

ADB-Artikel

Woltman: *Reinhard W.*, hamburgischer Strom- und Wasserbaudirector, wurde im December 1757 zu Axstedt im Herzogthum Bremen, wo sein Vater als Bauer ansässig war, in dürftigen Verhältnissen geboren. Er wußte sich durch harte Arbeit so viele Kenntnisse zu erwerben, daß er in jungen Jahren das Amt eines Schullehrers in seinem Geburtsort verwalten konnte. Dann führte ihn ein glückliches Geschick in das hamburgische Amt Ritzebüttel, wo er den richtigen Boden zur Entfaltung seiner großen Talente fand. Am 14. Mai 1779 erwählte ihn dort die Stackdeputation zum Unteraufseher und Schreiber.

Schon seit dem Jahre 1725 hatten die Admiralität und die Kämmerei die Sorge für die Instandhaltung der Seesignale und des Nothhafens in Ritzebüttel, welche für die hamburgische Schifffahrt von der größten Wichtigkeit waren, auf öffentliche Kosten übernommen. Bei dem fortgesetzten Abbruche aber, welchem die Marschen des Amtes infolge der veränderten Strömung der Elbe etwa seit dem zweiten Viertel des 17. Jahrhunderts ausgesetzt waren, hatte sich bald die Erkenntniß geltend gemacht, daß es wenig fruchte, einzelne zum Schutz des Hafens und als Standort für die Seesignale nöthige isolirte Punkte zu befestigen, wenn rings herum immer mehr Land verloren ginge. Das Interesse der Schifffahrt und des Amtes schien es zu erfordern, daß einem weiteren Abbruche des Vorlandes außerhalb der Deiche, welche in rund 100 Jahren im ganzen sieben Mal hatten zurückgelegt werden müssen, durch geeignete Stack- und Uferbauten vorgebeugt wurde. Die Eingesessenen des Amtes konnten nicht für fähig erachtet werden, kostspielige Uferbefestigungen aus eigenen Mitteln herzustellen und zu unterhalten, da sie nicht einmal im Stande waren, die stetig wachsenden Deichlasten allein zu tragen. Es mußte aus öffentlichen Mitteln geholfen werden. Zu diesem Zwecke wurde im J. 1733 die aus Rathsmitgliedern und Deputirten der Admiralität, der Kämmerei und der Schifferalten gebildete Stackdeputation eingesetzt, welcher die Leitung und Beaufsichtigung der für den Schutz des Ufers und der Seesignale auf dem Lande nothwendigen Arbeiten zufiel.

Als W. in den Dienst der Stackdeputation, deren Präses damals der Syndikus Lic. iur. Jacob Schuback (geb. 1728, † 1784, A. D. B. XXXII, 585) war, eintrat, fand er in Ritzebüttel als seine unmittelbaren Vorgesetzten und als die technischen Leiter der Uferbauten den Oberlieutenant v. Grumkow und den Conducteur Heinrich Zitting vor. Diesen gebührt das Verdienst, seine Fähigkeiten zuerst richtig gewürdigt zu haben. Seiner rastlosen Wißbegierde und seinem unermüdeten Fleiße halfen sie durch Anleitung und Unterricht so rasch weiter, daß er sich innerhalb eines Jahres die zum Studium der Mathematik und des Wasserbaues auf einer Universität erforderlichen Kenntnisse erworben hatte. Auch Mitglieder der Deputation und vor allem ihr Präses, welcher bis zu seinem Tode Woltman's aufrichtigster Gönner

blieb, waren unterdessen auf ihn aufmerksam geworden. Syndikus Schuback selbst und auf seine Empfehlung hin die Senatoren Dorner, Rücker, Luis, Lütken, Voght (erwähnt A. D. B. XL, 161), Westphalen und Faber, sowie die Herren Johannes Jacob Böhl (erwähnt A. D. B. III, 59), Johannes Schuback (ebd. XXXII, 586) und Cornelius Wilhelm Poppe gaben die Mittel her, welche W. das Universitätsstudium ermöglichten. Sie stellten dabei die Bedingung, daß er nach Vollendung desselben in erster Linie Hamburg seine Dienste zur Verfügung halten solle.

