

Hitzacker (Elbe)

Stads- en Elbegeschiedenis

Stads geschiedenis

Op een eilandje, omspoeld door het riviertje de Jeetzel, dat hier in de Elbe uitmondt, ligt van oudsher het stadje Hitzacker. Op dit riviertje, de Jeetzel, is sinds mensengeheugen ook vervoer per boot mogelijk. De eerste oorkonde die over Hitzacker rept stamt uit 1203 en reeds in 1258 verkreeg Hitzacker stadsrechten. De ontwikkeling tot een welvarend plaatsje van vissers en schippers werd vooral bevorderd door zeer profijtelijke tolheffing op de Elbe. Op de andere kant had ook Hitzacker grote tegenslagen te verwerken, zoals een pestepidemie, de verwoestende uitwerking van stadsbranden en de gevolgen van de dertigjarige oorlog. In deze tijd kreeg de economie van Hitzacker met zijn brouwerijen, zijn scheepvaart en graanhandel naar Hamburg het zwaar te verduren. Pas in de 19e eeuw was er weer een opleving. De tolheffing op de Elbe - sinds 1851 reeds zonder betekenis - werd in 1872 voorgoed opgeheven. Met de bouw van nieuwe wegen en vooral de spoorlijn naar Lüneburg in de jaren '70 van de 19e eeuw boette tenslotte de Jeetzel haar rol in als verkeersweg. Desondanks betekenden de nieuwe verbindingen in de hele regio geen grootschalige industriële opbloei. Zij konden slechts een neerwaartse ontwikkeling in deze uithoek voorkomen.

Een kleine Elbegeschiedenis

'Reeds in het Neolithikum - het late stenen tijdperk - waren de rivieren Elbe en Jeetzel voor de bewoners van hun oevers een welkome bron van voeding dankzij hun visrijkdom. Deze rivieren waren echter ook nuttige verkeersverbindingen, zij het op korte of langere afstanden. Zij werden bevaren met vloten en holle boomstammen (zogenoeten „Einbäume“). Op die manier was het makkelijk om met andere mensen langs de oevers te communiceren en handel te drijven. Van deze uitgeholde boomstammen zijn er enkele in onze regio gevonden - in venen geconserveerd of in het zand langs de oevers. Zo makkelijk waren zij te bouwen en te sturen dat zij tot in de late middeleeuwen nog in gebruik waren. Later werden deze boomstammen vervangen door grotere en kleinere schuiten. Hun bouw vereiste echter de deskundigheid van vaklui - echte scheepstimmerlieden dus. Deze schuiten zijn er nog in enkele zeldzame exemplaren bewaard gebleven. Zij werden soms geroeid, soms gezeild met simpele zeilen of door paarden langs het jaagpad voort getrokken. Eeuwenlang zag je deze schuiten als vissersboot of vrachtvaarder door het landschap varen. De uitvinding van de stoommachine en haar toepassing als scheepsaandrijving bevorderde in het begin van de 19e eeuw een grote ontwikkeling ook op de Elbe ten opzichte van grootte en ladingsvermogen van de scheepvaart. Reeds op 12 oktober 1815 (20 jaar voordat er de eerste spoorlijn in Duitsland was) verkreeg de Engelsman John Humphrey een vergunning om schepen met stoommachine in het koninkrijk Pruisen te bouwen. Deze eerste stoomboot "Der Courier" voer begin april 1816 van Berlijn via de Elbe naar Hamburg. Er volgden meer stoomboten, allemaal van engelse makelij. Allen waren zij nog van hout gebouwd en zodoende was hun levensduur natuurlijk beperkt. Pas de bouw van ijzeren schepen in de jaren '40 bevorderde de ontwikkeling van grote raderboten. Het vervoer van personen en vooral stukgoed tussen Hamburg en Magdeburg begon goed op gang te komen. Nog was het echter niet mogelijk

