



### **Baumspaziergang am 24. Oktober 1993**

*Wir möchten Ihnen in unseren "Baumspaziergängen" Reinbek aus heimatkundlicher Perspektive zeigen. Wir machen einen Baum oder eine Baumgruppe zum Zentralpunkt eines Spazierganges und suchen Antworten auf die Frage: "Was hat dieser Baum schon alles erlebt?"*

#### **Von der Schlosstraße zum Ziegelkamp**

Begrüßung und Einführung: Otto-H. Harders

Zum Ausgangspunkt unseres heutigen Spazierganges haben wir diese herrliche Feldulme genommen. Das genaue Alter des Baumes konnten wir nicht ermitteln. Somit konnten wir unsere obligatorische Frage: „Was hat dieser Baum schon alles erlebt?“ Nicht an einer konkreten Jahreszahl festmachen. Unser Weg führt die Ladestraße entlang und dann noch ein paar Schritte in die Bahnsen Allee hinein.

#### **Söben Sinnen, das Eisenbahnerhaus**

Otto-H. Harders

Wir befinden uns hier auf einem Gelände, das im Laufe der Jahrhunderte schon mehrfach von Menschenhand umgestaltet wurde:

Da war zuerst das Nonnenkloster der Zisterzienserinnen, das um das Jahr 1240 herum gebaut wurde und möglicherweise auf dem Gelände des heutigen Schloss-Vorhofes seinen baulichen Schwerpunkt hatte. Die nördliche Grenze des engeren Klosterbezirkes könnte der heutigen Eisenbahntrasse entsprochen haben.

Nach der Auflösung des Klosters und der Einäscherung des Gebäudes wurde in den Jahren 1572 bis 1576 an fast der gleichen Stelle vom Landesherrn ein Schloss als Nebenresidenz und Verwaltungszentrum gebaut. Die Neben- und Wirtschaftsgebäude reichten zeitweise bis an unseren Standort; die Schlossgärten erstreckten sich weit darüber hinaus bis an das herzogliche Tiergehege, die Wildkoppel. Den größten Eingriff brachten die 40er Jahre des vorigen Jahrhunderts. Die Berlin-Hamburger Eisenbahn wurde gebaut und 1846 eröffnet.

Es gibt ein paar Fotos eines recht kompakten Strohdachhauses, die wir anfangs nicht recht einordnen konnten. Auffallend war eine große Luke im Dachgeschoss, von der aus eine Brücke zu einer Anhöhe führte, zum Bahndamm, wie wir heute wissen. Das Gebäude lag östlich der Eisenbahnbrücke. Im Volksmund hieß es „De Söben Sinnen“, weil es in seiner letzten Phase als Obdach für sieben Bahnarbeiterfamilien diente. In alten Karten und Ortsbeschreibungen wird das Haus als Amtsschreiberwohnung oder als Pächterwohnhaus des Vorwerkes Hinschendorf bezeichnet. Ein Zeitungsbericht vom 12. März 1903 gibt an, hier sei in vergangenen Jahrhunderten die Reinbeker Amtsbrauerei untergebracht gewesen.

Mit der Amtsbrauerei hat es folgendes Bewenden: So, wie es hinsichtlich der amtlichen Mühlen für die Amtsuntertanen einen Mahlzwang gab, bestand für die Gaststätten in den etwa 20 Dörfern die Verpflichtung, das amtlich gebrauchte Bier zu beziehen. Daran änderte auch nichts, dass die Brauerei meist verpachtet war, oft an einen leitenden Beamten. Bier von außerhalb, wenn es überhaupt bezogen werden durfte, war mit einer empfindlichen Steuer belegt.

Im Jahre 1903 wurde „Söben Sinnen“ abgerissen. Im Mauerwerk des Fundamentes fand man zwei Granitsäulen. Das erregte damals großes Aufsehen auch in der Lokalpresse. Unwiderlegbar, aber auch unbeweisbar, wurde behauptet, die Säulen stammten aus der Klosterzeit und hätten zur Klosterkirche gehört. Wie dem auch sei: Die Säulen wurden vor der Reinbeker Kirche, die heute, wie seinerzeit das Kloster, den Namen der Maria-Magdalena trägt, aufgestellt. Dort können wir sie noch jetzt bewundern. Aus den noch verwendbaren Teilen von „Söben Sinnen“ soll die „Löwenkate“, Schillerstraße 15, gebaut worden sein.

