



HAFENCITY HAMBURG

Gert Kähler, Sandra Schürmann

SPUREN DER GESCHICHTE

HAMBURG, SEIN HAFEN
UND DIE HAFENCITY



Gert Kähler, Sandra Schürmann

SPUREN DER GESCHICHTE

HAMBURG, SEIN HAFEN
UND DIE HAFENCITY

Inhalt

EINLEITUNG	06
MENSCHEN MACHEN EINEN ORT	08
DER GRASBROOK ALS GALGENACKER	14
SICHERHEIT FÜR STADT UND STROM	18
HAMBURG ALS HANDELSZENTRUM	26
DER GRASBROOK WIRD ZUM MODERNSTEN TEIL DER STADT	34
BRÜCKENSCHLAG	44
EINE STADT IN DER STADT	46
HAFENLEBEN UND ARBEITSKAMPF	54
1920ER JAHRE – MODERNISIERUNG UND TECHNISIERUNG IM HAFEN	62
UNTERM HAKENKREUZ	68
DER HANNOVERSCHE BAHNHOF – REALER ORT UND SYMBOL VON VERTREIBUNG	72
WIEDERAUFBAU	76
DIE HAFENCITY – EIN GESCHICHTLICHER ORT	86
ANHANG	96
STRASSENAMEN UND IHRE BEDEUTUNG	98
WEITERFÜHRENDE LITERATUR	100
IMPRESSUM	103

Vorwort

Wenn sich ein Ort innerhalb von zehn Jahren vollständig wandelt, dann scheinen sich die historischen Ereignisse im Schnelldurchlauf abzuspielen. Immer neue Bilder schieben sich vor die anderen, das Entdecken kommt vor dem Erinnern. So geht es vielen mit der HafenCity Hamburg. Seit der Senat im Jahr 2000 den Weg für die große Waterfront-Entwicklung südlich der City und zugleich direkt an der Elbe freimachte, hat sich dieses lange ausschließlich der Arbeit vorbehaltene Gebiet zu einer höchst urbanen, gemischt genutzten Kerninnenstadt entwickelt. Wo früher nur Arbeitende Zutritt hatten, begegnen sich heute Bewohner, Berufstätige sowie täglich tausende Besucher.

Und die erstaunliche Transformation setzt sich fort: Noch einmal 10 - 15 Jahre, dann werden bis in die östliche Spitze an den Elbbrücken 12.000 Menschen leben und 45.000 arbeiten. Die Elbphilharmonie und die U-Bahn werden ihren Betrieb aufgenommen haben, der Lohsepark mit dem Gedenkort für Opfer von NS-Deportationen fertig gestellt sein, Universitäten zum Alltag beitragen.

Umso wichtiger ist es, die Geschichte des Ortes in das Langzeitgedächtnis der Stadt einzuschreiben. Denn mit Blick auf die rund 1000jährige Geschichte Hamburgs ist es nur eine von zahlreichen Etappen, die das Gebiets südöstlich des alten Hafen- und Stadtkerns erlebt hat – wenn auch eine besonders emanzipatorische. Wie der Grasbrook die längste Zeit außerhalb der Mauern und damit außerhalb der Hamburger Wahrnehmung lag,

wie er durch die Ansiedlung von Industrie und Hafenwirtschaft immer wichtiger wurde und wie ab dem 19. Jahrhundert die technischen und logistischen Neuerungen, die sich hier durchsetzen, maßgeblich für das Schicksal der gesamten Stadt wurden, davon handelt dieses Buch.

In diesem Geist der Innovation, der Wandlungsfähigkeit und des unerschrockenen Aufbruchs in die globalisierte Welt steht heute die HafenCity. Und nicht zufällig ist ihr öffentlicher Raum reich an historischen Bezügen: Dass mehr Geschichte in dieser völlig neu erbauten Stadt steckt, als zunächst vermutet werden kann, zeigt sich beispielsweise in den sorgsam sanierten Kaimauern und Hafenbecken ebenso wie in den Straßennamen. Sogar das grundlegende Konzept der HafenCity, eine mit Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Kultur vielfältig gemischte neu Kerninnenstadt zu schaffen, kann als Rückgriff auf ein historisches Stadtmilieu verstanden werden – in Abgrenzung zur Innenstadtentwicklung Hamburgs mit ihrer funktionalen Trennung der verschiedenen Lebensbereiche im 20. Jahrhundert.

2001 schrieb Prof. Gert Kähler die erste Ausgabe von „Spuren der Geschichte“. 2006 entstand im Auftrag der HafenCity Hamburg GmbH eine Studie zu den historischen Kontexten des Gebiets von Jan Haack und Dr. Sandra Schürmann. Darüber hinaus sind seit 2004 mehrere Studien zu den NS-Deportationen vom Hannoverschen Bahnhof erschienen, darunter 2007 zwei Gutachten zur Baugeschichte des Bahnhofs und seiner Funk-

tion für die Deportationen, sowie 2009 der Ausstellungskatalog „In den Tod geschickt. Die Deportationen von Juden, Sinti und Roma aus Hamburg 1940 bis 1945“. Damit bietet sich für viele Aspekte der Gebietsgeschichte eine neue Informationslage.

Auf dieser Basis haben Prof. Kähler und Dr. Schürmann eine vollständig überarbeitete, erweiterte Neuausgabe von „Spuren der Geschichte“ vorgelegt, die die Geschichte bis an die Gegenwart heranführt.

Jürgen Bruns-Berentelg,
Vorsitzender der Geschäftsführung
der HafenCity Hamburg GmbH



„Der Grasbrook war kein Ort, mit dem sich die Hamburger identifizierten. Mit der Entwicklung des Hafens und der HafenCity wurde er schließlich positiv besetzt.“

Einleitung

Stadtentwicklungspolitik hat heute überall in Deutschland und in Europa eine unglaubliche Chance: In allen großen Städten werden Flächen frei durch wegziehende Industrien und frei werdende Produktionsstandorte, durch nicht mehr genutzte Eisenbahnflächen oder durch die veränderten Strukturen der Hafenwirtschaft. Gerade diese bieten besondere Chancen, weil die Flächen der alten Häfen in der Nähe der historischen Stadtkerne liegen: Stadtentwicklung wird dann nicht als Stadterweiterung nach außen, sondern als in jeder Hinsicht – auch in ökologischer – vernünftige Binnenentwicklung stattfinden. In Hamburg wird in diesem Sinne seit zehn Jahren eines der größten europäischen Stadtentwicklungsprojekte realisiert: Die HafenCity wächst auf einem früheren Hafen- und Hafenindustriegelände mit mehreren künstlichen Hafenbecken und den dazwischen liegenden Kaianlagen und Landzungen. Vom Ort der Arbeit wandelt sich das Gebiet zu einer Erweiterung der Hamburger Innenstadt um 40 Prozent durch zehn gemischt genutzte, neue Quartiere für Wohnen, Freizeit, Kultur und nicht-industrielle Arbeit.

Das Statistische Bundesamt beobachtet für Deutschland insgesamt einen Bevölkerungsschwund, nur Hamburg und Berlin wiesen in den letzten Jahren eine leicht steigende Tendenz auf. Vielleicht ist es kein Zufall, dass es sich dabei um die beiden größten Städte des Landes und um zwei Stadtstaaten handelt. Urbanes Leben und städtische Dichte haben in den letzten Jahren eine neue Anziehungskraft entwickelt. Das Neue daran ist: Die Dichte wird freiwillig gesucht, nicht durch Enge des Zusammenlebens erzwungen, wie es bis weit ins 20. Jahrhundert hinein immer war. In Hamburg wird diese Renaissance tatkräftig unterstützt: Der Senat gab 2003 das „Leitbild Wachsende Stadt“ aus, 2010, in einer

neuen politischen Konstellation, folgte der Slogan „Wachsen mit Weitsicht“. Das Gelände der HafenCity ist für diese Renaissance des Urbanen ein zentraler Faktor. Das Konversionsgebiet mit seiner höchst attraktiven innerstädtischen Lage – direkt am großen Strom der Elbe, direkt gegenüber dem aktiven Hafen, aber auch nahe dem Rathaus – bietet die große Chance für eine neue, zeitgemäße Interpretation der Beziehung von Stadt und Wasser. Die Struktur der Hafenbecken und der dazwischen liegenden schmalen Landzungen inspiriert eine neue Typologie für Wohnen und Arbeiten – eine Herausforderung für die Stadtentwicklung. Zudem birgt die Tatsache, dass Hamburg zur „Umwelthauptstadt Europas 2011“ gewählt wurde, eine besondere Aufforderung zu nachhaltigem Bauen – also auch einem Bauen, das auf Binnen-erweiterung basiert, anstatt neue Flächen zu versiegeln.

Denn anders als bei den Stadtquartieren der 1960er und 1970er Jahre, die meist auf der sprichwörtlichen „grünen Wiese“ gebaut wurden, kommt in Hamburg zur attraktiven Lage der HafenCity noch etwas hinzu: Der Ort für diesen neuesten Teil der Stadt ist gleichzeitig einer ihrer ältesten Orte. Das Gelände, der Grasbrook, lag von den Anfängen der Stadt an im Blick- und Aktionsfeld der Bürger – hier wurde hamburgische Geschichte geschrieben. Es war zwar kein eindeutig bestimmbarer, von Menschen gemachter Kern, wie eine Burg oder ein Stadtzentrum, sondern lange Zeit Marschland und Viehweide, dennoch fanden hier zentrale Ereignisse Hamburger Geschichte statt: Hier lag der Galgenacker, auf dem ein Störtebeker geköpft wurde, hier sicherte die Stadt durch Strombaumaßnahmen und Verteidigungswälle schrittweise ihre Anbindung an die Elbe, hier wurden die ersten modernen Hafenbecken Deutschlands gebaut und techno-

logische Innovationen wie Dampfmaschinen und Elektrizität eingeführt; hier wurde viele Jahre lang gewohnt, dann aber, über 120 Jahre lang, nur noch gearbeitet; hier entstand mit der Speicherstadt Hamburgs bedeutendstes Baudenkmal und das weltweit größte zusammenhängende Speicherensemble, wie die „He Lüchts“, die Führer der Hafenrundfahrten, jedem Besucher erzählen. Und, was viele nicht wissen: Hier spielten sich im „Dritten Reich“ die Deportationen von Juden, Sinti und Roma ab.

Der Grasbrook war sicherlich zunächst kein Ort, mit dem man sich identifizierte; aber er war ein (außer für die Seeräuber) vitaler und notwendiger Teil der Stadt. Erst mit der Entwicklung des Hafens im 19. Jahrhundert und schließlich mit dem Bau der HafenCity wurde er eindeutig positiv besetzt, zunächst als Ort des modernen Hafenumschlags und Handels, der Industrieproduktion und technischen Innovation, heute als Ort urbanen Lebens mit seiner Mischung von Wohnen und Arbeiten, Kultur und Freizeit, Bildung und Wissenschaft.

So etwas entsteht nicht auf der „grünen Wiese“. Umso wichtiger ist es, sich die Geschichte des Grasbrooks und ihre Bedeutung für Hamburg zu vergegenwärtigen. Denn Geschichte, die Lehren aus der Vergangenheit, bildet die Muster für das Handeln in der Zukunft. Das heißt nicht, man müsse die Vergangenheit kopieren; das wäre reine Nostalgie und als solche zum Scheitern verurteilt. Es heißt aber, dass man die Zeugen dieser Geschichte nach Möglichkeit bewahrt und schöpferisch fortschreibt. Dann schafft man einen bestimmten Ort, nicht ein Niemandsland.

Menschen machen einen Ort

Hamburg hat einen amphibischen Charakter: Zu Land wie zu Wasser schafft die Stadt sich Raum



Modell der Hammaburg vor 845

1 m hoch und 12 m lang ist die älteste Karte der Elbe von Geesthacht über Hamburg bis zur Mündung; 1568 wurde sie als Beweismittel in einem Prozess dafür vorgelegt, dass die Hamburger das Fahrwasser durch Fahrwassermarkierungen (Tonnen) sicherten und deshalb auch Vorteile aus dem großen Strom genießen müssten. Grund für den Streit war das „Stapelrecht“, also die Verpflichtung jedes einlaufenden Schiffes, in Hamburg anzulegen, drei Tage lang seine Waren anzubieten, und dafür auch noch Gebühren zu zahlen. Die Karte war der Beleg für die Verantwortung der Stadt für den gesamten elbabwärts liegenden Strom und damit für die Orientierung nach Westen, Richtung Nordsee und der Welt.

Die Darstellung Hamburgs selbst in einer Schrägperspektive von oben zeigt die Stadt mit Häusern und Kirchen, mit Mauern, Wall und einem Graben davor. Dieser trennt die Stadt von einem flachen Vorland, das in sämtlichen Darstellungen der Stadt der folgenden Jahrhunderte ebenfalls im Blickfeld liegt: dem Grasbrook. Der heutigen HafenCity.

Wenn man die Stadtpläne und -ansichten Hamburgs über die Jahrhunderte betrachtet, dann wird man feststellen, dass die heutige Gegend um Sandtor-, Grasbrook- und Baakenhafen immer ein wichtiges Gelände war, obwohl es die längste Zeit eben nicht zum durch die Stadtmauer umgrenzten Bezirk gehörte, sondern ihr vorgelagert war. Und wenn man sich den heutigen Stadtplan vor Augen führt, dann wird sofort klar, was ihn auch in früheren Jahrhunderten ausmachte: seine besondere Lagegunst. Der Grasbrook liegt einerseits an der Elbe, andererseits nahe zum Zentrum hin und zum Dritten schließlich an dem Punkt, an dem die Elbe schon

immer günstig überquert werden konnte – früher per Fähre, heute per Bahn oder Auto. Insofern muss die historische Betrachtung dieses Gebietes immer in Bezug zur Gesamtstadt gesehen und eng mit deren Geschichte verbunden werden. Es ist ein besonders typischer Ort, weil an seiner Geschichte die Wesenszüge Hamburgs besonders deutlich hervortreten: Der amphibische Charakter auf dem Land und am Wasser sowie der entschiedene Wille der Hamburger Bürger, sich ihre „Orte“ selbst zu bauen.

Wir wissen alle: Hamburg liegt an der Elbe. Und an der Alster, die sich so überaus dekorativ mitten in der Stadt zu einem See weitert. Aber wir machen uns nur selten klar, dass das heutige Bild der beiden Flüsse und der Stadt in Beziehung zu ihnen Ergebnis von Entscheidungen ihrer Bürger und Regierungen ist und nur bedingt natürliche Gegebenheit: Der Alstersee wurde aufgestaut, um den Alsterfluss regulieren zu können, wo er in die Stadt tritt, und um ihn für eine Mühle produktiv zu machen. Auch das heutige charakteristische Bild der Elbe bei Hamburg, geprägt durch Norder- und Süderelbe, ist durch den über Jahrhunderte gleich gebliebenen Willen der Hamburger geformt worden, die den großen Strom für sich und ihre wirtschaftlichen Interessen mit Beschlag belegten.



Elbkarte von Melchior Lorich, 1568 (Ausschnitt mit der Elbinsel Wilhelmsburg, dem Grasbrook und der Stadt Hamburg im Hintergrund)



Hamburg um 1200: Zwischen der noch ungestauten Alster und der Elbe liegt der Stadtkern, davor der Kleine und Große Grasbrook

Der erste Hafen der Stadt lag nicht etwa am großen Strom, nicht einmal unmittelbar an der Alster, sondern an einem ihrer Nebenarme. Dieser mündet in die Alster, die ihrerseits zur Elbe führt; Hamburg entwickelte sich gewissermaßen strategisch zwischen den Flussläufen. Es ist keine „natürlich gewachsene“ Stadt, wie man es den mittelalterlichen Städten so gern nachsagt, sondern das Ergebnis rationaler Entscheidungen und der Umgestaltung natürlicher Gegebenheiten. Was im Übrigen auch für alle anderen scheinbar so „natürlich gewachsenen“ Städte gilt.

Der Antrieb der Bürger war klar: Sie wollten die natürlichen Ressourcen der Region kultivieren und für einen Lebensunterhalt nutzen – das ist es, was Menschen dazu bringt, einen Ort zu besiedeln. Ihr Antrieb war also vom Beginn an durch die Bindung an diesen Ort bestimmt – wer die Mühe auf sich nimmt, das Land für seine Zwecke zu formen, der hat nicht die Absicht, es gleich darauf zu verlassen: Er identifiziert sich damit. Er ist sesshaft. Er ist Bürger. Gerade heute ist das wichtig, da mancher meint, es komme in einer globalisierten Wirtschaft nur auf Ansammlungen von menschlichen und wirtschaftlichen Potenzialen an. Stadt, ein Ort ist etwas anderes. Natürlich ist es eine Ansammlung von menschlichen und wirtschaftlichen Potenzialen; sonst würde sie nicht überleben. Aber es ist auch etwas, mit dem man sich identifiziert. Und so ist auch der Grasbrook über die Jahrhunderte stets Teil des Siedlungs- und Identifizierungsprozesses gewesen, auch wenn er zunächst abseits lag.

Die Gegend an der Elbe war schon im 6. und 7. Jahrhundert von den Sachsen besiedelt und in den ersten Jahrhunderten ihrer Besiedelung immer hart umkämpft. Um 808 stand hier bereits eine recht große Burganlage, die Hammaburg, die der späteren Stadt den Namen gab. Es war ein wildes Land, in dem man sich schützen musste, nördliches Grenzgebiet des Frankenreiches, von dem aus der Norden christianisiert werden sollte.

Der Ort war glänzend gewählt, die geografische Lage am Schnittpunkt mehrerer Handelsstraßen und die topografische, die zum einen die Überquerung der Flüsse, zum anderen das Siedeln möglich machte, bot beste Voraussetzungen für eine Stadtgründung. Die Elbe und mehrere Nebenflüsse hatten sich in ihrem eiszeitlichen Urstromtal breitgemacht; zahlreiche Wasserarme umschlossen einzelne Inseln, die leichter zu queren waren als ein großer Strom.

Was entstanden war, war so etwas wie ein Mündungsdelta mitten im Land, ein Stromspaltungsgebiet, das auf der einen Seite, nach Westen hin, noch vom Meer und den Gezeiten betroffen war, von der anderen, von Osten, mit flachen Binnenschiffen befahren werden konnte. Die feuchten Wiesen der Marschlande und des „Grasbrooks“ boten bestes Weideland für die Viehhaltung.

Die ebenfalls durch die Eiszeit entstandene Geest – ein hügeliges, höher liegendes Gebiet am nördlichen Elbufer – bot einen natürlichen Hochwasserschutz und guten Boden für den Getreideanbau: Nahrungsgrundlage und Handel über die Wasser- und Landwege lieferten also die ökonomische Existenzgrundlage der Stadt. Das hat sie über die Jahrhunderte geprägt: Hamburg war nie militärisch ausgerichtet.

Daraus folgten zwei ebenfalls über die Jahrhunderte geliebte Konstanten des Handelns, auch wenn die menschliche Technik natürliche Vorgaben oder Hindernisse zu überwinden lernte: Die eine besteht darin, den Hafen für die Handelschiffahrt benutzbar zu halten – und das heißt, den großen Wasserweg ständig für die immer größer werdenden Schiffe befahrbar zu machen. Die zweite Konstante besteht darin, der Verknüpfung von Land und Wasser, von Handel und Schifffahrt gerecht zu werden durch das Bereitstellen entsprechender baulicher Anlagen. Hamburg hat eine beträchtliche Menge von Hafentypen und Handelsbauten entwickelt, die genau das leisten konnten.

Das begann mit der ersten Hafenanlage am Rande der Kaufmannssiedlung im Schutz der Burg. Um das Jahr 1050 herum mögen etwa 400 bis 500 Menschen dort gewohnt haben. Deren Wohnhäuser und Speicher lagen hochwassergeschützt am Geesthang, an dessen Fuß ein kleiner Seitenarm der Alster verlief – ein idealer Platz für einen Schiffsanleger. Der wurde schon im 9. und 10. Jahrhundert gebaut und war immerhin rund 120 m lang und 6 m breit. Offenbar ging es den Kaufleuten und Schiffsführern recht gut: Der bis heute erhaltene Name „Reichenstraße“ zeugt davon; der Name wurde schon 1264 schriftlich erwähnt.

Die kleine Siedlung erwies sich als so erfolgreich, dass der sächsische Herzog Ordulf im 11. Jahrhundert eine weitere Burganlage baute. Die war kleiner als die Hammaburg mit ihrer inzwischen recht ausgedehnten Kaufmannssiedlung, lag aber an strategisch hervorragender Stelle: dort, wo die Alster eine Schleife von fast 180 Grad um eine kleine Erhebung macht, bevor sie wieder nach Süden schwenkt und in die Elbe mündet. Diese „Neue Burg“ ist heute noch, anders als die Hammaburg, im Stadtgrundriss zu erkennen; die Schleife des Nikolaifleets und der Straßennamen („Neue Burg“) verweisen auf sie. Hamburg ist also als Stadt nicht aus einem Kern gewachsen, im frühen Mittelalter kein unüblicher Vorgang, sondern mindestens aus zweien (ein dritter, eine kleine Alsterburg, hatte nur geringe Bedeutung); erst 1228 wurden beide Teile, Alt- und Neustadt, vereinigt, auf „dat Hamborg eyn is und eyn bliwen scal jummermeire“, wie es in einem Text 1301 hieß.

Hamburg um 1200



Am Fuße der Neuen Burg wurden eine Kaufmannsstadt sowie an der Alster ein zweiter Hafen für einen neuen Schiffstyp angelegt. Die Kogge war größer als die bisher üblichen Schiffstypen, ein reines Frachtschiff für bis zu 200 to Ladung und seetüchtig genug, auch auf der Nordsee zu fahren. Knapp 30 m lang waren diese Schiffe und 7 m breit, also ziemlich plump. Der eine Mast trug nur ein Rahsegel; immerhin gab es ein Mittelruder achtern anstelle der bisher üblichen Seitenruder.

Die Kaufleute erkannten schnell die Vorteile einer Lage mit Verbindungen nach Westen hin. Sie brauchten aber auch – wie heute noch – die Verbindung zur Ostsee und vereinbarten deshalb mit Lübeck vertraglich den Schutz der Landverbindung – zum ersten Mal um 1230. Lübeck war damals noch die weitaus erfolgreichere und größere Stadt.

Als Neuansiedler musste man nicht etwa ein Grundstück kaufen, sondern man wurde vielmehr mit „Privilegien“ dorthin gelockt, die vom Kaiser Friedrich I. Barbarossa der Stadt 1189 verliehen wurden. Dazu gehörten die Zoll- und Abgabefreiheit der einlaufenden Schiffe und Ladungen vom Meer bis in die Stadt hinein (sie konnten also nicht gezwungen werden, unterwegs



auf der Elbe nach Hamburg in anderen Städten zu halten) sowie die Fischereirechte auf zwei Meilen flussauf- und abwärts. Hamburg orientierte sich zunehmend zur Nordsee hin und betrachtete die Elbe bis dorthin als sein Einflussgebiet. Hinzu kam als Wichtigstes das Privileg, einen Hafen zu betreiben; am 7. Mai jeden Jahres feiert Hamburg heute den „Hafengeburtstag“, wohl wissend, dass der Freibrief aus dem Jahre 1265, der das Privileg schriftlich festhält, eine taktische Fälschung ist – man brauchte das Schriftstück, um es in einem Prozess vorlegen zu können und somit den Griff auf die Unterelbe plausibel und rechtens zu machen.

Denn inzwischen hatte der Handel auf der Elbe Begehrlichkeiten geweckt; der Erzbischof von Bremen hatte sich überlegt, dass die Schiffe von der Nordsee auch an seiner Stadt Stade vorbeisegeln müssten – das schien ihm eine gute Gelegenheit, Zoll zu kassieren. Um das zu verhindern, hätten die Hamburger ihr kaiserliches Privileg vorzeigen müssen. Das konnten sie aber nicht, und der Kaiser Friedrich Barbarossa war längst verstorben. Also wurde das Hafenprivileg gefälscht oder besser: Es wurde noch einmal schriftlich festgehalten, was er 1189 gesagt hatte – hoffentlich. Das gelang so gut, dass die Hamburger den Prozess 1265 gewannen – und Stade bis heute ein sehr kleiner Hafen geblieben ist.

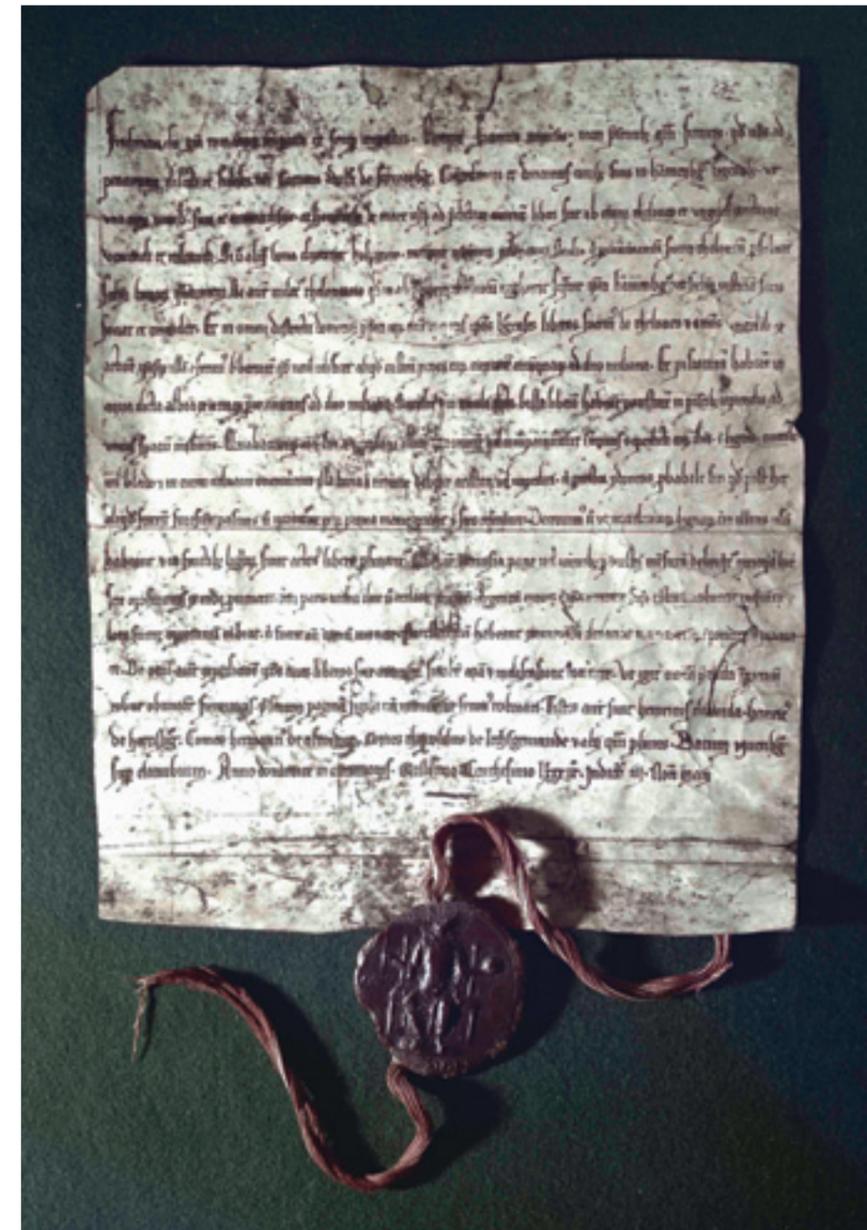
Die Stadt florierte um ihre zwei Kerne, die Bevölkerungszahl wuchs. Um 1300 kaufte man die Alster und staute sie mit dem „Reesendamm“, dem heutigen Jungfernstieg, für den Betrieb einer Mühle auf – die Grundlage für den Alstersee und das heutige Bild der Innenstadt war gelegt. Der Handel der großen Kaufleute zog Handwerker und kleine Gewerbetreibende nach; eine eigene, spezialisierte Warenproduktion für den Binnenhandel und den Export entstand. So hatte zum Beispiel das Hamburger Bier einen ausgezeichneten Ruf und wurde erfolgreich exportiert. Da der neue Alsterhafen im Nikolaifleet bereits an der äußersten Stelle mit der „hoge brügge“ eine Verbindung zur vorgelagerten Marscheninsel Cremon erhalten hatte, lag es nahe, für die wachsende Bevölkerung dort und auf dem benachbarten Grimm neues Siedlungsgebiet auszu-

Das Modell des mittelalterlichen Hafens zeigt das Löschen von Ware mithilfe eines alten Krans

weisen, das gegen Hochwasser durch einen Deich geschützt werden musste. Der konnte gut auch als Stadtwall ausgebaut werden und bot für die vereinigte Alt- und Neustadt Schutz nach Süden.

Das „Hamburger Kaufmannshaus“ entwickelte sich als eigenständiger Bautyp: Auf schmalem, lang gestrecktem Grundstück das Kontor zur Straße hin, darüber und in einem schmalen Seitenflügel die Wohnräume, neben dem Seitenflügel ein Hof und der Speicher zum Fleet und zum Hafen hin: Sämtliche notwendige Funktionen waren sinnvoll in einem Gebäudeensemble untergebracht und für die An- und Ablieferung der Waren geordnet. Die neuen Hafenanlagen mit der engen Verbindung von Schiff, Kai und Handelshaus waren ideal für den nordeuropäischen Handel der Hanse, einer mächtigen Kaufmannsvereinigung, die einheitliche Regeln untereinander vereinbart hatte und mit ihren Koggen die Nord- und Ostsee befuhr.

Ende des 13. Jahrhunderts zählte Hamburg rund 5.000 Einwohner. Der Grasbrook, der Ort der heutigen HafenCity, lag als Insel unmittelbar vor der südlichen Stadtmauer. Doch er wurde als Weidegrund für das Vieh zunehmend in das städtische Gefüge einbezogen und schließlich mit einer Brücke und einem Tor verbunden, dessen Name sich ebenfalls erhalten hat: das „Brooktor“.



Angeblicher „Freibrief“ König Barbarossas aus dem Jahre 1189 (tatsächlich um 1265 verfasst)



Blick in ein Kontorhaus mit Warenlager, Packraum und Kontorraum samt Kassierern und Buchhaltern

Der Grasbrook als Galgenacker

Wo die Elbphilharmonie entsteht, lassen um 1400 Piraten und andere böse Buben ihr Leben



Störtebeker-Denkmal von Hansjörg Wagner an seinem temporären Standort mit Blick auf den Grasbrookhafen und die Elbphilharmonie

Der nordeuropäische Handel wurde seit Ende des 12. Jahrhunderts von der Hanse dominiert. Die mächtige Kaufmannsvereinigung hatte einheitliche Regeln untereinander vereinbart und befuhr mit ihren Koggen die Nord- und Ostsee. Entstanden als privates Bündnis von Kaufleuten und Kapitänen – meistens beides in einer Person –, wurde sie zu einem beträchtlichen Machtfaktor im Deutschen Reich; Lübeck und Hamburg lagen wie die Spinnen im Netz der verschiedenen Seehandelswege. Hamburg wurde zu einem wichtigen Glied im Ost-West-Handel, der von London nach Danzig und nach Schweden hinaufreichte. Hier wurde der größte Teil der zwischen Elbe und Oder hergestellten Exportwaren, vor allem Getreide, Textilien, Lederwaren und Metalle, mit seetüchtigen Schiffen weitertransportiert,

ebenso Honig, Butter und Bernstein, Bienenwachs und Pelze aus dem Baltikum, Holz von der Oberelbe, Kupfer aus dem Harz, Eisen aus Schweden und Heringe aus Schonen. Drei Heringe mit Krönchen zieren daher auch das Wappen der Schonenfahrer-Gesellschaft, das ein Steinlöwe am alten Börsenplatz zwischen seinen Pfoten trug; zusammen mit anderen Zeugen der Handelsbeziehungen der Hansezeit steht er heute im Museum für Hamburgische Geschichte.



Karte des Hanse-Netzes im 14. Jahrhundert



Im 19. Jahrhundert waren Piraten und Unabhängigkeitskämpfer ein beliebtes Motiv. Der kolorierte Holzstich nach einem Flugblatt aus dem 16. Jahrhundert setzt die Hinrichtung der Vitalienbrüder auf dem Grasbrook in Szene

Wo das Volk damals zur öffentlichen Hinrichtung pilgerte, flaniert es also heute, um ein neues Stadtquartier und mit der Elbphilharmonie eine architektonische Sensation zu bewundern. Doch auch die Erinnerung an Störtebeker bleibt wach: Bereits 1982 wurde am Magdeburger Hafen eine Bronzestatue des Künstlers Hansjörg Wagner aufgestellt, die den Piraten mit gefesselten Händen, aber hoch aufgerichtet und mit einer stolz-abweisenden Wendung des Kopfes zeigt. Die Statue wurde 2006 an den Grasbrookhafen versetzt, im Herbst 2010 nahm sie ihren Stammplatz am Magdeburger Hafen wieder ein.

Störtebeker wurde am 21. Oktober 1401 hingerichtet; bis 1550 zählte man 383 weitere hingerichtete Seeräuber. Die Elbmündung, an der sich wie in einem Trichter die Handelsschiffe sammelten, lag sogar im Einzugsbereich sarazenischer und türkischer Piraten; und Hamburg hatte, seit 1631, eine „Sklavenkasse“ eingerichtet zum Freikauf gefangener Bürger. 1662 kaperten sarazenische Piraten gleich acht Schiffe in der Elbmündung! Inzwischen hat sich die Piraterie von dort an die afrikanische Küste verlagert.

Der blühende Handel und der lebhafteste Schiffsverkehr auf Elbe und Nordsee (1369 liefen 589 Seeschiffe von Hamburg aus) lockte aber auch Seeräuber an. Der Grasbrook nahm eine wichtige Position im Rahmen der Strafmaßnahmen gegen sie ein: Dort standen die Galgen, an denen die Piraten und andere böse Buben gehängt wurden, um den braven Bürgern als Warnung zu dienen. Die Köpfe wurden anschließend auf Pfähle gespießt und am Ufer aufgestellt – auch die der 71 Genossen rund um Klaus Störtebeker und Gödeke Michels.

Seit 1359 hatte Hamburg das Recht, auf See und auf der Elbe Seeräuber aufzubringen und abzuurteilen. Die sogenannten „Vitalienbrüder“ oder „Likedeeler“ (danach benannt, weil sie zu gleichen Teilen ihre Beute aufteilten) mit ihren beiden Anführern waren zu einer Gefahr für die Hanse geworden. Im Jahr 1400 stellte Hamburg eine Flotte gegen den von Helgoland aus operierenden Störtebeker auf, die ihn und wenig später auch Gödeke Michels besiegte. Störtebeker und seine Kameraden wurden ein halbes Jahr nach der Festnahme hingerichtet – die Verzögerung kostete die Stadt knapp 200 Mark an Verpflegungsgeld, eine Zahl, die natürlich in irgendeiner Akte festgehalten wurde! Der Henkersplatz lag ziemlich genau da, wo heute zwischen Grasbrook- und Sandtorhafen der mächtige rote Backsteinbau des Kaispeichers A mit der Elbphilharmonie entsteht. Auf Lorichs Elbkarte ist der Galgenplatz deutlich eingezeichnet, und bei den Bauarbeiten für den Grasbrookhafen wurde dort der Schädel eines Hingerichteten aus dem 15. Jahrhundert gefunden. Dass dieser „Störtebeker-Schädel“ im Museum für Hamburgische Geschichte einem Piraten gehörte, gilt als sicher – ob er tatsächlich dem berühmtesten aller Seeräuber gehörte, weiß man jedoch nicht. Die legendäre Aura dürfte jedoch ein Grund gewesen sein, dass Diebe den Schädel Anfang 2010 entwendet haben.



Ein weiterer Holzstich von 1877 nach einer Zeichnung von Carl Gehrts zeigt die „Einbringung des Seeräubers Klaus Störtebeker in Hamburg“



Elbkarte von Melchior Lorich (Ausschnitt), der Grasbrook vor der Stadt mit der Hinrichtungsstätte

Sicherheit für Stadt und Strom

Die Wallanlagen werden zu eng für die wachsende Stadt. Neue Bastionen ragen bis weit in den Grasbrook



Titelbild für das Kapitel „Schiffsrecht“ des Stadtrechts von 1497

Die Sicherheit auf der Elbe war der eine wichtige Aspekt des Handels, der andere war ihre Schiffbarkeit. Schon kurz nach der Einrichtung des Alsterhafens hatte man durch eine künstliche Verbindung von Bille und Alster deren Fließgeschwindigkeit so erhöht, dass sie Schlamm und Sand aus dem Nikolaifleet spülte und den Hafen vertiefte: Die natürlichen Bedingungen wurden zum Nutzen der Menschen geschickt eingesetzt; insbesondere die Kenntnisse und Fähigkeiten niederländischer Wasserbauer wurden genutzt – eine professionelle, aber auch emotionale Beziehung, die sich bis heute gehalten hat. Bei den großen Sturmfluten 1953 in Holland und 1962 in Hamburg zählten die jeweils anderen zu den schnellsten, kompetentesten und großzügigsten Helfern.

Hamburg sicherte „seinen“ Fluss und sein Einflussgebiet: 1300 bis 1310 wurde der steinerne Turm auf Neuwerk gebaut – Seezeichen und Befestigung zugleich. 1395 wurde das Amt Ritzebüttel an der südlichen Elbmündung erworben und dort ein Not- und Lotsenhafen eingerichtet: Cuxhaven. Mitte des 15. Jahrhunderts wurde das Fahrwasser der Elbe markiert mit „Hamburger Tonnen“, wie sie in der ersten Elbkarte von Melchior Lorich (1568) zu erkennen sind, die den Anspruch Hamburgs auf die Unterelbe durchzusetzen half.

