Salztor der Stader Stadtbefestigung

Schlagwörter: Stadttor, Festung, Schleuse (Wasserbau)
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Stade
Kreis(e): Stade
Bundesland: Niedersachsen





Stade, Salztor (2024)
Fotograf/Urheber: Claus Weber

Das jüngere Salztor im Osten der Stadt lag im Bereich der heutigen Kreuzung Hagedorn / Salztorswall / Hansestraße / Beim Salztor. Älter ist der Standort an der Salzstraße. Das Tor stellte die Verbindung ins Alte Land her.

Das erste Salztor des 13. Jahrhunderts

Das ursprüngliche Salztor war Teil der hochmittelalterlichen Stadtmauer von Stade. Es entstand im 13. Jahrhundert, als man die ältere Umwallung des 12. Jahrhunderts durch eine Mauer und gemauerte Stadttore ersetzte. Es lag am östlichen Ende der Salzstraße. Das Salztor wurde im ältesten Stadtbuch zu Beginn des 14. Jahrhunderts aufgelistet.
Auf den Abbildungen des 16. und 17. Jahrhunderts bestand die Toranlage aus einem viereckigen Torturm, dreistöckig mit Spitzdach und Treppengiebel, durch das die Straße durch den Zwinger über den Stadtgraben nach außen führte (Georg Braun und Frans Hogenberg von 1590; Werdenhagen 1641). Die Landseite wurde durch ein weiteres, kleineres Tor gesichert. Seitliche Anbauten dienten als Wachhäuser. Im Norden (im Bild Nr. 5 links) sind Segelboote auf dem Stadtgraben zu sehen.
1642 zogen schwedische Truppen unter Hans Christoph Graf von Königsmarck (1605-1663, deutscher Feldmarschall in schwedischen Diensten, Generalgouverneur von Bremen und Verden, Erbauer von Schloss Agathenburg) in Stade ein und übernahmen die Stadt 1645. Sie wurde zur Hauptstadt des bremisch-verdischen Territoriums. In der Folge war ein Ausbau der Festungsanlagen unter modernen militärischen Gesichtspunkten erforderlich. Die Erfassung des Vorhandenen und die Planung der neuen Anlagen übernahm Erik Jonsson Graf von Dahlberg (1625-1703; schwedischer Feldmarschall, Architekt und Festungsbaumeister), dargestellt in seinem Plan von 1648.
Vor dem Salztor war der Bau eines Ravelins vorgesehen (Salztorsravelin), der 1648/1649 angelegt wurde. Die Verbindung zur Toranlage stellte eine hölzerne Brücke mit Zugbrücke her. Die städtische Sägestelle, die sich vor dem Salztor befunden hatte, wurde durch den Neubau zerstört.

Planungen zur Verbesserung der Festungsanlagen in den 1670er Jahren sahen vor, an der Stelle des Salztores eine Bastion anzulegen (Burgbastion), das Salztor sollte dafür nach Süden versetzt werden. Vor das neue Tor sollte ein Ravelin gelegt werden, der auf der Landseite durch Contregarden mit den benachbarten Festungswerken verbunden sein sollten.
Der vor dem Tor liegende Festungsgraben wurde ursprünglich auf einem festen Damm gequert. Der Damm diente zugleich als Wasserbär (Wehranlage zur Regulierung des Wasserstandes in den Festungsgräben). Der Damm wurde im Zusammenhang mit den Neubaumaßnahmen 1680 teilweise, 1682 vollständig aufgerissen.

Das zweite Salztor ab 1682

Die Planungen der 1670er Jahre und spätere wurden genutzt, um ab 1680 Umbauten an der Salztorsfront durchzuführen. 1682 und 1683 waren Arbeiten am neuen Salztor und am Ravelin verzeichnet. Seine endgültige Form erhielt der Salztorsravelin 1694 bis 1695.

Das neue Salztor in Fortsetzung des Hagedorns wurde in einfacher Form und offenbar in mäßiger Qualität ausgeführt. Das Gewölbe des Durchganges neigte bald zum Einsturz und wurde nur noch durch eingelegte Balken gehalten. Das Fundament neben dem Anschluss an den Festungswall sackte ab, so dass die Turmmauern nicht mehr standfest waren und ein Neubau angeregt wurde.

Die künstlerische Gestaltung hatte Bildhauer Andreas Heysigk übernommen, sie erfolgte in den Jahren 1683-84. Er kaufte im Juli 1683 in Hamburg einen Grabstein mit zwei Löwen, die das königliche schwedische Wappen über dem neuen Salztor halten sollten. Löwen und Wappenstein sind im Heimatmuseum erhalten.