Als Ersatz für das abgängige Strohdachhaus war schon vor dessen Abbruch südlich davon ein Sechsfamilien-Haus errichtet worden. Die Lokalpresse berichtete von alten Felsstein- und Ziegelfundamenten, die hierbei zutage traten, und auch von Gebeinen und Kanonenkugeln, die ebenfalls bei Erdarbeiten um 1850 an dieser Stelle gefunden worden sein sollen. Etwa 1980 ist auch dieses „Eisenbahnerhaus“ abgerissen worden.

## Die Eisenbahn in Reinbek

Vergangenheit - Gegenwart - Zukunft

Rolf Matzke

Am 15. Dezember 1846 wurde die zunächst eingleisige Strecke Bergedorf-Berlin eröffnet. Die Eisenbahnverbindung zwischen Hamburg und Berlin wurde schnell zu einem Erfolg. Bereits 1848 verkehrten täglich 4 Züge in jeder Richtung. Für Reisende der Abendzüge bestanden Übernachtungsmöglichkeiten in Wittenberge. Durchgehende Nachtzüge gab es erst ab 1853. Das Reinbeker Bahnhofsgebäude wurde zu Beginn des Bahnbaus errichtet. Es scheint so, als wäre zunächst nur ein Kartenhäuschen vorhanden gewesen.

Regel Ausflugsverkehr in die Sachsenwaldorte wurde durch die Eisenbahn erst möglich. Die Eisenbahn wurde sehr schnell zu umfangreichen Frachttransporten genutzt. Auf Grund der politischen Gegebenheit lagen alle benachbarten Stationen für Reinbek im Zollausland.

Erste genauere Angaben über den Bahnhof findet man in einer Karte von 1887, der bisher ältesten bekannten Zeichnung. In dieser Karte sind viele Details dargestellt, sogar die einzelnen Petroleumlampen. Der Zugang durch eine Treppe und einen Tunnel nach dem Aumühler Bahnsteig war noch nicht vorhanden. Man wurde vom Eisenbahnpersonal über die Gleise geführt. Eine Laderampe befand sich vor dem Sophienbad. Später, als die Ladestraße gebaut wurde, verlegte man sie dorthin. Ein durch Schranken gesicherter Bahnübergang stellte die Verbindung nach dem Schlossgelände und nach dem Ziegelkamp her. Auf dem Hamburger Bahnsteig befand sich ein Gepäckschuppen, und nebenan - etwa an der gleichen Stelle wie heute - waren die Retiraden (Toiletten). Das Bahnhofgebäude wurde später durch zwei Seitenflügel erweitert. In einem der Seitenflügel befand sich die Bahnhofsgaststätte. Die Bahnsteige waren überdacht. Anfangs befanden sich auf ihnen Petroleumlampen. Der Aumühler Bahnsteig bekam einen Zugang durch einen Tunnel, und das im Vorwerksbusch gelegene Stellwerk wurde gebaut. Das Brückenstellwerk am Bahnhof wurde 1932 errichtet. In den dreißiger Jahren verkehrte der „Fliegende Hamburger“, der die Strecke Hamburg-Berlin in 2 ½ Stunden zurücklegte. Die Hochgeschwindigkeitsstrecke diente auch als Versuchsstrecke für den Schienenzeppelin, der eine Geschwindigkeit von 230 km/Std erreichte.

Mehr als 100 Jahre hatte inzwischen der alte Bahnhof den Reinbekern gedient. Der Zahn der Zeit hatte am Gebäude genagt, und er war dem modernen Verkehr nicht mehr gewachsen. Die letzten Dampfzüge im Vorortverkehr wurden am 1. Juni 1969 durch die elektrische S-Bahn ersetzt. Bevölkerungszunahme und schnellerer Takt der Züge hatten das bedingt.

In der Gegenwart wird der Ausbau der Strecke für den für ICE erforderlich gehalten. Das sogenannte Projekt „Deutsche Einheit Nr. 2“ Bahnstrecke Hamburg - Berlin“ verläuft bisher planmäßig. Die Zweigleisigkeit zwischen Schwarzenbek und Büchen ist hergestellt. Der Ausbau zwischen Berliner Tor und Bergedorf zur Trennung der S-Bahn von der Fernbahn hat begonnen und wird 1995 vollendet sein. Der dritte und letzte Schritt ist dann die Schaffung der Viergleisigkeit von Bergedorf bis Aumühle und die Gesamtelektrifizierung. 1997 soll alles fertig sein. Die Terminplanung für die einzelnen Bauabschnitte kann in sich noch verschoben werden.