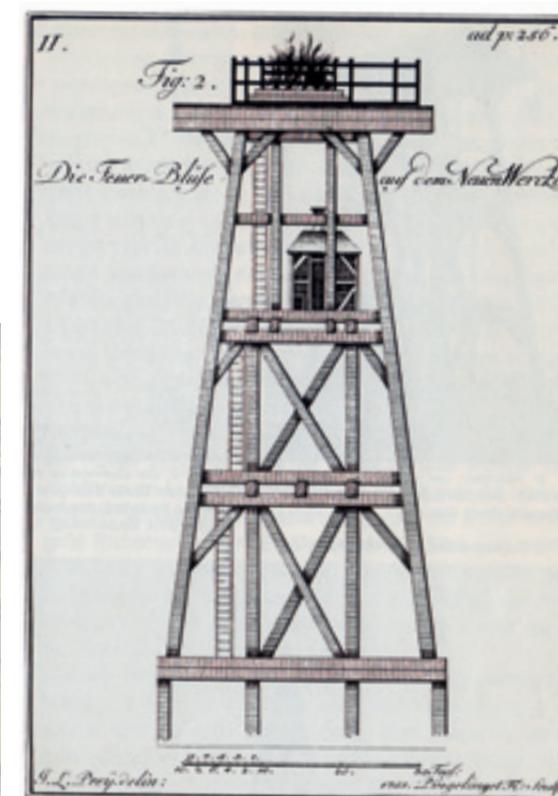
Im 14. Jahrhundert gab es zahlreiche Strombaumaßnahmen an der Elbe. Um den nördlichen Arm des Stroms als den wichtigsten erscheinen zu lassen, wurden andere Elbarme stillgelegt oder abgesperrt sowie neue Durchstiche durch die Elbinseln vorgenommen.



Plan der Stadt um 1580 (Braun / Hogenberg 1589)

Das politische Ziel war klar: Wenn die Norderelbe der Hauptstrom war, dann kamen die Schiffe, insbesondere die tiefgehenden, nach Hamburg und nicht etwa nach Harburg. Letzteres war damals Teil des Herzogtums Braunschweig-Lüneburg und ein Konkurrent – nicht, wie heute, Teil der Stadt.

Im Rahmen dieser Maßnahmen wurden 1549 und noch einmal 1604 der Grasbrook durchstochen. So entstanden der „Große“ und der „Kleine“ Grasbrook. Auf dem kleinen liegen heute die ersten am Südufer der Elbe angelegten Hafenbecken, das nördliche bildet das Gelände der Hafencity. Zwischen ihnen aber entstand der „Neue Graben“ als Fließgewässer, das eine natürliche Räumfunktion bekam, weil es den Schlick durch die Strömung wegspülte. Die Wassertiefe der Elbe und des Hafens blieb für Hamburg stets ein wichtiges Thema – bis heute, da eine erneute Vertiefung beschlossen ist.



Ein Kupferstich aus dem 18. Jahrhundert zeigt das Seezeichen von Neuwerk mit Turmaufbau und Steinkohlenfeuer



Blick in ein Kaufmannskontor um 1750

Der Hafen und die die Stadt durchziehenden Flotte wurden ständig gepflegt und schiffbar gehalten. Für die Kontrolle wurde 1529 die „Düpe“ als städtische Behörde eingerichtet, deren Beamte wurden zwar spöttisch „Fleetenkieker“ genannt, waren aber durchwegs ehrenhafte und verantwortungsvolle Männer mit einer wichtigen Aufgabe. Politisch waren jedoch die Großkaufleute, nicht etwa die Schiffsbauer oder Seefahrer, im Rat der Republik Hamburg führend.

Trotz der republikanischen Verfassung ging es keineswegs demokratisch nach unserem heutigen Verständnis zu. Hamburg war im Mittelalter eine „Eindrittelgesellschaft“ – was für alle Staaten gleichermaßen galt. Obwohl es keinen Adelsstand gab, war die gesellschaftliche Kluft zwischen Be-

sitzenden und Nicht-Besitzenden, zwischen Kaufleuten und Händlern, zwischen Handwerkern und Tagelöhnern groß. Die meisten Menschen lebten in „kleinen Verhältnissen“. Wer arm war, wohnte in Sählen, Buden oder in Kellern, die in der Hafengegend häufig genug überschwemmt wurden. Dass das nicht gesund war, war bekannt („Das meiste Sterben geschieht aus den Kellern“, schrieb der Stadtarzt Johann Bökel 1597 in einer kritischen Schrift zu den hygienischen Verhältnissen). Dieses Wissen aber hatte keine Folgen, das Wohnen in den Kellern wurde nicht verboten. Staatlich gelenkte Sanierungs- oder Wohnprogramme gab es damals noch nicht, einen „sozialen Wohnungsbau“ boten allenfalls private Stiftungen für Witwen und Waisen.



Hamburg um 1640 mit der geplanten Erweiterung auf den Grasbrook



Ausleeren eines Nachttopfs in einer mittelalterlichen Stadt im 15. Jahrhundert

Nach heutigen Vorstellungen waren die Lebensverhältnisse in der Stadt des späten Mittelalters schrecklich. Das betraf vor allem die mangelnde Hygiene und die damit verbundene Seuchengefahr, aber auch Lärm, Schmutz und Gestank. Schweine trieben sich auf der Straße herum, Nachttöpfe wurden auf die Straße geleert oder, wenn die Wohnung zu einem der Flotte lag, ins Wasser, das gleichzeitig Trinkwasser war – übrigens auch das, aus dem das Bier gebraut wurde.

Dennoch wuchs die Stadt weiter. Im 16. Jahrhundert glich sie den Niedergang der Hanse durch eine stärkere Orientierung des Handels nach Westen hin aus, vor allem nach England, den Niederlanden und der Iberischen Halbinsel, die nach der Entdeckung Amerikas und dem Beginn des Überseehandels interessant geworden war. Der direkte Handel mit Amerika war jedoch bis zur amerikanischen Unabhängigkeit 1776 nur von Spanien oder Portugal aus erlaubt.

Die angesichts des Wachstums notwendige Stadterweiterung wurde in zwei Schritten durchgeführt. Von 1530 an wurde eine neue Stadtbefestigung gebaut; ein „Neuer Wall“ wurde parallel zum alten geführt. Der nördliche Teil des Großen Grasbrooks wurde abgeteilt und von einer Stadtmauer umschlossen, vor der ein neuer Graben lag (1532) – Kehrwie- und Wandrahmsinsel entstanden. Damit verschoben sich die Grenzen erstmals bis an die heutige HafenCity heran – das Gebiet bis zu Höhe des Sandtorkais lag jetzt innerhalb der schützenden Mauern.

Auch der Hafen wurde erweitert: Die Schiffe wurden immer größer und mussten häufig außerhalb des eigentlichen Hafens ankern – „auf Reede“ in dem keilförmigen Wasserbecken davor. Das erschwerte das Ladegeschäft insofern, als alle Güter auf kleine Schiffe umgeladen werden mussten. Jetzt wurde die Reede mit im Strom schwimmenden, aneinander gekoppelten Bäumen gegen Bedrohungen von außen gesichert und damit zum „Binnenhafen“, wie er heute noch heißt; er bildet heute die nordwestliche Begrenzung der HafenCity.

Keine einhundert Jahre später reichte diese Stadt- und Hafenerweiterung schon nicht mehr aus. Um 1620 wohnten rund 50.000 Einwohner in Hamburg. Dass diese nicht innerhalb des bisherigen Areals untergebracht werden konnten, war ebenso offensichtlich wie die Notwendigkeit, für eine so wohlhabende Stadt, die seit 1613 auch über ein „akademisches Gymnasium“ als Vorläufer der Universität verfügte, die Verteidigung zu sichern. Es war die Zeit dramatischer europäischer Spannungen nach Reformation und Gegenreformation, die Zeit der Verbesserung der Waffentechnik im



Leben und Treiben am Alsterhafen um 1600



Hamburg mit den Wallanlagen um 1670

1100



1300



1600



1700



Entwicklung der Stadt Hamburg in einer Darstellung von 1920. In die Karten wurde der moderne Hafen bereits frühzeitig eingezeichnet



Leinweber und Tuchmacher Ende des 18. Jahrhunderts



Dreißigjährigen Krieg. In dieser Situation bestellte Hamburg, zusammen mit anderen Städten, bei dem niederländischen Architekten und Festungsbaumeister Johan van Valckenburgh eine neue Verteidigungsanlage. Zwischen 1616 und 1625 wurde sie gebaut, nicht zuletzt dank praktischer Mithilfe der Hamburger, damit das Ganze nicht so teuer würde. Es war eine gewaltige Anlage mit 22 Bastionen, bis zu 9 m hohen Erdwällen und einem fast 70 m breiten Graben an den Stellen, die nicht ohnehin am Wasser lagen. Mit einem Schläge verdoppelte sich das Stadtgebiet nahezu durch eine „Neustadt“ zwischen Dammtor, Neuer Wall und dem nördlichen Elbufer. Die Stadtbefestigung umfasste das Gebiet der heutigen Innenstadt einschließlich eines neuen Hafens, dem Niederhafen.

Insofern kann man beim Bau der HafenCity heute mit Recht von einer Innenstadterweiterung sprechen – sie grenzt direkt an den im 17. Jahrhundert definierten Stadtkern. Die Ericusspitze, auf der das neue Spiegel-Gebäude steht, erinnert in Namen und Form noch heute an die barocke Befestigung. Ursprünglich reichte diese nach Süden bis an den heutigen Lohseplatz und

war von einem Wassergraben umgeben. An der heutigen Stockmeyerstraße, dem Brook- und Sandtor sowie der Kehrwiederspitze lagen weitere Bastionen.

Die Topografie des ganzen Geländes hat sich durch die Erweiterung der Speicherstadt und die Expansion des Hafens um die Jahrhundertwende stark verändert, doch viele alte Namen von Straßen, Brücken und Wasserläufen wurden auf die neuen Anlagen übertragen. So hatten auf dem Gebiet der heutigen HafenCity, vor den Stadtmauern, die Tuchmacher schmale Grundstücke, auf denen sie ihre Stoffe zum Trocknen aufspannten – die sogenannten „Wandbereiterrahmen“, an die noch heute der Straßenname „Wandrahm“ erinnert.

Amt Strom- und Hafenanbau

Pflege und Ausbau der Wasserwege und Hafenanlagen waren für die Stadt seit ihrer Gründung immer besonders wichtig – sie waren eine Existenzfrage. Heute ist das früher zur Wirtschaftsbehörde gehörende „Amt Strom- und Hafenanbau“ in die Hamburg Port Authority aufgegangen.

- 1386** Der von Ratsherren und Bau-Bürgern geleitete „Bauhof“ führt die vom Rat der Stadt angeordneten Maßnahmen zur Errichtung von öffentlichen Bauten einschließlich der Wasserbauten aus. Er ging 1814 in die „Bau-Deputation“ über.
- 1548** Die „Düpe-Kommission“ (Düpe = Tiefe) aus ausgewählten Ratsherren (Düpe-Herren) und sachkundigen Bürgern kontrolliert die Wassertiefen der Fleete und Wasserwege und deren Reinhaltung durch die „Fleetenkieker“ (so durften Schiffer keinen Ballast über Bord werfen, eine bis heute schwer zu kontrollierende Vorschrift).
- 1623** Das hochrangig aus Bürgermeister, vier Ratsherren, sechs Kaufleuten und zwei Schiffen besetzte „Admiralitäts-Collegium“ wird für Fragen der Schifffahrt und der Hafenverwaltung zuständig.
- 1715** Aus der Düpe-Kommission wird die „Elb-Deputation“ mit, worauf der Name hindeutet, ausgedehnten Pflichten. Hinzu kam 1733 eine „Stack-Deputation“ für die Strombaumaßnahmen der Unterelbe.
- 1814** Die inzwischen in zahlreiche Kommissionen und Deputationen aufgesplitterten Ämter werden zur Schifffahrts- und Hafen-Kommission zusammengefasst. An ihrer Spitze steht der „Wasserbau-Direktor“.
- 1864** Die Kommission wird Teil der „Verwaltungsabteilung für das Bauwesen“ und zum ersten Mal als „Sektion für Strom- und Hafenanbau“ geführt. Als solche ist sie Teil der verschiedenen Bau- und Verkehrsbehörden und erst seit 1947 der „Behörde für Wirtschaft und Verkehr“ unterstellt.
- 2005** wird das „Amt Strom- und Hafenanbau“ mit anderen hafenbezogenen Zuständigkeiten verschiedener Behörden in die „Hamburg Port Authority“ (HPA) umstrukturiert und als Anstalt öffentlichen Rechts geführt. Sie beschäftigt rund 1.800 Mitarbeiter und ist Ansprechpartner für alle Fragen der wasser- und landseitigen Infrastruktur, der Sicherheit des Schiffsverkehrs, der Hafenbahnanlagen, des Immobilienmanagements und der wirtschaftlichen Bedingungen im Hafen. Ihre Zentrale liegt in der Speicherstadt.

Quellen: Zusammenstellung des hamburgischen Strom- und Hafenanbauwesens.
Und: Das hamburgische Strom- und Hafenanbauwesen. o.O.u.J.



Amt für Strom- und Hafenanbau, Alt- und Neubau

In dieser Gegend hatten sich aber auch einige städtische Versorgungsbetriebe angesiedelt, die man nicht gern innerhalb der Stadtmauern sah: An der Ericusspitze befand sich seit dem Bau der Festungsanlagen zum Beispiel der städtische Teerhof. Nur hier durften feuergefährliche Güter wie Teer, Pech, Terpentin und Schwefel gelagert werden. Im 18. Jahrhundert wurde er zum Stadtdeich verlegt (dort, wo heute etwa der Großmarkt liegt), nach dem großen Brand 1842 noch weiter aus der Stadt heraus, auf die Insel Baakenwerder.

Der Graben zwischen Brook und Ericusspitze wurde wegen der 1673 errichteten Salzsiederei, in der das aus Portugal importierte Salz für den Weiterverkauf gereinigt wurde, „Sülze“ genannt. Gegenüber dem Grasbrook, am Deichtor, lag außerdem seit 1675 der städtische Bauhof, von dem aus neu zu errichtende städtische Bauten koordiniert wurden – ein Vorläufer der Baubehörde. Später diente er auch als Material-

lager. Mitte des 19. Jahrhunderts musste er der Entwicklung der Eisenbahn weichen; drei seiner imposanten Portale stehen heute im Museum für Hamburgische Geschichte.

Das städtische Kornhaus am Alten Wandrahm wurde ebenfalls im 17. Jahrhundert errichtet; dieses Gebäude wurde während der Besetzung der Stadt durch Napoleon Anfang des 19. Jahrhunderts von französischen Soldaten als Kaserne genutzt und im Zuge der Hafenerweiterungen 1871 abgerissen. Schließlich ist noch der Kalkhof aus dem 18. Jahrhundert am Binnenhafen zu nennen, in dem Kalk und Mauersteine lagerten, bis das Gebäude Anfang des 19. Jahrhunderts abgerissen wurde.



Das Teerhof-Viertel um 1876 / 77 und das städtische Kornhaus (vor 1871)



Die Ericusspitze um 1839

Hamburg als Handelszentrum

Der Hamburger Handel leidet unter den Napoleonischen Kriegen. Doch die Industrialisierung beginnt – besonders auf dem Grasbrook



Hamburg von der Elbseite im Jahre 1700



Ein Hutmacher mit seinem Arbeitsgerät Ende des 17. Jahrhunderts

Die Rolle der Stadt als Drehscheibe zwischen Atlantik, Nord- und Ostseeraum festigte sich vom 17. bis weit ins 19. Jahrhundert. Frankreich wurde ein wichtiger Handelspartner, gleichzeitig bestimmte der Konkurrenzkampf mit den Niederlanden und England den wirtschaftlichen Alltag. Zu den in Hamburg gehandelten Produkten gehörten Wein und Wolle aus dem Rheinland, Leinen und Leinwand aus Schlesien, Stahl und Messingdraht aus Sachsen, Holz und Getreide aus Brandenburg und Kupfer aus Ungarn. Auch Zuwanderer trugen dazu bei, das Warenangebot in der Stadt zu erweitern: Calvinistische Flüchtlinge aus den Niederlanden handelten mit Saye (ein Tuch aus langhaariger Wolle), Triep (ein samtartiger Stoff aus Seide und Leinengarn), Caffa (ein ebenfalls samtähnlicher Stoff aus Seide und Wolle, an den der Straßennamen „Caffamacherreihe“ noch heute erinnert) und arbeiteten als Posamentierer (also Hersteller von Fransen, Borten und Quasten) und Hutmacher. Sie brachten wohl auch das Zuckerbäckerhandwerk nach Hamburg. Portugiesische Juden betrieben Handel mit Zucker, Tabak, Kaffee, Kakao, Kattun, Gewürzen und Pfeffer, außerdem unterhielten sie gute Verbindungen zu den jungen amerikanischen Kolonien; 1611 wurde in Altona ein jüdischer Friedhof angelegt, der mit seinen rund 6.000 Grabsteinen heute zu den historisch bedeutendsten der Welt gehört. 1673 und 1677 eröffneten die ersten europäischen Kaffeehäuser in Bremen und Hamburg – die „Coffee Plaza“ in der HafenCity erinnert daran. Ab 1660 fanden auch regelmäßige Fahrten



Das Gemälde eines unbekannten Künstlers aus dem späten 18. Jahrhundert zeigt einen Hamburger Walfänger in der Arktis

zum Walfang zwischen Grönland und Spitzbergen statt, und der Island-Handel erlebte einen Aufschwung. Von dort wurden Stockfisch, Islandfalken, Dauen, Wolle und Wollwaren, Lamm- und Schaffelle, Ochsenhäute und Talg importiert. Im Austausch lieferte Hamburg Korn und Mehl, Zwieback, Malz, Bier, Zucker, Honig, Pech und Eisenkessel. Und schließlich wurden bereits im 18. Jahrhundert aus Frankreich Weine und Kolonialwaren von in Bordeaux ansässigen Hamburger Händlern verschifft.

Nur selten jedoch reichten bis in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts die Handelsbeziehungen Hamburgs über Europa hinaus. Erst nach der amerikanischen Unabhängigkeit erweiterte sich der Radius nach Westen sowie nach Ostindien und China. Nicht unwichtig war dabei, dass mit der Kolonialisierung Nordafrikas durch die Franzosen zu Anfang des 18. Jahrhunderts endlich die Bedrohung durch Seeräuberei endete. Über den 1784 eröffneten Eiderkanal wurde auch eine kürzere und für die Segelschiffe weniger gefährliche Verbindung als der Weg um Skagerak und Kattegat zwischen Nord- und Ostsee gebaut; ein großer Teil des Kanals ging später in den Nord-Ostseekanal auf.

Der Anstieg der Handelskapazitäten währte – mit teilweise beträchtlichen Schwankungen – bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts, als zwei gegensätzliche Ereignisse zu einem fast ironischen Ergebnis führten: 1806 dankte Franz II. als Kaiser des „Heiligen römischen Reiches deutscher Nation“ ab; Hamburg wurde zum souveränen Staat, der „Freien und Hansestadt“. Aber bereits drei Monate später besetzten napoleonische Truppen die Stadt, was durch die Kontinentalsperre gegenüber Großbritannien den Schiffsverkehr bis 1813 fast völlig zum Erliegen brachte.



„Hölzerner Weg“ über den Grasbrook in einer Darstellung von 1813

Die Franzosen herrschten mit harter Hand; dagegen konnten die Hamburger nur den Schmuggel setzen. Immerhin wurde 1813 im Zuge der französischen Verteidigungsmaßnahmen, die aus der Stadt eine Festung machen sollten, die erste Brücke nach Süden geschlagen, der 4,1 km lange „Hölzerne Steg“ vom Grasbrook bis nach Harburg. Er war von zwangsrekrutierten Handwerkern zusammen mit Franzosen gebaut worden, um deren Nachschublinie nach Süden offenzuhalten. Das Provisorium hielt jedoch nur bis 1817, als die Brücke wegen Baufälligkeit abgerissen wurde; die Hamburger waren damals wenig an Verbindungen in den Süden interessiert.

Während der fast zwei Jahrhunderte bis etwa 1800 reichte die Valckenburghsche Stadt- und Hafenerweiterung in gewisser Hinsicht aus, wobei „in gewisser Hinsicht“ heißt: Es wurde mit steigender Bevölkerungszahl immer enger innerhalb der Befestigungsmauern der Stadt. Nur wenige konnten es sich finanziell leisten, Platz zu kaufen: Es gab in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts eine beträchtliche Wohnungsnot, nicht nur an heutigen Standards gemessen.

Zwar gab es seit 1788 eine von der Bürgerschaft eingerichtete „Allgemeine Armenanstalt“, eine im Zeichen der Aufklärung höchst fortschrittliche Institution, die mit Arbeitsbeschaffungs- und Erziehungsmaßnahmen „Hilfe zur Selbsthilfe“ leisten wollte, aber deren Möglichkeiten waren sehr begrenzt; in jährlichen Berichten wies sie immerhin auf die katastrophalen Wohnzustände eines großen Teils der Bevölkerung hin.

Viele Hausbesitzer tendierten dazu, ihre vorhandenen Immobilien zur größeren, repräsentativeren Einheiten zusammenzufassen, um eine wohlhabendere Klientel zu bedienen. Oder sie bauten sie zu ebenfalls dringend benötigten Warenspeichern um, gerade wenn die Häuser in Hafennähe lagen. Das bedeutete dann für die lohnabhängigen Hafenarbeiter – meistens nicht in fester Anstellung, sondern als Tagelöhner nur nach Bedarf bezahlt – die Verdrängung in entferntere Wohnviertel oder die Zusammendrängung in Wohnbauten, die man nur als „Slums“ bezeichnen kann – auch nach damaligen Maßstäben. Der Prozess der Umstrukturierung von Wohn- in Büro- (oder damals Speicher-)viertel ist keine Erfindung des 20. Jahrhunderts, und der Staat fühlte sich für die Wohnungsversorgung nicht zuständig. Noch in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts hat

Schanzarbeiten. Hamburger Bürger unter Aufsicht der französischen Besatzungsmacht



gerade ein Fünftel der Hamburger Bevölkerung in gesicherten Verhältnissen gelebt: sozial, ökonomisch und im Hinblick auf die Wohnversorgung. Nicht zuletzt die Armut und die Aussichtslosigkeit, dieser zu entkommen, führte bei vielen – nicht nur in Hamburg! – vor allem seit der Mitte des 19. Jahrhunderts dazu, die Auswanderung in die „Neue Welt“ auf sich zu nehmen, wovon die Hamburger Reeder dann wieder profitierten.

Im Hafen selbst wurden in dieser Zeit noch einmal zusätzliche Liegeplätze durch mehrere Erweiterungen des Niederhafens mithilfe von Duckdalbenreihen geschaffen, an denen die Schiffe im Strom festmachen konnten. Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts kam man damit halbwegs zurecht, zumal sich der Schiffsverkehr erst langsam von der napoleonischen Besatzungszeit erholte.

Nach 1800 aber wurde insgesamt der Druck auf die räumlichen Kapazitäten so groß, dass über systematische Erweiterungen außerhalb der Wälle und Bastionen Valckenburghs nachgedacht wurde. Letztere hatten sich seit der Besetzung durch die Franzosen als weder wirksam noch zeitgemäß erwiesen und wurden deshalb seit 1820 geschleift und in Grünanlagen umgewandelt. Mitte des 19. Jahrhunderts wurde auch das Gebiet südlich der Stadtmauern zur Elbe hin, das Gebiet der Hafencity, zu einem wichtigen Stadterweiterungsgebiet, wenn es auch zunächst hauptsächlich einigen frühindustriellen Kleinbetrieben überlassen blieb.

Wohnen in Hamburg, 1801:

„Hier schwelgt ein Mann, der vielleicht eine Million besitzt, in einem so weiten Gebäude, dass er es trotz seines überflüssigen großen Hausstandes nicht ausfüllen kann, und in dem das Meublement eines einzelnen Zimmers viele tausend Mark kostet: neben ihm bewohnt ein anderer Bürger die Hausflur seines Hüttchens und hat jeden Stock desselben zu besonderen Wohnungen, Sähle nennt man sie, eingerichtet, die keine Gemeinschaft unter einander haben, und zu denen man unmittelbar von der Straße zwei oder drei Stiegen hinaufklettern muss. Dort hat sich gar eine Kolonie freier Reichsbürger, die gerade nur nicht arm und elend genug sind, ins Armenhaus aufgenommen zu werden, in einer Reihe von Kellern eingekerkert. Fast kein Strahl der Sonne gelangt zu ihnen, aber wohl bei anhaltendem Regen der Abfluss des überströmenden Gassenkotes: ja, in manchen Gegenden dringt sogar bei hoher Flut das Wasser der Elbe ein.“

Der Berliner Journalist Garlieb Merkel bei einem Besuch in Hamburg 1801



Das Foto aus dem frühen 20. Jahrhundert vermittelt einen Eindruck von der maroden Bebauung im Gängeviertel aus dem 17. / 18. Jahrhundert

So stand in der Nähe des Sandtors im Westen ab 1828 die Abendrothsche Dampfmühle, eine von mehreren Getreidemühlen am Rand der Stadt. Bei Kehr wieder lagen die Werften von P. H. T. Richters und J. J. Richters, die bis weit ins 19. Jahrhundert der traditionellen Holzschiffbauweise treu blieben. Weitere Werften lagen an der westlichen Spitze des Großen Grasbrooks: Johns, Somm & Söhne sowie weiter östlich Peter Mendt. Diese Betriebe mussten später dem Ausbau des Gaswerks und dem Bau des Sandtorhafens weichen; die Werften wanderten auf den Kleinen Grasbrook und nach Steinwerder ab, wo sich gegen Ende des 19. Jahrhunderts der eigentliche Hamburger Eisen- und Stahlbau etablierte.



Schiffswerft in den 1860er Jahren (auf Steinwerder, aber vergleichbar mit den Schiffsbauplätzen auf dem Grasbrook)



Der Grasbrook 1856, die ansässigen Betriebe sind sorgfältig verzeichnet

An der Wasserkante Richtung Osten, etwa bei der heutigen Einfahrt in den Magdeburger Hafen, verzeichnet ein Plan aus dem Jahre 1856 eine Kalkfabrik, nebenan einen Holzschneideplatz für die Segelschiffswerften, einen Steinmetzwerkplatz, daneben eine „Mehl- und Cakes Fabrik“ sowie eine Zement- und Asphaltfabrik. Noch weiter östlich, auf dem Platz der Werft Gleichmann & Busse, wurden bereits 1838 erste eiserne Dampfschiffe gebaut. Sechs Jahre später begann die „Gas-Compagnie“ mit dem Bau eines Gaswerks auf dem Grasbrook. Das war eine private Aktiengesellschaft, die mit der Stadt ein langjähriges Monopol über die öffentliche Gasversorgung ausgehandelt hatte mit dem Ziel, die bisherige Straßenbeleuchtung durch Öllampen auf Gasleuchten umzustellen. Englische Fachleute entwickelten die Technik der Anlage mit der Kokerei, in der die aus Nordengland eingeführte Steinkohle für die Gasgewinnung veredelt wurde – allerdings zunächst nicht besonders erfolgreich. Bereits zwei Wochen nach ihrer Eröffnung im Jahr 1845 wurde die Anlage durch eine Sturmflut zerstört. Der bedeutende englische Ingenieur William Lindley, der in Hamburg viele technische Anlagen konzipierte und vor allem für den Bau einer einwandfreien Wasserver- und -entsorgung nach dem Großen Brand 1842 verantwortlich war, baute dann, hochwassersicher, die zweite Gasanstalt. Dieser noch im gleichen Jahr errichtete Ersatzbau wurde zum Stammwerk der „Gas Compagnie“, die sich im Laufe der Zeit von einem reinen Gaswerk zu einem modernen Energieversorger entwickelte und auch immer mehr private Haushalte belieferte.

Nordöstlich davon, auf der zu dieser Zeit noch von einem Wassergraben umgebenen Steinschanze, einem Rest der „Bastion Leopoldus“ aus der alten Stadtbefestigung, eröffnete Heinrich Christian Meyer, genannt „Stockmeyer“ im Jahr 1837 die Stock-, Fischbein- und Gummiwarenfabrik H. C. Meyer, in der sich Hamburgs erste Dampfmaschine befand – eine nach ihm benannte Straße gibt es dort noch heute. In den erhaltenen Gebäuden der Fabrik befinden sich inzwischen das Oldtimer-Museum „Protoyp“, verschiedene Medienunternehmen und das Präsidium der HafenCity Universität, dieses aber nur bis zur Fertigstellung des Neubaus für die Studiengänge Architektur, Bauingenieurwesen, Geomatik und Stadtplanung weiter südlich am Baakenhafen.

Meyers Rolle beim Ausbau des Hamburger Hafens und der Erschließung des Grasbrooks im 19. Jahrhundert war allerdings nicht unumstritten: Zusammen mit dem Kaufmann Ruperti erwarb er

Hamburger Gaswerke

Der Grasbrook war von Beginn an mit der Energieversorgung der Stadt eng verbunden. Dort produzierten die Gaswerke das erste Gas für die öffentliche Beleuchtung der Straßen. Die Firma wandelte sich im Laufe der Zeit vom reinen Produzenten von Gas zu einem modernen Energieunternehmen.

- 1844** Erster Vertrag über die öffentliche Gasversorgung zwischen der „Gas-Compagnie“, einem privaten Unternehmen, und der Stadt mit der Vereinbarung eines 30-jährigen Monopols. Im gleichen Jahr wird die erste Gasanstalt auf dem Grasbrook gebaut, am 4. Oktober gibt es die ersten Gaslaternen – zwei Wochen lang, bis eine Sturmflut die Anlage zerstört.
- 1846** Neubau durch den Ingenieur William Lindley. Das Gaswerk auf dem Grasbrook wird zum Stammwerk der Firma.
- 1856** In der Kirche St. Katharinen wird die erste Gasheizanlage in Hamburg in Betrieb genommen.
- 1870** Das Rohrnetz der Gaswerke beträgt 240 km und versorgt 9.000 Laternen.
- 1878** Auf dem Grasbrook wird der größte Gasbehälter Europas mit 50.000 cbm gebaut.
- 1890** Der „Verein der Laternenanzünder“ wird gegründet.
- 1891** Die Stadt übernimmt die Betriebsführung der Gaswerke in eigener Regie.
- 1909** Der „Riesengasometer“ für 200.000 cbm Gas wird gebaut und stürzt nach wenigen Tagen wegen technischer Fehler ein; er wird neu gebaut und 1911 erneut in Betrieb genommen.
- 1924** Die Gaswerke werden in eine GmbH umgewandelt. Das Rohrnetz beträgt 1095 km.
- 1943** Bei den Bombenangriffen des Zweiten Weltkriegs werden alle Gaswerke (bis auf das in Bergedorf) zerstört, können dennoch einen Teil der Produktion nach kurzer Zeit wieder aufnehmen. Ein Drittel der Arbeiter sind Kriegsgefangene aus dem Osten.
- 1950 – 53** Eine Grunderneuerung des Werkes auf dem Grasbrook ermöglicht die Produktion von 60 % der Gesamtnachfrage. Diese bezieht sich nicht nur auf Hamburg, sondern auf zahlreiche Städte und Gemeinden im Umkreis.
- SEIT 1964** Umstellung auf Erdgas mit Ausdehnung des Netzes ins Umland
- 1976** Nach der großen Sturmflut, die die Kokerei schwer beschädigt, wird das Werk auf dem Grasbrook stillgelegt und abgerissen.
- 1981** Die letzten Gaslaternen in Hamburg werden beseitigt, das gesamte Versorgungsgebiet wird mit Erdgas beliefert.
- 1991** Nach der Wende Gründung von HGW HanseGas GmbH als Versorger von Mecklenburg-Vorpommern.
- 2003** Fusion mit der Schleswig, die 1929 gegründet worden war, unter dem neuen Firmennamen „E.ON Hanse AG“ mit dem neuen Firmensitz in Quickborn.

Quelle: Kurt Grobecker, Wilhelm Hartung;
Anderthalb Jahrhunderte HeinGas. Hamburg 1994



Gaswerk Grasbrook (1846)



Gaswerk am Grasbrook um 1930

Firma H. C. Meyer jr.

Der Firmengründer, Heinrich Christian Meyer, kam aus bescheidenen Verhältnissen und arbeitete sich zum ersten Großindustriellen der Stadt hoch – was nicht nur Freunde schuf. Es stellt aber auch eine bemerkenswerte Karriere dar, die nur in einer innovativen Umgebung wie dem Hafen um die Mitte des 19. Jahrhunderts entstehen konnte

1816 Gründung einer Werkstatt für Spazierstöcke aus Elfenbein und Malakkarohr (daher der Spitzname „Stockmeyer“), die schnell wuchs und 1837 auf den Grasbrook in unmittelbarer Nähe zum Hannoverschen Bahnhof als Hauptgüterbahnhof umzog (u. a. mit der Produktion von Fischbeinprodukten und Rattanmöbeln). Dort wurde auch ab 1839 eine Dampfmaschine eingesetzt, die als besichtigungswürdige Touristensensation galt.

1828 Einrichtung einer Betriebskrankenkasse für die Arbeiter.

Parallel zum Aufbau der Fabrik kaufte Meyer heimlich Grundstücke auf dem Grasbrook auf, die er gewinnbringend bei der Anlage der neuen Häfen verkaufte, was ihm den Vorwurf des Spekulantentums einbrachte. Er starb 1848, sein Sohn und sein Schwager führten das Unternehmen fort.

1856 Gründung einer Fabrik zur Herstellung von Kämmen aus Hartgummi, deren Produktion nach Harburg ausgelagert wird („Harburger Gummi-Kamm-Compagnie“). Von den Verwaltungsgebäuden blieb ein Backsteinensemble am Lohsepark erhalten. In die restaurierten Gebäude zog 2008 u. a. die Autosammlung Prototyp.

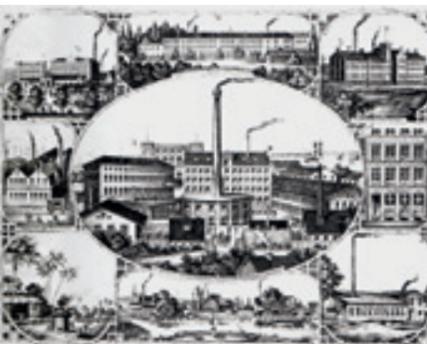
1930 Übernahme der Harburger Gummi-Kamm-Compagnie durch die 1870 in Hamburg-Barmbek gegründete „New York-Hamburger Gummi-Waaren Compagnie“, die u. a. unter dem Namen „Hercules Sägemann“ die wegen ihrer professionellen Qualität weltbekanntesten Kämmen produzierte (2009 Umzug in moderne Produktionsanlagen in Lüneburg). Mitte des Jahres 2009 sollte die Produktion aus wirtschaftlichen Gründen eingestellt werden, das jedoch konnte aufgrund der Kundennachfrage verhindert werden. Heute stellt die NYH neben Hartgummiartikeln auf modernsten Synthesekautschukmischungen basierende Artikel aus Weichgummi her. Hinzu kommen thermoplastische Spritzgießartikel und Laminatplatten auf Basis Hartpapier und Weichgummi.

1895 / 96 Aufnahme der Produktion von Rattan in Singapur.

Im Ersten Weltkrieg Ersatzproduktion aus Weidenrohr, im Zweiten Weltkrieg wurden Tarnnetze hergestellt. Die Produktion von Rattanmöbeln wird in den 1960er Jahren eingestellt, die Maschinen an die Hamburg-Bergedorfer Stuhlrohrfabrik verkauft. H. C. Meyer stellt hinfort nur noch Produkte aus glasfaserverstärktem Kunststoff her.

1989 Verkauf der Produktion an einen ehemaligen Gewerkschafter der ÖTV, nach dessen Tod 1996 aufgegeben.

Quelle: Kurt Grobecker, Wilhelm Hartung;
Anderthalb Jahrhunderte HeinGas. Hamburg 1994



Werbesprospekt der Firma H. C. Meyer Junior, 1880



Der Eingang zum Automuseum Prototyp im restaurierten Firmengebäude seit 2008

heimlich die kleinen, ehemaligen Wandbereiter-Grundstücke und bot sie später dem Senat zum Kauf an. Diese „Flurbereinigung“ trug ihm den Vorwurf der Grundstücksspekulation ein. Sein Sohn H. C. Meyer jr. erweiterte das Werk um eine Filiale in Harburg, die im Jahr 1930 von der New York-Hamburger Gummi-Waaren Compagnie übernommen wurde.

Südlich des Meyer'schen Fabrikgeländes, an der damals ein Stück weiter nördlich verlaufenden Wasserkante, stand zwischen 1842 und 1851 ein Gebäude, dessen Architektur an ein Schlösschen erinnerte: die sogenannte Smithsche Wasserwerk, ein privates Wasserwerk, das über ein Rohr durch den Oberhafen gefiltertes Elbwasser nach St. Georg und in die Altstadt pumpte. Mit 23 km Leitungen versorgte es rund 1.000 Haushalte; nach dem Großen Brand 1842 war dies das letzte funktionierende Wasserwerk in Hamburg. Wenig später begann der Aufbau einer städtischen Wasserversorgung in Hamburg und der Bau des Wasserwerks in Rothenburgsort (eröffnet 1845); der Standort auf dem Großen Grasbrook wurde aufgegeben.

Weiter östlich an der Uferkante gab es seit dem 17. Jahrhundert weitere Segelschiffbau- und Holzhäfen, in denen geflößtes Holz (d. h. zusammengebundene und schwimmend transportierte Stämme) von der Oberelbe angeliefert wurde.

Im frühen 19. Jahrhundert lag auf den Resten der Bastion Ericus außerdem die Brock'sche Dampfmaschine und zum südlichen Ende hin ein Turnplatz. Die alte Sülze und der Ericusgraben wurden später bei den Hafenerweiterungen zum Teil zugeschüttet, und ab 1872 liefen für kurze Zeit die Eisenbahnverbindungen vom Sandtorhafen und vom nahe gelegenen Hannoverschen Bahnhof in die Innenstadt über diese Stelle. Um 1900 schließlich wurde im Inneren der heutigen Ericusspitze ein kleines Hafenbecken für Schuten angelegt, das den Namen „Sülze“ erhielt, obwohl es mit der Salzgewinnung überhaupt nichts zu tun hatte.

