

Leseprobe © Verlag Ludwig

Jutta Briel / Udo Weißel
DIE KIELER HOLSTENBRÜCKE

Leseprobe © Verlag Ludwig

Leseprobe © Verlag Ludwig

Jutta Briel / Udo Weißel

DIE KIELER HOLSTENBRÜCKE

Die Geschichte eines innerstädtischen Areals
im Spannungsfeld der Stadtgestaltung
von den Anfängen bis heute

Ludwig

Leseprobe © Verlag Ludwig

Diese Publikation wird herausgegeben vom Kieler Stadt- und Schifffahrtsmuseum und erscheint begleitend zur gleichnamigen Sonderausstellung im Warleberger Hof vom 8. Dezember 2019 bis 13. September 2020.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über portal.dnb.de abrufbar.

Das Werk ist in allen seinen Teilen urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung durch elektronische Systeme.

© 2019 Kieler Stadt- und Schifffahrtsmuseum

Verlag Ludwig
Holtenauer Straße 141
24118 Kiel
Tel.: 0431-85464
Fax: 0431-8058305
info@verlag-ludwig.de
www.verlag-ludwig.de

Bildbearbeitung: Matthias Friedemann
Coverentwurf: Eckstein & Hagedstedt
Gestaltung und Satz: Inge Schumacher
Titelbild: Die Holstenbrücke mit Klappbrücke, Zeichnung um 1700 (LB, Kiel II Holstentor 1)

Gedruckt auf säurefreiem und alterungsbeständigem Papier
Printed in Germany

ISBN 978-3-86935-373-9

Inhalt

Grußwort	7
Vorwort	8
JUTTA BRIEL	
Gestalt und Gestaltung: Entwicklung des Innenstadtareals	11
Die Bebauung:	
Häuser erzählen Geschichte	59
Holstenbrücke 1–5 <i>Garten der Harmonie – Kaufhaus DeFaKa, Gloria Kino, Woolworth – Stadtbücherei – Büro- und Geschäftshaus</i>	59
Holstenbrücke 7 (ehemals 7–9)/Holstenstraße 34 (ehemals 34–36) <i>Hospital – Adelshof – Bankhaus – Geschäftshaus</i>	67
Holstenbrücke 5–7 (ehemals Holstenstraße 34–36) <i>Kieler Zeitung</i>	76
Holstenbrücke 7/Holstenstraße 36 <i>Torwächterhaus – WMF-Pavillon</i>	78
Holstenbrücke 13–17/Holstenstraße 31 (ehemals 29) <i>Hotel zur Börse – Kieler Bank – Landesbank</i>	80
Holstenstraße 17–29/Wall 2–6 <i>Weipert-Kaufhaus</i>	87

Leseprobe © Verlag Ludwig

Holstenstraße 29/Wall 4 <i>Modehaus Mastbaum</i>	93
Holstenbrücke 2 (ehemals Neumarkt 1) <i>Spritzenhaus</i>	96
Holstenbrücke 2 <i>Vereinsbank – Amerika-Haus</i>	98
Holstenbrücke 4–6 <i>Kieler Creditbank – Vereins- und Westbank</i>	101
Holstenbrücke 8–10 <i>Geschäftshaus Schnoor – Allianzhaus</i>	103
Holstenbrücke 12/Holstenstraße 38–40 <i>Meislahn</i>	106
Holstenbrücke 14–16/Holstenstraße 33 <i>Kaufhaus und Gaststätte</i>	109

UDO WEISSEL

Der Kleine Kiel-Kanal: eine städtebauliche Idee setzt sich durch	113
---	-----

Anmerkungen	137
Ausgewählte Literatur	143
Abkürzungsverzeichnis	144

Grußwort

Florenz hat die Ponte Vecchio, in London steht die Tower Bridge, und die Golden Gate Bridge in San Francisco ist weltberühmt. Kiels Holstenbrücke ist nicht so bekannt wie diese drei Brücken – und dennoch ist sie für Kiel von Bedeutung und von Anfang an und durch die Jahrhunderte hinweg eines von Kiels Wahrzeichen.

»Wandlung ist notwendig wie die Erneuerung der Blätter im Frühling«, stellte Vincent van Gogh fest. Das trifft auch für die Holstenbrücke zu. In ihrer über 700-jährigen Geschichte war sie Hauptverkehrsstraße und Schnittstelle zwischen Altstadt und Vorstadt. In Kombination mit dem fast fertiggestellten Kleinen Kiel-Kanal und dem neu gestalteten Bootshafen wird sie zukünftig sicherlich zum neuen Lieblingsort vieler Kielerinnen und Kieler werden.

Wasser ist Kiels Zentrum und diese Tatsache wird im Bereich der Holstenbrücke eindrucksvoll sichtbar und erlebbar. Wasser ist außerdem der Ursprung allen Lebens. So werden auch in Zukunft von diesem Ort aus neue wichtige Impulse für die Belebung des

Innenstadtbereiches ausgehen. Wir sind überzeugt, dass diese Idee funktionieren wird und die Neuerungen dankbar angenommen werden.

Dafür haben auch Kiels Bürgerinnen und Bürger gesorgt. Sie alle schwärmen mit großem Engagement für ihre (Innen-)Stadt: Über 670 Ideen lieferte eine Befragung in der Bevölkerung Kiels zur Zukunft dieses Areals. Ein Zeichen dafür, dass dieses Projekt eine echte Herzensangelegenheit ist: von Kielerinnen und Kielern für Kielerinnen und Kieler und Kiels Gäste.