Von Ostern 1780 an besuchte W. zunächst zwei Jahre lang das akademische Gymnasium in Hamburg, wo ihm Prof. Johann Georg Büsch (A. D. B. III, 642) den Zutritt zu allen seinen Collegien, insbesondere zu denen über Mechanik und Baukunst, und die Benutzung seiner Bibliothek unentgeltlich gestattete. Dann bezog er die Universität Kiel, um den Professor Johann Nicolaus Tetens (A. D. B. XXXVII, 588) zu hören, welcher damals als der einzige in Deutschland den Deichbau wissenschaftlich behandelte und Vorlesungen darüber hielt. Er hatte während dieser Zeit in Neuengamme, Ditmarschen und beim Kieler Canal- und Schleusenbau mehrfach Gelegenheit, auch praktische Erfahrungen zu sammeln. Inzwischen wurde zu Weihnachten 1782 die Conducteurstelle in Ritzebüttel durch den Fortgang Zitting's erledigt, und am 25. April 1783 wählte die Stackdeputation W., welcher sich gemeldet hatte, mit einem Gehalt von 500 Cour. M. jährlich zum Adjuncten Grumkow's. Syndikus Schuback hatte seine Meinung dahin ausgesprochen, man dürfe die Gelegenheit nicht vorübergehen lassen, sich dieses Mannes völlig zu versichern, welcher aller zusammenkommenden Umstände wegen menschlichem Ansehen nach am geschicktesten und brauchbarsten für die Stelle sei. Gleichzeitig gab die Deputation W. seinem Wunsche gemäß zur Fortsetzung seiner akademischen Studien und zu einer Reise einen Urlaub von 1½ Jahren, bewilligte ihm jedoch das Gehalt schon vom Tage der Wahl an. W. blieb zunächst noch in Kiel, studirte dann ein Semester in Göttingen und trat von dort Ostern 1784 seine Studienreise an, zu deren Kosten die Stackdeputation außer dem Gehalt 100 Rthlr. monatlich gewährte. Seine Reise, von der er später eine ausführliche Beschreibung der Deputation vorlegte, führte ihn über Frankfurt und Straßburg nach Paris. Von hier ging er, mit den nöthigen Empfehlungen ausgerüstet, nach Cherbourg und besichtigte die berühmten dort in Arbeit befindlichen Wasserbauwerke. Dann setzte er die Reise an der Küste Frankreichs entlang fort, machte von Calais aus einen Abstecher nach Dover und London und hielt sich zu eingehenden Studien längere Zeit in Holland auf. Durch Friesland, Oldenburg und Bremen kehrte er zurück und, nachdem er noch Glückstadt und Brunsbüttel besucht hatte, traf er am 20. November 1784 in Ritzebüttel zur Uebnahme seines Amtes ein.

Bis zum Jahre 1810 entfaltete er nun hier seine Hauptthätigkeit, sowol in praktischer als auch in wissenschaftlich schriftstellerischer Beziehung. — Der Stackbau war in Ritzebüttel seit 1733 trotz erheblichen jährlichen Kostenaufwandes mit wechselndem Erfolge betrieben worden. Alle bis 1740 erbauten Werke gingen wieder verloren. Dann folgte bis zum Jahre 1756 die glücklichste Zeit, in der unter der Leitung des bedeutenden Ingenieurcapitäns Johann Georg Spanniger die festesten Bauten entstanden, welche, abgesehen von Reparaturen, hundert und mehr Jahre überdauert haben: so die Alte

Liebe, die Einfassung des Hafens und der Kugelbaak, am Grodener Ufer die Steinlisten, die Felsenböschung und das Osterhörn-Felsenstack. Allerdings verschlangen diese größtentheils aus Steinen ausgeführten Werke so enorme Summen, daß eine Fortsetzung gleicher Art unmöglich erschien. Man ging deshalb zum Faschinenbau über. Allein der Versuch, nur mit einer großen Anzahl von Stacken auszukommen, scheiterte, und als infolge dessen die Herstellung von Parallelwerken wieder in Angriff genommen werden mußte, zeigte es sich bald, daß Buschwerk und Pfähle als alleiniger Schutz des Users ein zu vergängliches Material bildeten und daß die häufig nöthig werdenden Erneuerungen des Buschwerks diese Art des Baues fast kostspieliger machten, als es der Steinbau gewesen war. Die sämmtlichen seit 1756 hergestellten Faschinenwerke wurden daher um das Jahr 1778, vielleicht in etwas übereilter Weise, preisgegeben: man kehrte zum Steinbau zurück und glaubte jetzt des weiteren Stackbaues und eines Schutzes des Deichvorlandes dadurch überhaupt überhoben zu sein, daß man, wenn das Vorland bis an den Deichfuß weggebrochen war, den Deich selbst mit einer Steindossirung versah. Indessen diese Methode erwies sich ebenso wenig als zweckmäßig; abgesehen davon, daß es ein verkehrtes Princip war, das Vorland, welches an sich den besten Schutz für den Deich darstellt, preiszugeben, brachte es die angewandte Lagerung der Steine auf Haide mit sich, daß die Dossirungen in allzu kurzer Zeit erneuert und die Steine umgelagert werden mußten.