Wie sieht nun also die Planung im Einzelnen aus? Die Fernbahn bleibt auf der heutigen Trasse. Für die S-Bahn wird im Norden eine neue Trasse geschaffen, die 11 m in den Krähenwald eingreift. Die Fußwege bleiben erhalten oder werden geringfügig verlegt.

Die Bahn kreuzt auf Reinbeker Gebiet siebenmal die Bille, und so oft muss auch neben die heutigen Brücken jeweils eine neue Brücke für zwei Gleise gesetzt werden. Die neuen Brücken werden größere Stützweiten haben, um zum Schutze der Fauna dunkle Löcher zu vermeiden und möglichst breite Ufer zwischen Ufer und Brückenfuß zu belassen. Auch erleichtert das die Beibehaltung von Wanderwegen. Die Brücken werden auf Pfählen gegründet.

In Wohngebieten werden Schallschluckwände errichtet. Die Schallschluckwände auf der Südseite (Schloss) werden von Wentorf kommend bis zum Eschenweg führen und an der Gärtnerstraße enden. Auf der Nordseite enden sie an der Bahnhofstraße, beginnen wieder am Sophienbad und enden hinter der Waldstraße. Ein kurzer Lärmschutzwall wird am östlichen Ende der aufgeschüttet.

Warum keine Wände entlang der Sophienstraße? Das ist Mischgebiet mit höheren Grenzwerten. Die

beiden Wohnblocks Parkallee stehen senkrecht zur Bahn. Die Wände müssten unverhältnismäßig hoch sein, um die auf den Ferngleisen nächtlich fahrenden Züge hörbar abzuschirmen. Baulärm wird sich nicht vermeiden lassen, auch nachts nicht. Wenn bestimmte Grenzwerte überschritten werden, gibt die Bahn Zuschüsse für Doppelfenster. Und wie ist es mit dem Erschütterungsschutz? Gebäude, die unabhängig vom Alter nach den anerkannten Regeln der Bautechnik erstellt worden sind, dürften keine Schäden erleiden, wenn sie weiter als 10 m von der Trasse liegen.

Das Planungsgebiet für Reinbek-Stadt beginnt an der Billebrücke Bahnhofstraße - Schlossstraße. Die S-Bahn bleibt auf den bestehenden Gleisen. Sie wird von Berliner Tor bis Aumühle immer die beiden nördlichen Gleise benutzen. Für die Fernbahn wird südlich der heutigen Brücke eine neue gebaut. Die Trasse beansprucht dann die Fläche des noch abzureißenden Güterschuppens und die an der Bahn gelegenen Parkplätze in der Ladestraße. Eine zwei- oder dreigeschossige Parkpalette soll einen Ausgleich schaffen.

Die S-Bahnsteige werden sich nicht ändern. Der Umbau des Bahnhofumfeldes mit durchgehendem Fußgängertunnel zur Ladestraße, die Gestaltung der Omnibus-, Taxi- und Parkplätze und der Fahrradunterstände wird von der Stadt geplant.

Es sind vier Gleise vorgesehen. Die vier Gleise verlaufen durch die Herzog-Adolf-Brücke. Hier beginnt die Verschwenkung der S-Bahn-Gleise nach Norden. Der parallel verlaufende Fußweg wird mehr und mehr von der Trasse eingenommen und schließlich in den Wald verlegt. Er würde dann zur Schonung um älterer Bäume herumgeführt werden. Bei der kleinen Betonunterführung Wiesengrund wird der Tunnel nach Norden verlängert. Die Stadt wünscht, dass er beleuchtet wird. Die neue S-Bahn-Trasse führt am Rande durch das Naturschutzgebiet Billeetal. Hier wird der vorhandene Sicherungsdamm einbezogen. In Verlängerung dieses Sicherungsdammes wird die neue Brücke auf Pfählen mit großer Stützweite gebaut. Der Damm wurde nicht auf festem Untergrund angelegt. Immer wieder sackten die Gleise ab und mussten neu verlegt werden. Schließlich war ein Erdbeben in den 40er Jahren ausschlaggebend dafür, dass die Bille einen anderen Verlauf bekam und vor der Nordseite des Bahndammes ein weiterer Schutz- oder Sicherungsdamm aufgeschüttet wurde.