Manchmal gehen Wünsche in Erfüllung und so wird der Wunsch vieler Menschen nach mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität sowie nach mehr Einkaufserlebnis Wirklichkeit. Rund um den Kleinen Kiel-Kanal und den Bootshafen sowie die Holstenbrücke werden sich die Menschen an der erfolgreichen Umsetzung ihrer gemeinsamen Idee erfreuen.

Ihre
Hans-Werner Tovar
Stadtpräsident

Dr. Ulf Kämpfer
Oberbürgermeister

Vorwort

Es ist die Aufgabe von Stadtmuseum und Stadtarchiv, den Diskussionen um aktuelle Prozesse im städtischen Gemeinwesen eine historische Perspektive zuzufügen, also den Blick in die Geschichte zu öffnen, um die jeweiligen Entwicklungen besser herleiten und verstehen zu können. Das gilt auch für Prozesse der Stadtentwicklung und der Stadtgestaltung, zumal wenn es sich um das Areal rund um die Kieler Holstenbrücke handelt, das von Bürgerinnen und Bürgern als eigentliche Innenstadt mit hohem Identifikationsfaktor wahrgenommen wird. Es erfährt derzeit mit dem Bau des Kleinen Kiel-Kanals eine umfassende Umgestaltung, die ästhetisch wie auch bautechnisch immer wieder Bezug nimmt auf historische Gegebenheiten und Vorläufersituationen. Die vorliegende Publikation schlägt daher mit der Arbeit der Archivarin Jutta Briel den inhaltlichen Bogen von den mittelalterlichen Anfängen der Stadtentwicklung sowie der Bebauung einzelner Grundstücke bis zur Gegenwart und lässt im letzten Teil den technischen Leiter der aktuellen Umbaumaßnahme Udo Weißel zu Wort kommen. Auf der Grundlage ihrer Arbeiten wurde eine zugehörige Ausstellung im Stadtmuseum Warleberger Hof konzipiert, die vom 9. Dezember 2019 bis zum 13. September 2020 gezeigt wird.

Stadtlandschaft ist grundsätzlich Kulturlandschaft; vom Menschen gestalteter Raum. Die über die Jahrhunderte sich wandelnden Bedürfnisse, Prioritäten

und Vorstellungswelten prägen die Gestaltung. Und Stadtentwicklung – ob gewachsen oder planmäßig vorangetrieben – war und ist ein lebendiger Prozess, in den viele Interessen einzelner Betroffener oder der Gemeinschaft eingehen und abgewogen werden.

Der Wandel dieses zentralen innerstädtischen Areals von seinen Anfängen bis heute erzählt daher auch etwas über den jeweiligen zeitlichen Kontext. Die Nachverfolgung dieses Wandels führt zu der Frage, welche Leitgedanken und Bedingungen die Stadtgestaltung in der Vergangenheit bestimmt haben und in Zukunft bestimmen sollen. Wie wird beispielsweise das Spannungsfeld wirtschaftlicher, sozialer, ästhetischer und ökologischer Interessen ausbalanciert? Was bedeutet Wasser in der Stadt? Wie soll Verkehr geleitet werden? Dabei funktioniert Stadtgestaltung nicht wie das Malen eines Bildes; was einmal geplant und gebaut wurde, lässt sich nicht rasch übermalen. Neues kann nur mit Rücksicht auf die vorhandenen Gegebenheiten entstehen. Zwischen Idee und Verwirklichung vergehen dabei oft viele Jahre, in denen sich Bedingungen und Interessen verändern können.

Diese Publikation betrachtet exakt den Abschnitt der Holstenbrücke zwischen Bootshafen und Kehdenbrücke, der aktuell umgestaltet wird. Im ersten Teil geht die Untersuchung der Frage nach, wie die ursprüngliche natürliche Landschaft dieses Gebiets von der Einwohnerschaft nach ihren Bedürfnissen

geformt wurde und sich schließlich im 19. Jahrhundert immer mehr zum urbanen Zentrum der Stadt mit umfangreichen Funktionen als Verkehrsknoten entwickelt hat.

Der zweite Teil des Buches beschäftigt sich mit den einzelnen Häusern oder Gebäuden an der Holstenbrücke und ihrer Geschichte. Vom mittelalterlichen Hospital über Zeitung, Börse, Banken und Kaufhäuser spiegelt sich hier vielfältiges städtisches Leben. Hier sind aus den historischen Akten viele Details zusammengetragen worden. Besonders ausführlich wird berichtet, wo es bislang noch wenig Veröffentlichtes dazu gibt. Für weniger detailverliebte Leserinnen und Leser beginnt jedes Kapitel mit einer kurzen Zusammenfassung der Baugeschichte auf den jeweiligen Grundstücken. Zur leichteren Orientierung wurde jeweils eine Marginalkarte mit der Lagebezeichnung beigelegt.

Die historischen Quellen aus dem Kieler Stadtarchiv geben außerdem Einblick in die Arbeit der Stadtverwaltung zu unterschiedlichen Zeiten und ihre Zusammenarbeit bzw. Auseinandersetzung mit der Politik und mit den Interessen der Bevölkerung oder von Privatpersonen und Wirtschaft: Es gab öffentliche Ausschreibungen, Vergaben, Kostenschätzungen und Erschließungsbeiträge. Pläne sind gescheitert, teurer geworden oder haben sich lange hingezogen. Bürger haben Unterschriften gesammelt, Petitionen eingereicht, Stadtverordnete angesprochen oder Leserbriefe geschrieben. Das Interesse und die Mitwirkung der Bürgerinnen und Bürger an der Entwicklung des Areals zeigt auch der im letzten Teil der Publikation sehr ausführlich beschriebene Beteiligungsprozess beim Bau des Kleinen Kiel-Kanals. Hier werden zudem technische Probleme und Lösungen diskutiert, die oftmals aus der im ersten Teil des Buches beschriebenen

natürlichen oder baulichen Vorgeschichte des Areals herrühren.