Die Mißerfolge der letzten dreißig Jahre und der fortwährende Wechsel in den für den Userbau zur Anwendung gebrachten Systemen hörten wie mit einem Schlage auf, als W. die Leitung des Stackwesens in Ritzebüttel übernommen hatte. Diesen Sachverhalt muß man sich vergegenwärtigen, um die Bedeutung des Mannes voll zu erfassen: er hat die sichere Grundlage für die das Amt Ritzebüttel vor dem Anprall des gewaltigen Stromes schützenden Werke gelegt, welche wol im Lause der Zeiten erweitert und ausgebaut worden ist, aber im wesentlichen bis auf den heutigen Tag sich bewährt hat. Woltman's Thätigkeit hatte bald die glückliche Folge, daß die den Deichen aus der Mangelhaftigkeit der Uferschutzwerke früher beständig drohende Gefahr so gut wie beseitigt wurde; nur zu Anfang im J. 1786 ging noch einmal ein Stück des Neuenfelder Deichs verloren. Seitdem ist es bis jetzt nicht nur gelungen, die Deiche in ihrer Lage unversehrt zu erhalten, sondern sogar von dem bis dahin den größten Veränderungen ausgesetzten Vorlande sind nur unbedeutende Theile völlig preisgegeben worden.

Diese günstigen Ergebnisse verdankte W. vor allem der Einführung und der strengen Befolgung weniger, als richtig erkannter Grundsätze, welche auf eine möglichst große Einfachheit und Festigkeit der Bauwerke abzielten. Konnte er sich deshalb doch bereits im J. 1792 als entbehrlich bezeichnen, weil das Stackwesen, von ihm auf unumstößliche Principien gegründet, in bester Ordnung und seiner Vollendung nahe sei, so daß nunmehr auch ein jeder andere seine Stelle würde ausfüllen können. W. griff bewußt auf die ältere solide Bauart der Jahre 1740 bis 1756 zurück. Er nahm die Position der damals entstandenen Werke, insbesondere der Alten Liebe, der Kugelbaak und des Osterhörnstacks, welche unverändert beibehalten wurden, zur Richtschnur für alle weiteren Arbeiten. Für diese aber stellte er die beiden Grundsätze auf, daß einzelne, ziemlich weit auseinander liegende Einbaue (Stacke) genügten, um

dem Strome feste Grenzen zu setzen und die Tiefen vom Ufer abzuhalten, daß es dagegen gleichzeitig erforderlich sei, um das Vorland und die Deiche vor Abspülungen zu schützen, dieselben ihrer ganzen Länge nach mit steinernen Uferböschungen oder Rammwerken (Parallelwerken) zu versehen. Stein wurde für ihn wieder das bei beiden Bauarten vorzugsweise verwendete Material, indessen auch hier vermied er die Fehler der nächst verflossenen Periode, indem er den Steinen durch Mauergraus einen unvergänglichen Untergrund gab.