Die meist kurzlebigen, aber zahlreichen Fabriken, Werften und Produktionsbetriebe der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts zeigen, wie sehr die beginnende Industrialisierung den Ort veränderte. Exemplarisch wurde das an der Meyerschen Dampfmaschine deutlich, die zur touristischen Sehenswürdigkeit wurde: Der Ort der späteren HafenCity wurde zum Ort technischer Innovation und zunehmender ökonomischer Bedeutung für die Stadt.



Die Ericusspitze 1868



Panorama des Hafens um 1850

Der Grasbrook wird zum modernsten Teil der Stadt

Aufbruch zum weltumspannenden Handel mit modernstem Hafensystem



Ein britischer Dampfkrachter am Dalmannkai mit längs liegenden Schuten, im Hintergrund die flachen Kaischuppen

Im Jahr 1816 fuhr das erste mithilfe einer Dampfmaschine angetriebene Schiff die Elbe hinauf – eine technische Neuerung, die das 19. Jahrhundert prägen würde. Was aus der „industriellen Revolution“ insbesondere der zweiten Hälfte des Jahrhunderts entstand, war eine neue Gesellschaft in einer neuen Stadt mit einem neuen Lebensgefühl auf neuen ökonomischen Grundlagen – mit gewaltigen Verbesserungen und ebenso gewaltigen Problemen. Die Zeit einer gewissen Beschaulichkeit und sozialen Stabilität (wenn auch zu Lasten der ärmeren Schichten) war definitiv zu Ende.

Man kann das 19. Jahrhundert nicht nur als Goldenes Zeitalter der Industrie, sondern auch der Häfen und Hafenstädte bezeichnen – genauer: solcher Häfen, welche die enormen Umschlagsmengen des expandierenden Welthandels bewältigen konnten. Hamburg gehörte, dank umfassender Modernisierungsleistungen, dazu.

Häfen waren zu dieser Zeit, was ein Jahrhundert später die Flughäfen sein würden: die zentralen Orte der Veränderung und der Innovation, von Kontakt und Austausch zwischen Ländern und Kontinenten – wie auf andere Weise die Bahnhöfe für die „Dampfmaschine auf Rädern“. Hier wurde vieles erfunden und vorangetrieben, das die gewaltigen Veränderungen einer „ersten Globalisierung“ möglich machte: die Revolution des Verkehrs und der Logistik, ingenieurtechnische Spitzenleistungen, den Dampfer als Träger globalen Handels mit massenhaftem Umschlag von Gütern und Menschen. Hafenstädte waren sowohl mit den Weltmärkten und ihren Konjunkturen als auch mit den neuen sozialen Entwicklungen in der Gesellschaft (namentlich in Arbeiterschaft und Bürgertum) eng verknüpft. Sie waren Schmelztiegel für Menschen verschiedenster Herkunft, Religion und Kultur, von arm und reich – mit allen Problemen einer neuen Gesellschaft. Viele Hafenstädte hatten sich eher anderen Häfen in anderen Ländern als ihrem eigenen Hinterland verbunden gefühlt – auch dafür ist Hamburg ein prägnantes Beispiel –, nun erlangten sie eine Bedeutung und rückten in den Mittelpunkt politischen und wirtschaftlichen Interesses. Antwerpen, Marseille oder eben auch Hamburg trugen zu dieser Entwicklung bei, profitierten von ihr, mussten aber auch die Folgen verarbeiten.



Die ersten Dampfer der HAPAG, „Hammonia“ und „Borussia“, 1855. Sie sind 101 Meter lang, 11 Knoten schnell und können 510 Passagiere befördern

Hamburgs erste Schritte in diese neue Epoche waren eher mühsam, und es sah zunächst keineswegs nach einer Erfolgsgeschichte aus. Nach der französischen Besetzung und den Napoleonischen Kriegen lag die Wirtschaft darnieder, die Staatsfinanzen waren desolat, der Wiederbeginn war schwierig. Das Glück – oder eine unausweichliche historische Entwicklung, auf die die Stadt jedoch keinen Einfluss hatte – kam der Stadt zu Hilfe, nämlich die Unabhängigkeitsbestrebungen der südamerikanischen Staaten: „Alle die seit Jahrhunderten uns verschlossenen, fast verborgen gewesenen Länder und Weltteile sind uns offen geworden, und wir können auch sagen: Hamburg hat Kolonien erhalten“, jubelte der Vorsitzende der „Commerz-Deputation“ – ein bemerkenswertes Bild: Hamburg rühmte sich neuer (Handels-)Kolonien von Staaten, die sich soeben aus dem Kolonialjoch befreit hatten!

Das war der Beginn des wahrhaft weltumspannenden Handels Hamburger Kaufleute und Reeder. Auch die Auswanderung von Millionen von Deutschen und, gegen Ende des Jahrhunderts, von Osteuropäern fügten sich in ein wirtschaftliches Geflecht, das gegenüber England oder den USA nicht nur konkurrenzfähig war, sondern teilweise überlegen. Hamburg konnte mit niedrigen Frachtraten kalkulieren, weil in beide Richtungen Ladung vorhanden war – menschliche und dingliche. Wie verflochten der Handel mit der überseeischen Welt war, zeigt eine Liste der Länder, mit denen man Geschäfte unterhielt, und der ein- und ausgeführten Waren (siehe Anhang). Viele davon kennen wir gar nicht mehr, doch man meint beim Lesen geradezu das Rauschen der See zu hören und den Geruch von fremden Gewürzen und Spezereien zu atmen! Nicht umsonst gehört heute das Gewürzmuseum am Sandtorkai zu den beliebtesten Museen der Speicherstadt und des Stadtteils HafenCity.

Mehrere technische Entwicklungen trafen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts zusammen, die in die gleiche Richtung gingen, die da hieß: Wachstum. Die Erfindung und Verbesserung dampfmaschinengetriebener Schiffe, die Verbesserung der Hebezeuge zu deren Be- und Entladung, die Entwicklung eines Eisenbahnsystems, das den Transport von Menschen und Waren rasant beschleunigte (siehe Liste „Kräne und Werkzeuge“ ebenfalls im Anhang). Politisch erwies sich Hamburg unterdessen gegenüber der Entwicklung der Nationalstaaten des 19. Jahrhunderts als zu klein und politisch zu schwach, um wirkliche Selbstständigkeit behaupten zu können.

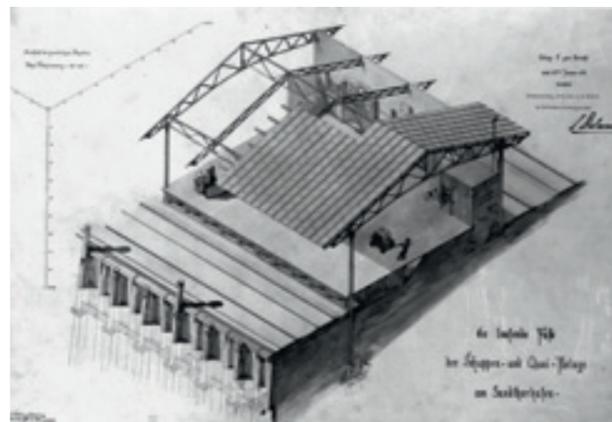
Nicht nur der Druck Bismarcks führte gegen den heftigen Widerstand der „Partikularisten“ zur immer stärkeren Verbindung Hamburgs mit dem restlichen Deutschland. Im Grunde war es eine unausweichliche Entwicklung zur immer größeren Einheit – eine Entwicklung, die der wirtschaftlichen Blüte entsprach. Das immense Bevölkerungswachstum im 19. Jahrhundert, die zunehmende Industrialisierung und die Ausprägung der Nationalstaaten ließ auch das „Handelshaus Hamburg“ wachsen.

Neben der Frage nach dem zollrechtlichen Beitritt zum Deutschen Reich, der 1888 vollzogen wurde und bereits seit 1885 Anlass für den Bau der Speicherstadt war – dazu später mehr –, standen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts noch weitere Fragen permanent auf der Tagesordnung: Die ständig notwendigen Verbesserungen des Hafens, des Warenumschlages oder der internationalen Handelsbeziehungen waren durchaus kontrovers diskutierte Themen in Börse, Senat und Bürgerschaft. Wie sollte man zum Beispiel auf die immer größer werdenden Dampfschiffe reagieren, die mehr Tiefgang und nicht mehr die relative Gemächlichkeit eines Segelschiffes hatten – was in der Investition mehr Geld gekostet hatte, musste sich schneller amortisieren? Die Frage war für Hamburg von existenzieller Bedeutung und wurde jahre-

lang unter Hinzuziehung ausländischer Experten diskutiert.

Konkret ging es seit etwa 1830 um den weiteren Ausbau des Hafens; das Gedränge an den Duckdalben im Nieder- und im Binnenhafen wurde zu stark, die Verzögerungen im Umschlag zu groß. Vorbild und Konkurrent zugleich war der größte europäische Hafen, London, wo der Ausbau bereits im Gange war. Dort wurde wegen des beträchtlichen Tidenhubs der Themse ein sogenannter Dockhafen gebaut, der auch bei Ebbe einen gleichmäßigen Wasserstand halten kann. Dazu wurden die einzelnen Hafenbecken mit Toren zum Fluss hin abgeschlossen. Der Nachteil: Die Tore lassen sich nur bei Wassergleichstand, also bei Flut, zum Ein- und Auslaufen der Schiffe öffnen. Langfristig entwickelte sich dieses System zum Hindernis, speziell für den schnellen Containerumschlag; heute würde es zu viel Zeit in Anspruch nehmen.

Die Hamburger entschieden sich letztlich gegen den Dockhafen und bauten einen sogenannten „offenen Tidenhafen“ mit Liegebecken an der Elbe, deren Tidenhub allerdings viel geringer als jener der Themse bei London ist (in Hamburg liegt er bei etwa 3,50 m, in London bei rund 6 m). Im „Sandtorhafen“ auf dem Grasbrook wurde erstmals ein System von Hafenbecken und landseitigem Lagern der Waren entwickelt, das seinerzeit das modernste der Welt war. Es brachte Hamburg den Ruf eines „schnellen Hafens“ ein und hat mit einigen Veränderungen bis zur Einführung des Containers seit den 1960er Jahren gehalten.



Verbindung Kai, Schiene, Schuppen (Isometrie)

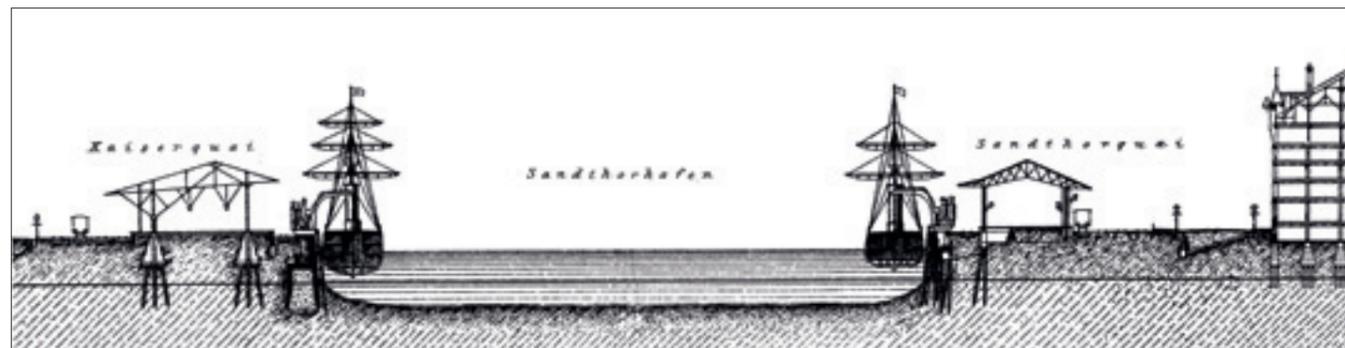
Zur Neuanlage des Sandtorhafens, 1868

„Die Dampfschiffe, welche den Sandthorquai frequentieren, gehen unter Dampf und, ohne vor der Einfahrt zu ankern, an ihren Liegeplatz. (...) Zwischen dem Passiren der Einfahrt und der Ankunft am Liegeplatz vergehen etwa 20 Minuten. Ich habe in keinem Hafen lange Schiffe ohne Beihülfe der Strömung so rasch und gewandt drehen sehen, wie es hier geschieht. Schon ehe das Schiff zur Stelle ist, wird die nöthige Zahl von Kähnen angefahren und geheizt, und das Löschen beginnt, sobald das Schiff fest liegt. Je nach Umständen geht nun die Entlöschung langsamer oder rascher vorwärts, und wird in Fällen, wo Eile geboten ist, selbst während der Nacht nicht unterbrochen. Die Güter werden auf den Schuppen sortiert, und diejenigen Güter, welche per Eisenbahn weiter gehen, werden an der Hinterseite der Schuppen verladen. Kleine Partien werden per Achse nach den Speichern abgefahren, das Gros der Güter aber wird in Schuten abgesetzt, welche der Empfänger zur Aufnahme derselben beordert. Beladen werden die Schiffe mittels der Quaikrane mit denjenigen Gütern, welche per Bahn und per Achse angefahren sind, und mit solchen Gütern, welche der Kaufmann vor Ankunft, oder während des Löschens des Schiffes per Schute geschickt und am Quai hat aufnehmen lassen. Diejenigen Güter dagegen, welche während des Ladens aus den Speichern der Stadt per Schute angefahren werden, pflegt das Dampfschiff mit seinen eigenen Dampfkrähnen aufzunehmen, dabei bisweilen aber durch die Quaikrähne (...) unterstützt zu werden, indem die Schute zwischen Vorsetze und Dampfer gelegt, und so vom Quai aus in das Dampfschiff übergeladen wird. Für gewöhnlich verweilen die Schiffe 3 bis 4 Werktage am Quai, es kommt aber vor, daß die Arbeit beeilt werden muß (...). In dringenden Fällen ist es ausgeführt, daß ein Schiff binnen 24 Stunden entlöst und beladen worden ist.“

Johannes Dalman, Wasserbau-Director, der die Anlage der modernen Häfen auf dem Grasbrook initiierte.



Entwurf zur Verbesserung des Hafens von Hamburg von Lindley, Hübbe, Walker und Fuchs, 1856



Schematischer Schnitt durch das neue Hafenbecken um 1890

Hamburger Hafen-Lagerhaus AG (Heute: Hamburger Hafen und Logistik AG)

Die Hamburger Hafen-Lagerhaus AG (HHLA) ist so etwas wie das organisatorische „Herz“ des Freihafens und der Speicherstadt – und das wirtschaftliche Zentrum des Hafens insgesamt. Sie entstand aus der Überlegung der Hamburger Ratsherren, die Organisation von An- und Ablegen, von Lagern und Verteilen im Hafen nicht privaten Unternehmern zu überlassen (wie es in den amerikanischen Häfen häufig der Fall ist), sondern in staatliche Gesamtverantwortung zu übernehmen. Andererseits sollte das unternehmerische Handeln nicht durch eine regulierende Bürokratie behindert werden. So wurde schon die „Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft“, direkter Vorgänger der HHLA, als Aktiengesellschaft organisiert, deren Gewinne dem Staat zuflossen. Heute als Hamburger Hafen- und Logistik AG firmierend, ist die HHLA ein weltweit agierender Konzern mit zahlreichen Tochtergesellschaften, der nicht nur die Organisation des Hafens betreibt, sondern auch die Verbindungswege in alle Welt sichert.

- 1866** Die „Kaiverwaltung“ wird auf Veranlassung des Wasserbau-Directors Dalmann gegründet, um Wartung, Aufsicht und Betrieb der neuen Hafenanlagen zu gewährleisten; die Institution geht 1935 in der HHLA auf.
- 1885** Auf Wunsch des Senats gründet die Norddeutsche Bank die „Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft“ (HFLG) mit der Aufgabe, für rund 200.000 qm im Stadtgebiet verteilte Lagerfläche innerhalb des neuen Freihafens Ersatz zu schaffen; Baubeginn der Speicherstadt (1888)
- 1904** Das „Rathaus“ der Speicherstadt wird als prächtiger Neo-Renaissancebau mit der Adresse Bei St. Annen 1 eröffnet (Architekten: J. Grotjahn; Hanßen & Meerwein).
- 1914** Der Hamburger Hafen steigt zum drittgrößten Hafen der Welt (nach New York und London) auf.
- 1935** Kaiverwaltung und HFLG werden zusammengelegt zur „Betriebsgesellschaft der hamburgischen Hafenanlagen“ (im Jahr 1939 zur „Hamburger Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft“ umbenannt), um Verluste und Gewinne gegenseitig ausgleichen zu können. Die Stadt hält sämtliche Aktien.
- 1946** Der Wiederaufbau des Hafens nach der Kriegszerstörung beginnt.
- 1952** Erster Gabelstapler nimmt den Betrieb auf und löst die Sackkarre ab; die Palette stellt einen Schritt zur Standardisierung im Güterverkehr dar.
- 1955** Der Hafenumschlag erreicht wieder das Vorkriegsniveau.
- 1965** Die HHLA beschließt, den Burchardkai als Gelände für die erste Spezialanlage für Container umzubauen.
- 1966** Erste Roll-on/Roll-off-Abfertigung im Sandtorhafen, bald darauf auch am Burchardkai.
- 1968** Am heutigen HHLA Container Terminal wird das erste Vollcontainerschiff abgefertigt. Die HHLA entwickelt mit der Firma Peiner den Portal-Hubwagen, der sich als Van-Carrier weltweit durchsetzte.
- 1970** Eine neue Hafenordnung stellt die HHLA in Konkurrenz zu anderen Hafenfirma, befreit sie aber von hoheitlichen Aufgaben. Die HHLA wird zum weltweit agierenden Konzern mit etwa 60 Tochtergesellschaften und Firmenbeteiligungen, die die ganzheitliche (d. h. über die reine Hafenwirtschaft hinausgehende) Transportlogistik umfassen.
- 1995** Der Geschäftsbericht weist 40 Beteiligungen und Tochtergesellschaften aus, darunter eine Firma für logistische Anwendungssysteme, den Betrieb des Hamburger Fischmarktes, mehrere Eisenbahntransportunternehmen nach Mittel- und Osteuropa und die „Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH“ (GHS), die das Projekt der HafenCity vorbereitet.



„Rathaus“ der Speicherstadt und Sitz der HHLA

- 1997** Der Erste Bürgermeister Henning Voscherau präsentiert das Projekt einer neuen HafenCity: Das ca. 150 ha umfassende Areal um Grasbrook- und Sandtorhafen, zwischen der historischen Speicherstadt und den Elbbrücken wird der Innenstadtentwicklung zur Verfügung gestellt und aus dem Hafengebiet herausgenommen.
- 2002** Inbetriebnahme des modernsten und hochautomatisierten Containerterminals in Altenwerder.
- 2004** Beginn des größten Investitionsprogramms in der Firmengeschichte mit dem Ziel, mehr als 12 Mio. Standardcontainer abfertigen zu können.
- 2005** Die HHLA firmiert um zur „Hamburger Hafen und Logistik AG“
- 2007** Der Hamburger Senat bringt die HHLA an die Börse, um mit dem Erlös die Hafen-Infrastruktur auszubauen. Die erste Aktien-Emission bringt rund eine Milliarde Euro. Zwei Jahre später liegt der Börsenwert bei 1,9 Milliarden Euro (November 2009).
- 2010** Die HHLA besitzt drei hochleistungsfähige Containerterminals (Altenwerder, Burchardkai, Tollerort); in Hamburg werden 60 Prozent des gesamten Hafenumschlags von der HHLA abgewickelt – Container, aber auch Schwergut- und Projektladung, Südfrüchte wie Bananen und Papierrollen, Export-PKW sowie Erz und Kohle. Darüber hinaus verfügt die HHLA über moderne Anlagen für die Lager- und Kontraktlogistik.

Im Bereich der Logistik gibt es das Kompetenzzentrum für Fahrzeuglogistik und die Abfertigung der Kreuzfahrtschiffe im Cruise Center. Das Frucht- und Kühl-Zentrum ist deutscher Marktführer im Fruchtschlag, die Ulrich Stein GmbH in der Fruchtspedition. Mit Hansaport ist die HHLA am größten deutschen Terminal für Erz und Kohle beteiligt. Weltweit erfolgreich vermarkten darüber hinaus HPC Hamburg Port Consulting mit ihren Tochtergesellschaften Uniconsult und HPTI die Kompetenz der HHLA bei der Entwicklung von Hafentechnologie und -konzepten sowie bei der Planung von Transportketten. Bei den Immobilien steht vor allem die Speicherstadt im Fokus, in der Medien-, Kultur- und Modefirmen sowie touristische Attraktionen wie der „Hamburg Dungeon“ oder das „Miniatur Wunderland“ ihren Platz haben; Kaffeeröster, Quartiersleute und Teppichgroßhändler erhalten das Flair des Lagerhauskomplexes. Am nördlichen Elbufer sichert die HHLA mit der Fischmarkt GmbH ein Stück der traditionsreichen Fischereiwirtschaft, eingebettet in eine Umgebung für Fischhandelshäuser, Reedereien, Verlage, Dienstleister und eine ambitionierte Gastronomie.

Der Geschäftsbericht von 2009 weist einen Gesamtumsatz von 991 Mio. Euro – wegen der schweren Wirtschaftskrise 25 Prozent weniger als im Vorjahr – und 4760 Beschäftigte aus.

Quelle: www.hhla.de



Der „Hamburg Dungeon“ gehört heute zu den Tourismusattraktionen der Speicherstadt. Historisch hat es ihn dort aber nie gegeben

Das „Miniatur Wunderland“ mit der größten Modelleisenbahn-Anlage der Welt hat ebenfalls Platz in den alten Speichern gefunden

Zunächst hatten jedoch die Experten auch für Hamburg einen Dockhafen befürwortet. Das damalige Für und Wider gibt einen Einblick, wie das Ringen um moderne Technik und wirtschaftlichen Mehrwert letztlich die Entwicklung der Stadt bestimmten.

Einen ersten Entwurf für einen Dockhafen auf dem Großen Grasbrook hatte es bereits 1828 gegeben; wie auch ein zweiter Anlauf des englischen Ingenieurs Vignoles aus dem Jahr 1835 – mit Hafenbecken, Speichern, Deichen, einem Eisenbahnanschluss und einer Elbquerung bei Steinwärder – fand er jedoch kein Gehör. Im Jahr 1844 bat der Senat den Wasserbaudirektor Hübbe um ein Gesamtkonzept für den Hafen, während die Commerzdeputation – um die Interessen des Handels gewahrt zu wissen – gleichzeitig die englischen Ingenieure Lindley und Walker mit derselben Aufgabe beauftragte. Die drei Fachleute legten gemeinsam einen Plan vor, der zwei Reihen von Dock-Hafenbecken und Eindeichungen am nördlichen Elbufer vorsah. Auch sie folgten also dem englischen Vorbild.

Der neu angelegte „Sandthorhafen“ vor dem Bau der Speicherstadt (1868)



Der Sandtorkai mit Schuppen um 1867, vor dem Bau der Speicherstadt



Vor allem aus finanziellen Gründen wurde dieser Hafenplan nicht umgesetzt. Die Stadt begann dennoch, Grundstücke im Erweiterungsgebiet rund um den späteren Sandtorhafen zu kaufen. Und der Senat berief die „Grasbrook-Kommission“, in der Senatoren, Beamte, Kaufleute und auch Lindley tätig waren – nicht aber der Wasserbaudirektor Hübbe, der sich inzwischen mit seinen Mit-Autoren zerstritten hatte. In der Kommission standen sich die Befürworter eines Dockhafens und jene eines Tidehafens gegenüber; eine Grundsatzentscheidung blieb aus. Auf Drängen der Commerzdeputation wurden die vorgelegten Ausbauprojekte wiederum nicht beschlossen und der Entschluss zur Hafenerweiterung zunächst rückgängig gemacht.

Neuen Schwung in die festgefahrene Diskussion brachte ein Artikel des Wasserinspektors Johannes Dalmann und eine Denkschrift der Commerzdeputation von 1858: Dalmann ging auf die speziellen Bedürfnisse des Hamburger Hafens ein, die seiner Ansicht nach gegen einen Dockhafen sprachen. Für ihn waren neben einem reibungslosen Gütertransportverkehr der schwache Tidenhub – der durch Kräne ausgeglichen werden könne – und der rasche Umschlag ausschlaggebend. Auch die Commerzdeputation legte eine Denkschrift vor, in der nicht mehr der Dock-, sondern ein Tidehafen befürwortet wurde; Dalmanns Anregungen wurden größtenteils übernommen. Schließlich erhielt dieser den Auftrag, einen neuen Plan zu erstellen. 1860 war der „Hagen-Dalman'sche Hafenplan“ fertig, das englische Vorbild wegen der besonderen Strömungs- und Umschlagsverhältnisse in Hamburg verworfen und die Arbeit der Grasbrook-Kommission beendet. Die weiteren Planungen la-

gen nun bei der Schifffahrts- und Handelsdeputation, die 1863 ein Sechs-Punkte-Programm verabschiedete: den Ausbau auf Grundlage des Hagen-Dalman'schen Hafenplans, beginnend mit dem Sandtorhafen, die Vorbereitung eines zweiten Hafenbeckens südlich davon, einen Antrag für den Ausbau des Oberhafens, die Vorbereitungen für den Anschluss an den Schienenverkehr und die Festlegung der zukünftigen Betriebsform und Bewirtschaftung des Sandtorkais und weiterer Kaistrecken durch Senat und Bürgerschaft. Damit waren die Maßnahmen der nächsten Jahre festgelegt.

Der Kern des neuen Systems von Hafenbecken und landseitiger Organisation ist nicht das Hafenbecken selbst, sondern ein bestimmtes, auf den schnellen Umschlag hin entwickeltes Gesamtpaket von Lagerung und Transport: Das Schiff läuft in das Hafenbecken ein, macht verladefreundlich an der senkrechten Kaimauer fest, die Waren werden per Kran direkt vom Schiff auf Eisenbahn, Straße oder – auf der wasserseitigen Seite des Schiffes – in Binnenschiffe umgeladen; sie können aber auch kurzzeitig in Schuppen zwischengelagert werden.

Was so einfach klingt, erforderte ein gänzlich neues System von Einrichtungen, das auf dem Grasbrook erstmals erprobt wurde. Das fing mit dem Bau des Sandtorhafens an, der als erster Schiffs-Liegeplatz keinen natürlichen Teil der Elbe bildete. Stattdessen wurde südlich der geschleiften Stadtmauer und des Binnenhafens ein neues, über einen Kilometer langes Becken ausgehoben. Wie alle späteren Hafenbecken auf dem Grasbrook wurde es ungefähr in Flussrichtung angelegt, um das Manövrieren der großen Schiffe zu



Traditioneller Warenumsschlag mit Schuten und Ewern im späten 19. Jahrhundert

erleichtern; dadurch entstand in der Vogelperspektive das charakteristische Bild der wie Widerhaken an einem Pfeil angeordneten Becken am Fluss. Die Bauarbeiten für das neue Hafenbecken und den flankierenden Sandtorkai fanden im Übrigen in einem Quartier statt, das dicht bebaut war – Baumaßnahmen in eng besiedelten Stadtgebieten waren also schon damals keine Seltenheit.

Bis in die 1980er Jahre ist der Sandtorhafen teilweise wieder zugeschüttet worden, sodass er heute nur noch rund 500 m misst. Aber die alten Kaimauern, an denen die Schiffe direkt an Land festmachen konnten, sind weiter sichtbar. Sie waren kleine Kunstwerke der Statik – beim Sandtorhafen noch als hölzerne Vorsetze, beim Kaiserkai bereits gemauert –, die dem Erddruck auf der einen, dem tidenbedingt unterschiedlichen Wasserdruck auf der anderen und den nicht immer sanften Anlegekünsten der Steuerleute standhalten mussten. Bis vor wenigen Jahren trugen die Kaimauern die Spuren von Abnutzung und Kriegszerstörung. Im Zuge der HafenCity-Entwicklung wurden sie restauriert und als Zeugen der Vergangenheit bewahrt; nun begleiten sie den Ort in die Zukunft. Der Sandtorhafen hat sich zum Traditionsschiffhafen mit Liegeplätzen für bis zu 30 historische Wasserfahrzeuge gewandelt, während die Modernität des Ortes sich in den Neubauten ringsum und einer auf Pontons schwimmenden Platzanlage spiegelt.

Im Industriebereich sparte das Liegen direkt am Kai einen Umschlagvorgang ein, nämlich den vom Schiff auf Schute oder Ewer, kleine Hafenboote, die beim bis dahin üblichen Liegen „im Strom“ (also an den Duckdalben festgemacht) die gesamte Ladung übernehmen mussten. Um Liegezeiten noch weiter zu verkürzen und damit Kosten zu sparen, konnten die Schiffe jetzt gleichzeitig, während sie am Kai lagen, mit Schuten oder schwimmenden Transportgeräten von der Wasserseite be- und entladen werden. Besonders am Schiffbauhafen am Kaispeicher A, am benachbarten Strandhafen und im Baakenhafen wurden Massengüter wie Kohle, Getreide, Erze, Ölfrüchte und Futtermittel ohnehin weiterhin „im Strom“ ungeschlagen, und für die Segelschiffe wurde das alte System noch lange beibehalten.

Zum schnellen Umschlag kam eine weitere technische Revolution hinzu, nämlich der direkte Anschluss an die Eisenbahn, deren Gleise parallel zum Kai lagen, sodass mithilfe ebenfalls neuartiger, auf Schienen fahrbarer und mit Dampf betriebener Kräne die Ladung in einem Arbeitsgang vom Schiff auf die Bahn umgeschlagen werden konnte. Wenn das nicht sofort geschah – zum Beispiel, weil die Waren erst einmal sortiert werden mussten –, wurden sie in eingeschossigen Schuppen zwischengelagert. Auf der Landseite des Schuppens lagen ein zusätzliches Eisenbahngleis und eine Straße für den Weitertransport.

So weit das Prinzip, das nach über 20-jähriger Diskussion realisiert wurde. Die wirtschaftliche Konsolidierung nach dem Großen Brand 1842, der einen großen Teil der Stadt vernichtet, den Großen Grasbrook aber verschont hatte, erleichterte den Aufbau einer modernen Infrastruktur. 1862 bis 1866 wurde der Sandtorhafen gebaut, zunächst mit dem Sandtorkai, 1872 mit dem Kaiserkai auf der südlichen Seite. Bis 1881 kam der Grasbrookhafen mit dem Dalmannkai und dem Hübenerkai hinzu. Vom Beginn an übernahm die „staatliche Kaiverwaltung“ und damit die Stadt die Organisation des modernsten Hafenumschlags. Der Grasbrook wurde damit auch zur Geburtsstätte einer neuen, öffentlichen Dienstleistung.

Eine besondere Rolle spielten die beiden großen Kaispeicher, der Kaiserspeicher oder Kaispeicher A an der Einfahrt zum Sandtorhafen und der Kaispeicher B am heutigen Magdeburger Hafen. Hier wurden die Waren stets direkt (ohne Zwischenlagerung im Schuppen) umgeladen. Der Kaiserspeicher auf der Landzunge zwischen Sandtor- und Grasbrookhafen wurde 1875 fertiggestellt – einschließlich des markanten „Zeitballs“ an der seeseitigen Spitze des Gebäudes, der pünktlich um 12 Uhr jeden Mittag herunterfiel und, von der Sternwarte Bergedorf aus gesteuert, den Schiffen



Kaispeicher A an der Kehrwieterspitze mit dem Zeitball auf dem Turm um 1910

die präzise Einstellung der für die Navigation so wichtigen Chronometer erlaubte. Der Bau wies mit seinem Turm demonstrativ in die Elbe und die weite Welt hinaus. Er wurde im Jahre 1963 abgerissen, weil er kriegsbeschädigt war und man die Information auch auf andere Weise bekommen konnte – praktische Hamburger! Heute haben GPS-Navigationssysteme den Sextanten überflüssig gemacht – solange sie funktionieren. 2010 war ein Modell des Zeitballs für die Sternwarte Bergedorf in Bau, das im Maßstab 1:10 das einstmalige 18 Meter hohe Original als transportable, voll funktionsfähige Stahlkonstruktion nachbildet.

Der Kaispeicher B wurde 1878 / 79 (also zehn Jahre vor der Eröffnung der Speicherstadt) gebaut und ist heute das älteste Gebäude im ehemaligen Freihafen. Hier spiegelt sich die Expansion des Hafens und die Modernisierung der Hafearchitektur im ganzen Umfang: Ursprünglich gedacht als eine Kombination aus Silospeicher für Getreide (Massengut) und Bodenspeicher (für Stückgut) wurde er schon 1884 durch das Entfernen von Zwischenwänden und den Einbau von Speicherböden zum konventionellen Speicher umgestaltet. Architektonisch wurde er durch Verzierungen aufgewertet, die auf Traditionen des Mittelalters und der Gotik anspielen. Wie man heute mit einem solchen Gebäude umgehen kann, das selbstverständlich in seiner ganzen architektonischen Pracht erhalten bleiben musste, lässt sich an der Umgestaltung zum Internationalen Maritimen Museum sehen: Die eigentlich wegen ihrer geringen Geschosshöhe als Museumsräume schwer nutzbaren Stockwerke erhalten



Im Inneren der Auswandererhallen auf der Veddel 1909



Auf dem Zubringerboot zum Überseedampfer 1889



Kaispeicher B am Magdeburger Hafen um 1920

durch die zentrale Halle eine Großzügigkeit, die dem Besucher Orientierung bietet. Auch die Gegenüberstellung von modernen Einbauten und altem Gemäuer im Inneren zeigt, wie eine Geschichte architektonisch weitergeschrieben werden kann.

Für das gesamte Gelände der Hafencity, das heute die Becken des Sandtorhafens, des Brooktorhafens mit dem Ericusgraben, des Grasbrookhafens sowie den Magdeburger und den Baakenhafen umfasst, hatte der Ausbau im 19. Jahrhundert zwei wichtige Folgen: Zum einen trat das Gelände als modernster Teil des Hafens in den Mittelpunkt der Aufmerksamkeit von Kaufleuten, Reedern und Hafenarbeitern. Zum anderen lag es am Schnittpunkt des Umschlags vom See- auf das Binnenschiff (die neuen Hafenbecken waren über Schleusen mit dem Oberhafen verbunden). So wurde der neue Hafen im übertragenen Sinn zur Drehscheibe zwischen Deutschland, Europa und Übersee, zum zentralen Schauplatz einer Globalisierungsphase, zum zentralen Schauplatz der Stadt. Damit begann eine Geschichte von Innovation und Transformation, die bis heute nicht abreißt: Ein Strukturwandel vom fortschrittlichsten Hafen Hamburgs zum größten Freihafen der Welt und schließlich zu einem der größten europäischen innerstädtischen Entwicklungsgebiete! Heute entsteht auf dem Grasbrook ein Stadtquartier, das genauso fortschrittlich ist wie vor 150 Jahren der Hafen, nur dass Fortschritt heute nicht an der Zahl der Dampfkranne oder der Liegeplätze gemessen wird, sondern an zukunftsweisenden Standards für die Weiterentwicklung der Innenstadt, neuen Maßstäben für ökologische Nachhaltigkeit und der urbanen Mischung von Wohnen, Arbeiten, Freizeit, von Kultur- und Bildungsinstitutionen.