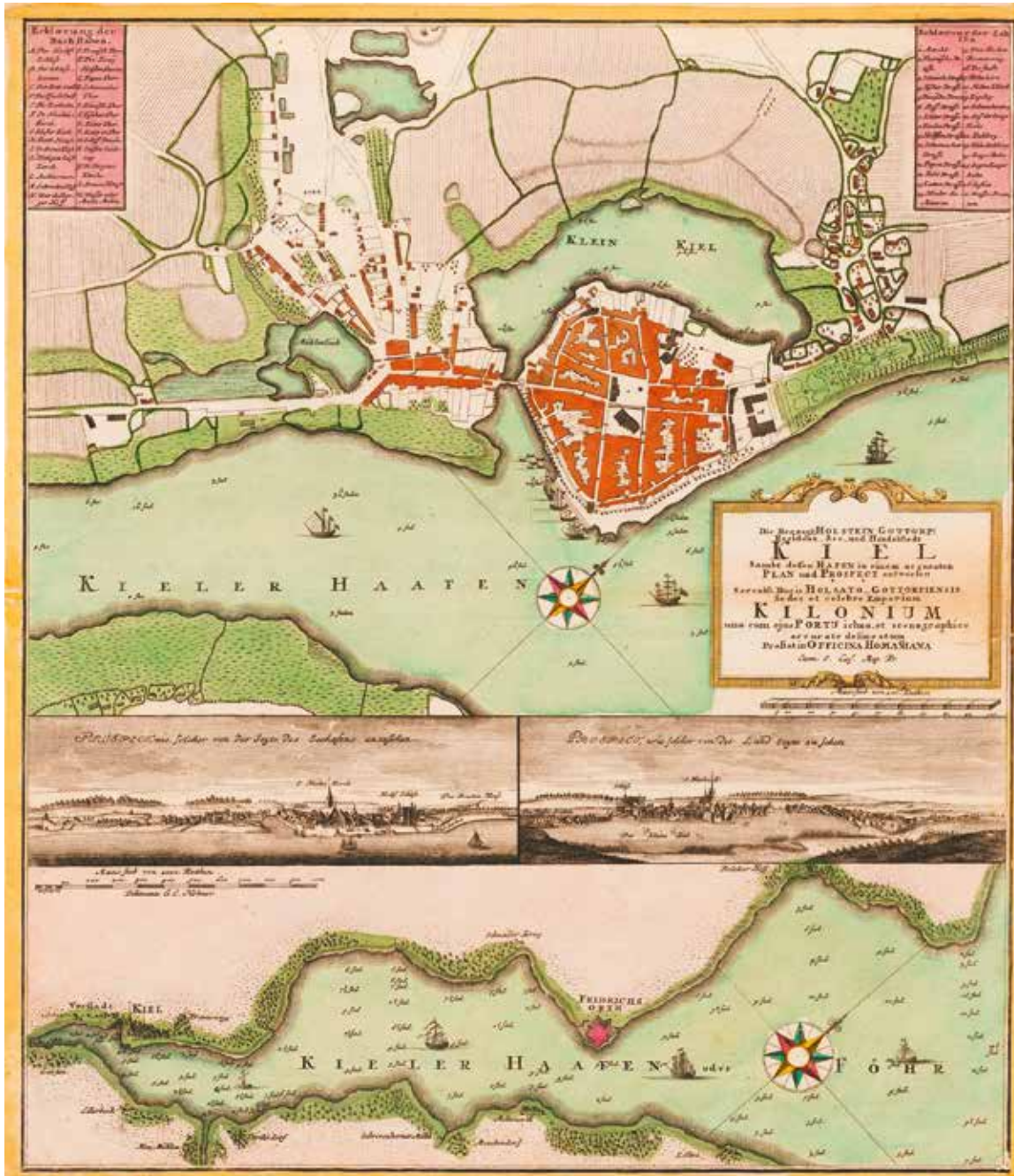
Illustriert ist die Publikation mit zahlreichen Fotos, Plänen, Zeichnungen oder auch Gemälden aus den Beständen des Kieler Stadtarchivs und des Museums, die auch in der Ausstellung gezeigt werden.

Die Publikation wäre nicht möglich gewesen ohne die Zusammenarbeit mit vielen Fachleuten. Wir bedanken uns bei Gabriele Gießmann vom Amt für Bauordnung, Vermessung und Geoinformation für die angenehme und unkomplizierte Zusammenarbeit bei der Anfertigung der Orientierungskarten, bei Matthias Friedemann vom Stadt- und Schifffahrtsmuseum für die aufwändige Vorbereitung der Fotos für den Druck und bei den Institutionen und Personen, die Bilder zur Verfügung gestellt, bzw. deren Abdruck genehmigt haben: dem Archäologischen Landesamt Schleswig-Holstein, der Schleswig-Holsteinischen Landesbibliothek, Peter Cornelius-d'Hargues, Frau Brussat und Gerrit Urbahns.