Nur die bedeutendsten der Arbeiten, welche nach diesen Grundsätzen bis zum Jahre 1810 ausgeführt wurden, können an dieser Stelle im einzelnen besprochen werden. Die Zahl der großen Einbaue vermehrte W. im J. 1793 durch das wichtige Grodener Stack, welches an der einen Seite im J. 1805 durch die Versenkung zweier Schiffe verstärkt ward. Es gelang ihm ferner das Steinmarter Außendeichsufer, soweit es noch vorhanden war, durch die sorgfältige Cultivirung von Sandgräserpflanzungen, welche den bisher allen Anwuchs verhindernden Flugsand befestigten, und durch den im J. 1798 unternommenen Vorbau von drei Stacken zu erhalten. Die Uferstrecke zwischen der Kugelbaak und der Alten Liebe wurde in den Jahren 1787 bis 1793 durch eine Reihe von Steindossirungen und von Böschungen, welche aus Steinen unter Mitverwendung von Busch und festgestampfter Erde hergestellt waren, geschützt. In dem Winkel des Deichs bei Grimmerhörn baute W. an Stelle der älteren Steindossirung ein Parallel- und Parabelwerk auf dem Wattgrund dem Ufer vor, ein Rammwerk, welches zu beiden Seiten mit Steinen auf Busch und dicht an der Pfahlwand mit Mauergraus belegt wurde. Oberhalb Cuxhavens endlich legte er in den Jahren 1803 bis 1805 von der Baumrönne bis zum Altenbrucher Hafen das ähnlich construirte Neue Grodener Uferwerk an. Große Verdienste erwarb sich W. um den zweckmäßigen Ausbau des Cuxhavener Hafens, welcher den gesteigerten Anforderungen nicht mehr zu genügen vermochte, seitdem die Schifffahrt auch während des Winters in immer wachsendem Umfange aufrecht erhalten wurde. Es fehlte ihm vor allem an ausreichendem Schutz vor Wind und Wellen und an der nöthigen Tiefe. W. hat ihn so umzugestalten verstanden, daß er wenigstens als Nothhafen allen Ansprüchen meist recht gut und auf lange Zeit hinaus gerecht werden konnte. Nach mehreren weniger glücklichen Versuchen baute W. im J. 1785 ein zweites Pfahlhöft bei der Alten Liebe und in den Jahren 1795 und 1796 am östlichen Strande ein großes Schutz- und Fanghöft, welches 1799 noch verlängert ward und dem Hafen ausgezeichneten Schutz gewährte. Die seit 1782 begonnene Austiefung desselben durch Baggerung setzte er in den Jahren 1786, 1789 und 1791 fort, doch wurde damit die Herstellung der erforderlichen Tiefe auf die Dauer so wenig gewährleistet, daß er ein anderes durchschlagenderes Mittel ersann, um diesem Uebelstande abzuhelpfen. Er ließ im J. 1792 die Landzunge an der Ostseite des Hafens durchstechen und setzte denselben auf diese Weise mit einem dahinter liegenden Bassin durch eine Spülschleuse in Verbindung, welche zur Reinigung und Vertiefung des Hafens alsbald die erwarteten guten Dienste leistete.

Auch zum Schutze der Insel Neuwerk, welche seit dem Jahre 1750 immer mehr abbrach, hat W. zuerst entschiedene Maßregeln ergriffen. Bisher hatte man sich, dem fortschreitenden Uferabbruch nachgebend, damit begnügt, die für

die Schiffahrt unentbehrliche Blüse weiter und weiter zurückzuziehen. W. setzte es im J. 1790 durch, daß die damals neugewählte Stelle für dieselbe durch eine Felsenböschung befestigt wurde. So wurde die Blüse bis zum Jahre 1814, wo sie durch andere Einrichtungen ersetzt ward, auf derselben Stelle erhalten. Bald ergab sich dann die Nothwendigkeit umfangreicherer Uferbauten für die Erhaltung der Insel. Schon seit 1775 befand sich der durch Vorland nicht mehr ausreichend geschützte Deich, besonders an der südlichen und westlichen Seite, in fortschreitendem Verfall. Seine Herstellung übernahm die Stackdeputation im J. 1794. W. entwarf eine neue Deichordnung und unter seiner Leitung wurde in den Jahren 1795 bis 1797 auf dem Wattgrund vor dem Deiche ein Uferwerk gebaut, welches allmählich die Bildung eines neuen Vorlandes und die Besodung des Deiches bewirkte.

Woltman's Bedeutung beruhte nicht nur darauf, daß er das technisch Richtige allemal erkannte und zur Ausführung vorschlug, sondern nicht zum mindesten auch darauf, daß er es verstand, seine Vorschläge der Deputation einleuchtend zu machen, und daß er sich bald das weitgehendste Vertrauen derselben auf seine Fähigkeiten und seine Rechtlichkeit zu erwerben wußte. Es gehörte eine durch ihre Kenntnisse und durch ihren Charakter in gleichem Grade Achtung gebietende Persönlichkeit, wie er es war, dazu, um die Deputation in den meisten Fällen zu veranlassen, seiner Einsicht in die Nothwendigkeit der vorzunehmenden Bauten ohne Ausschlag gebende Rücksichtnahme auf die Höhe der entstehenden Kosten zu folgen. Wie erheblich die letzteren anwuchsen, mag man daraus ersehen, daß, während sie in den Jahren von 1760 bis 1783 1 059 480 Mk., also jährlich im Durchschnitt 44 145 Mk. betragen hatten, ihr Belauf unter Woltman's Amtsführung in dem gleich großen Zeitraum von 1784 bis 1807 auf 1 663 080 Mk., also im jährlichen Durchschnitt auf 69 295 Mk. stieg. Da ist es erklärlich, daß es nicht immer ganz leicht war, die Bedenken sparsamer Haushalter zu überwinden. W. unterstützte dabei neben seinen persönlichen Eigenschaften das Ansehen, welches er bald auch außerhalb Hamburgs in der wissenschaftlichen Welt genoß.