Im 19. Jahrhundert wurden in den neuen Hafenanlagen nicht nur Waren aus aller Welt umgeschlagen; mit dem Boom des Auswandererergeschäfts ab 1881 erreichte Hamburg auch in diesem „Wirtschaftszweig“ – deutlich später allerdings als Bremerhaven – eine bedeutende Stellung. Auch



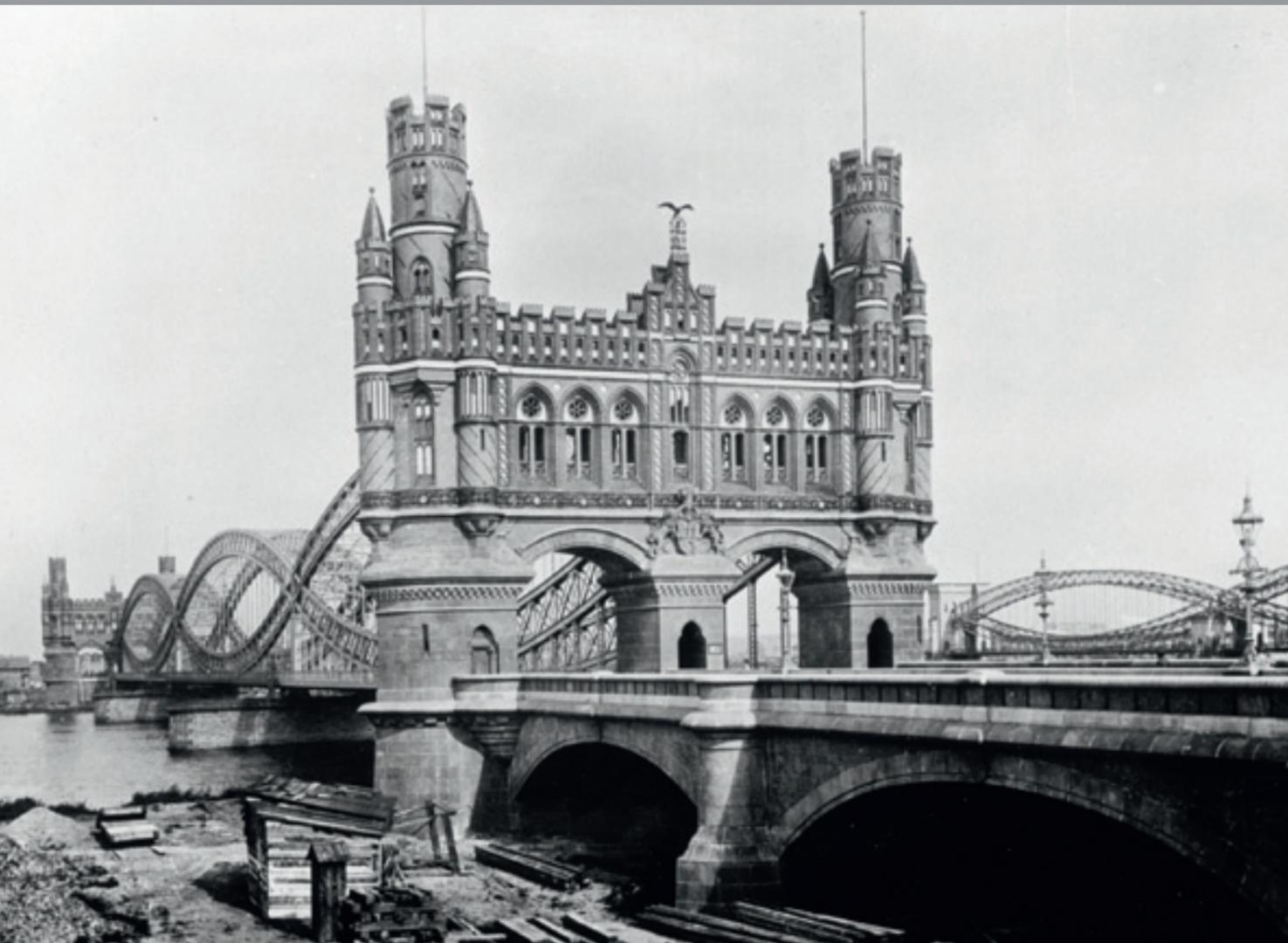
Passagierhallen auf dem Grasbrook (heute im Bereich Überseequartier) Anfang des 20. Jahrhunderts

auf dem Großen Grasbrook hinterließ das Spuren: Seit Mitte des 19. Jahrhunderts entstanden dort gesonderte Abfertigungseinrichtungen für Auswanderer, denn für die gemeinsame Nutzung zum Be- und Entladen der Schiffe wie zum Einschiffen der Passagiere – so war es anfangs üblich gewesen – reichten die alten Anlagen bald nicht mehr aus. Die ersten eigens für den Passagierverkehr vorgesehenen Flächen hatte die HAPAG an den St. Pauli Landungsbrücken erworben, aber 1888 wieder aufgegeben. Stattdessen befanden sich zwischen 1890 und 1921 direkt neben dem Gaswerk am Strandkai die Abfertigungshallen für Linienfahrten nach New York. Von dort wurden die Auswanderer mit Booten zu den wartenden Überseeschiffen gebracht; im Jahr 1906 rund 25.000 Menschen. Die Zustände hier (wie übrigens auch auf den Schiffen selbst, wenn man sich als Auswanderer nur die Zwischendeckspassage leisten konnte) waren miserabel – viele Menschen mussten stundenlang im Freien auf die Abfertigung warten. Ab 1903 wurden nach und nach Desinfektionshallen, Gepäckschuppen und ein Gebäude für Arbeitsnachweise hinzugefügt, außerdem eine zusätzliche Schutzhalle sowie ein überdachter Pontonanleger. Doch dass der Standort alles andere als günstig war, zeigte sich schließlich im Jahr 1909: Bei einer Explosion im nahe gelegenen Gaswerk starben 14 Menschen, 40 wurden verletzt. In der Folge wurden die Abfertigungshallen auf die Veddel verlegt; in den dortigen „Auswandererhallen“ hatten die Passagiere bereits seit 1901 ihren Zwischenstopp in Hamburg verbracht. Heute steht an der Stelle die „BallinStadt“ und erinnert als Museum an die Zeit millionenfacher Auswanderung aus Deutschland. Die ursprünglichen Hallen auf dem Großen Grasbrook wurden im Ersten Weltkrieg als Holzlager genutzt und ab 1921 komplett geräumt.

Wenige Jahre nach dem Bau der neuen Hafenbecken, die ständig erweitert wurden, verstärkte sich die Bedeutung des Geländes noch durch zwei Ereignisse, die es endgültig zum wirtschaftlich wichtigsten der Stadt machten, soweit eine solche Bedeutung an einem Ort festgemacht werden kann: den Bau der Eisenbahnbrücke über die Elbe und den Bau der Speicherstadt im Zuge der Einrichtung eines Freihafens.

Brückenschlag

Das Tor zur Welt öffnet sich zum Deutschen Reich. Ab 1872 überquert man die Elbe per Bahn



Die erste Elbbrücke für den Straßenverkehr entsteht 1884 – 1887. Um 1960 wird sie erweitert, dabei werden die Portale abgerissen

Bis weit über die Mitte des 19. Jahrhunderts hinaus gab es zwischen Hamburg und Harburg, die ja noch in verschiedenen Staaten lagen, keine Brückenverbindung über die Elbe außer dem erwähnten kurzlebigen hölzernen Steg durch das Deichvorland, der im Jahre 1813 durch die Franzosen erbaut worden war; selbst dabei wurden die eigentlichen Flussläufe durch Fähren überbrückt. Die Versuche, Harburg als Konkurrenz zu Hamburg aufzubauen, waren über Jahrhunderte gescheitert: Der Blick Hamburger Kaufleute ging souverän nach London, New York oder Valparaiso, nicht nach München oder Stuttgart, und schon gar nicht nach Harburg. Der Weg dorthin und weiter nach Süden war höchst beschwerlich, und so schrieb der Syndikus Sieveking, Spross einer traditionsreichen Hamburger Familie, 1828 über seine Heimreise: „Der gefährvollste Teil (...) war der Übergang über die Elbe von Harburg nach Hamburg über die Insel Wilhelmsburg, den ich teils zu Schiffe, teils auf einem Bauernwagen über Wilhelmsburg, teils zu Fuß zwischen zwei Schiffen, auf deren lange Stangen ich mich stützen musste, zu bewältigen genötigt war.“

Zwei Gründe gab es, die dann doch eine Nord-Süd-Verbindung angeraten sein ließen: Der eine war die Tatsache, dass in Harburg jene neuen Industrien schnell wuchsen, deren Produkte in die anderen Länder des Norddeutschen Bundes verkauft und geliefert wurden. Hier war Hamburg im Nachteil, weil die Stadt bis 1888 gegenüber dem „restlichen“ Deutschland Zollausland blieb. Immer mehr Hamburger Industrielle investierten in Harburg, um nicht – bei der Ausfuhr von Hamburg in die Staaten des Norddeutschen Bundes – Einfuhrzölle bezahlen zu müssen. Der andere Grund lag in der Beschleunigung der Transportmöglichkeiten; über die Eisenbahn konnte der mittel- und süddeutsche Raum schneller erreicht werden als mit dem Binnenschiff.

Seit 1861 lagen Pläne vor, eine durchgehende Verbindung zwischen Hamburg und Paris zu schaffen (man sieht, Harburg wie München waren immer noch nur Randerscheinung!); es gab gar eine „Gesellschaft der directen Eisenbahn von Hamburg nach Paris, norddeutsches Eisenbahnnetz“. Nachdem das Königreich Hannover preußisch geworden war und der Norddeutsche Bund – auch nach den Erfahrungen im Deutsch-Dänischen Krieg 1864 – wirtschafts- wie militärstrategische Maßnahmen ergriff, wurde der Bau der Brücken über Süder- und Norderelbe 1868 begonnen und 1872 abgeschlossen. Deren Kennzeichen war die Verwendung der gleichen Konstruktion in gleich bemessenen Modulen für beide Brücken – zwei der Brückenfelder aus stählernen, gegeneinander gebogenen Zug- und Druckbögen für die Süderelbe („Lohse-Träger“, nach ihrem Konstrukteur genannt), drei für die Norderelbe. Ein mittelalterlichen Vorbildern nachempfundenen, steinernes „Stadttor“ signalisierte den Ein-

gang nach Hamburg. Der Endpunkt der Bahn lag als „Hannoverscher“ oder „Venloer“ Bahnhof oder auch „Pariser Bahnhof“ dort, wo in der HafenCity der Lohsepark entsteht.

Der Straßenverkehr erhielt 1884 bis 1887 ebenfalls eine Brücke nach dem gleichen Konstruktionsprinzip, kurz vor dem Zollanschluss fertiggestellt und mit noch prächtigerem Portal. Der Architekt und Oberingenieur Franz Andreas Meyer, der auch die Speicherstadt entworfen hatte, sorgte mit einem wehrhaft erscheinenden mittelalterlichen Stadttor dafür, dass niemand auf die Idee kommen könnte, Hamburg wolle sich etwa mit Harburg und dem dahinter liegenden Deutschen Reich wirklich verbinden.

Jetzt hatte der Grasbrook die endgültige Funktion als der zentrale Umschlagplatz in Hamburg – im Hinblick auf die Verkehrsrichtungen (zum Ost-West-Verkehr kam jetzt die Nord-Süd-Verbindung hinzu) wie im Hinblick auf die Verkehrsarten (Übersee, Binnenschifffahrt, Eisenbahn, Straße).



Planung des „Neuen Hamburgs“ im „Dritten Reich“ mit einer gigantischen neuen Brücke, 1937

Eine Stadt in der Stadt

Das traditionelle Kaufmannshaus verschwindet. Die Speicherstadt bildet eine hoch spezialisierte Welt für sich



Um 1900 ist die Speicherstadt bereits als architektonische Attraktion im Stadtplan verzeichnet

In einem Nebenprotokoll der Vereinbarung zwischen Hamburg und dem Deutschen Reich wird beschlossen (1881)

„... die Herstellung eines Wasserweges von genügender Breite und Tiefe, um auch zur Ebbezeit fahrbar zu bleiben, behufs Verbindung der Ober-Elbe mit der Nieder-Elbe im Zollgebiet durch Verbreiterung und Austiefung des Oberhafencanals und des Fleethzuges vom Oberhafen nach dem Binnenhafen, einschliesslich der Expropriationskosten und einer Quaistrasse; die Ausführung der erforderlichen Zolleinrichtungen; die Expropriationen und Anlagen, um genügenden Raum für den Verkehr in der Nähe der Zollgrenze und der Zollabfertigungsstellen zu schaffen; die Umgestaltung der Hafenanlagen am rechten Elbufer, einschliesslich der Herstellung der erforderlichen neuen Quais und Lagerhäuser (Speicher); die Herstellung neuer Hafenanlagen am linken Elbufer zum Ersatz für die an verschiedenen Stellen in Wegfall kommenden Liegeplätze für Seeschiffe nebst den erforderlichen Eisenbahnanlagen daselbst, sowie die sonstigen im südlichen Freihafenbezirk vorzunehmenden Einrichtungen und Expropriationen; die Herstellung neuer Liegeplätze für Elbkähne und sonstige Flussfahrzeuge.“

Einweihung der Brooksbrücke zur Speicherstadt 1888. Die beiden Brückenfiguren „Hammonia“ und „Germania“ zu Ehren von Hamburgs Beitritt zum Deutschen Reich wurden im Zweiten Weltkrieg zerstört

Um 1980 herum hatten einige Hamburger Politiker die Idee, das damals noch nicht denkmalgeschützte Backstein-Ensemble der Speicherstadt an private Investoren zu verkaufen und zu einem Ort des Wohnens, der Freizeit und der Gastronomie umzubauen. Dazu wären die Speicher entkernt worden und nur noch als dekorative Hülle stehen geblieben. Ein einhelliger Proteststurm der Hamburger Bürger fegte diesen Plan schnell vom Tisch – ein Beweis dafür, wie sehr dieser Ort den Kern hamburgischer Identität berührt, an dem man festhalten will. Darin liegt auch Sentimentalität: Die Speicherstadt als dingfest gemachtes Fernweh. Der Anblick der Lagerräume über mehrere Böden mit ihren Luken und Winden beschwört den Geruch von fremdartigen Gewürzen und das Bewusstsein erstklassiger Veredlungskunst, die tatsächlich heute dort kaum noch vertreten sind, und erinnert noch einmal an die große Zeit der Hamburger Kaufmannschaft am Ende des 19. Jahrhunderts.

Das Sentiment der Hamburger, ihre Befürchtung, ein Stück alten Hamburgs würde durch die Modernisierung zerstört, entzündete sich an einem Objekt, das in seiner Zeit selbst radikal neu und eher von außen erzwungen war und das ein Stück alten Hamburgs zerstört hatte.

Nach der Gründung des Deutschen Reiches 1871 blieben Hamburg und Bremen zunächst Zollaussland gegenüber dem Reich, was den Umschlag von Waren und deren Verteilung wesentlich erleichterte, da keine lästigen Zollformalitäten erledigt werden mussten. Mit der wachsenden Tendenz des Reiches zu Schutzzöllen für die eigene Industrie aber war dieser Status nicht tolerabel, zumal sie auch eine Ungleichbehandlung der Bürger des Reiches beinhaltete; das gesamte Stadtgebiet Hamburgs bildete schließlich eine Art „Duty-free-Shop“. Aus diesem Grunde drängte Bismarck die Stadt dazu, dem Zollverbund des Reiches beizutreten – mit mehr oder minder deutlichen Pressionen und Drohungen, unter anderem der, die Elbe selbst, die nicht zum Hamburger Staatsgebiet gehörte, zum Zollinland zu machen. Damit wäre die Stadt wirtschaftlich abgeschnitten gewesen.

Da man das in der Stadt einsah, musste man sich 1881 zu Verhandlungen bequemen, die noch im gleichen Jahr zu einer Vereinbarung führten – immer mit dem Konkurrenzdruck durch die Bremer im Hintergrund: „Wir stehen mit unserem Recht einer überlegenen Macht gegenüber. Sobald wir heute abend die Sache ablehnen, wird man den beim Reichskanzler viel besser angeschriebenen Bremern alle möglichen Concessionen machen, unsere Schifffahrt auf alle mögliche Weise belästigen. Schon jetzt sind die Kosten, die ein gleich großes Schiff zu zahlen hat, in Bremen bedeutend billiger als in Hamburg. Die Folge wird sein, die Schiffe, die jetzt nach Hamburg fahren, werden dann nach Bremen fahren. Wir haben also Schädigungen unserer Rhederei zu gewärtigen“, so Ferdinand Laeisz, Mitbegründer der HAPAG. Es war eine eher ungeliebte, höchst umstrittene Entscheidung, den politischen Schritt ins Reich zu tun.

Binnenhafen und Kehrwieger 1882 mit geschlossener Fachwerkbauweise



Kehrwieger vor dem Abriss 1884



Der Kern des zwischen dem Reich und Hamburg – wie auch Bremen – geschlossenen Kompromisses war die Einrichtung eines „Freihafens“: eines Gebietes, das innerhalb des Hafens lag, aber gegenüber Stadt und Reich Zollausland blieb, sodass innerhalb dieser Zone weiterhin ohne Zollformalitäten die Waren umgeschlagen, gelagert und verarbeitet werden konnten (heute werden sie in plombierten Containern per Güterzug oder Lastwagen durch die Bundesrepublik in die Empfängerländer transportiert, sodass die Lagerfunktion weitgehend entfällt). In dieser Hinsicht änderte sich also gegenüber dem vorherigen Zustand nur, dass die Bevölkerung selbst nicht mehr in den Genuss der zollfreien Waren kam. Aber es war ein Schritt hin zu einer rein industriellen Monofunktion des Hafens: Jetzt durfte man dort, im Zollausland, nicht mehr wohnen; es waren nur noch reine Industrie- und Gewerbebetriebe zugelassen.

Nicht einmal Gaststätten für die Versorgung der Arbeiter durfte man einrichten. Das war die Geburtsstunde der sogenannten „Kaffeeklappen“ des „Vereins für Errichtung von Volkskaffeehallen“: einer Art Kantine, in der es mittags Tee, Kaffee und günstige Mahlzeiten gab. Dass die Versorgung der Hafearbeiter der Hafengewirtschaft untergeordnet war, zeigt sich an der Auswahl ihrer Standorte: meist auf sehr begrenztem Raum, oft zwischen Schienen oder hinter Schuppenstrecken.

Um die Jahrhundertwende erlebten die Kaffeeklappen – deren Namen darauf verweist, dass die Arbeiter möglichst vom Alkohol ferngehalten werden sollten – ihre Blütezeit; etwa 20 gab es damals davon im Hamburger Hafen. Nach dem Zweiten Weltkrieg verloren sie an Bedeutung, 1980 und 1985 wurden die beiden letzten am Kaiser-Wilhelm-Hafen geschlossen. Als geschichtsträchtiges Gebäude hat die „Oberhafenkantine“ überdauert, ein Klinkerbau von 1925, dessen expressionistische Architektur dadurch dra-

Abbrucharbeiten für die Speicherstadt 1885



Kellerlokal mit Arbeitsvermittlung



Speisehalle im Hafen

matisiert wird, dass es wegen unterspülter Fundamente reichlich schief steht. 1997 wurde es von den Behörden als einsturzgefährdet geschlossen, jedoch im Jahr 2000 unter Denkmalschutz gestellt und 2005 von einem privaten Investor saniert. Heute ist die „Oberhafenkantine“ wieder gut besucht, freilich weniger von Hafearbeitern, die es hier kaum noch gibt, als von Beschäftigten und Besuchern in der HafenCity und der Speicherstadt.

In Hamburgs Hafengebiet ist Wohnen bis heute verboten, auch wegen der Überflutungsgefahr für das außerhalb des Hauptdeichs liegende Gebiet. Das Gebiet der HafenCity wurde daher in einem ersten Schritt 2003 weitgehend aus dem Freihafengelände herausgenommen. Das Kapitel des Freihafens steht aber vor dem Ende: Der Hamburger Senat hat in Abstimmung mit dem Bund die Aufhebung eines Freihafens zum Jahr 2013 beschlossen.

Durch die Einrichtung des Freihafens änderte sich auch die Struktur der Hamburger Innenstadt: Das traditionelle Kaufmannshaus mit seiner Verbindung von Speicher, Kontor und Wohnung, das zwischen Wasserweg und Straße lag, wurde überflüssig. Die Verbindung unterschiedlicher Funktionen wurde aufgebrochen: Ein zusammenhängendes Warenlager musste innerhalb des Freihafens geschaffen werden. Jetzt wurde in der sich bildenden „City“ gehandelt (das „Hamburger Kontorhaus“ bildete einen neuen Typus des Bürohauses), am Nordufer oberhalb der Elbe oder an der Alster vom gehobenen Bürgertum gewohnt, die Waren aber wurden im Freihafen und eben in der Speicherstadt gelagert, umgeschlagen und veredelt.

Die neue Speicherstadt am Kehrwiegerfleet



Eine solche Ausdifferenzierung des Arbeitens und Lebens findet sich im 19. und 20. Jahrhundert nicht nur in der zunehmenden Spezialisierung und getrennten Unterbringung von Wirtschaftszweigen im Hafen, in der Speicherstadt und im Kontorhausviertel. Sie prägte eine ganze Stadtstruktur, weil sich Wohn- und Arbeitsorte auseinanderentwickelten. Darunter litten besonders die Industrie- und Hafearbeiter, die lange und teure Wege zurückzulegen hatten; die Innenstädte blieben – nicht nur in Hamburg – zunehmend der Geschäftswelt vorbehalten. Erst in den letzten Jahrzehnten verlangsamt sich dieser Prozess; es werden wieder Wohnungen in der Innenstadt gebaut. Auch dafür ist die HafenCity ein Beispiel: Mit der Verlagerung von Industrie, Hafengewirtschaft und flächenfressender Verkehrsinfrastruktur werden Gebiete frei, auf denen neue, funktionsgemischte Viertel entstehen können.

Mit der neuen Struktur der Hafengewirtschaft am Ende des 19. Jahrhunderts entstand auch ein neuer Berufsstand, der mit den neuartigen Speichern zu tun hatte. Denn in der Speicherstadt ging es keineswegs um die reine Lagerfunktion; die wäre in eingeschossigen Bauten am leichtesten sicherzustellen, weil die Frage des schnellen An- und Abtransports im Vordergrund steht; solche Schuppen gab es weiterhin an den Hafenbecken.

Die Speicher aber sind bis zu siebengeschossige Bauten, in denen hochwertige Güter nicht nur gelagert, sondern vor allem veredelt wurden: So wurden in den Speichern am Sandtorkai Kaffee und Kakao verlesen, sortiert, geschält und gestürzt. In anderen Speichern in der Speicherstadt und im angrenzenden Freihafen



Kaffeespeicher und Kaffeeverkoster am Wandrahmflieet

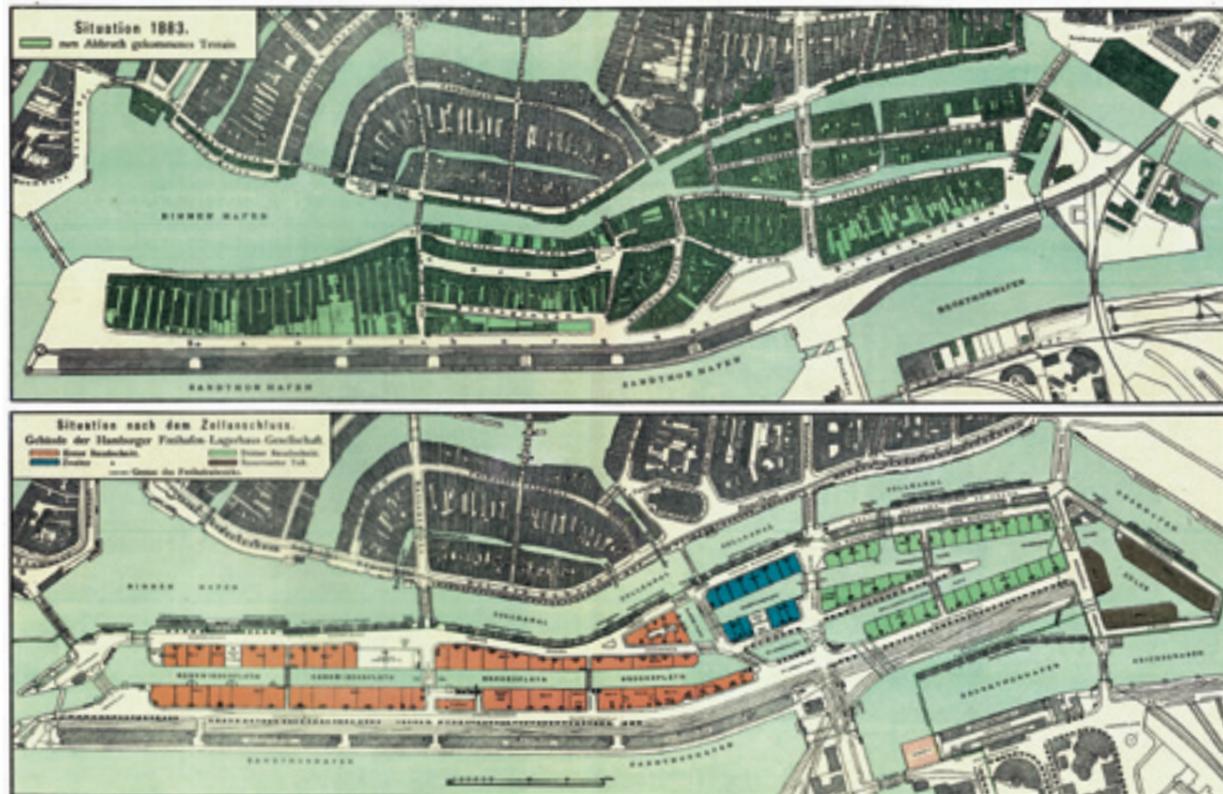


wurden Tabakblätter sortiert und zu Verkaufseinheiten zusammengestellt, wurde nordamerikanisches Fleisch ausgepackt und umgesalzen; Weine und Spirituosen konnten reifen und wurden nach Vorgaben der Händler vermischt, sodass verschiedene Jahrgänge und Sorten eine neue Qualitätsmischung ergaben. Ebenfalls in der Nähe siedelten sich Zuckersiedereien, Öl- und Getreidemühlen sowie Schokoladenfabriken an, aber auch Furnierhersteller, Erzhütten oder Verarbeiter von Häuten, Fellen und Tierdärmen.

Wer hier arbeitete, musste ein Spezialist sein und kein Hafenarbeiter, der nur Säcke schleppen konnte. Nach dem Zollanschluss entwickelten sich aus den Küpern früherer Generationen die Quartiersleute in der Speicherstadt – heute heißen sie profan „Seegüterkontrolleure“.

Den Ablauf einer Warenlieferung zu Schiff muss man sich also folgendermaßen vorstellen: Das einlaufende Schiff löschte am Kai seine Waren, die in den eingeschossigen Schuppen nach Partien von Bestimmungsort und Besitzer sortiert und dann in die von einzelnen Besitzern gemieteten Speicher mithilfe von Schuten verholt wurden. Mithilfe je-

Vorher – nachher: Kehrwieder und Wandrahm, Situation vor und nach dem Bau der Speicherstadt



Der Sandtorkai mit Speicherstadt, Kaischuppen und Schuten um 1890

ner Winden an den Kranbalken der Speicher, die auch heute noch so markant die Fassaden gliedern, wurden die Waren auf die verschiedenen Geschosse verteilt.

Die Bildung einer Freihafenzone war der Kern des Vertrags mit dem Reich, die daraus folgende Notwendigkeit des Baus der Speicher war klar, man hatte dem Reich sogar einen Baukostenzuschuss von maximal 40 Millionen Reichsmark abgehandelt; selbst der Zeitpunkt der Fertigstellung war mit 1888 festgelegt. Bleibt zu erklären, was es mit dem Ort der Anlage und ihrer besonderen Architektur auf sich hatte.

Die Kaischuppen waren ja höchst schmucklose, rein technisch entwickelte große Hallen, mit einem Minimum an Kosten erstellt. Bei der Speicherstadt ging es jedoch um etwas anderes als nur die reine Zweckerfüllung, selbst wenn diese in der Argumentation immer im Vordergrund stand.

Auch die Wahl des Ortes hing damit zusammen. Es gab verschiedene Vorschläge, die Speicherstadt direkt am Baakenhafen einzurichten, was aber Liegeplätze für Dampfer gekostet hätte. Auch ein Tunnelprojekt wurde lange diskutiert, bei dem eine Speicherstadt auf der südlichen Elbseite angesiedelt worden wäre. Letztlich wählte man ein Areal auf der Kehrwieder- und der Wandrahminsel aus, die 1530 entstanden waren, als der nördliche Teil des Grasbrooks von der neuen Stadtmauer umschlossen worden war. Dieses Gebiet, das Wandrahmviertel, war dicht besiedelt mit Wohn- und Geschäftshäusern sowie mit Warenspichern. Durch den Bau der Speicherstadt verloren rund 20.000 Einwohner in etwa 1.000 Häusern ihren Wohnsitz. Den Entscheidungsträgern schien die kurze Verbindung zwischen Geschäftssitz in der City und der Speicherstadt wichtiger zu sein als die Frage nach dem Wohnort einer Bevölkerungsgruppe, die eher zu den „minderbemittelten Schichten“ gehörte. Es wurde auch nicht etwa Ersatz geschaffen; sie mussten sehen, wo sie unterkamen.

Die Lage zum Geschäftszentrum begründete die Architektur der Speicherstadt – allein deren Bezeichnung als „Stadt“ deutet ja auf mehr als eine nur funktionsfähige technische Anlage hin. So wie er sein „Stadttor“ an den Elbbrücken dem Mittelalter nachempfunden hatte, zitierte ihr Architekt Franz Andreas Meyer hier eine geschlossene architektonische Einheit, die Bürgerstolz und Eigenständigkeit Hamburgs betonen sollte – just in dem Moment, als Hamburg endgültig ins Deutsche Reich integriert wurde. Es war eine „Architektur des Trotzdem“, die – ironischerweise mit finanziellen Zuschüssen des Reichs – errichtet wurde. Dazu passte ein Selbstverständnis, das den Bürgern der Stadtrepublik das Annehmen von Orden verbot oder die Erhebung in den Adelsstand als unpassend empfand, denn „ein Hamburger Kaufmann kann überhaupt nicht erhoben werden“, wie Bürgermeister Johann Heinrich Burchard 1889 sagte. Man konnte ihn höchstens in den Adelsstand „versetzen“: „Aber John, unser guter Name!“;

rief entsetzt die Frau von Johann Berenberg Gossler, immerhin eine geborene Amsinck, als ihr Gatte in den preußischen Adelsstand erhoben werden sollte.

Das Hamburgische Selbstbewusstsein drückte sich aber auch in der Wahl des Materials aus: dunkelroter Backstein. Das war nicht das Material der gleichzeitig entstehenden bürgerlichen „Gründerzeitquartiere“, die in der Regel weiße Putzbauten waren, sondern verwies auf das traditionelle Material der Bauernhäuser auf dem Lande (und einiger weniger städtischer Bauten wie der Kirchen und dem Bau der Patriotischen Gesellschaft). In den 1920er Jahren knüpfte Oberbaudirektor Fritz Schumacher daran; der rote Klinker bildete, bei aller stilistischen Variationsbreite der Architekten, die Grundlage für einen neuen „Gürtel um Hamburgs alten Leib“, wie er es ausdrückte. Es war der sichtbare Ausdruck von sozialem Reformwillen. Auch in der Hafencity kann man die Auseinandersetzung mit dem traditionellen Material in vielen Fällen sehen: Die Speicherstadt ist ein Orientierungspunkt für die neue Architektur, mit dem sich die Architekten auseinandersetzen müssen.

In technischer Hinsicht war die Speicherstadt jedoch alles andere als „mittelalterlich“, und das war den Hamburgern wichtig: Hinter den massiven Fassaden bevorzugte man eine moderne Bauweise mit gusseisernen Stützen als Skelettbauten. Diese bewährte sich allerdings nicht, wie sich in mehreren Brandkatastrophen zwischen 1891 und 1894 zeigte: Die traditionellen Eichenpfähle, auf die im Übrigen die Speicher auch gegründet waren, hielten einem Feuer länger stand.

Eine hochmoderne „Centralstation“, die 1886 / 87 erbaut wurde, bewegte mit hydraulischen und elektrischen, von Dampfmaschinen erzeugten Kraftanlagen 260 Winden zum Heben der Ladungen sowie die 36 Kräne und Aufzüge; die Speicherstadt war auch in dieser Hinsicht autark. Seit Dezember 2000 dient das in Stand gesetzte „Kesselhaus“ als Informationszentrum der HafenCity und bereitet für die Besucher die Hintergründe des Stadtentwicklungsprojekts und die aktuellen Baufortschritte auf.

Am 22. Oktober 1888 weihte Kaiser Wilhelm II. persönlich die Speicherstadt ein – genauer: ihren ersten Bauabschnitt mit 14 Speichern – und der Zollverbund mit dem Reich war hergestellt. An ihrer südlichen Grenze, auf dem Gelände der zukünftigen HafenCity, wurden die Hauptzollämter Kehr wieder, St. Annen, Ericus und Lohseplatz eingerichtet.

Anders als in einigen anderen Hafenstädten wurde in Hamburg der Bau von Hafenanlagen von der Stadt initiiert und finanziell getragen. Nur bei der Speicherstadt wählte man ein anderes Modell. Die

Waren werden noch mit Pferdegesspannen von den Lagerhäusern abtransportiert, nachdem sie mit modernen Halbportalkränen vom Schiff gelöscht wurden



Im Inneren der Schuppen wurden die Waren gelagert



Das „Kesselhaus“, die einstige Centralstation in der Speicherstadt, heute „HafenCity InfoCenter“

„Norddeutsche Bank“ gründete die „Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft“, an der die Stadt den Grundbesitz als Teil des Gesamtkapitals einbrachte, die jedoch als privates Unternehmen den Bau und Betrieb der Speicher übernahm.

Um 1890 waren die einzelnen Bestandteile des modernen Hafens geschaffen: Sandtorhafen (1866), Grasbrookhafen (1872 bis 1881), Strandhafen (1873), Baakenhafen (1887), Speicherstadt (1885 bis 1888 Bau des ersten Abschnitts und etwa 60 Prozent der Gebäude) und Magdeburger Hafen (1889). Der weitere Hafenausbau fand auf der südlichen Elbseite statt, folgte aber den gleichen Strukturprinzipien.

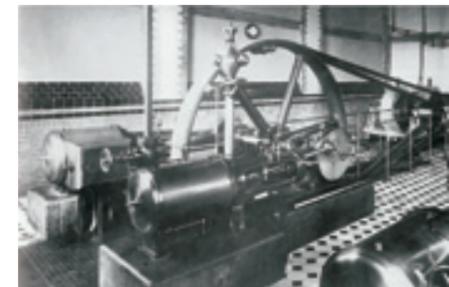
Das Gelände des heutigen Stadtteils war damit topografisch definiert und bildete eine Einheit als Lieferungs-, Lagerungs- und Veredelungssystem von Waren. Besonders an Baakenhafen und Magdeburger Hafen zeigte sich aber schon, wie sich die Transport- und Hafentechnik 20 Jahren nach Eröffnung des Sandtorhafens weiterentwickelt hatte: Hier entstand seit den 1890er Jahren ein Umschlagzentrum für Südfrüchte mit Fruchtschuppen, die zum Schutz der empfindlichen Ware im Inneren eine möglichst gleichmäßig niedrige Temperatur haben mussten. Die Anlagen gehörten vor dem Ersten Weltkrieg zu den größten und modernsten ihrer Art in Europa.

Der Magdeburger Hafen (dessen Ostufer von einer privaten Eisenbahngesellschaft betrieben wurde) erhielt außerdem 1888 den ersten „Kaischuppen für besondere Aufgaben“, in dessen Mitte drei Eisenbahngleise verliefen, um direkt beladen werden zu können. Wenig später kam ein „Annahmeschuppen für Seeausfuhrgut“ dazu – dreieckig, mit einem wasserseitigen Anleger für kleine Schuten und Dampfschiffe, sowie landseitig jeweils einer Annahmestelle für den Eisenbahn- und Straßenverkehr.

Auf der Westseite war bereits 1885 / 86 das Amt für Strom- und Hafenbau entstanden. Der Backsteinbau gehört zusammen mit dem gegenüberliegenden Kaispeicher B zu den wenigen erhaltenen Bauten der HafenCity und liegt künftig im Zentrum des Überseequartiers. Aus dem Amt für Strom- und Hafenbau ging 2005 die heutige Hamburg Port Authority (HPA) hervor.

Hamburgische Electricitätswerke

Heute ist Elektroenergie aus dem Hafenbetrieb nicht mehr wegzudenken, vor allem für den Betrieb der zahlreichen Kräne und Containerbrücken. Zunächst aber ging es vor allem um Beleuchtungsfragen, und auch hier – wie es sich für die Hafenstadt gehört – bildete der Hafenbetrieb den Vorreiter für die Stadt.



Centralstation in der Speicherstadt, Innenansicht

- 1882** Senat und Bürgerschaft beschließen den Probetrieb von elektrischen Beleuchtungsanlagen außer beim Rathaus auch am Kaiserspeicher.
- 1886** Vertrag zwischen dem Pächter der Gaswerke und der Stadt zum Bau eines Elektrizitätswerks, das 1888 in der Poststraße als „Städtisches Electricitätswerk“ eröffnet wird. Im gleichen Jahr erhält die Speicherstadt eine elektrische Anlage zum Betrieb von 33 Bogen- und 4.000 Glühlampen mithilfe einer „Zentralanlage für den elektrischen und hydraulischen Betrieb“ – das „Kesselhaus“. Und auf der Werft Blohm & Voss wird der erste Elektrokran betrieben. 1888, zur Eröffnung der Speicherstadt, wurde der elektrische Teil der Anlage mit dem Generator in Betrieb genommen.
- 1890** Letzte Erweiterung des Kraftwerks am Sandtorkai auf neun Kessel. Heute dient das „Kesselhaus“ als Informationszentrum der HafenCity.
- 1891** Der weltweit erste elektrisch betriebene Hafenkran wird am Petersenkai betrieben. Ein Großfeuer vernichtet den Speicher über dem Maschinenraum des Kraftwerks.
- 1894** Gründung der „Hamburgischen Electricitätswerke“ (HEW) als privates Unternehmen. 1914 übernimmt die Stadt die Hälfte der Anteile.
- 1898** Am O'Swald- und am Amerikakai wird eine große Krananlage mit 58 Elektrokränen in Betrieb genommen; 1911 gibt es bereits 350 Elektrokräne im Hafen.
- 1937** Das Kraftwerk am Sandtorkai geht als letztes der Hafenkraftwerke in den Besitz der HEW über. Nach schweren Kriegszerstörungen wird die Stromerzeugung dort 1954 beendet. Seitdem wird per Umformer Gleichstrom ins Hafennetz eingespeist.

ANFANG DER 50ER JAHRE

- Beginn der Umstellung des Transports von der Sackkarre auf Elektrokarren und Gabelstapler.
- 1964** Das Kraftwerk Hafen am Strandkai wird in Betrieb genommen.
- 1968** Erstes Vollcontainerschiff legt in Hamburg an – eine Transportrevolution, die ohne die heutige Elektroenergie nicht möglich wäre.
- 1988** Übernahme der Mehrheitsanteile der Hamburger Gaswerke durch die HEW.
- 1999** Die Vattenfall übernimmt 25,1 % der Anteile von der Stadt.
- 2000** Abbruch des Heizkraftwerks am Strandkai in Vorbereitung der Entwicklung der HafenCity (bis 2002). An der Dalmannstraße geht das neue erdgasbefeuerte Heizwerk der HafenCity in Betrieb. Das Werk versorgt das HEW-Fernwärmenetz im Spitzenlastbereich mit einer thermischen Leistung von 350 MW.
- 2002** Die Stadt verkauft ihre HEW-Anteile, Verschmelzung mit der VEAG zur Vattenfall Europe AG.

Quelle: Hamburger Electricitätswerke AG (Hrsg.): 800 Jahre Hafen: Hafen am Strom – die Geschichte des Stroms im Hafen. o.O.u.J.

Hafenleben und Arbeitskampf

Der viertgrößte Hafen der Welt ist Arbeitsplatz für Zehntausende – vom Tagelöhner bis zum Ingenieur. Die meisten wohnen außerhalb und kommen per Barkasse, per Fahrrad oder zu Fuß zu ihren Schichten



Leben im „Gängeviertel“ um 1900



Vogelperspektive mit Blick auf die Speicherstadt von Westen, 1892

Das Bild, das die stadtnahen Teile des Hafens auf dem Großen Grasbrook am Ende des 19. Jahrhunderts boten, war außerordentlich eindrucksvoll. Das Jahrhundert der Industrialisierung, der technischen Erfindungen hatte auch in der Hafen- und Schiffahrtstechnik fast alles revolutioniert, was vorher Jahrhunderte lang kaum verändert worden war. Zwar gab es noch Segelschiffe in großer Zahl, aber die Dampfer waren im Vormarsch; sie konnten Fahrpläne und -zeiten garantieren, und „time“ war auch um 1900 schon „money“.