Insgesamt hat die Bahn in Reinbek weniger Schwierigkeiten mit der Geländebeschafterung, weil ihr mit den früheren umfangreichen Güter- und Rangiergleisen an der Ladestraße große Flächen bereits gehören.

### **Neugotik-Giebel am Heizungshaus**

Otto-H. Harders

Im Jahre 1873 verlegte der preußische Landrat seinen Dienstsitz von Reinbek nach Wandsbek, das verkehrsgünstiger gelegen war. Das Reinbeker Schloss wurde deshalb verkauft und von dem Erwerber an die Gastronomenfamilie Specht weiterveräußert, die es zum Hotel umbaute. Mit der Durchführung wurde der Baumeister Ohle beauftragt, der jahrzehntlang das Baugeschehen in Reinbek und Umgebung dominierte. Der Mittelflügel des Schlosses erhielt zur Hofseite hin einen Vorbau für das Treppenhaus, der das Gesamtbild des Schlosses total veränderte. Der Vorbau hatte einen mächtigen Spitzgiebel, der mit Sandsteinornamenten verziert war.

Ohle hatte neben andern Gebäuden in Reinbek bereits in unmittelbarer Nachbarschaft die Brücke der Eisenbahn mit den drei Bögen über Bille und Schlossstraße und auch das bekannte Sophienbad gebaut.

Als 1972 die Stadt Reinbek und der Kreis Stormarn das Schloss erwarben und sehr aufwendig restaurierten, bemühte man sich, der ursprünglichen Form sehr nahe zu kommen. Der Spitzgiebel wurde entfernt. Weil er mit seinen 120 Jahren auch selbst schon ein Stück Reinbeker Baugeschichte darstellte, bat unser Arbeitskreis die Stadt, den Zierrat zu erhalten. Das ist geschehen. Das Bauamt hat die Ornamente, soweit sie erhalten waren, hier am Heizungshaus angebracht.

### **Der Schlossgarten und die Ladestraße**

Eckart Bünning

Vom alten Schlossgarten, der sich bis zum Mühlenteich hinunter erstreckte, ist nichts mehr vorhanden. Während ihrer Regierungszeit von 1590 bis 1616 hielten Herzog Johann Adolf und Herzogin

Augusta, die Schwester des bedeutenden dänischen Königs Christian IV., sich häufig im Sommer im Reinbeker Schloss auf. Hier trafen sie sich mit ihrer Verwandtschaft aus Sachsen, Braunschweig, Mecklenburg und Sonderburg um zu jagen, familiäre Kontakte zu pflegen und politische Gespräche zu führen. Reinbek hatte dadurch eine wichtige Funktion und dem musste auch in der Ausstattung des Gartens Rechnung getragen werden.

Viele Arbeiter wurden beschäftigt, um vor der Ostseite des Schlosses einen Lustgarten im Stil der Renaissance anzulegen. Neun mit Buchsbaum eingefasste quadratische Rabatten wurden in Kreis-, Stern- oder Kreuzformen mit Rosen, Blumenzwiebelgewächsen, Stauden und anderen Blumen bepflanzt. In einer Rabatte war das herzogliche Wappen durch bunte Blumen gestaltet. Exotische Ziergehölze, Orangen- und Limonenbäume, Oleander, Geranien wurden im Sommer an geschützten Plätzen aufgestellt. Eine Sonnenuhr zeigte die Stunde an. Mehrere Pyramiden aus Holz mit gelb und blau angestrichenen Spitzen und ein Springbrunnen gaben ein abwechslungsreiches Bild. Das Brunnenhaus war mit einer vergoldeten Fortuna bekrönt. Ein Billardspiel und eine Kegelbahn in den Gartenanlagen sorgten für Zeitvertreib. Die Grenze zum Bleicherhof und Ziegelkamp, den östlich des Parks gelegenen Ländereien, bildeten Laubengänge, die mit Rankgewächsen bepflanzt waren. Das alte baufällige Lusthaus am Rande des Mühlenteiches wurde abgebrochen und großzügig neu gebaut mit einer beheizbaren Badestube darin. Im Winter wurden die nicht frostharten Gewächse im Lusthaus untergestellt.