de groeiende concurrentie van het spoor. Maar in 1866 kwam er de oplossing: met de zogeheten kettingsleepvaart. Er werd tot 1874 in de rivierbedding van de Elbe een reusachtige ketting afgezonken van Magdeburg tot Hamburg. Er werden speciale ketting-stoomsleepboten geconstrueerd die zich bij wijze van spreken langs deze ketting voorttrokken. De ketting werd door de boot opgetild, liep op rollen over de boot heen en zonk achter de boot weer in de rivier. Zodoende was men eindelijk in staat met één sleepboot een aantal schuiten te slepen. Je kan deze manier van voortbeweging nog het beste vergelijken met een tandradbaan te water. Er lag echter maar één ketting op de rivierbodem. En dus was de ontmoeting van twee sleepboten nogal gecompliceerd. Nogmaals: de sleepboten hadden geen eigen aandrijving te water. Zij waren in elk geval op de ketting aangewezen. Bij ontmoeting moest er dan een schakel van de ketting kapot worden geslagen, dan werd de ketting eerst over de tegenligger dan weer over de eerste sleepboot heen getild en vervolgens weer dichtgelast. Al met al een hachelijke en uitermate tijdrovende procedure. Gelukkig werd vanaf 1895 deze manier van voortbeweging langzamerhand overbodig. De stoommachines begonnen alsmaar krachtiger te worden. Vanaf rond de eeuwwisseling van de 19e op de 20e eeuw kwam de achtersteven raderboot in zwang, zodat men er ook op nauwe waterwegen beter mee kon manoeuvreren. De uitvinding van de scheepsschroef betekende weer een grote stap vooruit - hij werd standaard op alle boten. Maar - geloof het of niet - toch was er tot 1944 rond Magdeburg nog een enkele kettingsleepboot in gebruik.

De grote maar tenslotte ook de kleinere reders gebruikten -vooral na WO I gelijdelijk aan meer dieselmotoren vanwege hun grotere gebruiksvriendelijkheid. Een pijnlijke neergang voor de sleepvaart was er na WO II. Pas na veel baggerwerkzaamheden en betere verbindingen met het kanalennet was er na 1945 dan toch weer een gestage opleving. In deze periode had de belevering van West-Berlijn met massagoederen de hoogste prioriteit. De sleepvaart is nu echter al lang vervangen door motorboten en de duwbakvaart.

Het scheepstransport op het riviertje de Jeetze ontwikkelde zich natuurlijk maar in zeer beperkte mate, zowel wat betreft de omvang van het transport als ook de grootte van schepen. De bron van de Jeetze ligt iets ten zuiden van Salzwedel, een stadje van zo'n 20.000 inwoners. Grappig genoeg ontbeert de Jeetze bij haar oorsprong de "l" - dus heet zij gewoon Jeetze.

Vanaf Salzwedel is reeds sleepvaart op de Jeetze - Jeetze mogelijk met kleine schuiten. Toch was de Jeetze ook een slachtoffer van de Duitse deling: ten noorden van Salzwedel of andersom ten zuiden van Lüchow was de grens de scheidslijn tussen de twee Duitslanden. Ten noorden van de grens - op westduits grondgebied - is men reeds in de jaren 60 met grote waterwerken aan dit riviertje begonnen. Er werden een aantal bochten afgesneden ten einde het riviertje iets sneller te laten stromen. En nu vervolgt het zijn weg langs Lüchow en Dannenberg tot aan Hitzacker, waar het zich splitst en het liefelijke eilandje vormt van het stadje Hitzacker. Deze rivier -de Jeetze - heeft een diepte van slechts 1 1/2 tot 2 m en was oorspronkelijk ook maar 8 - 12 m breed. Vandaag de dag is de Jeetze zo'n 12 - 16 m breed. Maar ondanks haar krappe afmetingen was zij sinds eeuwen al geschikt voor de kleine sleepvaart. Al roeiend of met eenvoudige zeilen werd de rivier bevaren.