Liegen am Kai 1899

„Einen ganz anderen Charakter trägt der Liegeplatz am Quai. Hier stehen dem Seeschiffe die besten und ausgiebigsten Mittel zur schnellen und prompten Ent- und Beladung zur Verfügung. Auf der Quaimauer stehende fahrbare Dampf- oder elektrische Kräne sorgen für die schnellste Beförderung der Waaren aus dem und in das Seeschiff; geräumige auf der Quaifläche erbaute Schuppen dienen zum Sortieren der meistens an viele Empfänger bestimmten Waaren und zur kurzen Lagerung derselben, die von hier aus per Bahn, mittelst Landfuhrwerk oder zu Wasser weiter befördert bzw. nach hier herangeschafft werden können. Die mit den besten Mitteln der Technik ausgestatteten Quaianlagen werden von den Seedampfern mit werthvoller Ladung benutzt, deren schnellerer Beförderung auf See eine ebenso schnelle Abwicklung der Hafengeschäfte entsprechen muss, deren Verzinsung und Geschäftsgewinn abhängig sind von der Zahl der Reisen, die sie im Jahre machen.“

Wasserbau-Director M. Buchheister, 1899

Im Hafen hatte sich eine klare Zweiteilung zwischen Segelschiffen und Dampfern gebildet. Letztere lagen an den neuen Umschlaganlagen mit großen Schuppen. Dort standen auf parallel zum Kai verlaufenden Schienen die modernsten Dampfkräne dieser Zeit – die sogenannten Brown'schen Dampfkräne, ein englisches Patent –, sodass man nach Bedarf ein Schiff auch mit mehreren Kränen gleichzeitig entladen konnte. Die Kranführer waren Spezialisten mit viel Erfahrung, beschrieb schon 1868 der Wasserbaudirektor Dalmann, der diese Hebezeuge propagierte: „Beim Drehen giebt er (...) vollen Dampf, schließt denselben aber sofort ab, nachdem er die Masse in eine rasche Bewegung gesetzt hat, und lässt den Kran durch das erlangte Moment und durch Expandierung des eingelassenen Dampfes die Drehbewegung vollenden.“ Die Segelschiffe hingegen lagen meist „im Strom“ und wurden dort be- und entladen: Das war größtenteils Handarbeit über Rahtakel und Blöcke.



150-Tonnen-Kran am Kranhöft

1891 nahmen die weltweit ersten elektrisch betriebenen Krane auf dem Kirchenpauerkai ihre Arbeit auf, aber während bei diesen nur der Antrieb ein anderer geworden war, veränderten sich, unabhängig davon, Prinzip und Größe der Krane. Das Prinzip des Rollens auf Schienen setzte sich bei den Kränen allgemein durch, so wurde der „Halbportalkran“ eingeführt, dessen kaisseitiges „Bein“ auf Schienen oberhalb der Kaitore rollte – so konnte man über den Eisenbahnwaggon hinwegrollen. Drei Exemplare am Kaispeicher A sind erhalten und werden dort künftig, an der Spitze des Grasbrookhafens, wieder aufgestellt, wenn die Elbphilharmonie fertiggestellt ist. Auch am Sandtorhafen wurden drei restaurierte Krane in die Promenaden integriert. Der damals stärkste Kran der Welt stand am Kranhöft, konnte 150 t tragen und damit auch die längste Kruppsche Kanone, die „Dicke Berta“.

Am Sandtorkai wurden 1912 die ersten Schuppen durch neue, größere Lagerhallen ersetzt und die Dampfkrane von elektrischen Halbportalkränen verdrängt (Liste der Arbeitsgeräte auf S. 96). Allerdings wurde der Brown'sche Dampfkrane noch viele Jahre lang im Hafen verwendet; der letzte wurde erst bei den Bombenangriffen des Zweiten Weltkriegs zerstört.

Zwischen den großen Schiffen im Hafen wuselten zahlreiche kleinere Wasserfahrzeuge dort und in den Fleeten und Kanälen umher, teils mit Motor (Schlepper und Barkassen), teils ohne (Ewer, Schuten und Leichter für den Umschlag zwischen Seeschiff und Kai, Oberländerkähne für die Binnenschifffahrt). 1904 gab es über 4.200 Schuten im Hafen, die meist von zwei Mann mithilfe von Peekhaken gestakt wurden.

Nur eines gab es damals noch nicht, was heute selbstverständlich ins Stadtbild gehört: den LKW. Auch um 1900 wurde der landseitige Straßenverkehr noch durch Pferdefuhrwerke abgewickelt, die deutlich kleiner waren als ein heutiger Sattelschlepper mit Container – schätzungsweise entsprach ein Pferdefuhrwerk damals 10 bis höchstens 20 Prozent einer Containerladung.

Arbeitsvermittlung im Hafen, 1893

„Der Vize ist entweder selbst Inhaber einer Wirtschaft oder er hat Mutter, Bruder, Schwager oder sonst einen beliebigen Bekannten, den er dazu angestellt hat, ihm so viel wie möglich Geschäfte zu machen. (...) Hat ein Schiff Leute zum Ausladen nötig, (...) so hat der Vize diese Leute anzuheuern. In dieser Wirtschaft trinkt er eins, spricht sich aber nicht aus, sondern geht in die nächste Wirtschaft. Die Arbeitssuchenden laufen ihm nach, hoffend, Arbeit zu erhalten. So geht es fort, bis er drei oder vier Wirtschaften besucht hat. Dann heuert er vielleicht drei bis vier Leute an, die als Untervizen figurieren, und diese Leute suchen erst die eigentlichen Arbeitskräfte. Diese Untervizen handeln nach demselben System wie die Obervizen; auch sie suchen die Leute so viel wie möglich in die Wirtschaften hineinzudrängen, um ihnen unter der Vorspiegelung des Anheuerns Gelegenheit zu geben, auch den letzten Groschen in die Wirtschaften zu tragen.“

Johann Will, Gewerkschaftsführer in Hamburg



Betrieb im Sandtorhafen 1929



Der Sandtorkai mit einem der Brown'schen Dampfkrane



Hafenarbeiter mit Sackkarre



Besichtigung von Früchten

Alle Anlagen zusammen machten viel Lärm. Der Hafen war nach heutigen Vorstellungen unvorstellbar laut, hochgradig umweltbelastet durch Schadstoffe in Luft und Wasser und schließlich: Er stank. Dabei ging es nicht um ferne Gerüche von exotischen Gewürzen, sondern um ein alles durchdringendes Gemisch von verfaulendem Abfall, Dreck, verschmutztem Hafenwasser und dem Geruch, den viele Menschen bei harter körperlicher Arbeit ausströmen. Das galt im Übrigen nicht nur für den Hafen, sondern für die hygienischen Bedingungen im Hamburg des 19. Jahrhunderts allgemein: Nicht zufällig hatte erst 1892 Europas letzte große Choleraepidemie hier 10.000 Tote gefordert – nicht ohne Schuld der Stadt im Hinblick auf die Vorsorge für sauberes Wasser.

Das Hafenpanorama war mit dem heutigen nicht zu vergleichen – nicht weil der Umschlag geringer, die Nachfrage kleiner geworden wäre, im Gegenteil: 1899 betrug der Umschlag 13 Millionen Tonnen, bis 1913 hatte er sich verdoppelt; 1879 kamen 5.000 Schiffe, 1913 hatte sich ihre Zahl verdreifacht. Um 1900 war Hamburg zum viertgrößten Hafen der Welt geworden. Heute liegt der Umschlag weit über den damaligen Mengen, auch wenn man im internationalen Vergleich zurückgefallen ist: Von den zehn größten Häfen weltweit liegen die meisten in Asien (mit Singapur an der Spitze); nur Rotterdam, Hamburg und Antwerpen können in Europa am Schluss des Topten-Feldes einigermaßen mithalten. Doch das Umschlagsvolumen macht nicht den größten Unterschied für den veränderten Anblick des Hafenpanoramas aus, sondern – neben dem Fehlen von

Segelschiffmasten – das Fehlen von Menschen. Sie haben gegen Ende des 19. Jahrhunderts den großen Teil der Arbeit im Hafen geleistet – vom Wriggen der Festmacherboote, Ausbringen der Leinen bis zum Verladen von Stückgut, das heute im Container verschwunden ist. Da diese Menschen nicht mehr innerhalb des Hafengeländes wohnen konnten, das ein reines Industriegebiet geworden war, gab es zweimal am Tag eine „Rushhour“ zu Fuß, per Fahrrad oder per Hochbahn an die Barkassen, die die Arbeiter auf die Arbeitsplätze im Hafen verteilten.

Arbeitssuchende vor der Vermittlungsstelle



In einer Doktorarbeit aus dem Jahre 1908 schrieb ein Zeitgenosse über die sozialen Verhältnisse im Hamburger Hafen. Zum Beispiel berichtete er über die Arbeit der sogenannten „weißen Schauerleute“, die im Kaispeicher B Säcke und Körbe mit Getreide füllten: „Bei diesem Umschaukeln wirbelt ein unerträglicher, pulverfeiner Staub auf, der sich in den Atmungsorganen der Arbeiter naturgemäß in beträchtlichen Mengen festsetzt. Neuerdings (also 1908! Anm. d. Verf.) ist an Stelle dieses alten Verfahrens allerdings der selbsttätige Heber getreten, soweit dies jedoch keine Saugheber sind, haben die Arbeiter den doppelten Nachteil, dass ihre erforderliche Zahl verringert, ihre Arbeit aber keinesfalls an Gesundheitsschädlichkeit verloren hat, da sie dem starren Heber fortwährend das Getreide zu schaufeln müssen.“

Die „schwarzen Schauerleute“ schleppten, wie er berichtete, unter noch härteren Bedingungen Kohle: „Der Raum eines in Arbeit befindlichen Kohlendampfers ist derart mit Kohlenstaub gefüllt, dass es einem fast unmöglich erscheinen muss, wie hier die Leute stundenlang in härtester Arbeit tätig sein können. Von den 7 Leuten, die zu einer ‚Gang‘ gehören, leitet einer die Dampfwinde, zwei besorgen das Ausschütten der Kohlenkörbe in die Schuten oder andere Fahrzeuge und vier Mann schaufeln die Körbe im Raum voll.“ Ein gefüllter Korb war über 100 Pfund schwer und der Lohn für diese noch schmutzige, noch gesundheitsschädlichere Knochenarbeit höher als der übliche.

Buss Group und Deutsche Afrika Linien

Die heutige Buss Group spiegelt inzwischen fast einhundert Jahre Geschichte des Hamburger Hafens und insbesondere des Freihafens. Gegründet wurde die Firma 1920 als Gerd Buss Stauerei, d. h. als der Arbeitsbereich, der die Ladung eines Schiffes an oder von Bord brachte und fachgerecht verstaute. Inzwischen nennt sich die Firma „Buss Group“, besteht aus mehreren Geschäftsbereichen mit 10 Tochtergesellschaften und nennt als Geschäftsfeld „modern cargo handling“. Die verschiedenen Bereiche umfassen Hafenlogistik, Chemie- und Pharmalogistik, Logistikimmobilien und Gewerbeparks. Heute ist die Firma einer der größten privaten Hafen- und Logistikdienstleister in Hamburg; 2009 betrug der Gesamtumsatz rund 86 Millionen Euro, der von rund 400 Mitarbeitern in Europa erwirtschaftet wurde.

Die Firma ist insofern mit dem Gelände der HafenCity verbunden, als sie 1985 als Teil ihrer über den ganzen Hafen verstreuten Standorte das „Afrika-Terminal“ am Baakenhafen von der Reederei Deutsche Afrika Linien übernommen hatte. 1999 gab die Firma diesen Standort wegen des HafenCity-Projekts auf.

Der ursprüngliche Namensgeber des Terminals gehörte zu den bedeutenden Reedereien der Stadt. Die „Deutsche Ost-Afrika-Linie“ wurde 1890 von Adolph Woermann gegründet, der zu den großen Reedern der Zeit um die Jahrhundertwende gehörte und den Handelsverkehr mit den afrikanischen Kolonien des Deutschen Reiches aufbaute. Auch nach dem 1. Weltkrieg und dem Verlust der Kolonien wurde der Afrikahandel schnell wieder aufgenommen, bis die gesamte Flotte im Zweiten Weltkrieg verloren ging. 1941 wurde die Linie von John T. Essberger übernommen und nach 1950 in „Deutsche Afrika-Linien“ umfirmiert.

Der Baakenhafen im östlichen Teil der HafenCity zu den Elbbrücken hin wurde zwischen 1871 und 1887 zum Hafen für Seeschiffe, in der Regel Dampfer, ausgebaut. Die südliche Seite zur Elbe hin mit dem Petersenkai wurde seit 1900 an einzelne Reedereien verpachtet – unter anderem eben an die Deutsche Afrika Linien.

Die Deutschen Afrika Linien existieren auch heute noch und verbinden Europa mit Süd- und Ostafrika. Eingesetzt werden dabei moderne Containerschiffe. Den Hamburger Hafen laufen die Schiffe der DAL aber kaum noch an.

Quelle: Firmenangaben



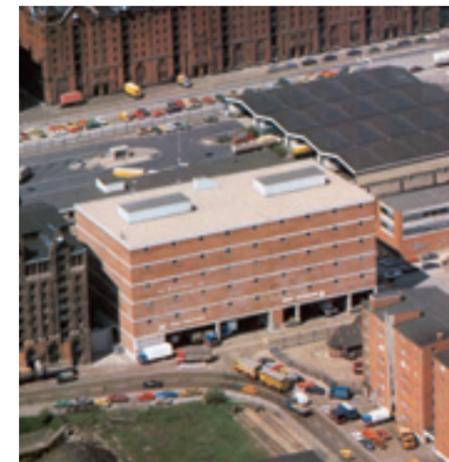
Terminal der Firma Gerd Buss AG

Firma Gebr. Heinemann

Es ist fraglich, ob ein Binnenländer eine solche Firmengeschichte versteht: Vom Import und Handel mit Tabak und Spirituosen bis zu Halbedelsteinen, Feuerlöschern, Haushaltswaren, Schiffsausrüstung bis hin zum Betrieb von Duty-free-Shops und Hermès-Boutiquen! Aber die traditionsreiche, seit 1879 bestehende Firma, die immer in Familienbesitz war, stellt ein typisches Beispiel für ein Hamburger Handelshaus dar, das die sich jeweils bietenden Gelegenheiten internationalen Handels ergriff. Die Kontinuität besteht dabei nicht in einem bestimmten Warensortiment (obwohl alkoholische Getränke und Tabake bis heute einen wichtigen Kern des Geschäfts darstellen), sondern in der Tatsache des internationalen, auf der Seeschifffahrt basierenden Handels dar. Als Hamburger möchte man zudem gern glauben, dass die Solidität und Tradition, die auf persönlichen Kontakten beruhenden Geschäftsbeziehungen und die Weltläufigkeit, die (wie man in Hamburg sagen würde) „Gediegenheit“ der Firma, charakteristisch für den Hamburger Kaufmann sind.

- 1879** Gründung eines Gewerbe-Betriebes als Kaufmann durch die aus Schleswig-Holstein stammenden Brüder Heinemann mit der Adresse Neuer Wandrahm 19. Das Schwergewicht der Handelsware lag bei Tabak und alkoholischen Getränken. Nachdem der Handel mit Lederwaren hinzukam, trennten sich die Brüder im Jahr 1882, um das geschäftliche Risiko zu minimieren.
- 1888** Umzug der Firma mit ihren Lagerräumen in die neu erbaute Speicherstadt (Kehrwieder 13).
- 1903** Sohn Otto wird Teilhaber der Firma, nachdem er jahrelang in Übersee (Brasilien) gearbeitet und Erfahrung gesammelt hat (später wird der andere Sohn ebenfalls Teilhaber).
- 1918** Umzug zum Sandtorkai 26
- 1943** Im Bombenkrieg wird das gesamte Lager zerstört. Die dritte Generation baut das Geschäft wieder auf. Eine erste Lieferung aufs (zollfreie) Helgoland erfolgte 1952: „Mit Heißgetränk, kargen bezugscheinpflichtigen Tabakwaren und Spirituosenmengen wurde, ohne schwarze Geschäfte, ein Umsatz zustande gebracht, der die Kosten deckte und – was wohl wichtiger war – den Lebenswillen der Firma bekundete“, heißt es in der privaten Chronik der Firmenchefs.
- 1979** feiert die Firma ihr 100-jähriges Bestehen. Ein Jahr zuvor wurde das Lagerhaus an der Magdeburger Straße innerhalb des Freihafens und bei der Speicherstadt errichtet.
- 2007 / 2008** Das Lagerhaus im Elbtorkwartier, das neben dem historischen Kaispeicher B mit dem Internationalen Maritimen Museum liegt, wird zur Unternehmenszentrale der Firma Gebr. Heinemann in der Koreastraße (Architekt: Ulrich Arndt) umgebaut.
- 2009** Zum 130-jährigen Bestehen der Firma erhalten Claus und Gunnart Heinemann den Gründerpreis der Stadt Hamburg in der Kategorie Lebenswerk. Die beiden Vettern, Familienunternehmer in nunmehr vierter Generation, haben in 30 Jahren die Zahl der Mitarbeiter verzehnfacht. Gebr. Heinemann ist eine feste Größe als Handelshaus, Distributeur und Logistiker für den internationalen Reisemarkt. Das Stammhaus in der HafenCity und ein neues Logistikzentrum in Hamburg-Allermöhe versorgen unter anderem die eigene internationale Handelskette „Travel Value“ und seit 2008 die neue Einzelhandelsmarke „Heinemann Duty Free“.

Quelle: Gebr. Heinemann 1879 – 1979. Nach Aufzeichnungen der Senioren und Dokumenten des Hauses bearbeitet von Erich Lüth. Hamburg 1979



Lagerhaus der Firma Gebr. Heinemann



Unternehmenssitz der Firma im umgebauten Lagerhaus, Detail der Eingangsfront

Doch am schlimmsten war dem Bericht zufolge die Situation der Kesselreiniger: „Da zur Arbeit in den Kesseln nur kleine Leute gebraucht werden können, sind unter diesen Arbeitern viele schwächliche und krüppelige Gestalten“, notierte er. Die Kesselreiniger mussten – oft wenn der Kessel noch gar nicht richtig ausgekühlt war – „mit einer qualmenden Öllampe in diesen hineinkriechen“. Drinnen herrschte eine Luft zum Ersticken, schwarz von Ruß und Schmiere kamen die Arbeiter wieder hervor. „Der Lohn für einen vollen Arbeitstag vom morgens 6 bis abends 5 Uhr inkl. Pausen nur drei Mark“, heißt es weiter.

Kleinwüchsig mussten auch die Kesselnieter sein, die auf der Werft im Inneren der Schiffe arbeiteten. Seit etwa 1880 baute man stählerne Schiffe, doch anstelle der heutigen Schweißnaht wurden die Stahlplatten der Schiffe mit einer Art dicker, eiserner Stifte ohne Gewinde zusammengehalten. In glühend heißem Zustand in dichtem Abstand eingeschlagen, sorgten diese Niete für eine wasserdichte Verbindung; ihr Einhämmern prägte vor allem die Geräuschkulisse im damaligen Hafen. Die Kesselnieter arbeiteten in einer „Gang“ aus vier bis sechs Mann, die die weiß glühenden Niete an die richtige Stelle in vorgebohrte Löcher fügten und den heißen Stahl mit Hämmern zusammenpressten: noch 1928 an 54 Stunden in der Woche.

Der Hafen war im 19. Jahrhundert zum Kernort der technischen Innovation geworden; er wurde aber auch zum Ort großer sozialer Konflikte, denn Leben und Arbeit waren hart und für die Arbeiter schlecht bezahlt. Seit etwa 1860, zeitgleich zur Entwicklung des modernen Hafenbetriebes, hatte die Entwicklung der Arbeiterschaft zu einer eigenständigen Klasse begonnen. Die Zünfte lösten sich auf (Einführung der Gewerbefreiheit 1864), und es entstanden neue Berufe im Hafen. In einem Streikaufruf werden um 1900 neben den Schauer- und Kesselleuten folgende genannt: Ewerführer, Schiffsmas-

ler, Speicherarbeiter, Quai- und Quaihülftarbeiter, Maschinisten, Schiffsreiniger. Da ein großer Teil keine feste Anstellung hatte – ein (Kosten-)Vorteil für die Arbeitgeber –, konnten sie als „Freiberufliche“ andererseits schnell Unzufriedenheit in Streiks und Arbeitsniederlegungen umsetzen. Um 1890 gab es 10.000 bis 15.000 Tagelöhner, von denen meist nur ein Teil ständig Arbeit hatte; die Unternehmer waren sehr an einer „industriellen Reservearmee“ interessiert, um auch in Zeiten des Spitzenverkehrs schnellen Umschlag garantieren zu können. Die Gesamtzahl der Arbeiter stieg mit der Zunahme des Schiffsverkehrs weiter an.

Die Tagelöhner im Hafen hatten allerdings nicht den Beigeschmack von niederster Arbeit; die Löhne aus diesen Arbeitsverhältnissen waren relativ hoch. Dennoch war die Not alltäglich. Mitte des Jahrhunderts ging man davon aus, dass drei Fünftel der regist-

Küche einer Hamburger Arbeiterwohnung um 1895



Kinder tanzen zur Musik von typischen Hamburger Straßenmusikanten (Pankoken-Kapelle), um 1920

rierten berufstätigen Bevölkerung Hamburgs ein Einkommen unterhalb der Armutsgrenze bezog. 1890 verdienten 28 Prozent der werktätigen Bevölkerung so wenig, dass sie keine Steuern zu entrichten hatten (weniger als 600 Mark im Jahr), weitere 29 Prozent verdienten zwischen 600 und 800 Mark. Die daraus resultierenden Wohnverhältnisse klingen für unsere Ohren wie extreme Notsituationen, waren aber im ausgehenden 19. Jahrhundert für die Mehrheit der Hamburger normal.

Ein Beispiel: die Familie von Ernst Neddermeyer, der winters in einer Gerberei, sommers als Matrose beschäftigt war bei 18 Mark Wochenlohn: Seine Zweizimmerwohnung plus Küche kostete im Monat 24 Mark Miete – natürlich, um 1890 üblich, ohne Strom, aber auch ohne Toilette in der Wohnung. In diesen zwei Zimmern wohnte das Ehepaar Neddermeyer mit fünf Kindern und einem Untermieter.

Dabei unterschied sich das Leben der Arbeiter, Handwerker und kleinen Gewerbetreibenden fundamental von dem des Großbürgertums der Kaufmannschaft und Reeder – mehr, als man es sich heute vorstellen kann, und mehr, als es heute zwischen Arm und Reich der Fall ist. Damals konnte man wirklich von einer Klassengesellschaft sprechen: Die gesellschaftlichen Konventionen gerade im Hinblick auf Familie, Ehe, Stellung der Frau und Verhältnis zur Arbeit waren grundlegend verschieden voneinander. Das heißt nicht, dass man in den großbürgerlichen Schichten nicht auch hart arbeitete, aber Arbeit hat einen anderen Stellenwert, wenn sie nicht der nackten Existenzsicherung dienen muss. Insofern gab es gerade bei den zunehmenden Arbeitskämpfen nur schwer Verständigungsmöglichkeiten zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern – man redete aneinander vorbei.

Schon damals gab es zahlreiche Arbeiter, die von außerhalb in die Stadt kamen. Allerdings brauchten sie per Fahrrad oder zu Fuß bis zu anderthalb Stunden für einen Weg – vor oder nach einem körperlichen Einsatz von bis zu 12 Stunden pro Schicht und bei völlig unregelmäßigen Arbeitszeiten, die sich nach den ein- oder auslaufenden Schiffen richteten. Auch sonntags und nachts war im Hafen immer Betrieb. Das bedeutete aber Arbeit und Verdienstmöglichkeiten. So wurde die Großstadt zum Anziehungspunkt für die Landbevölkerung; die Chance auf ein Auskommen war hier trotz aller Härte und Schwierigkeiten größer als auf dem Lande. Die Geburten- und Zuwanderungsraten stiegen außerdem, sodass insgesamt Hamburgs Bevölkerung rapide wuchs. 1880 zählte man 412.000 Einwohner, 1913 waren es knapp über einer Million, davon rund die Hälfte nicht in Hamburg Geborene (ohne Harburg, Altona und Wandsbek, die erst 1937 eingemeindet wurden).

Sie alle suchten Wohnraum, möglichst bezahlbar, möglichst in der Nähe ihres Arbeitsplatzes. Doch um die Wende vom 19. auf das 20. Jahrhundert herrschte große Wohnungsnot, vor allem zwangen die hohen Mietpreise die Arbeiterschaft, auf engstem Raum zusammenzuleben, in häufig unerträglichen hygienischen und sozialen Verhältnissen. Im Jahr 1910 mussten eine Viertel der rund 210.000 Haushaltungen Untermieter aufnehmen, um die Wohnung bezahlen zu können.

Streik im Hamburger Hafen. Ein Arbeiter, der auf seine Ehre hält, rührt während des Streiks im Hafen kein Stück Arbeit an!

Handzettel für den Hafentarbeiterstreik, 1896 / 97

Die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde vor diesem sozialen Hintergrund zur Epoche, in der sich im ganzen Reich die Arbeiterschaft politisch organisierte, und Hamburg stand an der Spitze dieser Bewegung. Es gab außerordentlich harte Auseinandersetzungen mit wochenlangen Streiks zwischen Arbeitgebern und Arbeitern. Haltlose Vorwürfe wie der, „vaterlandslose Gesellen“ zu sein (Kaiser Wilhelm II. über die politisch organisierte Arbeiterschaft), dienten als Kampfinstrumente des Staates gegen die Arbeiterschaft, genauso wie Aussperrung und das Anheuern von Streikbrechern durch die Arbeitgeber.

In Hamburg verliefen die Fronten etwas anders als im Reich. Das Bismarck'sche „Gesetz wider die gemeingefährlichen Bestrebungen der Sozialdemokratie“, gültig zwischen 1878 und 1890, wurde hier keineswegs begrüßt und auch nicht streng gehandhabt. Solange die Arbeiter arbeiteten, war deren politisches Interesse für die Hamburger Kaufleute nicht von Belang. Wenn sie jedoch streikten, reagierte man auch hier mit Aussperrung und Anwerbung von Streikbrechern. Zunehmend radikal schaukelte sich die gegenseitige Kampfbereitschaft auf. 1890, im Kampf um den 1. Mai, wurden 16.000 Hamburger Arbeiter für Wochen ausgesperrt. Beim großen Streik der Hafentarbeiter und Seeleute 1896 / 97 kam es zu berufsübergreifenden Solidarisierungen; der Streik wurde im ganzen Reich beachtet. Der Ausstand, für den sich fast 17.000 Arbeiter elf Wochen zusammenschlossen, endete zwar mit einer Niederlage, verstärkte aber in der Folge die Solidarisierung in den Gewerkschaften. 1910 streikten 25.000 Werftarbeiter erfolgreich dafür, dass die Arbeitszeit von 60 auf 55 Stunden herabgesetzt wurde.

Die 1920er Jahre – Modernisierung und Technisierung im Hafen

In der Innenstadt gibt es nach dem Bau des Kontorhausviertels immer weniger Wohnungen. Der Warenumsschlag im Hafen wird technisch immer moderner

Die Sackkarre war das wichtigste Hilfsmittel für den Umschlag kleinerer Mengen an Land



Der Ausbau der Hafenbecken auf dem Grasbrook war Ende des 19. Jahrhunderts abgeschlossen. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts und in der Zeit nach dem Ersten Weltkrieg wurden Schuppen und Gerätetechnik modernisiert. 1926 wurde die „Freihafenelbbrücke“ als kombinierte Eisenbahn- und Straßenbrücke auf der westlichen Seite der vorhandenen Elbbrücke gebaut; die Zollgrenze des Freihafens verläuft zwischen den beiden Brücken. Die Bahnanlagen der neuen Brücke wurden ein Teil der sogenannten Hafenbahn, die für den Umschlag der Waren hinzukam. Pferdefuhrwerke, wasserseitige Transporte und später der LKW machten die Infrastruktur komplett.

Für die Stadt insgesamt jedoch war die Zeit nach 1918 voller tief greifender Umwälzungen. Die Niederlage im Ersten Weltkrieg traf sie hart. Der Krieg hatte nicht nur schnellen Hurra-Patriotismus hervorgerufen, sondern auch Ängste und wirtschaftliche Befürchtungen, die die weltweit handelnden Kaufleute klar erkannten. Nachdem während des Krieges der Handel durch die britische Seeblockade bereits praktisch zum Erliegen gekommen war, war das Ende mit der endgültigen Niederlage katastrophal – Hunger, Schwierigkeiten bei der Umstellung der Kriegs- auf eine Friedenswirtschaft, Inflation, die Rückkehr von 120.000 Soldaten, für die Wohnraum und Arbeitsplätze geschaffen werden mussten, die politische Revolution mit dem Sturz des Kaisers und einer neuen republikanischen Verfassung – all das führte zu einer gesellschaftlichen Verunsicherung, die man sich heute schwer vorstellen kann.

Am 16. März 1919 gewann die SPD die absolute Mehrheit bei der Wahl zur Hamburger Bürgerschaft, dem Stadtparlament, und regierte seitdem in einer Koalition mit der Deutschen Demokratischen Partei. Gleichzeitig ließ sie aus Angst vor der Verantwortung oder in realistischer Einschätzung der eigenen Fähigkeiten die Hälfte der alten Senatoren im Amt, die sie vor dem Krieg doch so heftig bekämpft hatte, und wählte mit Friedrich Sthamer einen konservativen Bürgermeister, denn, wie der Fraktionsvorsitzende der SPD, Otto Stolten, sagte, „an die Spitze des hamburgischen Staates gehört ein Mann, der auch den alten hamburgischen Familien nahesteht“.

In einer politischen und wirtschaftlichen Situation, die nach dem Ersten Weltkrieg hoffnungslos schien, setzte ein Reeder ein Zeichen: Der Bau des „Chilehauses“ (Architekt: Fritz Höger 1922 – 24) durch Henry Brarens Sloman war ein demonstratives Signal für einen neuen Anfang – und gleichzeitig ein weiterer Schritt zur Citybildung der Innenstadt. Sie wurde immer stärker den reinen Geschäftsbauten, den „Kontorhäusern“, vorbehalten. Die Folge war die Verdrängung der Bewohner aus der Innenstadt, die in den sogenannten „Gängevierteln“ wohnten, der aus dem späten Mittelalter stammenden engen und unhygienischen Bebauung. Auch für den Bau des Chilehauses wurde ein Teil dieses kleinteiligen Wohnquartiers abgerissen. Inzwischen hat man erkannt, dass dieser Verdrängungsprozess auch negative Seiten hat, weil die Innenstadt verödet; die Zahl der im Zentrum Wohnenden liegt heute



Ein Extrablatt der sozialdemokratischen Zeitung „Vorwärts“ dokumentiert den Rücktritt des Kaisers am 9. November 1918

bei weniger als 14.500. Deshalb wird heute versucht, möglichst viele Wohnungen wieder in der Innenstadt zu bauen. Mit den geplanten Wohnungen der HafenCity, die Teil des Verwaltungsbezirks Hamburg Mitte ist, wird sich die Zahl der Einwohner in der City fast verdoppeln.

Das Chilehaus und die anderen in den 20er Jahren gebauten Kontorhäuser wie auch die öffentlichen, fast immer von Fritz Schumacher (Hamburger Oberbaudirektor seit 1909) entworfenen Bauten sowie die von ihm entwickelten Wohnquartiere hatten aber noch eine andere Bedeutung. Schumacher hatte bereits vor dem Krieg begonnen, den roten Klinker als fast durchgehend verpflichtendes Material durchzusetzen, das er als „ehrlich“ gegenüber den Putzbauten des 19. Jahrhunderts propagierte. Damit bekam diese Epoche einen typischen Charakter; Bauten dieser Zeit sind auf Anhieb im Stadtbild erkennbar, selbst wenn sie von unterschiedlichen Architekten stammen. Diese identitätsstiftende Wirkung, die bereits mit dem Bau der Speicherstadt (vor Schumachers Einfluss!) begonnen hatte, wird in der heutigen HafenCity aufgegriffen, allerdings nicht dogmatisch: Heute ist die Frage nicht „Klinker“ oder „Nicht-Klinker“, sondern die, auf welche architektonische Art und Weise an die das Stadtbild prägenden Klinkerbauten angeknüpft wird – das kann eben auf sehr unterschiedliche Weise geschehen. Die Stadt hat das „Chilehaus mit Kontorhaus-Viertel und Speicherstadt“ bei der UNESCO zur Aufnahme als Weltkulturerbe angemeldet; das unterstreicht die Wichtigkeit einer Anknüpfung an die große Epoche der Architektur in heutigen Bauten.

Was den Hafen betrifft, so hatte die Einführung der Weimarer Verfassung 1921 vor allem verwaltungstechnische Folgen. Nicht mehr Hamburg war jetzt für den Ausbau der Wasserwege zuständig, sondern das Reich. Nur die Elbe im Hafengebiet blieb Teil der Stadt und in ihrer Verantwortung. 1929 wurden die Zuständigkeiten im Hafen weiter konzentriert, indem Ausbau, Sicherung und Kaiverwaltung in der „Deputation für Handel, Schifffahrt und Gewerbe“ zusammengeführt wurden. Im gleichen Jahr wurde ein Vertrag geschlossen, der die drei Häfen Hamburg, Altona und Harburg – die beiden letzten lagen auf preußischem Gebiet – zur Zusammenarbeit verpflichtete; die jahrhundertalte Konkurrenz wurde abgelöst durch Kooperation, wobei allerdings von der Konkurrenz auch nicht mehr viel übrig geblieben war, da die Häfen Altonas und Harburgs klein geblieben waren.

1919 liefen im Hamburger Hafen gerade 2.234 Schiffe ein, halb so viele wie 1879. Nach dem Friedensschluss von Versailles musste der größte Teil der zivilen Hamburger Schiffsflotte als Reparation ans Ausland abgegeben werden. Dennoch erholte sich der Handelsverkehr relativ rasch. 1922 kamen bereits wieder fast 11.000 Schiffe, 1927 waren die Vorkriegszahlen erreicht. Im Jahre 1930 wurde zum ersten Mal die Zahl von 20.000 einlaufenden Schiffen übertroffen, bevor sie als Folge der Weltwirtschaftskrise wieder zurückging.

Im Vergleich mit den anderen großen westeuropäischen Häfen Rotterdam und Antwerpen, die nach Tonnage den Hamburger Hafen überflügelt hatten, bedeutete in Hamburg die Art der umgeschlagenen Güter mit ihrem großen Anteil an Stückgut einen höheren Arbeits- und Lageraufwand und damit mehr Arbeitsplätze. Das System der Hafenbecken mit Kaischuppen und Eisenbahnanschluss wie auch die Nutzung der Speicherstadt für längerfristige Lagerung und Pflege kostbarer Güter bewährte sich weiterhin. Ein neuer Verkehrsfaktor kam jedoch hinzu und sollte immer dominierender werden: der LKW. Der Kaiserkai wurde



Chilehaus im Kontorhausviertel

zum ersten automobilgerechten Kai ausgebaut. Zusammen mit der Güterbahn löste er langsam die Wassertransporte ab, was konkret hieß: Da es kaum noch Segelschiffe im regelmäßigen Güterverkehr gab und der Umschlag der Dampfer insbesondere im Stückgutverkehr vorwiegend am Kai stattfand, wurden immer weniger Schuten oder Leichter für den Zwischenverkehr im Hafen gebraucht.

Für die Hafenbecken nicht nur des Grasbrooks bedeutete das eine permanente Anpassung an größere Schiffe. Entsprechend vertiefte man die Becken, vergrößerte die Kaischuppen, fügte Spezialschuppen für bestimmte Güter hinzu: Am Grasbrookhafen stand vor dem Zweiten Weltkrieg der sogenannte Doppelschuppen 16, zwischen dessen beiden Hallen Eisenbahngleise führten. Hier wurden fast ausschließlich Salzheringe umgeschlagen. An der nordöstlichen Spitze (etwa am heutigen Heizwerk) grenzte das Heringskühlhaus an, gebaut nach Entwürfen Fritz Schumachers im Jahr 1928 / 29. Es löste ein recht unappetitives Problem der Hamburger Fischimporteure: Die Heringe kamen im Frühjahr und Sommer in großen Dampferladungen bei verschiedenen Schuppen im Hamburger



Löschen am Kai, um 1930

Auf dem Weg zur Arbeit, 1929

Man glaubt sich „inmitten einer gewaltigen Demonstration zu befinden. Die beiden Straßen sind schwarz voller Menschen, die Tausende zählen und in größeren oder kleineren Gruppen zusammenstehen. (...) Um etwa 6 Uhr 40 kommt Bewegung in die Massen, der Zustrom erreicht den Höhepunkt, die einzelnen Gruppen zeichnen sich plötzlich stärker ab, ballen sich enger zusammen. (...) Dann strömen fast wie auf ein Kommando die großen Massen nach den drei Pontons: 1. gegenüber Neustädter-Neuerweg, 2. gegenüber Wetkenstraße (Sielponten), 3. am Baumwall. Viele Schlepper und Barkassen liegen an diesen Pontons unter Dampf. Im Augenblick sind diese Fahrzeuge gedrängt voll und die ersten Dampfsirenen ertönen. Um 6 Uhr 45 machen die Fahrzeuge los. Ein vielstimmiges Sirenengeheul und Tuten setzt ein. (...) Wer kurz nach 7 Uhr durch diese Straßen kommt, findet nichts, das an die Tausende erinnern könnte, die noch vor wenigen Minuten ihnen das eigenartige Gepräge gaben.“

Aus einer Gewerkschaftszeitung



Der Oberhafen in den 1930er Jahren



Das Heringskühlhaus im Gebiet des heutigen Quartiers Am Sandtorpark / Grasbrook



Kaischuppen, um 1930

Hafen an und wurden von dort weiter befördert. Doch weil die Zollabfertigung mitunter länger dauerte und es keine geeigneten Kühlhäuser gab, verdarb stets ein Teil der Ladung, besonders schnell die nur leicht gesalzene Matjesheringe. Als die Händler drohten, in die Ostseehäfen Stettin, Danzig oder Königsberg abzuwandern, die sehr viel besser ausgestattet waren, schuf die Stadt Hamburg Abhilfe.