Nördlich an die Quartiere des Lustgartens schloss sich ein Kräutergarten an, in dem Salbei, Rosmarin, Thymian, Lavendel und andere Küchen- und Heilkräuter gezogen wurden. Nach der Ernte wurden sie getrocknet und verkauft, soweit sie nicht im eigenen Haushalt Verwendung fanden. Als Gewürze oder Arznei waren sie sehr begehrt und brachten außerdem einige Einnahmen. Neben diesem Quartier lagen einige Frühbeetfenster und der Kohlgarten, in dem viele Gemüsearten angebaut wurden. Kartoffeln gab es hier damals noch nicht. Der Obstgarten war durch Hecken von Johannisbeeren und Haselnusssträuchern abgetrennt. Zu dem umfangreichen Obstbaumbestand gehörten 116 Apfelbäume, 45 Birnen, 57 Kirschen, 76 Pflaumen und 24 Quittenbäume. Zum Ziegelkamp und zur Wildkoppel war der Garten mit Hecken aus Buche, Weißdorn und Hasel begrenzt.

Herzogin Augusta hatte bis 1639 ihren Witwensitz im Reinbeker Schloss. Sie pflegte und gestaltete den Renaissancegarten weiterhin nach ihrem Geschmack. Das Interesse am Garten wurde bei den Nachfolgern geringer. Der Gärtner und die Arbeitskräfte mussten bezahlt werden, der Garten brachte nur geringen Ertrag, und so wurde nur das Notwendigste zur Erhaltung gemacht.

Der Schlossgarten bestand in seiner ursprünglichen Form noch bis zum Bau der Eisenbahn im Jahre 1846, als Teile des Obstgartens dem Bahnbau weichen mussten. Nach Inbetriebnahme der Eisenbahn lagen ein Abstellgleis und eine Rampe zum Be- und Entladen der Waggons zunächst an der Sophienstraße. Der Platz reichte schon um 1855 nicht mehr und es wurde ein weiterer Teil des Schlossgartens dafür verwendet, ein neues Abstellgleis und eine Straße, die heutige Ladestraße, einzurichten. Sie war eine Privatstraße der Eisenbahn zum Be- und Entladen von Güterwagen. Die Kohlenhändler aus Reinbek und Umgebung bezogen ihre Kohlen per Waggon von der Zeche. Auch Baustoffe und Futtermittel wurden über die Schiene angeliefert. Die Gutsbetriebe und die Bauern der Umgebung beluden Eisenbahnwaggons mit Kartoffeln, Rüben, Getreide, Heu und Stroh, Baumstämme und Holz aus den hiesigen Wäldern kamen hinzu. Auf der Ladestraße war stets ein reges Treiben.

### **Die Eisenbahn verändert die Landschaft**

Eckart Bünning

Ein großer Eingriff in die Landschaft erfolgte im vorigen Jahrhundert durch den Bau der Eisenbahn, die 1846 ihren Betrieb aufnahm. Die Bille schlängelt sich durch Reinbek und musste von der Bahn mehrfach durch Brücken überquert werden. Eine der Brücken überspannte nun Schloss Straße und Bille. Baumeister Hans-Hinrich Ohle errichtete neben vielen andern Gebäuden auch dieses eindrucksvolle Bauwerk. Die Brücke von 1846 reichte für die immer schwerer werdenden Eisenbahnzüge bald nicht mehr aus. Sie wurde 1877 durch einen Neubau ersetzt. Das alte Fundament aus soliden Granitquadern fand in der neuen Brücke Verwendung. Der Mittelpfeiler der Brücke teilte nun die

Schlossstraße in zwei Fahrbahnen. Ein Schild am Brückenpfeiler wies die Fuhrleute darauf hin, dass jeweils nur die rechte Durchfahrt zu benutzen sei. Die Brücke über die Bille blieb erhalten, als 1970 beim Ausbau der Schlossstraße eine neue Straßenbrücke mit einer breiteren und höheren Durchfahrt errichtet wurde.

Eine weitere Brücke mit einem Ziegelsteinbogen liegt bei der „Hexentreppe“ im Forst Heidbergen in der Verlängerung der Loddentallee. Sie wurde 1885 neu errichtet.