Der Volkskundlerin Beate Borkowski und der Historikerin Susanne Kalweit danken wir herzlich für die Durchsicht des Manuskripts und wertvolle Anregungen, außerdem Gerald Krysta vom Stadtplanungsamt für Informationen und Textbeiträge und dem ehemaligen Mitarbeiter des Stadtplanungsamtes Matthias Koep für Einblicke in die jüngere und jüngste Innenstadtgestaltung. Schließlich gilt unser Dank dem Verlag Ludwig für die gute Zusammenarbeit und die Aufnahme des Buches in sein Verlagsprogramm.

Die Herausgeberin und Autor*innen,
im September 2019

Doris Tillmann, Jutta Briel, Udo Weißel



Der Homann'sche Plan um 1730 zeigt sehr schön die Halbinsel der Altstadt sowie die noch weitgehend natürliche Gestalt des Kleinen Kiels. (StaK, Ka 5)

Jutta Briel

Gestalt und Gestaltung: Entwicklung des Innenstadtareals

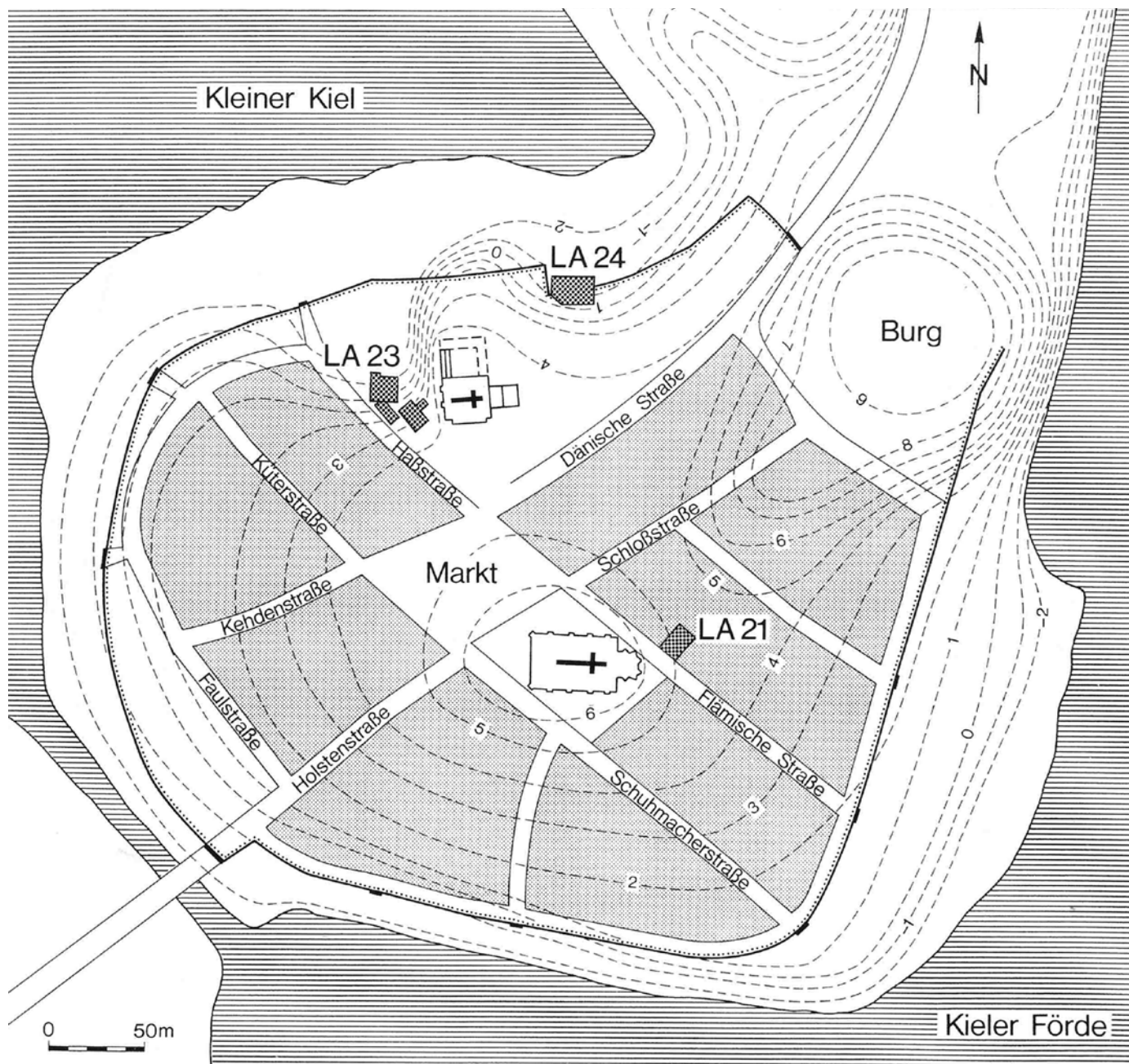
Vom Noor zum Stadtgraben

Im Kernbereich der Kieler Innenstadt liegt die Straße »Holstenbrücke« und bildet eine offene Grenzlinie zwischen der Altstadt und der Vorstadt. 2019 erfährt sie eine so umfassende Neugestaltung, wie es nur selten einer Straße im Innenstadtbereich zuteilwird. Aus einer mehrspurigen Hauptverkehrsstraße wird ein Boulevard am Wasser. Wo stets PKWs und Busse vorbei brandeten, können zukünftig Fußgänger unter Bäumen flanieren oder am Kleinen Kiel-Kanal einen Kaffee genießen. Welche Überlegungen stehen hinter dieser Umwandlung? Und warum sollen Wasserbecken künftig die Altstadt von der Vorstadt trennen? Die Wurzeln dieser Gestaltungsidee liegen in der Geschichte.