Der Hafen allgemein und das heutige Gelände der Hafencity mit der Speicherstadt blieben damit ein Ort technischer und verkehrlicher Modernisierung. Es wurden erste Elektrokarren und frühe Formen des Gabelstaplers entwickelt, es gab sogenannte Stapelwinden zum Schichten von Ladung, es wurden Doppel- und Dreifachkräne erfunden, die ein schnelleres Löschen der Ladung erlaubten. Entsprechend gab es auch bei den Hafearbeitern ständige Umschichtungen und neue Spezialberufe – und eine Rationalisierung bei Arbeitsfeldern, in denen vermehrt technisierte Fahr- und Hebezeuge zum Einsatz kamen. Die Zahl der unständig Beschäftigten ging stetig zurück. Gleichzeitig wurde durch den schon seit Beginn des Jahrhunderts stark gestiegenen Schiffbau eine große Zahl von Arbeitern auf den Werften beschäftigt (bis zu 25.000). Noch in den 1950er Jahren war das Bild von den Landungsbrücken auf das südliche Elbufer durch die Hellingen der großen Werften von Blohm & Voss und der Stülckenwerft geprägt. In der Summe nahm also die Zahl der Hafearbeiter in den 1920ern trotz der fortschreitenden Rationalisierung nicht ab: Morgens und abends strömten weiterhin Zehntausende aus den

Stadtteilen heran und zurück. Die Hochbahn an den Landungsbrücken, die heutigen Touristen so malerisch vorkommt, entstand zur Lösung eines dringenden Verkehrsproblems: Die Landungsbrücken waren der gemeinsame Anlaufpunkt der Arbeiter, denn hier stiegen sie auf die Barkassen um, die sie auf die verschiedenen Arbeitsplätze im weitläufigen Hafengebiet verteilten. Aus ähnlichen Erwägungen wird für die Hafencity, in der einmal 45.000 Beschäf-

tigte täglich arbeiten sollen, eine U-Bahn gebaut. Ab Herbst 2012 wird die U 4 zunächst auf der Neubaustrecke vom Jungfernstieg bis zur Haltestelle Überseequartier verkehren, später zur Hafencity Universität im Elbtorquartier und in den Ostteil der Hafencity weitergeführt. Geprüft wird auch, die Linie in Richtung Kleiner Grasbrook auszubauen, um Hamburgs „Sprung über die Elbe“ verkehrstechnisch zu unterstützen.



Erste Gabelstapler



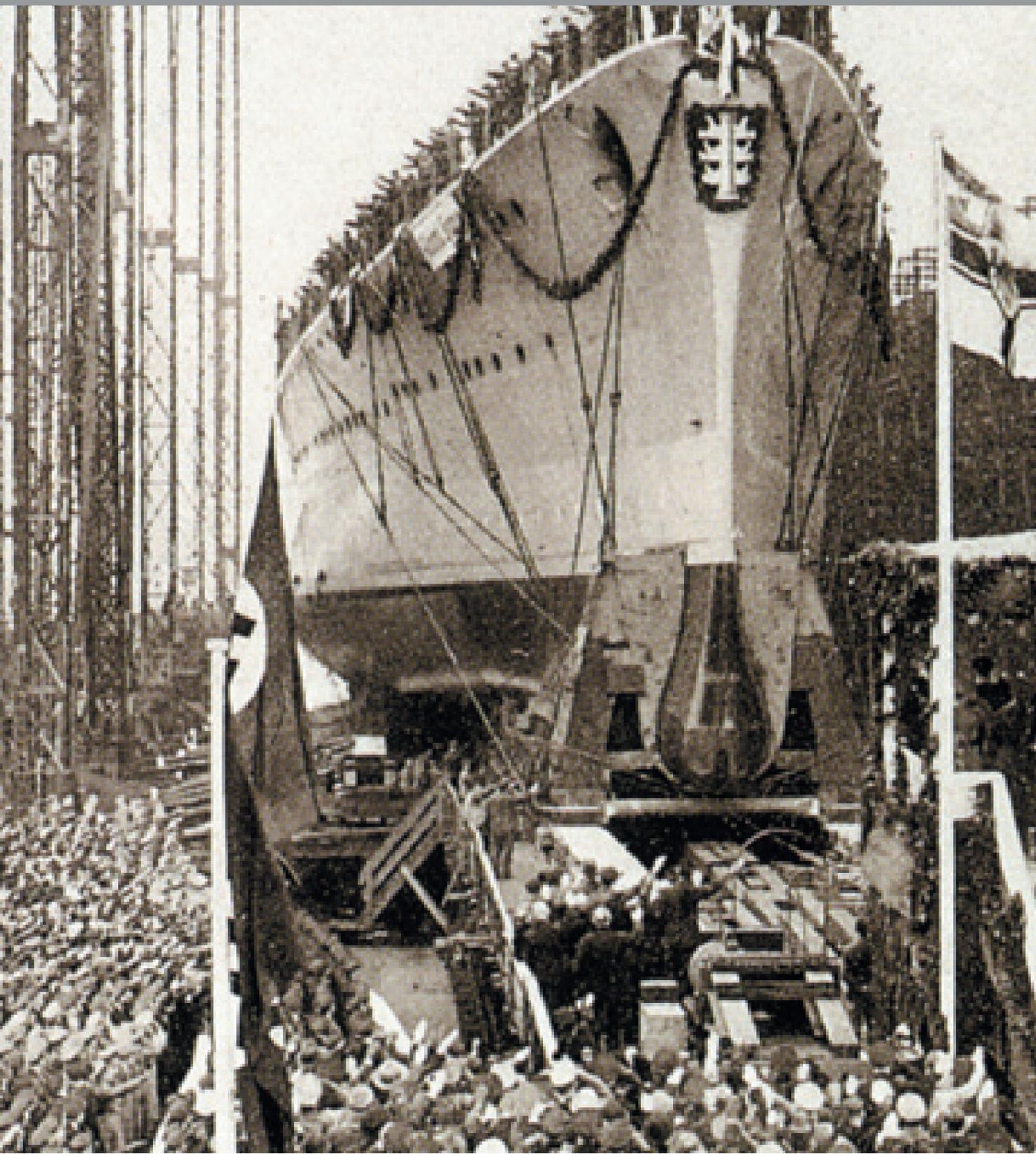
Apfelsinenladung vor Schuppen 24 um 1930

Eine Postkarte zeigt den Hamburger Hafen mit der Hochbahn an den Landungsbrücken



Unterm Hakenkreuz

Das „Führerprinzip“ hält auch im Hafen Einzug. Der Krieg und die „Operation Gomorrha“



In der Werft Blohm & Voss wurden im „Dritten Reich“ auch Kriegsschiffe gebaut

Die sozialdemokratische Arbeiterbewegung ist mit ihrer disziplinierten Geschlossenheit mit Bismarcks Gewaltmethoden fertig geworden. Die sozialdemokratische Arbeiterbewegung hat mit ihrer disziplinierten Geschlossenheit das Kaiserreich Wilhelm II. niedergedrückt; die sozialdemokratische Arbeiterbewegung wird durch disziplinierte Geschlossenheit auch mit der neuen, faschistisch großkapitalistischen Reaktion fertig werden“, schrieb das „Hamburger Echo“ 1933 nach der Machtergreifung Hitlers in völliger Verkenntnis der Realität. Viele Genossen, besonders aber viele Kommunisten, wurden nach dem Reichstagsbrand 1933 verhaftet, kamen in Lager oder wurden wegen „Vorbereitung zum Hochverrat“ hingerichtet. Juden, Sinti und Roma wurden vor allem nach 1941 deportiert und zum größten Teil ermordet.

Hamburg während des Nationalsozialismus – das war, wie überall, eine Geschichte der Anpassung, nicht eine des großen Widerstandes. Zwar bekam die NSDAP bei der Wahl 1933 keine Mehrheit in der Bürgerschaft, andererseits gab es schon vorher einen ausgeprägten Antisemitismus und starke „völkische“ Strömungen. Gleichzeitig kämpfte vor allem die KPD im Untergrund gegen die Nazis – auch und besonders in den Hafenbetrieben. Die Hamburger „Swing-Jugend“ hörte lieber Jazz, als dass sie im Gleichschritt marschierte; das war eher ziviler Ungehorsam als bewusster politischer Widerstand. Es hätte so gut zum Image einer liberalen Stadt gepasst, wenn Hamburg ein wenig mehr Widerstand geleis-



NS-Betriebsversammlung im Hafenschuppen

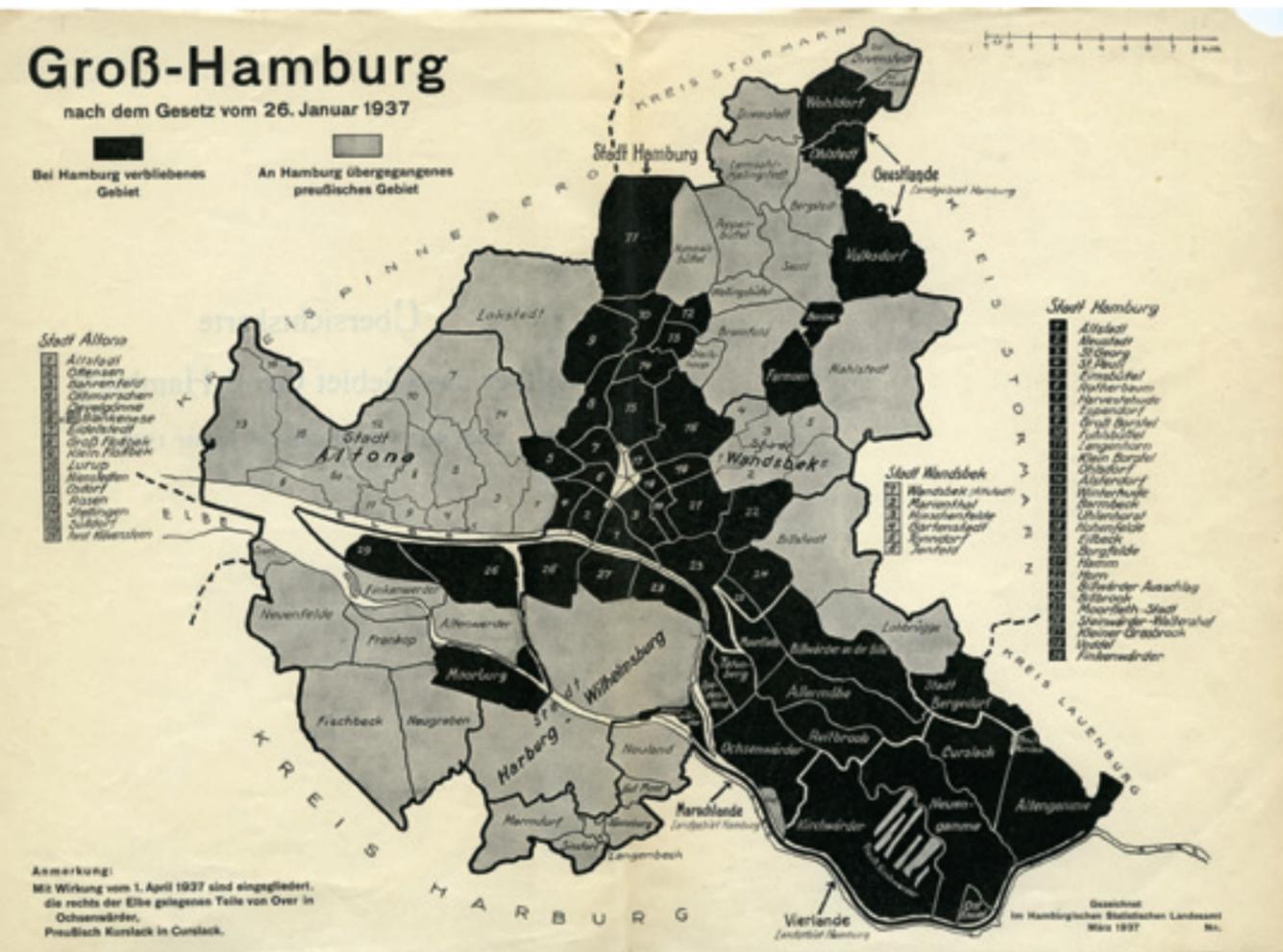
tet hätte; tatsächlich aber war der 1933 versuchte Generalstreik der Arbeiter kläglich gescheitert, und die Kaufleute wollten vor allem eines: in Ruhe Handel treiben.

Für den Hafen bedeutete die Zeit des „Dritten Reichs“ die umfassende Organisation des Hafenbetriebs und der Arbeiterschaft nach dem „Führerprinzip“. Das war keineswegs erfolgreich im Hinblick auf die Arbeitsbeschaffung; bei stagnierenden Löhnen wurde die Arbeit unter den unbeständig Beschäftigten nur gleichmäßiger verteilt. Die Autarkiebestrebungen des Reichs gingen schlecht mit weltweitem Handel zusammen; weder nach der Zahl der Schiffe noch nach der Tonnage wurden die Zahlen der 1920er Jahre erreicht. Die Werften immerhin hatten viel zu tun, weil Kriegsschiffe gebaut wurden – der U-Bootbau ging bis Kriegsende fast unvermindert weiter. Insgesamt litt aber die Stadt in wirtschaftlicher Hinsicht eher unter der Hitlerdiktatur.



Hafenumschlag in den 30er Jahren

Die Stadt selbst wurde 1937 durch das Groß-Hamburg-Gesetz mit den praktisch bereits zusammengewachsenen Städten Harburg, Altona und Wandsbek politisch zusammengeschlossen, sodass eine gemeinsame Stadtentwicklungs- und Hafenpolitik betrieben werden konnte. Mit Harburg und Altona kamen zwei typische Industriestädte hinzu.



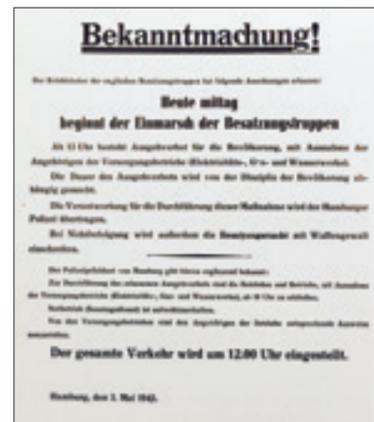
Karte zum Zusammenschluss von Altona, Harburg-Wilhelmsburg und Wandsbek zu Groß-Hamburg

Schließlich brachte der Krieg nicht nur den Handel zum Erliegen; Hamburg gehörte zu den Städten, die am Frühesten und am Schlimmsten vom Bombenkrieg betroffen waren. In mehreren Großangriffen mit je rund 700 Flugzeugen vernichteten Bomben der Engländer und Amerikaner einen großen Teil der Stadt.

Die „Operation Gomorrha“ der Alliierten 1943 – ein passender biblischer Name – radierte ganze Stadtteile östlich der Alster, sämtlich Arbeiterquartiere, fast vollständig aus. Die Wohngebiete westlich der Alster sahen aus wie ein Flickenteppich der Vernichtung. Nach zehn Tagen Ende Juli und Anfang August waren über 30.000 Menschen tot, mit 263.000 Wohnungen mehr als die Hälfte des Wohnraums in der Stadt zerstört, eine Million Menschen ohne Obdach und auf der Flucht. Hauptsächlich trafen die Bombardierungen – schon vor dem „Feuersturm“ hatte es 137 Luftangriffe mit 1431 Toten gegeben – dicht bebaute Wohngebiete. Industrieanlagen und Hafen blieben bis zum Ende des Krieges trotz vieler Angriffe und großer Zerstörung erstaunlich funktionsfähig, doch auch Speicherstadt und Grasbrook traf es hart: Bei mehr als 40 Luftangriffen auf den Hafen wurden rund 70 Prozent der Speicher und fast 90 Prozent der Kaischuppen zerstört.

Andererseits: Im gleichen Jahr 1943 wurde der Film „Große Freiheit Nr. 7“ von Helmut Käutner mit Hans Albers gedreht, der in Hamburg spielt. Die Außenaufnahmen mussten aus Gründen der Authentizität vor Ort gedreht werden, die Kameraeinstellungen wurden jeweils so gewählt, dass man die zerstörte Stadt im Hintergrund nicht sah. Dennoch durfte der Film in Deutschland nicht mehr gezeigt werden.

Am 3. Mai 1945 wurde die Stadt kampfflos den alliierten Truppen übergeben.



In Zusammenarbeit mit der Hamburger Polizei wurde Hamburg den britischen Truppen übergeben

Nach dem Feuersturm, 1943

„Ach, kümmerlich wenig blieb übrig. Merkwürdige, ungewöhnliche Ausblicke auf die Umgebung – soviel freier Himmel. Die Duckdalben selbst verbrannt, manche zu wunderlichen Formen, die riesigen Nägel stachen ins Leere. Es begegneten einem kaum Menschen, allein in der Großstadt zwischen Trümmern, zwischen schönen, oft wunderschönen Schauffassaden. Durch das Säulenportal sah der Nikolaiturm, ein zauberhafter Eindruck, von dem ich mich nicht trennen konnte, und durch andere Höhlungen sah man auf das Kirchenschiff. Man war ganz entrückt, irgendwie in einer anderen Welt und Zeit.“

Vom Rödingsmarkt stieg stolz und frei in seiner ganzen Wucht und Leichtigkeit der Michaelisturm auf – auch ungewohnt von diesem Platz. Der Blick von der Trostbrücke über die von mir so geliebte Zollenbrücke ging zu den Trümmern vom Grimm.“

Luise Solmitz, aus ihrem Tagebuch



Kriegszerstörungen nach den Angriffen 1943



Der Hannoversche Bahnhof – realer Ort und Symbol der Vertreibung

Für Tausende Juden, Sinti und Roma beginnt auf dem Grasbrook die Fahrt in Ghettos und Konzentrationslager



Die Halle des Hannoverschen Bahnhofs mit Güterzügen 1931



Die Fassade des Hannoverschen Bahnhofs 1906

Judendeportation 1943:

„Auf dem abgelegenen Güterbahnhof, dem ‚Hannoverschen‘, der schon Schauplatz vieler Judentransporte gewesen war, an dem wie unheimliche Schattenspiele im nächtlichen Dunkel herzerreißende Begebenheiten und menschenunwürdige Szenen vorübergezogen sind, begann für uns das Abenteuer, aus dem noch niemand zurückgekehrt war. Aber es begann im hellen Licht eines heiteren Sommertages, wie unsre Stadt nicht viele kennt. Die Güterwagen, die uns einschluckten, vergalten der Sonne ihr Licht mit einem warmen Aufleuchten ihres mattroten Anstrichs. Unbarmherzig in der klaren Luft bot sich der Zug der Träger dar, die über den leeren Bahnsteig unsre bettlägerigen Kranken, unsre ältesten und nicht Transportfähigen zu den notdürftig als Liegewagen eingerichteten Waggons trugen. Sauber hergerichtet, wie vom Leichenwäscher, ein letztes Mal pfleglich betreut, verschwanden sie hinter den Schiebetüren, entschwandten sie ihren ‚arisch versippten‘ Verwandten, die sie hilflos begleiteten, und waren einem Schicksal ausgeliefert, das ‚Verhungern‘ heißen sollte.“

Käthe Goldschmidt in ihrem Bericht „Der Führer schenkt den Juden eine Stadt“

Auf dem abgelegenen Güterbahnhof, dem ‚Hannoverschen‘, der schon Schauplatz vieler Judentransporte gewesen war“, so schrieb, wie im Kasten auf dieser Seite zu lesen, eine der wenigen jüdischen Überlebenden, Käthe Goldschmidt, acht Jahre nach ihrer Deportation über den Ort, von dem aus sie Hamburg verlassen musste. Der Hannoversche Bahnhof, auf dem Gelände der HafenCity im Bereich des künftigen Lohseparks gelegen, lag abseits von der Aufmerksamkeit der anderen Hamburger – aber auch nicht so weit abseits, dass man hätte nicht wissen können, was dort geschah, zumal die ersten Anlaufstellen der Deportierten mitten in der Stadt lagen.

Der Kopfbahnhof war ursprünglich, nach Fertigstellung der Elbbrücken 1872, als Endpunkt der Eisenbahnstrecke von Hannover errichtet worden – ein eindrucksvoller Bau, wie häufig in jener Zeit als eine Art „Stadttor in die Ferne“ gestaltet. Die Bahnlinie hatte die erste moderne Verbindung über die Elbe nach Süden gebildet; die Bezeichnungen für den Bahnhof wechselten je nach dem angenommenen Endpunkt der Bahnlinie: zunächst „Venloer Bahnhof“ oder „Pariser Bahnhof“, bis 1892 der Name „Hannoverscher Bahnhof“ beschlossen wurde. Ein zweiter Teil war ein Durchgangsbahnhof zur Stadt hin mit Anschluss zur „Verbindungsbahn“, die die verschiedenen Kopfbahnhöfe von verschiedenen privaten Eisenbahngesellschaften miteinander verknüpfte – eine Gesamtplanung staatlicherseits entwickelte sich erst langsam.

Relativ kurz nach seiner Inbetriebnahme und trotz der durchaus eindrucksvollen Architektur verlor der Haltepunkt seine Bedeutung, weil sich die Stadt zum Bau des Hauptbahnhofs entschloss. Nach dessen Einweihung 1906 wurde der „Hannoversche“ vor allem als Hauptgüterbahnhof beansprucht und war damit für die Hafenwirtschaft von großer Bedeutung, stand aber nicht mehr im Zentrum der allgemeinen Aufmerksamkeit. Immerhin: Er blieb voll funktionsfähig und wurde für bestimmte Zwecke auch noch als Personenbahnhof genutzt: für Truppentransporte während des Ersten Weltkriegs oder für die Abfertigung osteuropäischer Auswanderer, die von hier aus auf die Veddel, zu den 1901 eröff-



Luftbild vom Hafen mit dem Hannoverschen Bahnhof, 1931

neten Auswandererhallen und von dort zu den Schiffen gebracht wurden. Beide Funktionen wurden nach Ende des Ersten Weltkrieges nicht oder kaum mehr gebraucht.

Erst mit den Deportationen von Juden, Sinti und Roma erlebte der Hannoversche Bahnhof eine neue Nachfrage – eine zynische Pointe der Geschichte.

Vor 1933 wohnten über 20.000 Juden in Hamburg, viele im „Judenviertel“ am Grindel, um die Synagoge am Bornplatz herum. Ihre Verfolgung begann – wie überall in Deutschland – lange vor der systematischen Vernichtung: Beamte wurden entlassen, Warenhäuser und Geschäfte boykottiert, jüdische Studenten konnten nicht studieren. Das alles geschah nicht immer gegen den Willen der Bevölkerung; viele freuten sich über die Ausschaltung unliebsamer Konkurrenz, kauften billig Möbel, die bei der erzwungenen Ausreise zurückgelassen werden mussten, oder freuten sich über eine Mietwohnung, in der vorher eine jüdische Familie gewohnt hatte. 1938 war das jüdische Vermögen gegenüber 1933 bereits um die Hälfte geschrumpft. Bis zu diesem Zeitpunkt gab es immerhin noch – sehr eingeschränkte – Lebensmöglichkeiten; es gab noch Reedereien (Reederei Bernstein, „Fairplay“-Reederei) und rund 1.200 Einzelhandelsgeschäfte in jüdischem Besitz. Nach den Novemberpogromen 1938 war das vorbei; sie markierten den Übergang von der Diskriminierung zur systematischen Verfolgung und Ermordung.

Zwischen dem 6. und 15. Oktober 1942 wurden am Schuppen 25 am Versmannkai, dem letzten Schuppen der Baakenhafen-Kaistrecke, vier Schiffe voller Möbel, Hausrat und Kleidung entladen – der Besitz deportierter holländischer Juden. Am 16. Oktober berichtete der Beigeordnete der Sozialverwaltung Hamburg dem Reichstatthalter, dass das Auktionshaus die „brauchbaren Möbel und Gebrauchsgegenstände“ in ihren Räumen an der Umlandstraße

(Barmbek-Süd) zum Verkauf angeboten hatte und bereits „für ca. 50.000 bis 60.000 Reichsmark Sachen verkauft werden konnten.“ In den Jahren 1941 bis 1945 verging in Hamburg kaum ein Tag, an dem nicht das Eigentum deportierter oder geflohener Juden öffentlich versteigert wurde – nicht nur aus Hamburg, sondern auch insgesamt 45 Schiffsladungen mit 27.227 Tonnen aus den Niederlanden und rund 2.700 Eisenbahnwaggons aus Frankreich, die sehr wahrscheinlich über den Hannoverschen Bahnhof abgefertigt wurden. Über 100.000 Menschen erwarben diese Gegenstände. Für die Logistik war eine Hamburger Transportfirma verantwortlich.

Bis 1941 war etwa die Hälfte der Hamburger Juden zur Auswanderung gezwungen worden. Wer geblieben war, musste sich jetzt an bestimmten Sammelpunkten einfinden, nachdem er die Benachrichtigung zur Deportation erhalten hatte, die als „Evakuierung“ oder euphemistisch als „Abwanderung“ beschrieben wurde. Als Sammelstellen wurden zum Beispiel die Provinzialloge am Dammtor, Volksschulen oder die Talmud-Tora-Schule verwendet, von denen aus es am jeweils nächsten Tag per Lastwagen zum Hannoverschen Bahnhof ging. Dort begann die Fahrt im Eisenbahnwaggon nach Lodz, Riga, Minsk, Auschwitz oder Theresienstadt – 17 Transporte mit rund 6.000 Personen insgesamt zwischen dem 25. Oktober 1941 und dem 14. Februar 1945.



Der Zaun um das Ghetto von Lodz. Heute erinnern in Hamburgs Straßen Stolpersteine vor den Häusern der Vertriebenen an ihr Schicksal



Luftaufnahme des Fruchtschuppen C am Gaswerk, 1930er Jahre

Am Ende des Kriegs lebten noch rund 600 Juden in Hamburg: „Man hat ihnen die Berufe genommen, das Besitztum gestohlen, sie durften nicht erben oder vererben, sie durften nicht auf Parkbänken sitzen oder einen Kanarienvogel halten, keine öffentlichen Verkehrsmittel benutzen, keine Restaurants, keine Konzerte, Theater oder Kinos besuchen, für sie galten bestimmte Rassegesetze, ihnen wurden sämtliche staatsbürgerlichen Rechte entzogen, die Freizügigkeit wurde ihnen genommen, ihre Menschenrechte und ihre Menschenwürde wurden in den Staub getreten“, bilanzierte der Chefankläger der Kriegsverbrecherprozesse in Nürnberg, Robert M. W. Kempner.

Für viele Sinti und Roma wurde der Fruchtschuppen C am südlichen Ende des Magdeburger Hafens, nahe dem Hannoverschen Bahnhof, zum Ausgangsort der Reise in die Konzentrations- und Vernichtungslager. Zwischen dem 16. und 20. Mai 1940 wurden dort rund 550 von ihnen aus Hamburg und Norddeutschland interniert; am 20. Mai wurden insgesamt 910 Menschen in das Lager Belsec in Polen deportiert. Ob die späteren Deportationen der Jahre 1943 und 1944 hier ihren Ausgangspunkt hatten, ist unklar; auch ist nicht sicher, ob die Züge vom Fruchtschuppen über den nahe gelegenen Hannoverschen Bahnhof – zu dem ein Gleisanschluss bestand – oder auf einem anderen Weg Hamburg verließen. Sicher aber ist, dass zusammen mit den Sinti und Roma mindestens 7692 Menschen zwischen 1940 und 1945 vom Hannoverschen Bahnhof aus in Ghettos und Vernichtungslager deportiert wurden und dass nur wenige überlebten.

Viel zu sehen ist von diesen Orten der Erinnerung heute nicht mehr. Die Reste des Hannoverschen Bahnhofs wurden 1956 gesprengt, das Gelände wird noch bis 2017 von einer Spedition

Alle jüdischen Einzelhandelsgeschäfte Hamburgs werden geschlossen

genutzt. Untersuchungen in den letzten Jahren haben allerdings noch Kanten des ehemaligen Bahnsteigs 2 sowie Gleisverläufe entdeckt und gesichert, die als authentisch gelten können. Wo so wenig erhalten ist, kann dennoch die zukünftige Landschaftsgestaltung einen Gedenkort schaffen. In die Aufgabenstellung für den künftigen Lohsepark wurde dies ausdrücklich mit aufgenommen. Für dessen landschaftsarchitektonische Gestaltung wurde im Wettbewerbsverfahren ein Gedenkort berücksichtigt, der den Gleisverläufen (als Sichtachsen) und Bahnsteig-Relikten Rechnung trägt. Der Wettbewerb für den Lohsepark und ein damit verbundener Ideenwettbewerb für den Gedenkort wurde im Sommer 2010 entschieden. Als Sieger ging das Büro Vogt Landschaftsarchitekten aus Zürich mit dem Auftrag hervor, das Gebiet ab 2012 in einen grünen, baumreichen Landschaftspark umzugestalten. Die Ideen für den Gedenkort sind allerdings nicht Gegenstand dieses Auftrags, sondern bilden die Grundlage für einen noch auszuschreibenden künstlerischen Wettbewerb. Sicher ist jedoch, dass die vorhandenen historischen Relikte integriert werden sollen. Schon jetzt erinnern Tafeln vor Ort an das Geschehen; ein Informations- und Dokumentationszentrum zu den Deportationen, das in der Parkplanung ebenfalls vorgegeben war, soll 2013 eröffnen.

Bereits bevor die einzelnen Schritte hin zu einem Gedenkort 2008 vorgestellt wurden, suchten Historiker und Stadtverantwortliche das Gespräch mit Überlebenden und Hinterbliebenen oder deren Repräsentanten. Eine Ausstellung im Kunsthaus im Frühjahr 2009 und deren Katalog stellten die Deportationen umfassend dar und wird in das geplante Dokumentationszentrum eingebracht. Der weitere Planungsprozess erfolgt unter Beteiligung der Jüdischen Gemeinde in Hamburg, der Rom und Cinti Union und des Auschwitz-Komitees.

Die Zigeunerplage wird beseitigt
 Neue Maßnahmen der Polizei — Hamburg fast ohne Zigeuner

Die Arbeit bei der Beseitigung der Zigeunerplage sammelt sich allmählich ab. Die Zigeuner sind in den letzten Jahren allmählich von Hamburg vertrieben worden. Die Polizei hat in Zusammenarbeit mit den verschiedenen Behörden Maßnahmen ergriffen, um die Zigeunerplage zu beseitigen. Die Zigeuner sind in den letzten Jahren allmählich von Hamburg vertrieben worden. Die Polizei hat in Zusammenarbeit mit den verschiedenen Behörden Maßnahmen ergriffen, um die Zigeunerplage zu beseitigen.

Der Mey-Kragen
 wird nur ausgereizt und kann daher nur durch ein neues Mey-Kragen ersetzt werden. Das ist ein sehr wichtiges Merkmal, um die Zigeunerplage zu beseitigen. Die Polizei hat in Zusammenarbeit mit den verschiedenen Behörden Maßnahmen ergriffen, um die Zigeunerplage zu beseitigen.

Mey & Edlich
 Jungfernstieg 26
 Telefon 145336

Die Zigeunerplage wird beseitigt. Die Polizei hat in Zusammenarbeit mit den verschiedenen Behörden Maßnahmen ergriffen, um die Zigeunerplage zu beseitigen. Die Zigeuner sind in den letzten Jahren allmählich von Hamburg vertrieben worden. Die Polizei hat in Zusammenarbeit mit den verschiedenen Behörden Maßnahmen ergriffen, um die Zigeunerplage zu beseitigen.

Aus einer Hamburger Zeitung vom Dezember 1938

Wiederaufbau

Der Krieg endet mit der weitgehenden Zerstörung des Hafens.
Die Stadt muss neu anfangen

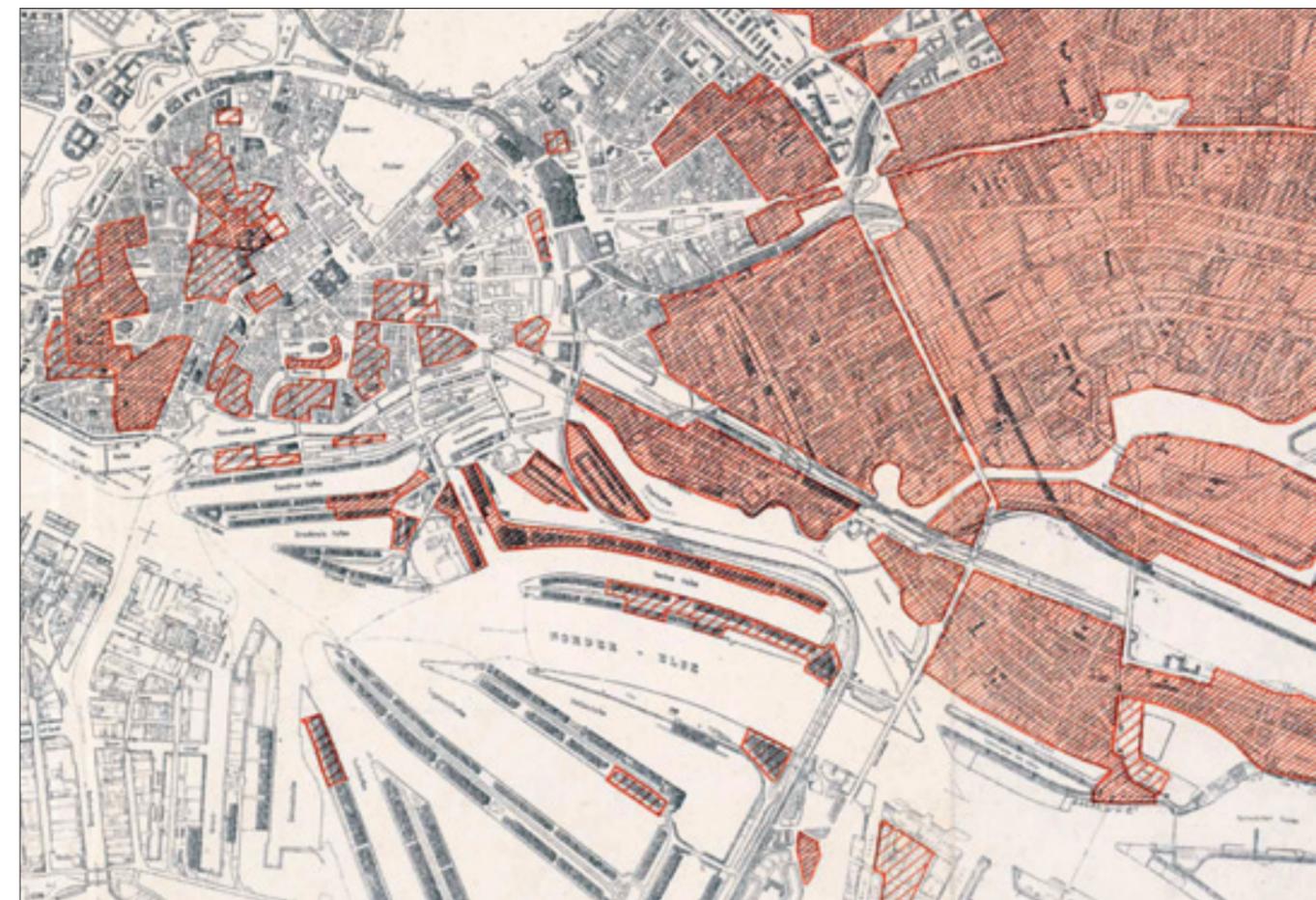
Eins von 2.900 Wracks im Hafen,
dahinter der Kirchturm des Michel



Die Bilanz des Kriegs war für den Hafen von Hamburg katastrophal. Eine Statistik der Zerstörung verzeichnet 90 Prozent der Kaischuppenfläche (654.000 qm), zwei Drittel der Flächen in Speichern und Lagerhäusern (486.000 qm), 80 Prozent der Kai-kräne (878), fast ein Drittel der Kaimauern für Seeschiffe (10,6 km), 22 Prozent der Kaimauern für Binnenschiffe (5,5 km), mehr als zwei Drittel der Hafengebäude (305 km), 43 Prozent der Brücken (70) und 58 Prozent der Landungsanlagen (61). Hinzu kam eine kaum vorstellbare Zahl von 2.900 Schiffswracks in Elbe und Hafen, die einen geregelten Schiffsverkehr unmöglich machten.

Aber diese Bilanz betraf nur das Äußerliche, betraf nur das Gebaute und nur Hamburg; die Zerstörung

in den Köpfen, die allgemeine Bilanz für Deutschland und Europa war deswegen so erschreckend, weil noch das dumpfe Gefühl der Schuld hinzukam. Und wie sollte es angesichts der Zahlen anders sein – ein Land, ein Volk in Trümmern: drei Millionen tote Soldaten, knapp drei Millionen Menschen wurden vermisst, knapp eine halbe Million waren Opfer des Bombenkriegs, sechs Millionen Juden waren ermordet worden. Ein bis zwei Millionen Deutsche starben auf der Flucht, verhungerten, wurden verschleppt oder nach der Kapitulation noch getötet. Zwölf Millionen Flüchtlinge suchten eine neue Heimat, davon acht Millionen im Gebiet der westlichen Besatzungszonen – eine nie gekannte Völkerwanderung – und das war nur die deutsche Bilanz. Neuanfang? „Man muss solchen Illusionen gegenüber feststellen, dass (...) (Deutschland) in fünfzig Jahren kaum noch dreißig Millionen Einwohner zählen wird. Denn die Älteren sterben vorzeitig (...), die Zahl der Neugeborenen wird abnehmen, denn wer mag Kinder zeugen, wenn ihnen das Leben keine Chance mehr bietet, dezimierend werden auch die unzulänglichen Wohngelegenheiten, die Seuchen und Ernährungsschwierigkeiten wirken“, schrieb ein Städtebauteoretiker; er dürfte damit die Mehrheitsmeinung



Karte der Zerstörungen in Hamburg 1944,
Ausschnitt mit dem Hafengebiet



Zerstörung der Schuppen und Kaianlagen, Beginn des Wiederaufbaus

getroffen haben. Die ersten Planungen einer zukünftigen Entwicklung für Hamburg gingen von einer Bewohnerzahl von 1,3 Millionen Einwohnern aus, obwohl doch 275.000 Flüchtlinge hinzugekommen waren – das schien eine realistische Perspektive zu sein.