Vanwege de heersende westenwind en de van ZO naar ZW stromende rivier was zeilen zelfs in beide richtingen mogelijk. Ten behoeve daarvan ontwikkelde men een kleine schuit met een breedte van niet meer dan 1,2 m, een lengte van ten hoogste 14 m en een diepgang van hooguit 1,20 m. De grotere schuiten beschikten zelfs over een kleine woonkajuit. Alle deze schuiten waren voorzien van een mast en een simpel zeil. Deze zogeheten "Jeetzelkahn" werd op een kleine scheepswerf te Hitzacker gebouwd op het terrein pal tegenover waar nu de VVV gevestigd is. Deze jeetzelschuiten beleverden Hitzacker, Dannenberg, Lüchow, Wustrow en Salzwedel met luxe te noemen goederen, zoals vis en wijn, bier mout en boter, met kaas en stroop, met kruiden, reuzel, zeep en traan, met teer, koolzaad, hout uit Brazilië, staal en ijzer, lood, dakpannen en leer. Deze goederen kwamen grotendeels uit Hamburg en gingen stroomopwaarts de wat armetierige regio in. Stroomafwaarts richting Hamburg werden linnen en vlas getransporteerd, dekens en brandhout. Het moet gezegd: het transport stroomopwaarts was beduidend omvangrijker dan het wat schamele transport stroomafwaarts.

In de middeleeuwen lag de haven van Hitzacker waarschijnlijk pal achter het douanekantoor – thans streekmuseum. Er was een kleine waterloop - de Hunte - die in onbruik raakte en rond 1650 gedempt werd. In 1680 verordonneerde Hertog Georg Wilhelm van Braunschweig-Lüneburg dat er een nieuwe haven moest worden aangelegd. En wel op de plek waar hij tot heden ten dage zich nog altijd bevindt. Sinds prehistorische tijden heeft het twee keer jaarlijkse hoogwater in het voor- en in het najaar de mensen en hun nederzettingen langs de oevers bedreigd. Echter vanaf de vroege middeleeuwen dateert de bouw van grote dijken langs de Elbe. Er zijn weliswaar geen oorkonden te vinden, maar er zijn aanwijzingen. De waterhoogte op Elbe en Jeetzel bereikte zo rond de 14e eeuw steeds grotere hoogten op grond van de voortgaande bouw van dijken stroomopwaarts de Elbe. Dit wederom dwong mensen rond 1300 hun nederzetting aan de Jeetzel te verlaten, die al 3000 jaar bestond. Zoals gebruikelijk moeten tot vandaag de rivierdijken voortdurend worden verbeterd, verhoogd en uiteraard goed onderhouden. Maar niet alleen langs de Elbe, nee met name ook langs de zijrivieren van deze grote rivieren. Tijdens hoogwater op de Elbe stuwd de waterloop van deze zijrivieren, vooral de Jeetzel geweldig terug en overstroomt akkers en weilanden op grote schaal. Enerzijds bezorgd deze wateroverlast enorme schade aan de landbouwgrond, anderzijds zijn deze blank staande akkers hét trefpunt voor tienduizenden watervogels op hun trek naar broedplaatsen in het verre noorden. Teneinde zowel de boeren als ook de vogel-beschermers en recreanten tegemoet te komen heeft men spaarbekkens laten aanleggen. Men gebruikte oude rivierarmen of groef meertjes zoals bij Gartow, Dannenberg en Hitzacker. En dan is er nog een merkwaardig bijverschijnsel bij langdurig hoogwater: het zogeheten "Qualmwasser" - walmwater. Dat is water dat langzamerhand onder de dijk doorsijpelt en de daarachter liggende akkers doordrenkt.