Denn unter der Straßendecke der Holstenbrücke verbirgt sich eine früher vorhanden gewesene Wasserverbindung zwischen der Förde und dem Kleinen

Kiel. Der Name »Holstenbrücke« erinnert daran, dass einst an dieser Stelle ein Gewässer zu überbrücken war. Die Holstenbrücke führte über einen natürlichen Meeresarm, der 1904 vollständig zugeschüttet und mit einer Straße überbaut wurde. Mit diesem Eingriff verschwand eine topografische Situation, die über Jahrhunderte für Kiel prägend war. Den Stadtvätern im Mittelalter erschien gerade die Noor-Landschaft des Kleinen Kiels an der Förde ideal für die Neuanlage ihrer Stadt.

Die Kieler Förde und ihre Umgebung sind in mehreren Perioden von eiszeitlichen Gletschern geformt worden. Als besonders charakteristische Ausbildung modellierte Schmelzwasser in der Innenförde eine halbrunde Ausbuchtung, in deren Mitte eine erhöhte Grundmoränenplatte entstand. Nach dem Abschmelzen der Gletscher vor ca. 12.000 Jahren füllten sich Förde und Ausbuchtung mit Wasser. Ein Noor und eine Halbinsel waren am Rande der Kieler Förde



Die mittelalterliche Straßenanlage in der Altstadt, Zeichnung des Archäologischen Landesamtes anlässlich von Ausgrabungen, 1990 (aus: Stadtarchäologie in Kiel)

entstanden. Nach ihrer keilförmigen Gestalt gab man der Förde bereits im Mittelalter den Namen »Kil«, das halbrunde Noor wurde in Abgrenzung dazu später »Kleiner Kiel« benannt. Die Förde war somit Namensgeber für die Stadt. Der schmale Verbindungsarm zwischen der Förde und dem Kleinen Kiel soll hier im Folgenden zur besseren Unterscheidung als »Fleet« bezeichnet werden.

Die Halbinsel war zu drei Vierteln von Wasser umschlossen und ragte ca. 5 m über den Wasserspiegel. Dieses Areal erschien den mittelalterlichen »Stadtplanern« auf der Suche nach einem Platz für einen neuen Zentralort in Nordelbien hervorragend geeignet. Die Lage an der Förde ermöglichte die Einrichtung eines Seehandelsplatzes. Das Noor rund um die Halbinsel verhinderte als natürliche Schutzzone, dass sich Angreifer vom Land unmittelbar der Stadt nähern konnten. Die Gewährung von Schutz und Sicherheit waren entscheidende Vorteile für die Stadt des Mittelalters. Weniger begünstigte Städte legten dafür künstliche Stadtgräben vor den Stadtmauern an. Die geschützte Insellage war also der Grund, warum Kiel genau an dieser Stelle entstand. Helmut Willert bezeichnete Kiel in seiner Dissertation über die Anfänge von Kiel, Oldesloe und Plön als eine der bestgesicherten Städte Nordelbiens.

Auf der Halbinsel ließ der Stadtgründer Adolf IV., Graf von Holstein, Stormarn und Wagrien, nach bewährtem Vorbild um 1242 eine regelmäßig geplante Stadt anlegen. Dabei musste nur wenig Rücksicht auf eine bereits vorhandene Siedlung genommen werden. So konnte im Zentrum ein rechteckiger Marktplatz mit den wichtigsten städtischen Gebäuden, der Kirche und dem Rathaus, angelegt werden. Von den vier Ecken des Marktplatzes gingen je zwei rechtwinklig aufeinander treffende Straßen ab, die das Stadtgebiet in Quartiere aufteilten. Im Norden der Stadt, an der

einzigsten nicht von Wasser umgebenen Stelle, legte man die gräfliche Burg an. In die Stadt führten nur zwei Zuwegungen: Von Norden gelangte man über die Dänische Straße zum Markt. Für den südlichen Hauptzugang brauchte man von Anfang an eine Brücke über die enge Stelle des Meeresarms.¹

Die Altstadtinsel hatte eine Fläche von etwa 17 ha, der Kleine Kiel war ca. 11 ha groß. Sein Ufer war eher flach und sehr sumpfig. Das schmale Fleet zwischen Förde und Kleinem Kiel hatte, einschließlich des morastigen Ufers, etwa eine Breite von 35 bis 45 Metern.

Eine hölzerne Brücke über das Fleet musste zu den ersten Baumaßnahmen der Stadt gehören. Hierüber führte der Hauptweg in die Stadt und stadtauswärts nach Holstein. Die Brücke erhielt daher den Namen »Holstenbrücke«. Die von der Brücke zum Markt führende Straße hieß anfangs »Brückenstraße« und wurde ab 1472 »Holstenstraße« genannt.