Dieses hat er vor allem begründet durch seine „Beiträge zur hydraulischen Architektur“, ein Werk, welches in vier Theilen in den Jahren 1791 bis 1799 erschien und sich lange Zeit einer sehr hohen Schätzung erfreute. Gleich der erste Band, welcher die Seedeichswirthschaft und Uferbefestigung behandelt und außerdem litterarische Beiträge enthält, lenkte die allgemeine Aufmerksamkeit der wissenschaftlichen Kreise auf W. Es wurde dadurch im J. 1792 seine Ernennung zum Mitgliede der Holländischen Gesellschaft der Wissenschaften zu Hartem und der Batavischen Gesellschaft der Experimentalphilosophie zu Rotterdam veranlaßt. Auch die königliche Gesellschaft der Wissenschaften zu Prag bot ihm die Aufnahme an und im folgenden Jahre machte ihn die königl. Societät der Wissenschaften zu Göttingen zu ihrem correspondirenden Mitgliede. Die so entstehenden näheren Beziehungen zu der gelehrten Welt ließen W. eine Aenderung seiner Amtsbezeichnung als Conducteur, welche auswärts als eine subalterne zu gelten pflegte, wünschenswerth erscheinen. Seinem dahin gehenden Ansuchen willfahrte der Rath auf Vorschlag der Deputation im September 1792, indem er ihm den Titel eines Directors der Ufer- und Wasserbauwerke im Amte Ritzebüttel an der Mündung der Elbe beilegte.

Unterdessen hatte das rühmliche Bekanntwerden der wissenschaftlichen Leistungen Woltman's noch eine weitere Folge gehabt. Im August 1792 wurde ihm die wichtige Stelle eines Deichgräven im Herzogthum Oldenburg mit einem jährlichen Gehalt von 1200 Rthlrn. angetragen. Obwol durch die Bande der Dankbarkeit an Hamburg gefesselt, konnte W. diesen ehrenvollen Ruf nicht ohne weiteres ablehnen. Sicherte er sich doch durch die Annahme gegenüber einem Engagement auf bestimmte Zeit eine lebenslängliche Stellung mit einem Gehalte, wie er es gleich ansehnlich in Ritzebüttel niemals erwarten konnte. Andererseits glaubte er sich wegen der genossenen großen Wohlthaten um die Stadt Hamburg durch das, was er bisher schon für das Stackwesen in Ritzebüttel geleistet hatte, einigermaßen verdient gemacht zu haben. Diese Erwägungen bestimmten ihn seine Entlassung nachzusuchen. Die Stackdeputation jedoch konnte sich begreiflicherweise nicht dazu entschließen, ihm dieselbe zu gewähren, nachdem erst ein Jahr zuvor sein Engagement auf zehn weitere Jahre erneuert worden war; sie versprach vielmehr, sie werde auf alle Weise versuchen, seinen Wirkungskreis zu vermehren, seine Lage zu verbessern und ihn wegen einer lebenslänglichen Versorgung in Sicherheit zu setzen.

Woltman's Stellung war damals die, daß er als Adjunct des alten v. Grumkow, welcher freilich noch immer thätig war und erst 1803 pensionirt wurde, nicht eigentlich mehr angesehen werden konnte. Nachdem besonders seit dem Jahre 1790 Meinungsverschiedenheiten ein ersprießliches Zusammenwirken der Beiden unmöglich gemacht hatten, waren einem Jeden gesonderte Aufträge ertheilt worden. W. war nun auch formell, was er thatsächlich seit seinem Eintritt gewesen war, der Leiter der Stack- und Uferbauten, während Grumkow im wesentlichen die Aufsicht über bestimmte Deichstrecken und die der Deputation unterstehenden Baulichkeiten oblag. An Gehalt bezog W. seit einigen Jahren 1800 Cour. M. — Schon sehr bald kam jetzt die Deputation auf die ihm bei der Ablehnung der Deichgrävenstelle gemachten allgemeinen Zusicherungen zurück. Denn jene Stelle war noch immer unbesetzt und die oldenburgische Regierung hatte den Präses der Deputation dringend ersucht, W. ihr zu überlassen. Um dieses Ersuchen mit Grund ablehnen zu können, war eine Aenderung der Stellung Woltman's unabweisbar. Am 8. Mai 1793 bestätigte der Rath abgesehen von einigen Einzelheiten die Beschlüsse der Deputation. W. wurde in Rücksicht auf seine Verdienste von nun an für beständig als Director der Stack- und Userwerke im Amte Ritzebüttel angestellt und ihm mit Beibehaltung der bisher genossenen Accidenzien, als freier Feuerung, freier Fuhren und Ritte in Stackgeschäften, freien Lichts, Schreibmaterialien und einer Ordonnanz, ein Gehalt von 3000 Cour. M. beigelegt. Dagegen verpflichtete er sich, ohne Genehmigung des Rathes die Hamburgischen Dienste nicht zu verlassen, wenigstens zwei Mal im Jahre die sämtlichen Hamburgischen Deiche zu bereisen und über die daran bemerkten Fehler sowol, als die Mittel zur Verbesserung derselben schriftlichen Bericht abzustatten, auch sonst in anderen Fällen, worin sein Rath und seine Vorschläge im Deichwesen verlangt werden möchten, damit an die Hand zu gehen, wofür er dann außer den gewöhnlichen Diäten und Reisekosten keine weitere Bezahlung zu fordern habe. Seinem Gehalte wurden in der Folge wegen