Den Festungsgraben querte eine hölzerne Brücke von 218 Fuß Länge (rund 60 Meter) mit zwei Zugbrücken. Die Brücke wurde 1695 grundlegend repariert, wobei die Stadt die Hälfte der Kosten zu tragen hatte. 1709 mussten erneut Kosten für eine neue Brücke aufgebracht werden.

1712 belagerten dänische Truppen die Stadt und eroberten sie. Die schwedische Herrschaft über die Stadt endete. 1715 wurden die säkularisierten Herzogtümer Bremen (somit auch Stade) und Verden Teile des Kurfürstentums, später Königreiches Hannover. Stade blieb Landesfestung und Verwaltungssitz. Spätestens nach dem Siebenjährigen Krieg (1756-1763) verlor die Festung an Bedeutung für das Königreich. Ein erster Plan für die Entfestung der Stadt wurde 1770 erarbeitet.

In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts entwickelte der hannoversche Ingenieur-Major G. J. Isenbart Pläne zur Errichtung einer Wehranlage als Ersatz für den ehemaligen Wasserbären am alten Salztor. Die Militärverwaltung baute 1786/87 eine Schleusenanlage, die als Spülschleuse und zur Erneuerung des Wassers im Festungsgraben dienen sollte. Sie erhielt zwei Tore gegen die Flut bzw. das Stauwasser. Diese Anlage wurde 1875 zur Salztorsschleuse umgebaut.

Zwar wurden die Festungsanlagen im 18. Jahrhundert unter den Hannoveranern und in der Zeit der französischen Besatzung 1803-1813 nochmals erneuert. Aber ab der Mitte des 19. Jahrhunderts vereinigte man die neu entstandenen vorstädtischen Siedlungen und die Altstadt. Die Einschränkungen durch den Festungsbering wurden immer bedeutsamer für die Entwicklung der Stadt. Somit richtete die Stadt am 2. August 1852 eine umfassende Eingabe zur „Entfestigung der hiesigen Stadt“ an das hannoversche Kriegsministerium.

Die Entfestung und der Abbau des Salztores erfolgten nach 1880. Im Zuge des Neubaus des neuen Hafens ebnete man die Salztorsfront ein. Im Bereich der ehemaligen Brücke über den Festungsgraben errichtet man die Salztorsschleuse zwischen neuem Hafen (Stadthafen) und Holzhafen. An das alte Salztor erinnerte auch eine Haltestelle der Kehdinger Kreisbahn im Bereich des heutigen Parkplatzes.(Claus Weber, Stade, 2024)

Hinweis

Dargestellt sind die beiden Positionen des Salztores, das ältere im Norden, das jüngere im Süden. Wegen der Übertragung aus historischen Karten können die Positionen nur angenähert lagegerecht sein.

Quellen

- Landesarchiv Niedersachsen, Abteilung Stade
- Stadtarchiv Stade
- Archivinformationssystem Niedersachsen und Bremen. Salztor: www.arcinsys.niedersachsen.de (Abgerufen 29.1.2024)

Literatur

Eichberg, Henning (1976): Militär und Technik. Schwedenfestungen des 17. Jahrhunderts in den Herzogtümern Bremen und Verden. In: Geschichte und Gesellschaft. Bochumer Historische Studien, Band 7, Düsseldorf.

Schäfer, Andreas (2010): Befestigungen des Mittelalters und der frühen Neuzeit in Stade. In: Manfred Gläser (Hrsg.), Lübecker Kolloquium zur Stadtarchäologie im Hanseraum VII: Die Befestigungen, S. 517-534. Lübeck.

Schlichtmann, Hans Otto (1973): Auf den Spuren des alten Stade. In: Mitteilungen des Stader Geschichts- und Heimatvereins, 48. Jg. Heft 1, 20. Januar 1973, S. 2-7. Stade.

Stadt Stade (Hrsg.) (1994): Stade. Von den Siedlungsanfängen bis zur Gegenwart. (Veröffentlichungen aus dem Stadtarchiv Stade 17.) Stade.

Salztor der Stader Stadtbefestigung

Schlagwörter: Stadttor, Festung, Schleuse (Wasserbau)
Straße / Hausnummer: Hagedorn
Ort: 21682 Stade
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung
Historischer Zeitraum: Beginn 1200 bis 1250
Koordinate WGS84: 53° 36 5,62 N: 9° 28 42,33 O / 53,60156°N: 9,47843°O
Koordinate UTM: 32.531.659,19 m: 5.939.298,94 m
Koordinate Gauss/Krüger: 3.531.742,23 m: 5.941.235,40 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY 4.0 (Namensnennung). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: Claus Weber, „Salztor der Stader Stadtbefestigung“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-351825 (Abgerufen: 17. November 2026)

Copyright © **LVR**