasie wohl nicht allzu sehr bemühen, um sich vorzustellen, dass es um 1890 abends z.B. im völlig unbeleuchteten Schröders- oder Moorweg (heute Brödermannsweg) leichter war, im Straßengraben bzw. im Morast zu landen, als sauberen Fußes die Haustür zu erreichen (siehe Bildbeilage Groß-Borsteler Bote Juli-/August 2014 Foto Nr. 6).

Schon im November 1890 hatte Herr Evers (1. Vorsitzender und Mitglied der dreiköpfigen Kommission) vom Beleuchtungsbüro den Rat bekommen herauszufinden, "wie viele Private im Ort anschließen würden, falls die Gasbeleuchtung durch die Straßen gelegt würde". Das Ergebniss dieser Befragung war niederschmetternd: es kamen kaum positive Antworten. Knapp ein Jahr später berichtete die Kommission über die Anlage einer elektrischen Beleuchtung. Ergebnis: Man wolle zunächst einmal die Erfolge der Anlage in Lockstedt abwarten und die Beleuchtungsangelegenheit ruhen lassen.

Trotz der zunächst erfolglosen Bemühungen betrieb die Kommission den Anschluss einer Gasbeleuchtung unverdrossen weiter. Im September 1904 heißt es in dem Protokollbuch: "Herr Roggenbuck berichtete über die zukünftige Beleuchtung Grossborstels u. führte aus, daß die Gasbeleuchtung der Chaussee von der Gemeindeversammlung beschlossen

u. von den Behörden genehmigt sei, mit dem Aufstellen der Pfosten werde demnächst begonnen. Die Straßen Woltersstr., Violastr. (heute Köppenstr.), Königstr. (heute Stavenhagenstr.), Warnckesweg, Lockstedter Damm haben ebenfalls in absehbarer Zeit Gasbeleuchtung zu erwarten ..." (siehe Bildbeilage Groß-Borsteler Bote Juli-/August 2014 Foto Nr. 5). Natürlich waren damit noch lange nicht alle Probleme in Beleuchtungsfragen vom Tisch. Besonders für den "Weg über die Spargelfelder", der kürzesten Verbindung von der Köppenstraße zum Weg beim Jäger (die Verlängerung des Klotzenmoores von der Köppenstraße bis zum Weg beim Jäger wurde erst 1928 gebaut) gab es reichlich Anlässe zu Beschwerden.

Sielanlage

Ein überaus wichtiges Thema tauchte erstmals im Jahre 1891 in den Protokollbüchern des Kommunal-Vereins auf: Die "Anlage eines Sieles bis zum Bogen [Borsteler Bogen] und von dort durch den Ort". Der Vorstand hielt die Sache "im ganzen [für] zweckmäßig und darum zu fördern...". Eine neue Kommission wurde gewählt, bestehend aus den Herren Roggenbuck, Evers und Dürkoop. Wie wichtig dieses Thema war, zeigte sich bereits ein Jahr später, als die letzte große Cholera in Hamburg wütete. Doch so schnell malten die Mühlen weder im Senat der Stadt, noch viel weniger in Borstel.

Auf der Versammlung im Mai 1896 stellte man - gemeinsam mit dem Eppendorfer Bürger-verein - fest, dass "der Mühlenteich ein Sammelbecken für sämtlichen Schmutz [sei], welchen der Tarpenbek resp. die Collau demselben zuführe". (siehe Bildbeilage Foto Nr. 7) Damit diese Verunreinigung aufhöre, forderte man, das Stammsiel von Eppendorf nach Borstel zu verlängern, um die Schmutzwasser aus den Fabrikanlagen (an der Borsteler Chaussee) aufzunehmen.

Neue Brisanz erhielt das Thema 1899 durch die "beabsichtigte Vergrößerung des hiesigen Gerbereibetriebes" (gemeint ist die Lederfabrik H.J. Velten, heute "Alpha Park"). Eine Petition wurde an die Landherrenschaft der Geestlande* geschickt, aber eine Antwort blieb lange aus. Stattdessen gingen weitere Proteste von den Anwohnern der Borsteler Chaussee beim Kommunal-Verein ein, die sich über "unaufhörliches Sausen und Pfeifen" und "Flugasche" beschwerten.