Am Ende der Ladestraße verändert die tief in den Abhang des Forstes Vorwerksbusch eingeschnittene Eisenbahntrasse die Landschaft. Beim Bau der Eisenbahn stieß man auf eine feste Gesteinschicht, in der Fossilien in Form von versteinerten Schnecken und Muscheln vorkamen. Sie wurden im Miozän, vor etwa 15 Millionen Jahren, hier abgelagert. Die Gesteine wurden wissenschaftlich bearbeitet und als „Reinbeker Gestein“ bezeichnet.

Durch die weiter nach Osten anschließenden Billewiesen wurde ein hoher Damm aufgeschüttet und eine gemauerte Bogenbrücke überquerte die Bille am Fußweg zum Tonteich. Die Brücke wurde 1868 durch einen Neubau ersetzt. Der Bahndamm wurde im weichen Billegrund immer wieder durch Abrutschungen beschädigt. Am Fußweg zum Tonteich zeigen sich noch deutliche Spuren. An der Nordseite des Bahndammes wurde 1940 nach einem Erdbeben ein umfangreicher Sicherungsdamm angeschüttet.

Die eiserne Brücke, die die Ladestraße mit der Sophienstraße verbindet, ist verhältnismäßig neu. Sie wurde 1907 gebaut. Bis dahin bestand ein mit Schranken abgesicherter Bahnübergang, der gegenüber vom Sophienbad lag. Bei Rangierfahrten der Güterzüge waren die Schranken häufig über längere Zeit geschlossen, die Passanten mussten warten und verpassten mitunter den Zug. Schließlich setzten die Anwohner des Ziegelkamps den Bau einer Brücke durch.

Eine weitere Brücke aus Ziegelmauerwerk mit einem weiten Bogen liegt zwischen Wohltorf und dem Reinbeker Krabbenkamp, und vor Aumühle überspannt ferner eine hohe Brücke mit drei gemauerten Bögen das breite Billetal.

## **Der Ziegelkamp**

Eckart Bünning

Die Eisenbahntrasse teilte die großen Ackerflächen im Bereich Waldstraße / Bahnsenallee. Die Felder, Ziegelkamp genannt, wurden einst vom Amtsvorwerk bewirtschaftet. Der Name ist sicherlich auf die Herstellung von Ziegelsteinen zurückzuführen. In der Zeit als das Kloster gebaut wurde, um 1250, gab es hier jedoch keine Ziegelei mit festen Gebäuden und Brennöfen. Solche Ziegeleien hatten nur die großen Städte. Auf dem Lande suchte man sich im Gelände eine Stelle, an der Lehm oder Ton als Grundstoff für die Ziegelherstellung im Boden vorhanden war. Dieser wurde eingeweicht, in hölzerne Formen gepresst und die Ziegelrohlinge dann im Freien zum Trocknen ausgelegt. Mitunter liefen Tiere über die noch weichen Rohlinge und hinterließen die Abdrücke ihrer Pfoten. Bei der Schlossrenovierung hat man solche Steine gefunden. Einer hatte sogar den Abdruck eines kleinen Kinderfußes.

Zum Brennen schichtete man die Rohziegel zusammen mit Holz und Holzkohle zu kleinen Türmen auf, überdeckte alles mit Erde und zündete das Holz an. Bei einer Temperatur von 800 Grad brannten aus den Rohlingen Ziegelsteine.

Mit Ziegelkamp wird heute das Gelände südlich der Bahn bezeichnet. Zwischen Ziegelkamp und Schlossgarten lag der Bleicherhof, ein Platz zum Bleichen der Wäsche der Schlossbewohner. Auch den Hamburger Tuchmachern, die über viele Jahrzehnte eine der Reinbeker Mühlen zum Walken ihrer Tuche nutzten, diente er als Bleiche.

Der Landmann Peter Simon Detlef Bahnsen bewirtschaftete seit 1865 den Ziegelkamp. Sein Sohn James richtete dort eine Gärtnerei mit mehreren Treibhäusern ein. Er betrieb auch Landschaftsgärtnerei und hat wohl so manchen Garten in Reinbek angelegt. Goldenbaum, Scharnberg und Seemann sind die Namen späterer Eigentümer der Gärtnerei, die bis 1936 bestand. Die Gärtnerstraße erhielt daher ihren Namen.