der großen Theuerung im J. 1801 zunächst auf drei Jahre noch 1000 Cour. M. zugelegt, bis dasselbe 1804 überhaupt auf 4000 Cour. M. festgesetzt ward.

Es war ein glücklicher Gedanke, den Wirkungskreis Woltman's in der Weise zu erweitern, daß sein Sachverstand nun auch für das sehr verfallene Deichwesen in der Nähe der Stadt nutzbar gemacht werden konnte. Gleich im Juni 1793 sehen wir ihn zusammen mit dem Grenzinspector, nachherigen Strom- und Canaldirector Reinke (A. D. B. XXVIII, 88) die Vollendung und Sicherstellung des Ochsenwärder Brackdeichs begutachten. Seine Rathschläge und die von ihm ausgeübte Oberaufsicht haben zu der Besserung, welche im Hamburgischen Deichwesen seit dem Beginne dieses Jahrhunderts überall eintritt, erheblich mit beigetragen. Er verstand es auch vortrefflich, die mit den Deichangelegenheiten zunächst betrauten Beamten durch Anregungen und Mittheilungen aus dem reichen Schatz seiner theoretischen und praktischen Kenntnisse weiterzubilden: mit den meisten von ihnen hatte er Gelegenheit zusammenzuarbeiten. Er war eine Natur, welche das Bedürfniß fühlte, erzieherisch zu wirken und Schule zu machen. Hatte er doch schon im J. 1788 in Ritzebüttel einen Kreis von jungen mathematischen Schülern um sich versammelt, von denen sich nachher der spätere Spritzenmeister Repsold (A. D. B. XXVIII, 233 f.) und der Bauconducteur Hüne ausgezeichnet haben.

Erst spät kam W. dazu, eine Familie zu begründen. Am 1. Octbr. 1797 verheirathete er sich mit Johanna Elisabeth Schuback (1767—1823), einer Tochter seines ersten Gönners, des Syndikus Jacob Schuback. Von den fünf Kindern dieser Ehe haben ihn drei überlebt.

Als im J. 1810 Hamburg dem französischen Kaiserreiche einverleibt wurde, da bezeichnete dieses Ereigniß zugleich einen Abschnitt in Woltman's Leben. Zunächst blieb er als Maire in Ritzebüttel thätig, siedelte dann aber auf Verlangen der französischen Behörden, welche sich seines technischen Beiraths vor allem wol bei den geplanten Canalbauten zu bedienen wünschten, ganz nach Hamburg über. Wir wissen, daß er mehrere der für den Elbe-Weser-Canal vorgeschlagenen Wege nivellirt hat, so den von Bremerlehe durch das Land Wursten nach Ritzebüttel und die Trace, welche die Flüsse Geeste und Oste verbindend das Land Kehdingen durchschneiden sollte. Eine Entscheidung über die Anlage des Canals, welche auch mit der Auswahl eines Platzes für einen Kriegshafen an der Elbe zusammenhing, wurde jedoch nicht mehr getroffen. Ebensowenig gelangten die Entwürfe für die Fortsetzung der Uferbauten in Ritzebüttel zur Ausführung.