Dorpen en stadjes langs de Jeetzel werden eeuwenlang, ja zelfs nog tot in de tweede helft van de 20e eeuw door overstromingen getroffen. Om dit voorgoed te voorkomen zette men in de jaren 50 van de vorige eeuw het "Jeetzel-Projekt" in gang. De loop van rivieren werd verlegd, nieuwe dijken ontstonden, oude dijken werden verhoogd, gemalen en nieuwe bruggen werden er gebouwd. Op deze manier werden de rampen uit voorgaande eeuwen nu letterlijk verleden tijd. Slechts de inwoners van het eilandje van Hitzacker moeten vanwege de nabijheid van Jeetzel én

Elbe nog altijd met wateroverlast rekening houden. Echt dramatisch werd deze toestand heel recentelijk in augustus 2002. Het is echter ook langs de Elbe na alle dijkverzwaringen en verhogingen heus niet alles koek en ei. Nog altijd moeten de plaatsjes achter de dijken met dijkdoorbraken rekenen. Met name als de Elbe nog bevroren is en er in de bergen met een pak sneeuw de dooi inzet. Dan duwt de vloedgolf de schotsen met kracht tegen de dijken, vooral daar waar de rivier een bocht maakt. Continu voorzorg en dijkbewaking is dus een eerste vereiste. Het tijdig openbreken van deze ijslaag door krachtige ijsbrekers is daarbij in strenge winters van levensbelang. Hoe belangrijk bouw én onderhoud van dijken door de eeuwen heen is geweest is goed na te lezen in de dijkverordening uit 1564! van de hertogen Heinrich en Wilhelm zu Braunschweig-Lüneburg. Wie de regels rond dijkbewaking niet secuur opvolgde zag stevige geldboetes tegemoet. Uit deze vroege tijd - de 16e eeuw - stammen ook de maatregelen tegen hoogwater m.b.t. de zogeheten "Niesendörfer" ten zuiden van Hitzacker. Deze laag gelegen dorpjes liepen vanaf de 13e eeuw steeds vaker onder. Want hoe hoger de dijken langs de Elbe werden hoe hoger ook het water van de Jeetzel werd opgestuwd. Teneinde raad werden deze boerengehuchten op kunstmatige heuveltjes gebouwd - "Wurten" genaamd. Nog vandaag de dag zijn deze heuvel dorpjes in het landschap te zien, zoals Wusseger, Nienwedel en Grabau. Tegenwoordig is deze bescherming echter in onbruik geraakt. De Jeetzel en andere zijriviertjes van de Elbe hebben nu ook fatsoenlijke dijken gekregen. Tot op heden is de Elbe de meest natuurlijke rivier van Duitsland gebleven. Zij graaft in bochten het zand af en sleept het mee naar de volgende bocht. Deze toestand van een verwilderende rivier was natuurlijk verre van ideaal in een tijd dat lengte en vooral diepgang der schepen alsmaar groter werden. Idereen was er in geïnteresseerd de rivierbedding uit te diepen en te verbeteren: de reders vanwege hun vrachttransport, de overheid vanwege haar inkomsten uit tolgelden. Er werden bochtenrijke stukken rivier - en de Elbe heeft nogal wat bochten! - van beschoeiingen voorzien. Wilgentakken en de wortels van naaldbomen werden ervoor gebruikt. Dit materiaal moesten de eigenaren van grote bosgebieden leveren - zo veroordeelden de feodale heersers - toch zijn deze belangrijke werkzaamheden pas sinds de 17e eeuw te bewijzen. Belangrijk werd ook de bouw van kribben. Door rechts en links aan de oevers kribben te bouwen werd de Elbe als vanzelf gedwongen haar rivierbedding zelf uit te diepen. Dit gebeurt echter heus niet in een rechte lijn. Integendeel: tegenwoordig verloopt deze bedding in een lange s-vormige sliert. Wanneer men vandaag een motorboot de Elbe ziet bevaren zou men geneigd zijn te denken, dat de stuurman lekker dronken is. Continu gaat hij van rechts naar links en weer naar rechts. Maar nee, hoor, hij stuurt alleen maar op de rode en groene bakens langs de oevers. Zo vaart hij zijn koers - tijdrovend maar noodzakelijk.