Mittelalterliche Städte bildeten einen Rechtsbezirk, den man nicht nach Belieben betreten oder verlassen durfte. Eingang und Ausgang wurden kontrolliert. Darum ist anzunehmen, dass bereits die allererste Brücke an der Stadtseite mit einer Pforte verschlossen war. Der erste schriftliche Nachweis eines Tores an dieser Stelle stammt von 1374. Das genaue Baujahr des bis 1783 vorhandenen gemauerten großen Stadtores ist nicht bekannt. Zum Schutz der hölzernen Brücke wurde an deren stadtauswärtigem Ende ein zweites Bollwerk errichtet, das um 1444 zum äußeren Stadttor ausgebaut wurde. Beide Stadttore erhielten den Namen »Holstentor«. Durch die ältesten Stadtansichten Kiels von 1585 bzw. 1588 ist das Aussehen der beiden steinernen Stadttore überliefert. Das innere Haupttor wurde besonders eindrucksvoll und repräsentativ gestaltet. Über der hohen Durchfahrt befanden sich noch zwei bewohnbare Stockwerke, die mit



Das Holstentor,
Ausschnitt aus der
Ansicht von Kiel aus
dem Städtebuch
von Braun und
Hogenberg, 1588
(KSSM 84/1996)

einem gotischen Treppengiebel abschlossen. Das Tor mit dem auffällig steilen Dach war mit knapp 70 Terrakotten verziert. Es wird auf eine Höhe von 14 bis 16 Metern und eine Breite von 8 bis 9 Metern geschätzt. Das äußere Holstentor erhielt ebenfalls ein bewohnbares Stockwerk über der Durchfahrt und war mit drei Türmchen bekrönt. Beide Tore und ihre kleineren Anbauten waren von städtischen Bediensteten bewohnt.

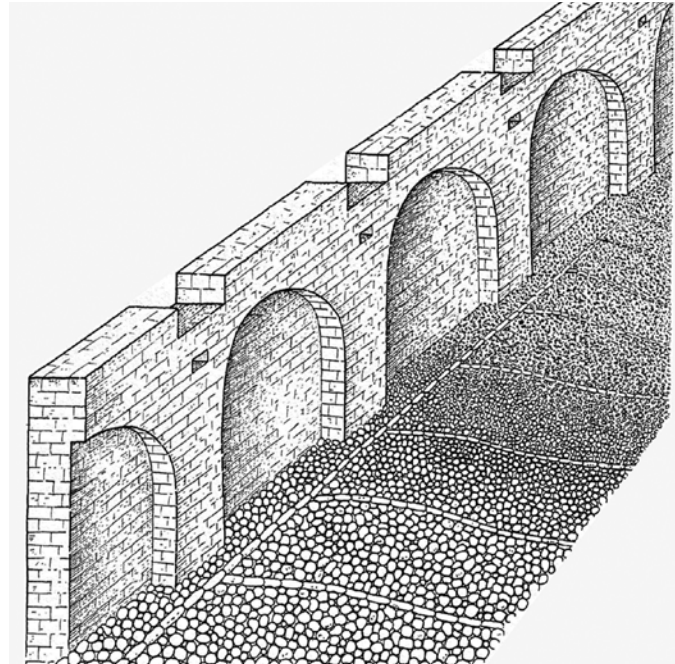
Zusätzlich zum Schutz durch das Wasser rund um die Stadt legten die Bürger an den Rändern der Altstadtinsel Befestigungen an. Ein hölzernes Palisadenwerk mit vorgelagerten Gräben ist 1301 erstmals schriftlich erwähnt. Diese Wälle aus Bohlen, Planken und Flechtwerk konnten nicht nur vor Angreifern,

sondern auch vor Hochwasser schützen. Es gehörte zu den Pflichten der Bürger, bei den Bauarbeiten mitzuwirken, und auch die Verteidigung der Befestigung oblag allen Bürgern. Bereits wenige Jahre nach der Stadtgründung fand eine erste Belagerung statt. 1261 konnte ein Angriff des Herzogs Albrecht von Braunschweig erfolgreich abgewehrt werden. Stadttore und Befestigung leisteten nicht nur im Krieg, sondern auch gegen das verbreitete Raubritterwesen wertvolle Dienste. Nach den schriftlichen Quellen begann 1329 der Austausch der hölzernen Palisaden durch Mauern aus Ziegelsteinen, der erst im 15. Jahrhundert abgeschlossen wurde.² Die Stadtmauer wurde im 19. und 20. Jahrhundert an verschiedenen Stellen bei Ausgrabungen offen gelegt. Die dabei vorgefundenen



Ausgrabung der älteren Stadtmauer am Klosterkirchhof, 1991
(aus: Stadtarchäologie in Kiel)