Zu den zerstörten Schiffen, Hafenanlagen und nicht benutzbaren Wasserstraßen, zu Wohnungsnot, Hunger, Kälte und fehlender Arbeit kam die Demontage für die Reparationen hinzu, zum Beispiel die der Werft von Blohm & Voss, die bis zum Kriegsende U-Boote gebaut hatte. Zudem war das traditionelle Hinterland Hamburgs aus den Zeiten der Hanse, war Osteuropa durch den „Eisernen Vorhang“ abgeschnitten.

Die Zukunftsperspektiven der Stadt waren also keineswegs besonders Erfolg versprechend. Dennoch erholte sich die Stadt. Das „Wirtschaftswunder“ ist oft beschrieben worden; es beruhte auf der politischen Voraussetzung, dass die westlichen Alliierten die Einbindung der Bundesrepublik in das Bündnis gegen die Sowjetunion benötigten. Aber es wurde als „Wunder“ empfunden, und Wunder setzen Kraft frei auch für die eigene Anstrengung.

Bis zum Dezember 1945 war bereits ein Teil der Hindernisse im Hafen und der Elbe beseitigt, bis 1949 waren 950 Wracks geräumt. Auch Kaianlagen und Kaischuppen wurden wieder hergerichtet. Seit 1951 waren die Restriktionen im Schiffbau aufgehoben; damit konnten die Werften ihre Produktion wieder aufnehmen, bis 1956 galt der Wiederaufbau des Hafens als abgeschlossen. Dabei wurde gleichzeitig durchgreifend modernisiert. Denn was seit 800 Jahren galt, war immer noch richtig: Die Weiterentwicklung des Hafens entsprechend den je neuen technischen Möglichkeiten und Erfordernissen diente den Interessen der Stadt und schuf Arbeit. In der Zeit seit 1945 bis heute wurde der Hafen mehrfach

Der Turm der zerstörten Nikolaikirche (rechts) erinnert bis heute an die Kriegsverwüstungen



grundlegend umgebaut. Das Ergebnis war die Verlagerung der Hafenterrassen Richtung Westen wegen der Containerisierung des Schiffsverkehrs. Die Stadt erfand sich jeweils neu, entsprechend den wirtschaftlich-technischen Erfordernissen.

Etwa seit 1952 löste der Gabelstapler endgültig die Sackkarre als Transportgerät im Stückgutumschlag ab, was für jeden Kaischuppen eine Veränderung der Zu- und Abfahrtswege bedeutete. Der Gabelstapler brachte aber, darüber hinaus, eine erste grundlegende Veränderung in der Organisation der Arbeit im Hafen mit sich: Zum einen konnte er mit einem Fahrzeug horizontale und vertikale Lasten bewegen; Sackkarre und Hebezeug waren dagegen zwei Maschinen. Zum anderen machte er einen großen Teil menschlicher Arbeit überflüssig; auf einer hölzernen, genormten Palette können mehrere Säcke mit Kaffee oder Erdnüssen, mehrere Pakete mit Stückgütern geladen und per Gabelstapler transportiert werden, während die Kapazität der handgeschobenen Sackkarre recht begrenzt ist. Die Folge war (und ist bis heute, bis zur Containerisierung der Verkehre) der Verlust von Arbeitsplätzen im Hafen, insbesondere solchen, die weniger Intelligenz als Kraft erforderten.

Eine weitere Revolution, wenn auch keine flächenverändernde, wie sie der Container fast gleichzeitig darstellte, war die Erfindung der Roll-on/Roll-off-Schiffe. Die Technik selbst, das Befahren des Schiffs mithilfe einer Rampe, die fester Teil des Schiffs ist, war aus der Kriegs- und der Fährtechnik bekannt. Die Fahrzeuge fahren auf der Rampe direkt vom Land, entweder zum Stauen von Ladung oder so, dass das Fahrzeug selbst an Bord verbleibt. Neuartig aber waren zivile Spezialschiffe, die mit ihren befahrbaren Decks in kurzen Umschlagzeiten sehr flexibel in der Ladungszusammensetzung sind und nur eine einfache Hafen-Infrastruktur benötigen, nämlich nur eine leistungsfähige Zufahrt und Stellflächen an Land.

Schuppen auf dem Sandtorkai im Bau, 1951



Cellpap Terminal Hamburg

„Umschlag – Lagerung – Transport – Service – Betreuung“, so beschrieb die Firma in einem Prospekt die Leistungen ihres Spezial-Terminals für „Forest Products“, wie Papier und Papierprodukte heute heißen. Die Beschreibung hätten die Quartiersleute der Speicherstadt im Jahre 1888 nicht besser wählen können; es zeigt, was das Spezifische der Hafenwelt ist, nämlich nicht das Tuten der Dampfer oder das Geschrei von Möven, nicht Hans Albers oder Freddy Quinn, sondern Handel, Transport und Verarbeitung von Gütern.

Papier und Papierprodukte nehmen eine große Fläche ein, deshalb wurde für das Cellpap Terminal unter anderem das Gelände des früheren Gaswerks, an der Elbe und dem Eingang zum Magdeburger Hafen gelegen, in Anspruch genommen: 44.000 qm überdachte und 18.000 qm freie Fläche, um immerhin 150.000 to Ware fachgerecht lagern zu können.

- 1962** Hafenbetrieb der Firma G. Schürfeld + Co.: 1. Stufe 3.000 qm, 1965, 2. Stufe auf 7.000 qm, 1969, 3. Stufe Erweiterung auf 9.600 qm. Bau des Schuppens 26 für den Umschlag von Pressepapier aus Schweden / Finnland und Norwegen / Kanada am östlichen Ende des Baakenhafens.
- 1981** Erweiterung um den Schuppen 25 mit 10.000 qm Fläche ebenfalls am östlichen Ende des Baakenhafens. Neben Pressepapier wird auch Zellstoff und Wellpappenrohmaterial aus Nord- und Südamerika importiert.
- 1984** Erweiterung am Grasbrook: Stufe 1 mit der Halle 24.000 qm, in Stufe 2 kommen zusätzliche Kaimauer und Freifläche hinzu (zu den Forstprodukten kommen jetzt auch Stückgut, Eisen / Stahl und Container).
- 1985** Umfirmierung in Cellpap Terminal Hamburg.
- 1996** Gesellschafterwechsel zur HHLA.
- 1999** Aufgabe der Schuppen 25 / 26 im Baakenhafen, Aufgabe des Standortes am Grasbrook Ende 2000 als Folge des Baubeginns der HafenCity; Verlagerung der Aktivitäten auf den Forstprodukten-Terminal Dradenau. Die Schuppen auf dem Grasbrook werden 2002 / 03 abgerissen, die Sanierung der durch die Lage der Gasanstalt verseuchten Böden auf dem Grasbrook beginnt. Es werden 220.000 m³ (400.000 to) kontaminierter Böden ausgebaut und entsorgt. Die Sanierung dauert 21 Monate und kostet 20 Millionen Euro. Die Schuppen 25 / 26 gibt es weiterhin, mit der Entwicklung der östlichen HafenCity werden sie in den kommenden Jahren zurückgebaut.
- 2002** Wegen anhaltender Verluste stellt die HHLA den Betrieb im Dradenau-Terminal ein. Auch Forstprodukte werden seit Ende der 1990er Jahre zunehmend in Containern transportiert. Das Aus der Firma trifft 126 Angestellte und gewerbliche Mitarbeiter.

Quelle: Firmenauskunft / Internetrecherche



Verladung am Cellpap Terminal

Kaffee-Lagerei

„Der Kaffeesatz wird mit seinem doppelten Gewicht Kleie zu Stopfnudeln verarbeitet, mit welchem man Gänse und Kapaunen mäset. Die Tiere sollen sehr fett und das Fleisch sehr schmackhaft werden. Man benutzt den Kaffeesatz ferner zum Reinigen der Nachtgeschirre und beim Abfegen braun gestrichener Fußböden“, heißt es in „Meyers Konversations-Lexikon“ aus dem Jahre 1896. Aber bereits 1687 – 50 Jahre vor Berlin! – wurde ein Kaffeehaus in Hamburg eröffnet, in dem der Kaffee durchaus anderen Zwecken zugeführt wurde; hier konnte man entspannt sitzen, die Zeitung lesen oder auch Geschäfte machen.

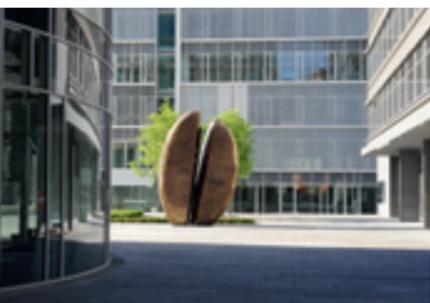
Aber den Hamburgern kam es nicht nur auf das Genussmittel an; im Überseehandel spielte der Import von Kaffee und sein Weiterverkauf eine beträchtliche Rolle; der Bau der Speicherstadt konzentrierte die Geschäfte auf einen Ort in Hamburg, an dem sie auch heute noch am intensivsten sind, wenn auch nicht mehr aus den alten Speichern kommend.

- 1956** Gründung der Firma „Kaffee-Lagerei GmbH“ und Wiederaufbau des Speichers O am Sandtorkai als reiner Kaffee-Speicher.
- 1967** Erweiterung des Angebots um innovative Prozesse zur Rohkaffeeveredelung (reizarter Kaffee), die bis heute kontinuierlich weiterentwickelt wurden (Dämpfung von Robusta und Arabica).
- 1974** Bau eines neuen Silos am offenen Wasser, um den Umschlag des Kaffees als Schüttgut (anstatt in Säcken und damit schwerer transportierbar) zu ermöglichen.
- 1983** Bau des Groß-Silos (Architekt: Gangolf Arndt), ein zweites in gleicher Größe wurde 1994 errichtet.
- 1988** Bau einer Lagerhalle am Sandtorkai
- 1990** Bau einer weiteren Lagerhalle mit 10.000 qm Lagerfläche (Architekt: Göttling).
- 1990** Eingliederung in die Neumann Gruppe als Kaffee-Lagerei N.H.L. Hirsch & Cons.
- 2006** Umzug der Kaffee-Lagerei aus der Hafencity zum Hohe-Schaar-Kamp innerhalb des Hafengebiets. Umfirmierung in „NKG Kala Hamburg GmbH“; der Firmensitz der Neumann Gruppe selbst bleibt in der Straße Am Sandtorkai. Die alten Siloanlagen werden abgerissen und die Flächen für die Entwicklung der Hafencity frei gemacht.
- 2009** Rekordumschlag von rund 6 Mio. Sack Rohkaffee. In den Abteilungen Logistik, Produkthandling, Technik und Verwaltung arbeiten 65 Mitarbeiter. Kaffee aus 40 bis 45 Anbauländern wird gelagert.
- 2010** Fertigstellung der „International Coffee Plaza“ in der Hafencity auf dem Gelände des früheren Kaffeelagers mit drei Gebäuden (Architekt: Richard Meier, USA), in denen der neue Firmensitz der Neumann Gruppe sowie weitere Firmen aus dem Kaffee-Sektor Platz finden.

Quelle: Firmenangaben



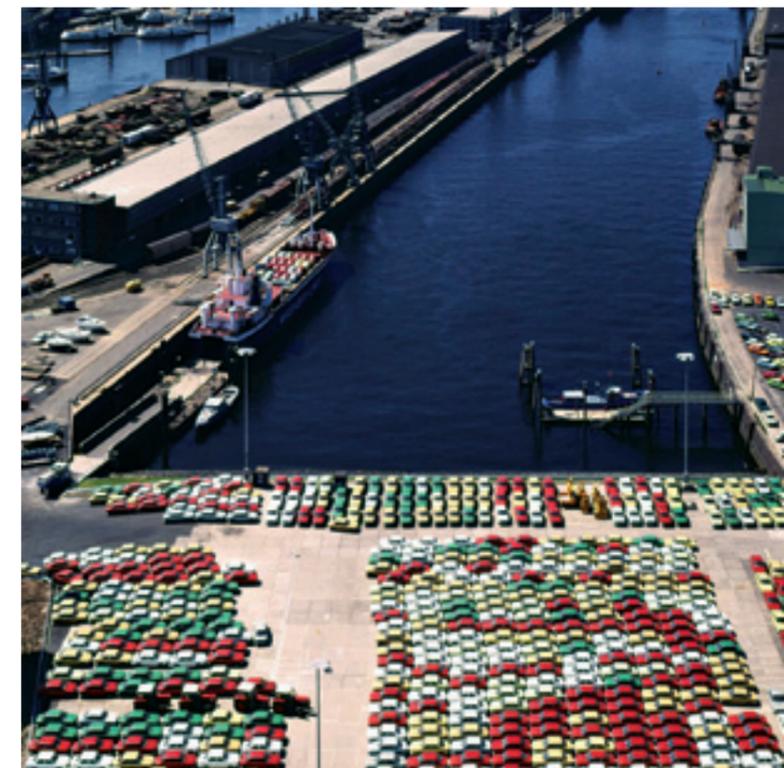
Groß-Silo der KLG im Gebiet des heutigen Quartiers Am Sandtorkai / Grasbrook



Eine Bronzeskulptur in Form einer Kaffeebohne ist das Wahrzeichen der 2009 fertiggestellten „Coffee Plaza“

In Hamburg wurde als Erstes der Sandtorhafen mit einer Ro-Ro-Anlage ausgerüstet. Dieses Hafenbecken lag bei der dynamischen Entwicklung des Seeverkehrs ein wenig im Schatten, sodass man neue Nutzungen suchte: Ein Projekt der United States Line für eine kombinierte Passagier- und Stückgutanlage scheiterte. Erst 1966 kam dann der neue Aufschwung mit dem Bau der Roll-on/Roll-off-Anlage, von der aus vor allem Autos verschifft wurden. Das hatte Folgen bis heute hin, denn für die Stellflächen der PKWs wurden Teile des Sandtorhafens mit der Schleusenverbindung zum Brooktorhafen zugeschüttet, sodass heute etwa ein Drittel des gesamten ursprünglichen Hafenbeckens verschwunden ist. Die Anlage des neuen Sandtorparks erinnert noch an das alte Hafenbecken – so etwas wie die „Transponierung der Erinnerung des Ortes“: vom Hafenbecken zum Teil der neuen Stadt.

Für die modernen, immer größer werdenden Dampfer allerdings reichten die Hafenbecken des Sandtor- und des Grasbrookhafens bald nicht mehr aus. Dort konzentrierte man sich konsequenterweise auf kleinere Schiffe für den Ost- und Nordseeverkehr. Zu den Industrie- und Handelsunternehmen vor Ort zählten jedoch weiterhin die ausgedehnte Kaffeelagerei N.H.L. Hirsch & Cons., die Gebrüder Heinemann mit ihrem verzweigten Handelshaus und das Gaswerk auf dem Grasbrook. 1962 kam die auf Papier und Papierprodukte spezialisierte Cellpap hinzu.



Parkplatz für Autotransporte am Sandtorkai 1975



Ein Roll-on/Roll-off-Schiff mit geöffneter Heckklappe



Nach dem Kaffee kamen die Teppiche in die Speicherstadt, hier eingefangen in den 1980er Jahren

Mit der Benennung eines Gebäudekomplexes am Kopfende des Sandtorparks als „International Coffee Plaza“ in der landseitigen Verlängerung des Sandtorhafens wird an die Geschichte des Ortes als Kaffeelager erinnert, denn nach dem Ro-Ro-Betrieb wurde die Fläche des heutigen Sandtorparks eine „Adresse“ im internationalen Kaffeehandel. Die 1956 gegründete „Kaffee-Lagerei GmbH“ betrieb im Laufe der Zeit am Sandtorkai zwei Großsilos (aus den Jahren 1983 und 1994) und mehrere große Lagerhallen. 2006 verließ die Firma – mittlerweile ein Tochterunternehmen der Neumann Gruppe – mit ihren Produktions- und Lageraktivitäten das Gebiet der HafenCity, damit die Flächen früher als ursprünglich im Masterplan vorgesehen entwickelt werden konnten. Die Neumann Gruppe selbst, einer der größten Rohkaffee-Dienstleister weltweit, blieb mit ihrem Firmensitz am Sandtorkai, weil der in der Kaffee-Welt bereits zu einem festen Begriff geworden war. 2009 bezog sie einen vom amerikanischen Architekten Richard Meier entworfenen Turm am Sandtorpark, auch weitere Unternehmen aus dem Kaffee-Sektor werden sich in der International Coffee Plaza ansiedeln und damit die Tradition rund um das Thema an diesem Ort weiterführen.

Wie bei anderen Hafenbecken wurde vor der Konzeption der HafenCity auch die vollständige Zuschüttung des Sandtor- und des Grasbrookhafens diskutiert, weil der moderne Hafenumschlag andere Flächenanteile verlangte. Im Containerverkehr ist nicht mehr das lange Liegen eines Schiffs am Kai ausschlaggebend, sondern die Stellfläche für viele Tausend Container, die – das ist ja gerade ihr Vorteil! – schnell be- und entladen werden können: Kurze Liegezeit, große Stauflächen an Land, das ist der moderne Hafen. Einige andere Hafenbecken wurden tatsächlich inzwischen zugeschüttet; vom Reichenstraßenfleet, dem ersten Hamburger Hafen, angefangen, wurde eben nach praktischen Gesichtspunkten entschieden. Aber die beiden ältesten künstlichen Hafenbecken, die Wiege des modernen Hamburger Hafens, blieben zumindest teilweise verschont. Heute vermitteln

sie die Anschauung der alten Struktur und bilden einen wichtigen Teil der Attraktivität der HafenCity.

Obwohl Sandtor- und Grasbrookhafen in den 1980er Jahren ihre Bedeutung verloren, war das Gebiet einschließlich der Speicherstadt aber nie eine Industriebrache, die nicht mehr genutzt worden wäre. Die Speicherstadt selbst hatte eine Umstrukturierung hinter sich, die sie zum umfangreichsten Lager von Orientteppichen außerhalb des Irans gemacht hatte: Die Bauten mit ihrer hohen Belastungsmöglichkeit und der durch die dicken Wände sehr gleichmäßigen Temperatur mit geringer

Luftfeuchtigkeit waren gut für Tee, Kaffee und Gewürze, aber eben auch für Teppiche. Tee und Kaffee wurden unterdessen zu Massengütern, die in Silos gelagert und in Containern transportiert wurden ...

Die eigentliche Revolution des heutigen Hafens – eine Revolution des Transportwesens allgemein, die sich genauso auf Eisenbahn und LKW erstreckte – war die Erfindung und Verbreitung der „Blechkiste“: Der genormte, mit weltweit gleichen Anschluss- und Befestigungspunkten versehene, in seinen Abmessungen standardisierte Container. Er wurde seit 1956 als Schiffscontainer mit den Abmessungen von 12,192 x 2,438 x 2,591 m entwickelt und in den USA eingesetzt, bevor er seinen Siegeszug durch die Welt antrat und einen wesentlichen Aspekt der heutigen Globalisierung im Warenverkehr abzubilden begann. 15 Millionen Container soll es inzwischen weltweit geben, viele von ihnen mit einem Chip versehen, der ihre punktgenaue Ortung und damit ihre in Computerprogrammen beherrschbare Organisation ermöglicht. Rund zwei Drittel des weltweiten internationalen Handels werden inzwischen mit ihrer Hilfe abgewickelt – wahrlich eine Revolution im umfassenden Sinne: Durch Container sind ganze Häfen verschwunden und andere entstanden. Weltweit begann ein Umstrukturierungsprozess, der in der Regel flussabwärts, aus der Stadt heraus zu neuen

Hafenanlagen führte, die den Containerverkehr aufnehmen konnten. Der Hafen von London, einst größter der Welt, ist nicht nur, aber in entscheidendem Maße an der Einführung des Containerverkehrs zugrunde gegangen.

Aber auch der Landverkehr hat sich mitsamt der Verladetechniken völlig verändert; die Geschwindigkeit des Warenumschs hat sich um ein Mehrfaches erhöht und damit die Liegezeiten der Schiffe verkürzt; die Schiffsarchitektur passt sich in ihrer Form immer mehr den Blechkisten an; die menschliche, körperliche Arbeit im Hafen ging zurück, die Transportkosten sanken, kurz: Der Container hat die Welt verändert wie sonst nur die Entwicklung der Buchdruckerkunst, der Dampfmaschine oder der Elektrizität.

Am 31. 5. 1968 machte das erste Vollcontainerschiff am Burchardkai im Westen der Stadt fest – die Revolution erreichte Hamburg.

Das erste Schiff konnte 1.178 Container transportieren – heute liegen die größten Containerschiffe bei 13.000 bis 15.000 Containern; sie sind fast 400 m lang und stapeln im Rumpf und an Deck bis zu 20 Container übereinander, was etwa 17 normalen Geschossen eines Wohnhauses entspricht



Der Burchardkai mit Container- und Tankschiff sowie Barkassen



Seit 120 Jahren erhalten die Schiffe immer mehr Stauraum im Rumpf und auf Deck

– sie sind also schwimmende Hochhäuser! Aber es war nicht die Größe und Transportfähigkeit der Schiffe allein, die die Häfen und die Städte veränderte; die Revolution bezog sich auf deren Struktur. Jetzt wurden nicht mehr die Abfolge von Kailiegeplatz, Kaischuppen, Schiene und Straße benötigt, sondern große, zusammenhängende Flächen für die Container mit vergleichsweise kurzen Kais, weil die Liegezeiten der Schiffe immer kürzer werden. Im Containerverkehr entfallen die Kaischuppen, da die Container selbst die Behältnisse sind.

Die Veränderungen hatten auch für die Menschen im Hafen erhebliche Folgen. Der unständig beschäftigte Schaueremann oder Kaiarbeiter verschwand; die große Zahl von Arbeitern, die zum Be- oder Entladen eines Schiffes mithilfe ihrer Körperkraft nötig waren, gibt es nicht mehr. Zwischen 1960 und 1965 blieb die Zahl der eigentlichen Hafentarbeiter (ohne die Werftarbeiter) mit knapp 14.000 etwa gleich, seitdem nimmt sie kontinuierlich ab, obwohl sich die Umschlagsmengen ständig weiter erhöht haben (2007 lag die Zahl der Arbeitsplätze in sämtlichen deutschen Häfen bei etwa 11.000!): Die Technik ersetzt die Menschen. Inzwischen sind Hafentarbeiter meist hoch qualifizierte Techniker, die Schwimmkräne oder Containerbrücken dirigieren, es gibt Van-Carrier-Fahrer oder Klima- und Kältetechniker – das sind Spezialisten anstelle ungelernter Arbeiter. Geändert hat sich auch die weltweite Orientierung des Hamburger Hafens; die meisten Container werden heute nach China, Singapur und Russland verschifft.

Und auch für die Stadtentwicklung sorgten die Umbrüche für neue Situationen. Denn mit der Umstrukturierung und Verlagerung der Hafengewirtschaft wurden innenstadtnahe, traditionell kleinteilige Hafengebiete frei, die der Stadt zurückgegeben werden konnten – in Amsterdam oder Antwerpen, in New York, Barcelona, Kopenhagen, Boston oder London. Auch in Hamburg wurde diese Perspektive gesehen; das „Gesetz über die Erweiterung des Hamburger Hafens“ aus dem Jahre 1961 definierte die zukünftigen Hafenerweiterungsflächen im Westen des bisherigen Hafens – ganz weit im Westen, nämlich als projektierte Tiefseehafen bei Neuwerk, oder näher dran, in Altenwerder und Moorburg.

Die Technisierung in einem Hafen ist sicherlich notwendiger Fortschritt. Aber die Traditionen verschwinden nicht, wie man an der Entwicklung im Gebiet der HafenCity ablesen kann. Rund um die Speicherstadt und im historischen Kerngebiet des modernen Hafens hatte sich bis zur heutigen Umbauphase wenig verändert. Nach dem Krieg blieb das Gelände zunächst im „toten Winkel“ der Entwicklung. Die Schuppen wurden wieder aufgebaut, die Lücken in der Speicherstadt geschlossen, aber eine grundlegende Weiterentwicklung blieb in den verschiedenen Hafenentwicklungsplänen aus. Das hieß keineswegs, dass die wirtschaftliche Entwicklung dort stagnierte, aber sie bediente sich noch weitgehend traditioneller Strukturen. Wenn solche Umnutzungen eher behutsam vor sich gingen, dann allerdings nicht aus denkmalpflegerisch-sentimentalen Gründen. Was im Weg stand, wurde abgerissen, wie der Kaispeicher, der 1963 – 65 durch einen Neubau ersetzt wurde (Architekt: Werner Kallmorgen) – heute entsteht dort mit der „Elbphilharmonie“ der Höhepunkt einer Architektur, die Altes und Neues verbindet.

Die Elbphilharmonie auf dem alten Kaispeicher A der schweizerischen Architekten Herzog & de Meuron ist Symbol für einen „Wandel durch Neuinterpretation“, für etwas Neues, das – ganz buchstäblich – auf dem Fundament des Alten entsteht. Dort, bei der Elbphilharmonie, wird es zukünftig auch einen Barkassenanleger geben. Deren Verkehr im Hafen war eines seiner charakteristischen Merkmale für wirtschaftliche Prosperität. Mit der sinkenden Zahl der Hafentarbeiter (und der zunehmenden Zahl der privaten PKWs) wurde der Barkassenverkehr für die Arbeiter praktisch eingestellt; nur noch die Hafenrundfahrten versprachen Gewinn, bei denen schon Hans Söhnker und Ilse Werner nass gespritzt wurden, im Film „Große Freiheit Nr. 7“. Demnächst also wird man im Abendkleid zum Konzert per Wasserfahrzeug kommen können.

1962 aber wurden noch einmal alle Hamburger mit aller Gewalt daran erinnert, dass Hafen und Fluss für moderne Technik genutzt werden können, dass das aber immer eine Auseinandersetzung mit natürlichen Bedingungen und Widrigkeiten bleibt. Die Flutkatastrophe vom Februar 1962 mit 315 Toten allein auf dem Hamburger Staatsgebiet, mit einem Fünftel der Landflächen unter Wasser, zeigte jedem, dass im Extremfall die Natur immer noch stärker ist. Eine Konsequenz, die man in der HafenCity daraus gezogen hat, war die hochwassersichere Konstruktion der Gebäude auf Sockeln, sogenannten Warften, und die sorgfältige Planung von Rettungswegen über erhöhte Straßen und Brücken.

Flutkatastrophe, 1962

„Die Erdgeschoßbewohner bitten mich, vom Fenster aus die Feuerwehr zu rufen. In ihre Wohnung dringt das Wasser ein. Ich laufe wieder nach oben, gehe auf den Balkon hinaus: die ganze Georg-Wilhelm-Straße und der Vogelhüttendeich sind in einen wilden Strom verwandelt. Kein Mensch ist mehr zu sehen. Weit hinten treibt in den hochgehenden Wogen eine schwere Feuerspritze. Jetzt glaube auch ich, daß Deiche gebrochen sind. Es ist kurz vor vier Uhr. Leere Benzinfässer, die von den benachbarten Lagerplätzen am Vogelhüttendeich abgetrieben werden, sausen mit rasender Geschwindigkeit um die Ecke. Sie schlagen aneinander, werden gegen die Häuserwände geworfen, prallen gegen Gaslaternen. Autos treiben hilflos dazwischen, geraten an der Straßenecke in den Strudel, der sich dort gebildet hat, verhalten einen Augenblick wie Segeljachten an der Wendemarke. (...) Plötzlich hören wir von draußen gellende Hilferufe. Kein Zweifel: Menschen in Todesnot! Drei Männer, die jüngeren unter den Hausbewohnern, Wilhelm (45), Klaus-Dieter (23) und mein Sohn (22) nehmen eine Wäscheleine. Woher sie so schnell kam, wußte hinterher niemand mehr. Die drei Männer stemmen sich durch das eiskalte Wasser nach draußen. Durch die brusthohe Flut bis zur Brücke über den Ernst-August-Kanal kämpfen sie sich gegen die Strömung durch. Die Brücke ist überspült. Das ist unfasslich! Am Geländer klammern sich zwei Gestalten fest. Die drei Männer packen sie und schleppen sie zurück, hinein in das Haus. Retter und Gerettete sind völlig erschöpft. (...) 5.00 Uhr: Gedämpfte Frauenstimmen flüstern sich zu, man habe den Vogelhüttendeich hinunter ertrunkene Menschen treiben sehen. Alles ist so unwirklich und gespenstisch: Kerzen, die im zugigen Treppenhaus zu verlöschen drohen, und Taschenlampen, die über bleiche, ängstliche Gesichter leuchten.“

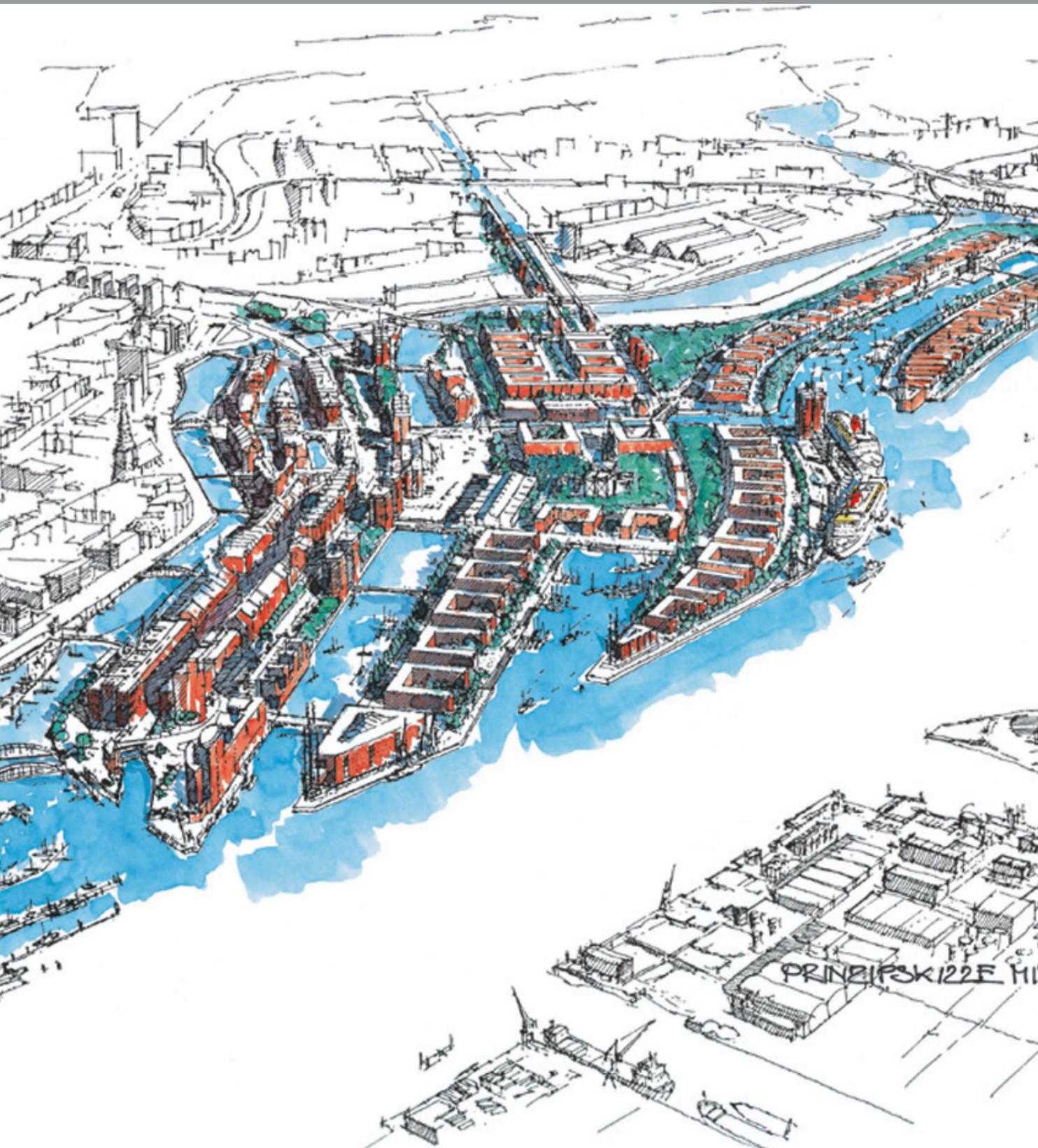
Gerhard Z.



Flutkatastrophe in Wilhelmshagen

Die HafenCity – ein geschichtlicher Ort

Auf der ganzen Welt werden frühere Hafengelände als Büro- oder Wohngebiete oder als Tourismusorte neu entwickelt. Hamburg reiht sich mit einem besonders ehrgeizigen Projekt ein



Ein Hamburger Vorläufer der HafenCity-Entwicklung war Mitte der 1980er Jahre die „Perlenkette am nördlichen Elbufer“. Internationale Vorbilder für Waterfrontprojekte gibt es bereits seit den 1950er Jahren

Der Hamburger Hafen ist einer der größten Häfen der Welt und Deutschlands größter Universalhafen. Selbst im Krisenjahr 2009, als der Containerumschlag um 21 Prozent einbrach, verzeichnete er noch einen Umschlag von 110 Millionen Tonnen. Daneben ist der Hafen eine der wichtigsten Touristenattraktionen der Stadt. Täglich laden Dutzende Barkassen zur Erkundung der Elbe, der Hafenbecken und der Kanäle und Fleete der Speicherstadt ein. „He Lüchts“, die Führer der Hafentrundfahrten, vermitteln den „Quiddjes“, den Binnenländern, einen Hauch von romantischer Seefahrt – den Genuss, mit der Nase im Wind auf das spritzende Wasser zu schauen, ein Gefühl von Weite und Abenteuer. Dass es im professionellen Bereich längst ganz anders zugeht und ob es dieses Lebensgefühl für Seefahrer überhaupt je gab, steht auf einem anderen Blatt. Denn auch für die Seeleute früherer Zeiten zählte an erster Stelle die Profession, nicht der schöne Sonnenuntergang auf See.

Für die Hamburger Bürger war der Hafen immer zuerst eine „Profession“, war er die ökonomische Grundlage der Stadt. Als solche ist er lebendig; es leben heute an die 150.000 Menschen direkt oder indirekt von der Hafenvirtschaft, nicht nur in der Stadt, sondern in der gesamten Metropolregion. Aber der Hafen wurde über die Jahre eben auch zu etwas, das im Herzen der Hamburger verankert ist. Das klingt kitschig. Aber wenn es Orte gibt, die per se ans Gemüt rühren, dann gehört die Hafenwelt dazu – neben dem Alpenpanorama, dem Bauernhof auf dem Lande oder dem kleinen Kosmos einer mittelalterlich erhaltenen Stadt. Man sehe sich die Fernsehserien an, die mit dem Pfund wuchern.

Aus der Machbarkeitsstudie für die HafenCity von Gerkan, Marg & Partner (gmp), 1997

Heute ist der Hamburger Hafen den Bürgern der Stadt also wieder nahe gerückt. Das war nicht immer so. Spätestens seit der Citybildung in der Innenstadt seit Beginn des 20. Jahrhunderts, die die Bewohner dort verdrängt hatte, war der Hafen ein notwendiger, aber entfernter Ort. Zwar war der Hafen Arbeitsort für Zehntausende gewesen, war beschrieben, besungen und gefeiert (und als Ort von Arbeit und Plackerei verflucht) worden – doch letztlich hatte er mit der Stadt der Bürger nicht wirklich etwas zu tun gehabt und ein Eigenleben geführt. Erst seit den 1970er Jahren, als die Stadt eine Studie zur Nutzung der ausgedehnten Wasserflächen und -kanten in Auftrag gab, wurde diese Seite der Stadt in stadtplanerischer Hinsicht wieder interessant. Andere Städte, die ebenfalls vom Strukturwandel durch den Container betroffen waren, machten es vor: von San Francisco über Kopenhagen bis Amsterdam. Fisherman's Wharf und die Pier 39 in San Francisco gaben die Richtung vor; diese wurden schon seit den 1950er Jahren, vor der Erfindung des Containers, umgenutzt vom Ort italienischer Fischer zur Freizeitemeile mit Restaurants, Museen und Hotels. Es folgten weitere Projekte in den 1970er und 1980er Jahren: In Kopenhagen war es der Nyhavn, eines der ältesten Hafenbecken im Zentrum der Stadt, dessen Lagerhäuser erfolgreich zu Büros, Wohnungen, Hotels oder Restaurants umgenutzt wurden. In Amsterdam schließlich waren es bereits mehrere Hafenbecken und -inseln, die als zentral gelegene neue Wohngebiete entwickelt wurden, weil die Anlagen für den dominierenden Containerverkehr nicht mehr taugten. Und in vielen anderen Städten von Kapstadt bis Buenos Aires hat es ähnliche Entwicklungen gegeben. Hamburg war also keineswegs die erste Stadt, die eine neue Nutzung für ihre traditionellen Hafengebiete suchte. Was den Vorteil hatte, dass man auf den Erfahrungen anderer aufbauen konnte.

Mitte der 1980er Jahre lenkten internationale Architektenworkshops den Blick der Hamburger auf die städtebaulichen Chancen einer Lage an der Elbe. Die „Perlenkette am nördlichen Elbufer“, gemeint als Folge herausragender, neuer Bauten mit unterschiedlichen, aber nicht mehr hafengebundenen Nutzungen, zeigte das Potenzial des Ortes. Das beschränkte sich nicht auf den Freihafen und den Grasbrook, sondern zog sich bis nach St. Pauli und Altona hin. Am Hafen zu wohnen oder zu arbeiten wurde zum Trend einer neuen Klientel, die die traditionellen Wohngebiete eher langweilig fand. Hier aber, am Hafen, konnte man sich vom stimulierenden Ambiente inspirieren lassen.