Endlich im Januar 1900 lag eine Antwort der Landherrenschaft vor, in der mitgeteilt wurde, dass "die Verunreinigung des Tarpenbek durch die jetzt erfolgende Herstellung des Sieles beseitigt werde" und "daß der Besitzer der Fabrik angewiesen sei, Vorkehrung zu treffen, daß die Belästigung der Anwohner durch Flugasche beseitigt werde".

Die Herstellung des Sieles - allerdings nur bis zum Grundstück Velten - erfolgte sehr schnell, auch die Belästigung durch Flugasche stellte Velten ab. Aber die üblen Gerüche blieben - nur kamen sie jetzt aus dem Siel! (siehe Bildbeilage Groß-Borsteler Bote Juli-/August 2014 Foto Nr. 8)

Viel Papier wurde - zu dem wohl ersten Umweltskandal in Borstel - sowohl vom Kommunal-Verein als auch vom Gemeindevorsitzenden L. Wolters in den Jahren 1900 bis 1906 noch verschrieben. Ein Brief vom Dezember 1904 an den "Landherrn der Geestlande", Senator Holthusen, zeigte endlich seine erwünschte Wirkung. Fachleute aus der Baudeputation begaben sich zur Ortsbesichtigung nach Groß Borstel. Nun wurde auch klar, was seit Jahren zu den Ausdünstungen geführt hatte. Übeltäter waren die Schwefelverbindungen - Schwefelnatrium und Schwefelsäure -, die sich in dem Augenblick, wo sie in das Siel geleitet wurden, zu Schwefelwasserstoff verbanden. Velten führte künftig die beiden Schwefelverbindungen getrennt voneinander ab und machte damit dem "Übelstand" endgültig ein Ende.

Der weitere Ausbau des Sielnetzes sollte sich noch bis zur Eingemeindung Groß Borstels als Stadtteil Hamburgs im Jahr 1913 hinziehen und bis zum Jahr 1916 andauern.

Hamburg als Luftschiffhafen

Wie wichtig und weittragend dieses Thema für Groß Borstel werden sollte, konnte auf der Versammlung am 30. November 1909 niemand im Vorstand des Kommunal-Vereins erahnen.

Herr Bierkamp, der 1. Vorsitzende des Kommunal-Vereins, teilte auf der Versammlung mit, dass am 16.11.1909 in Frankfurt die "Deutsche Luftschiffahrt Act. Ges." mit einem Kapital von über 3 Millionen Mark gegründet worden sei. Zwei Hamburger gehörten dem Aufsichtsrat an: Konsul Siemers und Dr.

Mönckeberg, 1. Bürgermeister. Es hieß, der Hamburger Staat wolle - über eine rein finanzielle Beteiligung hinaus - eine Luftschiffhalle bauen. Bereits ausgearbeitete Pläne sahen als Platz dafür zunächst Horn vor. Der Vorstand des Kommunal-Vereins setzte aber "alle Hebel in Bewegung", dass die Halle in Borstel errichtet wird. Begründung: "...die hohe Lage Borstels sei s.E. äußerst günstig, speziell für Landen der Luftschiffe". Seit Jahren hatte der Hamburger Staat Ländereien der Borsteler Großgrundbesitzer in dieser Gegend erworben - sie warteten förmlich auf ihre zukünftige Bestimmung. Die Gründe überzeugten, und Borstel erhielt seinen "Luftschiffhafen" mit der riesigen Luftschiffhalle (siehe Bildbeilage Groß-Borsteler Bote Juli-/August 2014 Foto Nr. 9). Der Staat stellte der "Hamburger Luftschiff-Hallen GmbH" ein Gelände von 45 Hektar nördlich der Borsteler Rennbahn zur Verfügung (siehe Bildbeilage Groß-Borsteler Bote Juli-/August 2014 Foto 11).

Im April 1911 hielt der 1. Vorsitzende Bierkamp einen Vortrag über den Nutzen, den die Luftschiffhalle für Groß Borstel bringen würde. Er schloss seinen Vortrag mit dem Appell, "den Weg beim Jäger unverzüglich auszubauen, damit der starke Menschenstrom, der aus Anlaß der Fertigstellung der Luftschiffhalle am 1. September zu erwarten sei, mehr nach Groß Borstel herangezogen werde".