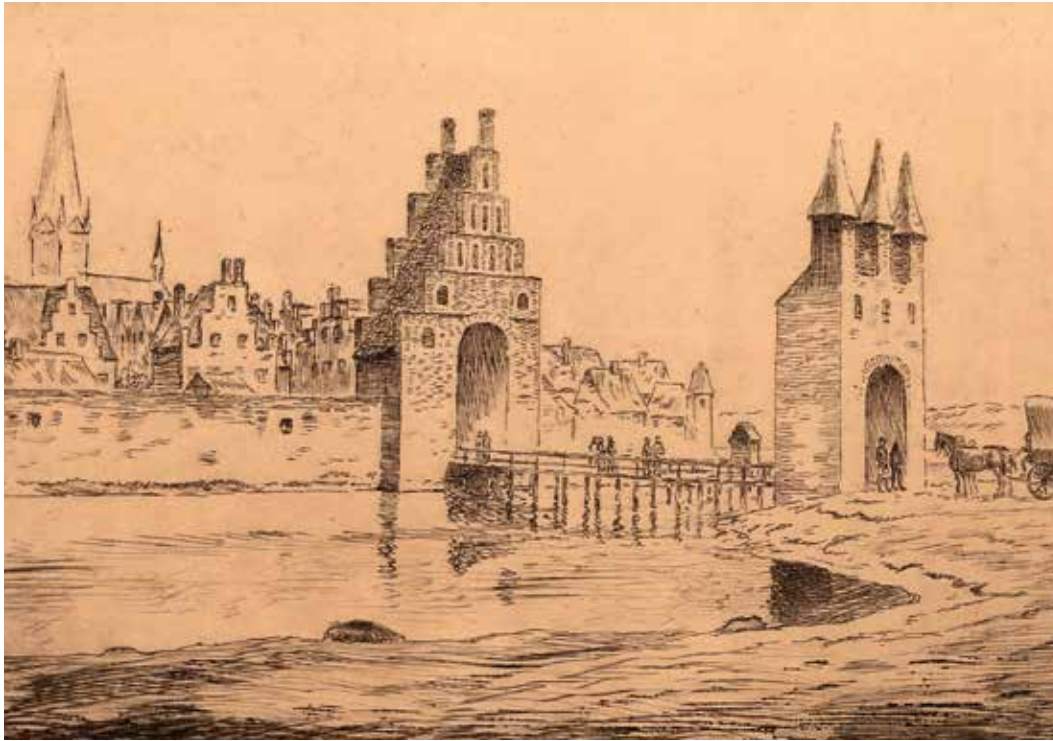
Holzreste des alten Palisadenwerks wurden dendrochronologisch auf 1301 datiert. Dennoch hat es wahrscheinlich auch schon vorher eine Palisadenbefestigung gegeben, wie in der Chronik der Belagerung von 1261 erwähnt. Der Baubeginn der gemauerten Stadtbefestigung lässt sich nach den Ausgrabungsbefunden bereits auf 1311 bis 1315 datieren.³ Die Stadtmauern ruhten auf einem Fundament aus dicht an dicht in den Boden gerammten Pfählen mit einer Lage aus Balken oder Bohlen darüber, auf welchen zunächst Findlinge mörtellos verlegt waren. Auf dieser Basis wurde aus Backstein eine starke und hohe Mauer errichtet. Diese Stadtmauer war von Pforten und Toren durchbrochen und durch Türme geschützt.⁴ Auf dem Abschnitt zwischen dem Holstentor und der Kehdenstraße fand



Rekonstruktion der älteren Stadtmauer mit Blendbögen
(aus: Stadtarchäologie in Kiel)

man bei Ausgrabungen für den Neubau des Druckereigebäudes der Kieler Zeitung 1880 Fundamentreste von knapp einem Meter Stärke. Direkt am Holstentor war die Mauer durch Strebepfeiler verstärkt. Die aufwändige und auf Dauer ausgelegte Bauweise weist auf die Bedeutung der Stadtmauer für das Gemeinwesen hin.

Stadttore und -mauern waren die augenfälligsten Merkmale einer Stadt und prägten deren Selbstverständnis. Der städtische Raum war deutlich vom Umland abgegrenzt, im Inneren galt die städtische Jurisdiktion. Unerwünschte Personen, wie zum Beispiel Verurteilte, ansteckend Kranke oder marodierende Adelige konnten vor die Tore der Stadt verbannt und durch die Einlasskontrolle am Stadttor dauerhaft ferngehalten werden. Neben der wichtigen



Das Holstentor um 1585, zeichnerische Rekonstruktion von Ernst Arthur Petersen, um 1900 (KSSM 334/2009)

wehrtechnischen Funktion kam der Stadtmauer auch eine wirtschaftliche Bedeutung zu. An den beiden Haupteingängen zur Stadt, dem Dänischen Tor und dem Holstentor, war ein Torgeld zu leisten. Der im Holstentor wohnende städtische Bedienstete hatte nachts und Sonn- und Feiertags das Tor zu schließen. Während dieser Zeit musste für die Öffnung des Tores eine Gebühr entrichtet werden. Wagen mit Fracht zahlten ein Brückengeld, das zur Erhaltung von Brücken und Wegen diente und wie eine Steuer auf die Waren wirkte. Insbesondere im Zeitalter des Merkantilismus vom 16. bis 18. Jahrhundert sollte diese die innerstädtischen Kaufleute und Handwerker vor auswärtiger Konkurrenz schützen. So behielt die Stadtbefestigung

auch ohne kriegerische Belagerungen lange Zeit große Bedeutung.⁵ Zu Beginn des 18. Jahrhunderts wurde die Torabgabe an den Meistbietenden verpachtet. Der Pächter durfte neben dem Erheben der Abgaben Bier oder Branntwein ausschenken. Der Ausschank muss tatsächlich einträglich gewesen sein, denn auch noch 1828 konnten die Passanten am Torwächterhaus ein Bier trinken. Für den Fall eines Feuers war der Pächter mit einer eisernen Feuerstulpe, einer Handspritze, einer Handleuchte und einem Noteimer ausgestattet.⁶

Während des Dreißigjährigen Kriegs mussten die Stadtmauern erneut Belagerungen trotzen. Der dänische König Christian IV. kam 1628 mit 47 Schiffen in die Kieler Förde, um die in der Stadt liegenden



Kupferstich von
der Belagerung
Kiels 1628
(Bibliothèque
Nationale Paris)

kaiserlichen Truppen zu bekämpfen. Jedoch konnten auch 379 Kanonenschüsse auf Stadt und Schloss diese nicht zur Aufgabe bewegen. Abermals war ein Angriff abgewehrt worden. Im Laufe der Kriegshandlungen wurde Kiel mehrfach durch Truppen besetzt. Dennoch bestand wenig Neigung und vor allem keine Kapitalkraft zum kostspieligen Ausbau der Stadtmauern zu einer Festungsanlage.⁷ Mit der Verbreitung von Kanonen und Feuerwaffen verloren die einfachen Stadtmauern zunehmend an wehrtechnischer Bedeutung, sie konnten starken Kanonenkugeln im Zweifel nicht standhalten. Die Entwicklung der Wehrtechnik machte den stetigen Ausbau zu starken Festungen mit Bastionen erforderlich, um den toten Winkel an der