|
Nach dem Zusammenbruch der französischen Herrschaft trat die Stackdeputation, welcher W. früher unterstellt war, nicht wieder ins Leben. Ihre Geschäfte wurden der eine Reihe gleichartiger Aufgaben zusammenfassenden neuen Schifffahrts- und Hafendeputation mit übertragen. Von dieser wurde W. als Director der Strom- und Uferwerke und der Canäle mit einem Gehalt von 4000 Cour. M. angestellt, nachdem er eine Berufung, als Oberdirector über sämmtliche Seehäfen in preußische Dienste zu treten, abgelehnt hatte. Er übernahm damit außer seinen früheren Obliegenheiten noch die Leitung der auf die Oberelbe, den Hamburgischen Hafen und die Flotte

bezüglichen Arbeiten, welche vorher einen besonderen Beamten, den Strom- und Canaldirector Reinke, beschäftigt hatte. Auf diese Weise war jetzt das gesammte Wasserbauwesen der Elbe in seiner Hand vereinigt. Daneben wurde seine Thätigkeit zeitweise nach wie vor durch die Begutachtung von Angelegenheiten des Deichwesens in Anspruch genommen. Es wurde ihm die Wahl gelassen, ob er in Hamburg oder in Ritzebüttel wohnen wolle. Er zog Hamburg vor und war von jetzt ab nur noch vorübergehend persönlich in Ritzebüttel anwesend, während ihn im übrigen dort der Conducteur Hüne vertrat.

Die Uferbauten in Ritzebüttel waren während der französischen Zeit vollständig vernachlässigt worden; nicht einmal für ihre Instandhaltung, geschweige denn für ihren weiteren Ausbau war gesorgt worden: es war in dieser Hinsicht stets nur bei Vorschlägen geblieben. So bedurften sie in den ersten Jahren nach 1814 so großer Reparaturen, daß für Neubauten kein Geld zu erübrigen war. Und doch hatten sie verhältnißmäßig nur wenig gelitten und gerade bei dieser Gelegenheit ihre höchst zweckmäßige und solide Construction bewährt. Die jährlich für die Uferwerke aufzuwendenden Mittel wurden im J. 1814, wo die Finanzen des Staates die äußerste Sparsamkeit zur Pflicht machten, gesetzlich auf 30 000 Mk. festgesetzt. Obwol meistens die Noth dazu zwang, diese Summe erheblich zu überschreiten, so beklagte doch W. die Beschränkung im Interesse der Sache auf das lebhafteste. Oft mußten nicht unbedingt nothwendig erscheinende Reparaturen und Vorkehrungen deswegen unterbleiben, und die Folge war, daß dadurch später um so größere Kosten entstanden. Beispielsweise konnte W. im J. 1817 den Bau eines neuen Stacks oberhalb des Grodener nicht durchsetzen. Wie richtig sein Urtheil gewesen war, ergab sich schon im J. 1822: man mußte das Grodener Uferwerk zurücklegen und zwischen dem Grodener Stack und dem Altenbracher Hafen einen bedeutenden Streifen Landes preisgeben. Noch viel beträchtlicher wurden die Ausgaben für die Erhaltung der gefährdeten Uferstrecke dann seit dem Jahre 1851. Genug. W. hatte dem mit Recht auf Sparsamkeit gerichteten Streben der Deputation gegenüber jetzt einen noch weit schwereren Stand, als früher, und scheint sich nicht immer von einiger Empfindlichkeit, als setze man Zweifel in seine Kenntnisse oder die Integrität seines Charakters, freigehalten zu haben.

Von den Arbeiten dieser zweiten Periode verdienen die folgenden besonders hervorgehoben zu werden. In den Jahren 1820 und 1821 wurden die Hafenerwerke verlängert und verstärkt: ein neues Pfahlhöft ward zum Schutz der Hafenermündung erbaut. Vor allem aber wurden zwei mächtige Uferbefestigungen mit einem Gesamtkostenaufwand von etwa 150 000 Mk. fertig gestellt: ein neues Grodener Uferwerk in den Jahren 1822 bis 1825, an dessen vollständigem Ausbau bis zum Altenbracher Hafen später noch Jahre lang gearbeitet worden ist, und ein ähnliches zum Schutze des Steinmarners Außendeichs in den Jahren 1827 und 1828, nachdem sich die Sandgräserpflanzungen und Kieselaufschüttungen, durch welche jene Uferstrecke seit 40 Jahren mit Erfolg conservirt war, den Stürmen und hohen Fluthen von 1824 und 1825 gegenüber nicht mehr als ausreichend erwiesen hatten. Auch auf Neuwerk wurden die Uferbefestigungen mehrfach fortgesetzt und verstärkt.