Auch die gerade gegründete Luftschiff-Studiengesellschaft zeigte mehr als Interesse an dem zukünftigen Flugplatz in Borstel. "Hauptzweck derselben sei die Förderung der Flugkunst", wird im Protokoll vom März 1910 ausgeführt, "...die Gesellschaft wolle nun die Einnahmen vergrößern durch Veranstaltung von Schauflügen". Der Bau von Tribünen und Erfrischungszelten solle Publikum aus ganz Hamburg nach Borstel locken. (siehe Bildbeilage Foto Nr. 10) Da unser Ort erhebliche Vorteile aus dem Besuch des Flugplatzes ziehen würde, stellte der Kommunal-Verein einen Antrag an die Gemeindeversammlung, "daß die Zufahrtswege nach dem Flugplatze ab Licentiatenweg ... verkehrssicher gemacht werden".

Die Flugschauen wurden zu einem vollen Erfolg, im Gegensatz dazu kam für die Luftschiffe bald das "Aus". Drei Jahre nach Beendigung des 1. Weltkrieges wurde die große Luftschiffhalle gesprengt.

Die rasante Ausdehnung des Flughafens Fuhlsbüttel - heute Hamburg Airport - nach dem Zweiten Weltkrieg zeigt, wie schnell die - aus damaliger Sicht verständlichen - Wünsche nach Borstels Anschluss an die allgemeine Entwicklung zur Verkehrsbelastung geführt haben (siehe Seite 18).

Der "Groß Borsteler Bote"

Ein Thema darf in dieser Reihe nicht fehlen: Das Mitteilungsblatt des Kommunal-Vereins, der "Groß Borsteler Bote", der in diesem Jahr immerhin 95 Jahre alt wird. Unter dem 1. Vorsitzenden, Dr. Korn, heißt es am 7. März 1919, Punkt 3 des Protokolls, lapidar:

"Herausgabe des 'Borsteler Boten' und der mit dem Unterzeichneten (Richard Wanser, 1. Vorsitzende des Vereins von 1960-1973) getroffene Vertrag" wird genehmigt.

Vermutlich stiegen die Papierkosten für den Druck des "Groß Borsteler Boten" nach dem 1. Weltkrieg stark an, so dass sich der Vorstand entschließen musste, sich an den Druckkosten zu beteiligen. Im Jahr 1921 wurden deshalb für die "Weiterführung des 'Boten' 1.000 - 1200 M jährlich" bewilligt. Noch im gleichen Jahr bat der Schriftleiter Soltau um mehr "Anteilnahme aus den Reihen der Mitglieder" und kündigte gleichzeitig an, dass der "Militärischen Kameradschaft" eine Seite für redaktionelle Beiträge zur Verfügung gestellt werde. Dafür solle die "Kameradschaft" für 12 Ausgaben 300 M Beitrag entrichten. Da auch diese finanzielle Unterstützung nicht den erwünschten Erfolg brachte, entschloss man sich nach einer "lebhaften Aussprache", das Erscheinen des 'Boten' vorläufig einzustellen und "ihn bei vorliegendem Bedarf gelegentlich erscheinen zu lassen".

Nach diesen ersten vier Jahren bis 1922 sah es also schlecht aus für das Überleben des Mitteilungsblattes. Der Vorstand unternahm zwar noch einige Anläufe, redaktionelle

Beiträge in anderen lokalen Blättern zu platzieren, z.B. im "Heimatfreund", doch nach 1924 geben die Protokolle des Kommunal-Vereins keine Auskunft mehr über weitere Veröffentlichungen. Die strikten Vorgaben im "Dritten Reich" hätten die Herausgabe des "Groß Borsteler Boten" ohnehin beendet.

Wenige Jahre nach dem 2. Weltkrieg verhalf der 1. Vorsitzende, Wilhelm Bähr, dem 'Boten' zu neuem Leben. Er erschien zunächst 1949 bescheiden mit drei DIN A 4-Blättern, doch ab 1950 ging es kontinuierlich aufwärts. Ermöglicht haben dies mit ihren Anzeigen unsere großzügigen Borsteler Geschäftsleute, denen der Kommunal-Verein an dieser Stelle seinen herzlichen Dank ausspricht.

Traute Matthes-Walk