Der Schwiegersohn von Simon Bahnsen, Rudolf Baetcke, baute sich 1882 eine prächtige Villa am

Mühlenteich gleich neben dem Schlossgarten. Baetcke hat zusammen mit Bahnsens Erben später Straßen angelegt, den Ziegelkamp parzelliert und eine weitere Bebauung vorangetrieben. Die gute Verbindung mit der Eisenbahn nach Hamburg und die reizvolle Lage im Billeetal machten Reinbek zu einem begehrten Wohngebiet wohlhabender Hamburger Bürger. Bald entstanden entlang des Mühlenteiches weitere Villen in parkartigen Gärten. Eine Bausatzung legte fest, dass nur Villen von einer bestimmten Größe und keine Gewerbebetriebe gebaut werden durften. So blieb man unter sich.

Als die Eisenbahnbrücke zur Sophienstraße 1907 errichtet wurde, standen auf dem Ziegelkamp etwa 25 herrliche Villen. Erst nach 1935, als das Gelände der Gärtnerei und einige weitere Parzellen aufgeteilt wurden, erfolgte ein zweiter Bauschub. Auf kleineren Grundstücken entstanden nun der modernen Zeit entsprechende funktionelle Villen. Eine weitere Bebauung setzte dann nach 1950 ein. Mehrere Villen wurden abgebrochen, eine war bereits durch Kriegseinwirkungen zerstört worden, eine andere hatte durch ein Feuer im Obergeschoß erheblichen Schaden erlitten. Die Grundstücke wurden verkleinert und neu bebaut.

Einige der alten Villen sind erhalten und zeigen heute noch den großzügigen Baustil des vorigen Jahrhunderts und die Weltoffenheit ihrer Bewohner. „Man“ machte sein Geld in Übersee mit Kaffee, Leder oder Gewürzen, betrieb anderweitig Handel oder Börsengeschäfte, oder man ging ins Büro in einem der großen Hamburger Handelshäuser.

### **Bahnsallee 10-16 / Grundstück Odefey**

Otto-H. Harders

Eine der imponierendsten Reinbeker Villen ist die Villa Odefey, die im vorigen Jahrhundert nach ihrem Erstbesitzer Villa Ertel hieß. Alle Standortvorteile treffen hier zusammen: Nach Süden senkt sich das Gelände terrassenartig zum Mühlenteich, der unmittelbar an das Grundstück heranreicht. Nachbar nach Osten ist ein Villengrundstück ähnlichen Zuschnitts, und im Westen grenzt der Schlossgarten an. Die Erschließung erfolgt über die Bahnsallee, die hier eine reine Anliegerstraße ist.

Die damals schon vorhandene Villa und der Garten mit seinem alten Baumbestand wurden in den Jahren 1899 und 1900 von dem bekannten Hamburger Architekten Haller gestaltet und seither von den Besitzern auch ganz in diesem Stil erhalten. Vielleicht, und der Eigentümer ist davon überzeugt, hat im westlichen Teil des Grundstückes die Substanz des alten Schlossgartens besser überdauert als auf dem eigentlichen Schlossgelände. Besonders erwähnenswert ist eine Kratt-Eiche im südlichen Bereich des Gartens, die wir aber aus den schon genannten Gründen nicht besichtigen können. Laut Duden ist Kratt ein niedriges Eichengestrüpp. Kratt-Eichen wurden aber auch als Parkbaum gezogen. Etwa alle 60 Jahre wurden die Stämme entfernt, so dass der Baum neu ausschlug. Bei der hiesigen Eiche jedoch geschah das nach den Worten des Herrn Odefey zuletzt vor 200 Jahren. Bei der Eiche mit der rd. 200 Jahre alten Krone auf dem viel älteren Wurzelwerk handelt es sich um eine Traubeneiche, im Gegensatz zu den hier meist vorkommenden Stieleichen.

Ein Blick über den Zaun des gegenüberliegenden Grundstückes Bahnsallee 5 möge diesen Spaziergang abschließen. Hier sehen wir eine Lärche von beachtlichem Alter.

Quellen: Bundesbahn, Archiv Altona,  
Stadtarchiv Reinbek, Flurbücher,  
Archiv Arbeitskreis Reinbeker Stadtgeschichte,  
Helga de. Cuveland - Der Reinbeker Schlossgarten.  
Gespräche mit Reinbeker Bürgern