Mauer zu vermeiden.⁸ In Kiel wurde die alte Stadtmauer Ende des 18. Jahrhunderts hingegen nicht länger gepflegt und instandgehalten. Nach und nach gab man sie in private Hände. So wurde der Abschnitt am Fleet, der direkt an das Holstentor angrenzte 1785 dem Anwohner Kammerherr Cay Friedrich von Brockdorff als Garteneinfriedigung überlassen.⁹

Das Gewässer rund um die Stadt wurde von den Einwohnern vor allem von seinem praktischen Nutzen her betrachtet. So wurde der Kleine Kiel in einigen historischen Karten trotz seines natürlichen Ursprungs als »Stadtgraben« bezeichnet. Er taugte allerdings wegen seines Salzgehalts nicht als Frischwasserreservoir. Aber neben der Bedeutung für Schutz



Die Holstenbrücke mit
Klappbrücke, Zeichnung
um 1700
(LB, Kiel II Holstentor 1)

und Sicherheit konnte er zur Aufnahme der Abwässer und des Unrats dienen. Wobei der Abfall unserer Vorfahren weder von der Menge, noch von der Zusammensetzung her in der Umweltbelastung mit unserer heutigen zu vergleichen wäre. Bei der Fundamentierungen für Umbaumaßnahmen am DeFaKa-Haus an der Holstenbrücke 1980 stieß man auf Überreste der Stadtmauer und Abfälle aus verschiedenen Perioden. Die Kieler Nachrichten berichteten am 06.05.1980: »Vor der Mauer mit ihren festen Findlingen und dem Ziegelmauerwerk befand sich ein schmaler Uferstreifen entlang des natürlichen Wasserzuges zwischen Kleinem Kiel und Förde. Diesen Platz müssen die Alt-Kieler als wilde Müllkippe benutzt haben. [...] In mächtigen Mist- und Abfallschichten fanden sich in großer Zahl Knochen, die einen Rückschluß auf

den täglichen Speisezettel vor einigen hundert Jahren zulassen. Neben unzähligen Bruchstücken von Dachpfannen [...] und Ziegelsteinen des sogenannten Klosterformats steckten in diesen Abfallschichten auch Unmengen von bearbeiteten Lederresten, Hölzern und Tonscherben.«

Die ursprüngliche hölzerne Brücke über das Fleet hatte vermutlich eine Länge von 50 Metern. Sie überbrückte nicht nur die freie Wasserfläche, sondern auch das morastige Ufer. Ständig musste das viel genutzte Holzbauwerk repariert werden. Nach den Rechnungsbüchern wurde sie 1675 erneuert und mit einer Klappbrücke versehen. Das könnte darauf hindeuten, dass kleinere Boote passieren und den Kleinen Kiel befahren konnten. Es gibt dafür aber keinen weiteren Beleg. Der Raum zwischen dem inneren und äußeren



Die Vorstadt,
zeichnerische
Rekonstruktion der
Situation vor der
Holstenbrücke im späten
16. Jahrhundert von Ernst
Arthur Petersen, um 1900
(KSSM 333/2009)

Holstentor, Zingel genannt, diente im 15. Jahrhundert als Holzmarkt. Durch Aufschüttungen und Verlandungen am Fleet entstand später Platz für Häuser und Wohnungen.¹⁰ Das Kataster von 1679 verzeichnet allein 12 Haushalte zwischen den Toren.¹¹ Bereits auf der Stadtansicht von 1588 ist ein kleines Gebäude mitten im Wasser zu sehen, das mit der Holstenbrücke durch einen Steg verbunden ist. Das sogenannte Wasserhaus hat sich nach Plänen und Ansichten bis ca. 1730 dort befunden. Walter Wendrich vermutet in seinem Buch über die Stadtmauer, dass es als Zollhaus gedient hat.¹² Es lässt sich über seine Funktion in den Quellen aber leider nichts herausfinden. Wegen seiner exponierten Lage im Wasser ist anzunehmen, dass dort Boote anlegen sollten. Jedenfalls kann es nicht für eine Trinkwasserversorgung der Stadt gedient haben, wie

der Name vielleicht annehmen lässt. Nach 1750 ist das Wasserhaus an das südliche Ende der Holstenbrücke an Land verlegt worden, es grenzte an das Grundstück Holstenbrücke 14–16.¹³

War die Halbinsel von der Lage und Gestalt ideal für die Stadtanlage, war sie jedoch von der Fläche her viel zu klein. Darum setzte 1572 die Bebauung vor dem Holstentor ein. Im Gegensatz zur planvoll angelegten Altstadt wuchs eine ungeordnete Vorstadt entlang des Haupt-Verkehrsweges. Die Verlängerung der Holstenstraße über die Brücke nach Süden erhielt daher den Namen »Vorstadt«, 1901 wurde sie in Holstenstraße umbenannt. Der Verkehr auf der Brücke nahm mit der wachsenden Stadt zu. Zeitweise muss sie sich in sehr schlechtem Zustand befunden haben, mehrfach gab es Beschwerden darüber. Bereits 1705 beantragte der Rat