Woltman's neue Stellung brachte es mit sich, daß er seine in Ritzebüttel gesammelten Erfahrungen jetzt auch für den Stackbau und den Uferschutz der Oberelbe verwerthen konnte. Hier hat er eine wichtige Thätigkeit entfaltet und, um nur einiges anzuführen, zuerst energisch für die Befestigung des Sandes beim Buntenhause, der Billwärder Spitze und des Ochsenwärder Vorlandes Sorge getragen. Insbesondere aber ließ er sich Jahre lang die Verbesserung des Fahrwassers der Norderelbe vom Buntenhause bis zum Hafen angelegen sein. Zuerst versuchte er die Beseitigung der Sände durch Sandkratzer und erzielte dann seit dem Jahre 1824 durch regelrechtes, fortgesetztes Baggern große Erfolge. Auch hier war es die eiserne Consequenz seiner Maßnahmen, welche zum Ziele führte.

Trotz seiner ausgedehnten praktischen Wirksamkeit fand er stets noch die Muße zu schriftstellerischen Arbeiten. Mehrere Werke verfaßte er im Auftrage seiner Behörde. So hatte er schon im J. 1807 eine „Geschichte und Beschreibung der Wasserbauwerke im Amte Ritzebüttel“ herausgegeben, welche er 1826 durch eine ähnliche Arbeit über die Uferbauten auf der Insel Neuwerk ergänzte. Ebenso stammte von ihm die „Karte und Beschreibung des Fahrwassers der Elbmündung, der dortigen Seesignale und des Lootsenwesens“, welche zuerst im J. 1816 und später 1826 und 1831 in verbesserter Auflage erschien. Von seinen größeren Werken seien das vielgebrauchte „Handbuch der Schifffahrtskunde“ (Hbg. 1819) und die „Beiträge zur Schiffbarmachung der Flüsse“ (Hbg. 1826) genannt. Seine Bücher galten der damaligen Zeit als classische Schriften über die behandelten Gegenstände und trugen seinen Namen weit über Deutschlands Grenzen hinaus. Sie machten ihn so vortheilhaft bekannt, daß auch auswärtige Regierungen sich seinen Rath erbaten. Als Lübeck im J. 1815 die Pläne Hogrewe's zu einer Verbesserung des Stecknitzcanals wieder aufnahm, betraute es ihn neben dem hannoverschen Oberbaurath Dammert und dem Lübeckischen Stadtbaumeister Börm mit der Revision derselben, welche ihn bis zum Jahre 1822 beschäftigte.

W. erlebte noch die Freude, im J. 1834 sein fünfzigjähriges Amtsjubiläum in voller Rüstigkeit begehen zu können. Der Senat sprach ihm bei dieser Gelegenheit in warmen Worten seine Anerkennung und seinen Dank aus und ließ ihm ein Ehrengeschenk von 3000 M. Bco. überreichen. Bald darauf jedoch fühlte er sich den schweren Aufgaben seines Amtes nicht mehr gewachsen. Aus seinen Antrag wurde er am 27. October 1836 mit vollem Gehalt in ehrenvollster Weise pensionirt. Am 20. April 1837 ist er gestorben. Seinen Namen hatte er freilich — davon waren seine Zeitgenossen überzeugt — durch seine Werke der Nachwelt überliefert: in weiteren Kreisen wurde sein Andenken auch dadurch erhalten, daß im J. 1842 eine Straße nach ihm benannt ward.

Literatur

Staatsarchiv Hamburg. — Lexicon der Hamb. Schriftsteller Nr. 4507 mit Schriftenverzeichniß aus dem Neuen Nekrolog der Deutschen XV, 1233. — Hamb. Künstler-Lexicon Nr. 296. —

(Woltman) Kurzgefaßte Geschickte und Beschreibung der Wasserbauwerke im Amte Ritzebüttel. Hbg. 1807. —

(Woltman) Kurzgefaßte Geschichte und Beschreibung der Userbauwerke auf der Insel Neuwerk. Hbg. 1826. —

Woltman, Beiträge zur Schiffbarmachung der Flüsse (Hbg. 1826). S. 179 und 224. —

Becker, Cuxhaven und das Amt Ritzebüttel. Hbg. 1880. — Porträt bei Kowalewski, Geschichte der Hamb. Gesellschaft zur Beförderung der Künste und nützlichen Gewerbe S. 100.

Autor

Hermann Joachim.

Empfohlene Zitierweise

Joachim, Hermann, „Woltman, Reinhard“, in: Allgemeine Deutsche Biographie (1898), S. [Onlinefassung]; URL: <https://www.deutsche-biographie.de/pnd11743504X.html>

1. Dezember 2020

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