1997 stellte der damalige Erste Bürgermeister Henning Voscherau kurz vor der Wahl die Idee einer neuen Hafen City vor – verbunden mit dem Ziel, ein neues Containerterminal in Altenwerder zu bauen. Das Projekt war jahrelang im Verborgenen betrieben worden, um Bodenspekulation zu vermeiden. Nun aber sollte das rund 150 ha umfassende Areal um Grasbrook- und Sandtorhafen, zwischen der historischen Speicherstadt und den Elbbrücken, der Innenstadtentwicklung zur Verfügung gestellt werden. Durch Verkauf und Bebauung der sich überwiegend im öffentlichen Besitz befindenden Grundstücke durch private Investoren wollte die Stadt wiederum die Investition für Altenwerder refinanzieren und zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen.

Am 29. Februar 2000 beschloss der Senat den Masterplan für die HafenCity und stellte ihn mit Bürgerveranstaltungen und Ausstellungen öffentlich zur Diskussion. Zum Jahr 2003 wurde das Gebiet im Wesentlichen aus dem Hafentwicklungsgesetz herausgenommen und offiziell seine 120-jährige Zugehörigkeit zum Freihafen beendet. Das war die rechtliche Voraussetzung dafür, dass Wohnen, Arbeiten (in anderen Branchen als den mit der Hafenwirtschaft verbundenen), Kultur- und Freizeitnutzungen hier tatsächlich einziehen können. Eine weitere entscheidende Voraussetzung war der Hochwasserschutz, den der Masterplan für das außerhalb der Hamburger Hauptdeichlinie liegende (und damit nicht geschützte) Gebiet ausdrücklich festschrieb. Die Lösung, die Neubauten auf einem hohen Sockel oder „Warft“ zu errichten, prägte zugleich den äußeren Charakter der ersten Gebäude am Sandtorkai. Auch auf

die Herausbildung von verschiedenen Quartieren mit je eigenem Charakter, eine gute öffentliche Verkehrsanbindung und eine nachhaltige Stadtstruktur legte man Wert – kurz, auf einen Ort mit allen urbanen Qualitäten. In diesem Sinne wurde im Frühsommer 2010 auch die Überarbeitung des Masterplans für die östlichen Quartiere präsentiert.

Und das ist tatsächlich das Faszinierende an der Situation: Hier wird ein Stadt-„zentrum“ erweitert, obwohl das eigentlich gar nicht geht, denn ein Zentrum – sonst wäre es keines – ist üblicherweise von der übrigen Stadt umbaut. In den Hafenstäd-

ten jedoch, wo es immer eine enge Verbindung zwischen Kaufmannschaft und Hafen gegeben hatte, stellen Hafenflächen ein potenzielles, unmittelbar an die Innenstadt angrenzendes Erweiterungsgebiet dar. Städtebaulich ging es darüber hinaus um eine entscheidende Weichenstellung, die die bis dahin verfolgten Strategien auf den Kopf stellte: Jetzt fand Stadterweiterung nach innen statt, was nicht zuletzt ökologisch sinnvoll ist.

Um die Entscheidung für das Projekt HafenCity zu verstehen, ist aber auch die Hafenperspektive unerlässlich. Für Hamburg war durch die Wende 1989 eine veränderte geopolitische Situation entstanden: Jetzt gab es wieder das traditionelle Hinterland in Ostdeutschland und Osteuropa mit einem wirtschaftlichen Potenzial von 150 Millionen Menschen – ein vorher nicht gehannter ökonomischer Aufschwung begann. Die 1200 Jahre alte Lage der Stadt am Stromspaltungsgebiet der Elbe, rund 110 km im Binnenland, er-



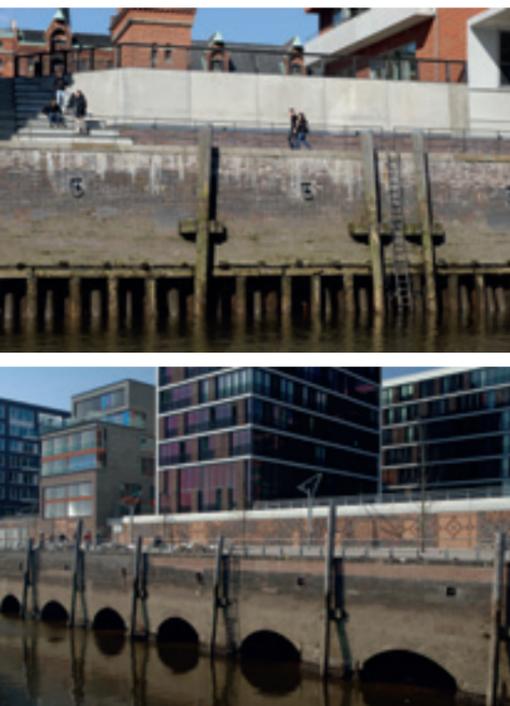
Das Gebiet der HafenCity vor dem Entwicklungsbeginn 1998

wies sich erneut als großer Standortvorteil: Die Containerschiffe mit an die 7.000 40-Fuß-Containern können weit ins Landesinnere fahren, bevor sie auf Zug oder Lastwagen verteilt werden; nur rund 60 Container dagegen werden auf einem Eisenbahnzug, nur je zwei auf einem LKW transportiert. Das neue, hochmoderne Containerterminal Altenwerder sollte diesen Boom stützen und die Stellung gegenüber der Konkurrenz anderer Seehäfen verbessern. „Der Hafen gibt, der Hafen nimmt“ – unter diesem Motto setzte man die Herauslösung des Grasbrook-Gebiets aus dem Hafen zugunsten von Altenwerder in die Tat um.

Die Stadt aber kann in der HafenCity endlich wieder Wohnungen im Bereich der Innenstadt bauen. Das war lange zugunsten scheinbar lukrativerer Nutzungen vernachlässigt worden. Nun entsteht südlich der Speicherstadt, für deren Bau seinerzeit Zehntausende Menschen vertrieben worden waren, ein neuer Stadtteil für 12.000 neue Bewohner. Der Hafen wird nicht mehr als lärmender, schmutziger Arbeitsort erlebt, seit der Hafentarbeiter vom Techniker abgelöst wurde; man kann neue Formen der Verbindung von Wohnen und Arbeiten innenstadtnah entwickeln.

Das wirkt sich auch auf die Speicherstadt aus, den historischen Kern des neuen Stadtteils mit seinem eindrucksvollen Ensemble. Mit der Öffnung des Gebiets für Bewohner, Beschäftigte und Besucher der HafenCity stellen sich auch für sie neue Nutzungen ein. In einem der Speichergebäude ist heute eine Markthalle mit verschiedenen gastronomischen Angeboten untergebracht, ein zweites wurde zum Ort von Medien- und Kreativfirmen, wieder andere beherbergen erfolgreiche Ausstellungen wie das „Miniatur Wunderland“ und den „Hamburg Dungeon“.

Der Hinweis auf diese Entwicklungen – die Verdrängung der ursprünglichen Bewohnerschaft der Kehrwieder- und der Wandrahmsinsel für den Bau der Speicherstadt oder deren Veränderung heute – zeigt eindringlich: Man kann – man muss! – bei jedem neuen Schritt deutlich machen, dass man auf einer Geschichte aufbaut. Denn wir erleben heute ja eine folgerichtige Entwicklung: Nachdem der erste Hafen an der Einmündung der Bille in die Alster wie auch der zweite, der Alsterhafen, inzwischen längst zu Teilen der Innenstadt geworden sind, wird es jetzt der dritte, der historische Elbhafen, ebenfalls. Die Hamburger haben über



Die historischen Kaianlagen (oben am Sandtorhafen, unten und rechts am Magdeburger Hafen) werden im Zuge der Entwicklung der HafenCity restauriert



Der Kaispeicher B von 1897 beherbergt nach Sanierung und Umbau das Internationale Maritime Museum Hamburg



Seit 1875 krönte der Kaispeicher A mit einem „Zeitball“ für die einlaufenden Schiffe die westliche Spitze des Kaiserkais. Auf dem Nachfolgebau aus den 1960ern entsteht die Elbphilharmonie



Jahrhunderte die Norderelbe an die Stadt herangeführt – mit allen Tricks der Wasserwirtschaft. Gleichzeitig aber wuchs auch die Stadt an den Strom, und in Zukunft, bei weiterem Wachstum, nicht nur auf dem Gelände der HafenCity, sondern auf der anderen Elbseite, Richtung Harburg. Dort sind auf der Wilhelmsburger Elbinsel eine Internationale Bauausstellung (IBA) und eine Internationale Gartenbauausstellung für 2013 geplant – Hamburg setzt an zum „Sprung über die Elbe“.

Im geschichtlichen Rückblick zeigt sich also über alle von wirtschaftlichen Überlegungen geprägten Umwälzungen hinweg eine Kontinuität. Schon aus diesem Grunde ist es besonders wichtig, die Spuren sorgsam zu bewahren, die von dieser Geschichte erzäh-

len; es ist wichtig, neue Formen ihrer Sichtbarmachung und der Auseinandersetzung mit ihnen zu entwickeln. Die Stadt hat 1991 mit dem Denkmalschutz für die Speicherstadt einschließlich aller Brücken und Straßen einen ersten Schritt dazu getan. Auch in der HafenCity wurde alles Erhaltenswerte so weit möglich bewahrt und restauriert: Die historischen Kaimauern, das alte Amt für Strom- und Hafenausbau, die Kaispeicher A und B, die Spuren des Hannoverschen Bahnhofs. Hier wird Geschichte lebendig gehalten und weiterzählt, zum Teil als Ort der Erinnerung, zum Teil neu genutzt mit öffentlichen Funktionen – in jedem Fall als wichtige Etappen auf dem Weg zu einem neuen Stadtviertel, das vom Beginn an ein Ort sein soll, mit dem man sich identifiziert.

Denn das ist das Entscheidende bei der Bewusstmachung dessen, was aus den verschiedenen Zeiten heute noch erlebbar ist: Es reicht nicht, es nur zu bewahren oder gar zu rekonstruieren; das ist in gewisser Hinsicht sogar geschichtsfeindlich. Denn in früheren Jahrhunderten wurde nie nur bewahrt, sondern es wurde unter Verwendung des Vorhandenen weiterentwickelt. Das Bestehende war immer Ressource und Erinnerung zugleich. Umnutzung ist in Städtebau und Architektur kein neues Thema; solange kein Überfluss an Baustoffen herrschte und genügend Zeit vorhanden war, diese zu verarbeiten, solange war die Verwendung des Vorhandenen wirtschaftlich sinnvoll und vernünftig – den gleichen Gesetzen gehorchen die heutigen Überlegungen. Selbst der Abbruch des Hamburger Doms wurde 1804 dadurch finanziert, dass das Material meistbietend versteigert wurde.

Was andererseits technisch nötig war – vom neuen Hafenumschlag Mitte des 19. Jahrhunderts bis zur Einrichtung von Containerhäfen und deren steter Modernisierung –, das wurde unsentimental gemacht und schuf damit letztlich auch die wirtschaftliche Basis, sorgsam mit dem Vorhandenen umzugehen. Wobei „sorgsam“ nicht „nur bewahrend“ heißt und „umgehen mit etwas“ Kreativität verlangt.

Wie so etwas im konkreten Fall aussieht, kann man in der HafenCity nachvollziehen. So waren ja die Hafenbecken, die man zu Beginn der Planung für die HafenCity vorfand, keineswegs mehr identisch mit jenen, die auf dem Grasbrook im 19. Jahrhundert geschaffen worden



Segelschiffe, alte Schlepper, Dampfsebrecher – die Stiftung Hamburg Mairitim betreut die historischen Wasserfahrzeuge in der HafenCity



Mit den Marco-Polo-Terrassen (oben rechts) entstand der erste große Platz in der HafenCity. Die großzügigen öffentlichen Freiräume bieten auch Platz für die Hafen-City-Gastronomen und ihre Gäste



Der Traditionsschiffhafen im Sandtorhafen mit Blick nach Osten auf die „Coffee Plaza“

waren. Viele Flächen waren bereits zugeschüttet, wie das Becken der Sülze, aber auch ein erheblicher Teil des Sandtorhafens. In der Freiraumplanung des spanischen Büros EMBT wurde die Erinnerung an die Dimension des alten Beckens bewahrt, indem man die Kopfseite des Beckens an Land verlängert und der dadurch entstandene Sandtorpark die alte Form nachzeichnet. Gleichzeitig aber wurde in den fantasievoll geschwungenen Stufen zum Wasser hin, die demonstrativ anders sind als die traditionell streng rechteckigen Hafenbecken, auf die neue, städtische Umnutzung verwiesen: Der Park – wie auch die Treppenanlagen der Magellan- und der Marco-Polo-Terrassen – zeigt ein neues städtisches Flair, das auf dem alten aufbaut.

Ein weiteres Kennzeichen für die öffentlichen Räume der HafenCity ist, dass die Kaikanten nicht bebaut werden, wie es in den 1990er Jahren bei dem Hanseatic Trade Center am Sandtorkai geschah. Das war ein Bruch mit der Hafengeschichte: Die Kaischuppen lagen in der Regel zurückgesetzt, um Raum für den Umschlag von den Schiffen zu bieten. Die „Aktivitätszonen“ des alten Hafenbetriebs sind heute öffentliche Räume mit Platz zum Spazierengehen, Laufen, Radfahren und vielem mehr. Neben dem Wiederverwenden von historischen Materialien wie Kopfsteinpflaster und Stelkonplatten und dem Wiederaufbau alter

Hafenkräne gibt es auf diese Weise auch zahlreiche „unsichtbare“ historische Reminiszenzen. So setzen z. B. auch die Straßennamen einen Bezug zu alten Orten und Funktionen des Gebiets (vgl. Verzeichnis der Straßennamen auf S. 98).

Es geht bei allen diesen „weitererzählten Geschichten“ um einen dialogischen Prozess, der in der Auseinandersetzung mit dem vorhandenen Ort, aus „alt“ und „neu“ etwas Drittes entstehen lässt. Dabei kann gar nicht das Vorhandene grundsätzlich und immer erhalten werden, wie es die instinktive Reaktion der Bürger gern verlangt: Wie soll man zum Beispiel mit den alten Straßentrassen und Bahngleisen umgehen, die den Umschlag auf Pferdefuhrwerk und Eisenbahn im 19. Jahrhundert und damit den modernen Hafen erst möglich gemacht haben? Damals wurde der Hafen einschließlich seiner Lagerhäuser mehrmals im Jahr bei Hochwasser überschwemmt. Das kann man heutigen Bewohnern schlecht zumuten, weshalb der Hochwasserschutz durch die Warften geschaffen wurde. Das aber bedeutet, dass mit der Aufschüttung des Geländes eine neue Ebene eingeführt wurde, unter der man die alten Gleise nur noch vermuten kann.

Was hier am Beispiel tatsächlich vorhandener baulicher Elemente geschildert wird, das lässt sich aber auch an anderen Belegen: Das Hamburger Kaufmannshaus zum Beispiel war ein höchst komplexes Gebilde, das mit der einen, der Schauseite zur Straße orientiert war, mit der anderen, der „Arbeitsseite“, zum Fleet. Wohnräume, Comptoir, Lager und Dienstboten sowie die repräsentative, meist zweigeschossige Diele im Erdgeschoss bildeten einen Funktionszusammenhang, der architektonisch umgesetzt war – heute gibt es mit dem „Althamburger Bürgerhaus“ nur noch ein Beispiel dafür in der Deichstraße.

Die Verbindung von Arbeiten mit Wohnen war im 20. Jahrhundert weitgehend aufgehoben; eine Fabrik oder eine Firmenverwaltung war schlecht dafür geeignet; sie setzt andere Strukturen voraus, die mit der heutigen Stärkung individueller Tätigkeiten und stärkerer Betonung von Selbstständigkeit wieder gegeben sind. Das „Loft“ als umgebaute Fabriketage war schon in den 1970er Jahren aus den USA zu uns gekommen. Heute geht es darum, Arbeit und Wohnen auch in Neubauten wieder zu versöhnen; dafür gibt es viele Beispiele in der Hafencity.

Die neue Verbindung von Arbeit und Wohnen in einer neuen Arbeits-Wohnung stimmt aber nicht nur dort, sondern auch im größeren, im städtischen Maßstab. Auch dort war die Funktionstrennung seit dem 19. Jahrhundert zum städtebaulichen Ordnungsschema geworden: Wohnen hier, Fabrikarbeit dort und Büroarbeit an einem dritten Ort. Das hatte durchaus nachvollziehbare Gründe – wer wollte schon neben einer Fabrik mit ihrem Lärm und Schmutz wohnen?

Aber diese Art von Fabriken gibt es kaum noch; stattdessen konnten wir in den vergangenen Jahrzehnten sehen, welche anderen Folgen die Funktionalisierung der Stadt hat – zum Beispiel die der Verödung der Innenstadt, nachdem das Wohnen dort weitgehend verdrängt wurde, oder die wachsende Verkehrsbelastung durch den PKW. Die Hafencity stellt nicht nur bei den Wohnbauten, sondern auch als ganzer Stadtteil eine neue Balance zwischen Arbeit und Wohnen her und knüpft dabei an die Stadt des Mittelalters und der frühen Neuzeit an – ohne dabei rückwärtsgewandt zu sein. Sie interpretiert den alten Zusammenhang neu. Die Speicherstadt spielt dabei eine

überaus wichtige Rolle als Identitätsstiftendes Element – baulich wie auch im übertragenen Sinne als Stadt im Kleinen. Durch ihren eigenen Wandel verstärkt sie die Anbindung und den Austausch mit der Hafencity. Sie bildet, von der Innenstadt aus gesehen, einen deutlich erlebbaren Riegel, der als Signal für eine Zäsur und einen neuen städtischen Abschnitt verstanden werden kann. Von der anderen Seite, von der Hafencity her gesehen, stellt sie sich als architektonische Herausforderung und Maßstab dar, als Milieugeberin für Material und Höhenentwicklung der Neubauten.

Vom alten Gaswerk auf dem Grasbrook zur heutigen klimafreundlichen Wärmeversorgung der Hafencity, vom Kaispeicher zur Elbphilharmonie oder zum Maritimen Museum, vom Anleger für die Papierspedition Cellpap zum Kreuzfahrtterminal, von der industriellen Produktion einer Kaffeerösterei zur heutigen Verwaltung der

selben – die Hafencity nutzt das Vorhandene und schreibt ein neues Kapitel an diesem für die Stadt so wichtigen Ort. – nur für den Galgenacker sucht man noch eine neue Interpretation.

Wenn diese Fortschreibung, dieses Hinzufügen einer neuen Schicht zur Geschichte erfolgreich ist, dann gelingt etwas, das nicht selbstverständlich ist: Dann wird ein neuer Stadtteil vom Beginn an von seinen Bewohnern akzeptiert und als selbstverständlich in Besitz genommen.



Der überarbeitete Masterplan (Entwurfsstand Dezember 2010) erneuert und konkretisiert die Planung für die östlichen Quartiere. Die Entwicklung bis 2025 ist zu Ende gedacht

Anhang

Auswahl der Einfuhrländer und -regionen im Jahr 1868:

Algier, Belgien, Brasilien, Britisch Guayana, Britisch Honduras, Britisch Ost-Indien, Chile, China, Cuba, Curaçao, Dänemark, Ecuador, Europäische Türkei, Frankreich, Französisch Ost-Indien, Gibraltar, Griechenland, Grönland, Großbritannien, Haiti, Holstein, Irland, Italien, Jamaika, Kalifornien, Mecklenburg, Mexiko, Niederlande, Niederländisch Ost-Indien, Norwegen, Ostafrika, Ostfriesland, Ostsee, Peru, Philippinen, Portugal, Puerto Rico, Rumänien, Russland, Sandwich-Inseln, Schiffer-Inseln, Schleswig, Schwarzes Meer, Schweden, Siam, Singapur, Spanien, Triest, Tschechien, Uruguay, USA, Venezuela, Westafrika

Auswahl wichtiger Einfuhrgüter zwischen 1841 und 1900:

Arrak, Bahnschienen, Bauholz, Baumwolle, Bier, Campher, Canehl, Cassia Lignea, Cassia Vera, Cochenille, Cognac, Draht, Eier, Eisen, Elefantenzähne, Elfenbein, Farbhölzer, Fleisch und Fleischwaren, Galläpfel, Genever, Getreide, Getrocknete Pflaumen, Gewürznelken, Glaswaren, Guano und Phosphate, Galipot, Gummi elasticum, Gummiwaren, Hanf, Harz und Häute, Heringe, Felle, Honig, Hopfen, Hörner, Hülsenfrüchte, Hüte, Indigo, Kaffee, Kakao, Käse, Knöpfe, Kokosöl, Koks, Korinthen, Korkholz, Kupfer- und Silbererz, Kupfer, Kurzwaren, Leder, Leinen- und Jutegarn, Leinöl, Mandeln, Maschinen, Melasse, Messingwaren, Nutzhölzer, Oelkuchen, Olivenöl, Palm- und Palmkernöl, Palmkerne, Palmöl, Papier, Pech, Teer, Perlmutter, Pfeffer, Piment, Porzellan, Petroleum, Reis, Roggen, Rosinen, Rum, Salpeter, Salz, Schaffelle, Schafwolle, Schmalz, Schwefel, Seide, Shuddywolle, Sirup, Spielwaren, Stärke, Stearinlichte, Steinkohle, Stuhlrohr, Tabak, Talg, Tee, Tran, Wachs, Wein, Weizen, Wolle, Zement, Zinn, Zink, Zucker

Auswahl wichtiger Ausfuhrüter zwischen 1841 und 1900:

Apfelsinen, Baumwolle, Bier, Blei, Bohnen, Buchdruckerschwärze, Butter, Cassia Lignea, Cassia Vera, Chemikalien, Chinin, Cognac, Eisen, Eisenwaren, Erbsen, Fabrizierter Tabak, Farben, Farin, Fässer, Felle, Fette, Fleischextrakt, Fleisch (frisch, trocken, gesalzen, geräuchert), Gemüse, Galläpfel, Genever, Gerste, Gewürznelken, Glas, Graupen, Gries, Grütze, Gummi arabicum, Gummi elasticum, Gummischuhe, Hafer, Hanf, Hartgummiwaren, Häute, Hefe, Heringe, Holz, Honig, Hopfen, Indigo, Jod, Jute, Kaffee, Kakao, Kandis, Kartoffelmehl, Käse, Knöpfe, Koks, Kondensmilch, Korinthen, Kork, Kupferwaren, Leder, Leinen, Likör, Linsen, Lokomotiven, Mais, Malz, Mandeln, Margarine, Messingwaren, Mineralöle, Mineralwasser, Nüsse, Obst (frisch und getrocknet), Papier, Papp, Pelze, Pfeffer, Piment, Porzellan, Reis, Roggen, Roher, Tabak, Rohrzucker, Rosinen, Rum, Salpeter, Salz, Sardinien, Säuren, Schafwolle, Schellack, Schmalz, Schokolade, Sirup, Spielwaren, Steinkohle, Tee, Tonwaren, Vanille, Wachs, Waffen, Weichgummiwaren, Wein, Weizen, Zement, Zigarren, Zinn, Zitronen, Zuckerwaren

Verpackungs-, Maß- und Transporteinheiten zwischen 1868 und 1900:

Anker, Ballen, Ballons, Barrel, Beutel, Blase, Block, Broden, Bund, Bürde, Demijohn, Dose, Eimer, Faden, Fardehlen, Fass, Flasche, Gebinde, Gonjes, Jutesack, Kanaster, Kiste, Klumpen, Kolli, Korb, Krug, Kübel, Matte, Oxhoft / Barrique, Packen, Papiersack, Partie, Pipe, Platte, Rolle, Sack, Schachtel, Serone, Stange, Stück, Tafel, Tonne, Topf, Trommel, Trosse, Truhe, Verschlag, Zweizentnersack

Kräne und Werkzeuge:

Planken, Stellagen, Parbuckleing, Tretradkran (13. Jh.), Hebelkran (16. Jh.), Haspelwinde (17. Jh.), Kurbelkran, Wiegekran, Handkran, maschineller Kai-Kran, Dampfkran / Rollkran, Vollportal- und Halbportalkran, Elektrokran, Hamburger Doppelkran, elektrischer Wippkran, Schwimmkran, Wandkran, Schuppenkran, hydraulische Speicherkran, Lauchbock, Hund, Sackkarre, Schott'sche Karre, Selbstladekarre, Elektrokarre, Elektroschlepper, Stapler / Stapelwinde, Hubkarre, Gabelstapler, Seitenstapler, Van-Carrier / Portalstapler, Containerbrücke



Darstellung Hamburger Straßenhändler und Marktleute in einem Lottospiel, 1866

Straßennamen und ihre Bedeutung

Ein Kennzeichen der HafenCity ist, dass sie nicht auf einer „Tabula rasa“ entsteht, sondern an einem historischen Ort mit einer wechselvollen Geschichte. Es gab schon vorher Straßen und Straßennamen, die heute in ein Gesamtkonzept integriert werden.

Für die Benennung neuer Straßen ist in Hamburg eigens eine Senatskommission zuständig. Die Platzanlagen in der westlichen HafenCity wurden nach großen Entdeckern benannt, die symbolisch für die Erkundung weltweiter Handelswege stehen. Im nördlichen Überseequartier und um den Magdeburger Hafen herum werden die asiatischen Partnerstädte der Stadt gewürdigt, im südlichen Überseequartier sind Namen amerikanischer Städte vorgesehen. Und um den Lohsepark, dessen Namensgeber ein Ingenieur ist, werden künftig hamburgische Unternehmer mit einem Straßennamen geehrt.

Einige der bereits vor der HafenCity bestehenden Straßennamen werden im Folgenden erläutert.

Am Sandtorkai

Der Sandtorhafen mit seinen Kaianlagen war das erste moderne, künstlich geschaffene Hafenbecken südlich der (später erbauten) Speicherstadt (1865).

Auf dem Sande

Der Name erinnert an die Geländebeschaffenheit vor der künstlichen Umformung.

Baakenhöft

Baakenwerder war eine mit dem Grasbrook durch Damm und Baake (Seezeichen) verbundene Insel; der Name „Höft“ bezeichnet die Spitze des Hafenbeckens („Baakenhafen“).

Bei St. Annen

Erinnerung an eine im Zuge des Baus der Speicherstadt und des Zollanschlusses 1869 abgerissene Kapelle.

Brooktor, Brooktorkai

Die Nennung der „Tore“ („Sandtor“ etc.) verweist auf die von Valckenburgh'sche Befestigungsanlage der Stadt aus den Jahren 1616 – 25. Ein „Brook“ ist ein feuchtes Marschengebiet.

Dalmannkai

Benannt nach dem Hamburger Wasserbaudirektor Johannes Dalmann (1823 – 1875), während dessen Amtszeit das moderne Hafensystem mit dem Tiedenhafen entwickelt wurde.

Dienereihe

Vor dem Brooktor wurden 1677 Wohnungen für die Bürgermeisterdiener errichtet – daran erinnert die Bezeichnung.

Ericusbrücke

Die Bastionen der barocken Stadtbefestigung wurden, latinisiert, nach den Ratsherren jener Zeit benannt (hier: Erich Soltow).

Holländischer Brook

Die Bezeichnung erinnert an die niederländischen Emigranten, die seit dem 16. Jahrhundert dort wohnten.

Hübenerkai

Senator Hermann Albert Hübener (1804 – 1876), Präses der Schifffahrt- und Hafendeputation, anschließend des Deputation für Strom- und Hafenaufbau.

Jungfernbrücke

Genauso wie beim berühmten „Jungfernstieg“ ist keineswegs historisch verbürgt, dass die flanierenden Damen der Bezeichnung gerecht wurden.

Kannengießerort

Der Beruf der „Kannengießer“ ist heute ausgestorben, war aber früher ein durchaus respektables Handwerk; Kannengießer stellten die prächtigen Kannen für Kirche, Adel und wohlhabendes Bürgertum her, meist aus Zinn.

Kehrwieder

Nicht jede Sackgasse heißt „Kehrwieder“ – hier soll diese Tatsache jedoch Namensgeber gewesen sein.

Kibbelsteg

„Kibbeln“ oder „sich kabbeln“ bezeichnet ein hitziges Wortgefecht, das es aber wohl auch anderswo gegeben hat.

Kirchenpauerstraße

Gustav Heinrich Kirchenpauer (1808 – 1887), nach dem auch eine Schule in Hamburg benannt ist, war seit 1868 Bürgermeister und setzte zunächst die Zollfreiheit der Hansestädte durch. Als Bismarck Druck ausübte zum Beitritt der Städte in den Zollverbund des Deutschen Reichs, nahm er seinen Abschied (1880).

Kornhausbrücke

Das Kornmagazin zur Vorratshaltung war im Verteidigungsfall (Belagerung), aber auch bei Missernten von großer Bedeutung.

Lohseplatz

Hermann Lohse (1815 – 1893) war der Ingenieur der ersten Elbbrücke.

Magdeburger Straße

bezieht sich auf den Magdeburger Hafen, der vermutlich auf die Binnenschiffsverbindung nach Magdeburg verweist.

Niederbaumbrücke / Oberbaumbrücke

„Niederhafen“ und „Oberhafen“ wurden mithilfe eines „Baums“, einer schwimmenden Sperre an der Einfahrt, geschlossen.

Pickhuben

„Pickhuben“ sind „Pechhauben“ – aber wofür diese benötigt wurden, ist nicht ganz klar: entweder für den letzten Weg Verurteilter zum Richtblock oder, viel prosaischer, für das Pech, das beim Schiffbau benötigt wurde.

Poggenmühle

„Poggen“ sind eigentlich Frösche, was im Zusammenhang mit einer Mühle wenig Sinn macht. Die Bezeichnung ist verballhornt aus einer dort bis 1865 stehenden „Poch-“ oder „Walkmühle“ hergeleitet.

Steinschanze

Erinnerung an die dort Mitte des 17. Jahrhunderts erbaute steinerne Feldschanze.

Stockmeyerstraße

Heinrich Christian Meyer (1797 – 1848) war Fabrikant von Spazierstöcken und führte eine erfolgreiche Fabrik.

Teerhof

1611 wurde hier ein Teermagazin errichtet, an das der Name erinnert.

Versmannstraße

Johannes Versmann (1820 – 1899) war seit 1877 Bürgermeister der Stadt. Er unternahm die schwierigen Verhandlungen mit Bismarck um den Zollverbund mit dem Deutschen Reich, die zum Freihafen und dem Bau der Speicherstadt führten.

Neuer / Alter Wandrahm

Die „Wandschneider“ mussten, bevor sie die Gewänder zuschneiden und nähen konnten, die Tuche färben und bearbeiten; dazu wurden diese auf große, feststehende Rahmen aufgespannt. Innerhalb der Stadtmauer war dafür seit dem 17. Jahrhundert kein Platz mehr.



Weiterführende Literatur

- Apel, L. (Hg.):
In den Tod geschickt / Sent to their deaths. Die Deportationen von Juden, Sinti und Roma aus Hamburg 1940 bis 1945 / The Deportations of Jews, Sinti and Roma from Hamburg, 1940 to 1945. Hamburg 2009
- Bahnsen, U; Stürmer, K. von: Die Stadt, die auferstand: Hamburgs Wiederaufbau 1948 – 1960. Hamburg 2005
- Bardua, S.:
Brückenmetropole Hamburg. Baukunst – Technik – Geschichte bis 1945. Hamburg 2009
- Beckershaus, H.: Die Hamburger Straßennamen. Hamburg 1999
- Bracker, J.: Hamburg. Von den Anfängen bis zur Gegenwart. Hamburg 1987
- Bracker, J.; Kossak, E.; Scholz, H.; Zapf, M. u. a.: Die Hafenkante. Hamburg 1999
- Bruns-Berentelg B.; Eisinger A.; Kohler M.:
HafenCity Hamburg, Neue Begegnungsorte zwische Metropole und Nachbarschaft. Wien / New York 2010
- Dahms, Geerd: Das Hamburger Gängeviertel. Unterwelt im Herzen der Großstadt. Berlin 2010
- Evans, R. J.:
Tod in Hamburg. Stadt, Gesellschaft und Politik in den Cholerajahren 1830 – 1910. Reinbek b. Hamburg 1990
- Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg (Hg.): Hamburg im „Dritten Reich“. Göttingen 2005
- Frühauf, A.: Die Bauwerke des Schienenverkehrs in Hamburg. Hamburg 1994
- Geisthövel, A.; Knoch, H.:
Orte der Moderne. Erfahrungswelten des 19. und 20. Jahrhunderts. Frankfurt a. M. 2005
- Haack, J. / Museum der Arbeit:
Historische Kontexte der HafenCity / Überseequartierentwicklung. Unveröff. Studie. Hamburg 2006
- Herzig, A.; Langewiesche, D.; Sywottek, A. (Hg.):
Arbeiter in Hamburg. Unterschichten, Arbeiter und Arbeiterbewegung seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert. Hamburg 1983
- Herzig, A.; Trautmann, G. (Hg.):
„Der kühnen Bahn folgen wir ...“. Ursprünge, Erfolge und Grenzen der Arbeiterbewegung in Deutschland, Bd. 2: Arbeiter und technischer Wandel in der Hafenstadt Hamburg. Hamburg 1989
- Hipp, H.:
Freie und Hansestadt Hamburg. Geschichte, Kultur und Stadtbaukunst an Elbe und Alster. Köln 1989
- Jaacks, G.: Hamburgs Geschichte: Mythos und Wirklichkeit. Hamburg 2008
- Kähler, G.:
Von der Speicherstadt bis zur Elbphilharmonie. Hundert Jahre Stadtgeschichte Hamburg. Hamburg 2009
- Klessmann, E.: Geschichte der Stadt Hamburg. Hamburg 1988
- Kludas, A.; Maass, D.; Sabisch, S.:
Hafen Hamburg. Die Geschichte des Hamburger Freihafens von den Anfängen bis zur Gegenwart. Hamburg 1988
- Klugmann, W.; Seeler, W.:
Hafen Hamburg 1945 – 1965: Zwanzig Jahre Aufbau und Entwicklung. Hamburg o. J.
- Kulturbehörde / Denkmalschutzamt der Freien und Hansestadt Hamburg (Hg.):
Industriekultur und Arbeitswelt an der Wasserkante. Hamburg 1989
- Lange, R.; Bühler, S.; Pinck, A.; Hampel, T.:
Der Sandtorkai. Der erste Bauabschnitt der HafenCity / The first phase of HafenCity construction. Hamburg 2007
- Lange, R.; Hampel, T.; Hettchen, H.-J.:
HafenCity und Speicherstadt. Das maritime Quartier in Hamburg. Hamburg 2010
- Maak, K.: Die Speicherstadt im Hamburger Freihafen. Hamburg 1985
- Maass, D.: Der Ausbau des Hamburger Hafens 1840 bis 1910. Hamburg 1990
- Möhle, H.:
Brandtwein, Bibel und Bananen. Der deutsche Kolonialismus. Eine Spurensuche in Hamburg, Hamburg 1999
- Osterhammel, J.: Die Verwandlung der Welt. Eine Geschichte des 19. Jahrhunderts. München 2008
- Pastuschka, B.: Kaffeeklappen. München / Hamburg 1998
- Pelc, O., S. Grötz:
Konstrukteur der modernen Stadt. William Lindley in Hamburg und Europa (1808 – 1900)
Katalog zur Ausstellung. Hamburg 2008
- Plagemann, V. (Hrsg.):
Industriekultur in Hamburg. Des Deutschen Reiches Tor zur Welt. München 1984
- Schubert, D.:
Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten. Berlin 2002
- Schubert, D. Harms, H.: Wohnen am Hafen. Leben und Arbeiten an der Wasserkante. Hamburg 1993
- Schürmann, S.: Informationssystem „Geschichte der HafenCity“. Unveröff. Manuskript. Hamburg 2008
- Schupp, J.: Die sozialen Verhältnisse im Hamburger Hafen. Kiel 1908
- Thede-Ottowell, A.-M.: Hamburg. Vom Alsterhafen zur Welthafenstadt. Hamburg 1996
- Verein für Hamburgische Geschichte (Hrsg.); Hauschild-Thiessen, R. (Bearbeiterin):
Die Hamburger Katastrophe vom Sommer 1943 in Augenzeugenberichten. Hamburg 1993
- Verg, E.: Das Abenteuer, das Hamburg heißt. Der weite Weg zur Weltstadt. Hamburg 2007

Bildnachweis

Altonaer Museum: Seite 20 oben, 27 oben rechts

Archiv Lange-Basman: Seite 67 unten

Bildagentur für Kunst, Kultur und Geschichte:
Seite 16, 16/17, 21, 23, 27, 54, 74 unten links, 97

Bildagentur Hamburg:
Seite 98 Mitte

Bildarchiv Hamburg: Seite 48 unten rechts

Denkmalschutzamt:
S. 9, 13 oben, 14, 17 unten, 20 unten, 25 oben links, 25 oben rechts,
26, 28 oben, 28 unten, 33 unten, 36, 41 oben, 42 unten links, 42
unten rechts, 43 oben rechts, 47, 48 unten rechts, 49 oben links,
49 oben rechts, 49 unten, 50 oben links, 50 oben links, 52 Mitte,
52 unten, 54, 57 Mitte links, 57 Mitte rechts, 57 unten rechts, 71
oben links, 73, 76, unten links, 85

Elbe & Flut / Thomas Hampel:
Seite 6, 32 unten, 39, 59 unten, 80 Mitte und unten,
90, 91 oben rechts und unten, 92, 93, 98 rechts

Ferraz, Miguel: Titel

Fischer, Richard: Seite 82

Forschungsstelle für Zeitgeschichte:
Seite 75 unten rechts

Fotofrizz: Seite 59 Mitte, 89

HafenCity Hamburg GmbH:
Seite 86, 94/95

Hamburgisches Architekturarchiv:
Seite 70 oben, 77

Hamburger Gesellschaft für jüdische Genealogie e.V.:
Seite 15

Hamburger Hochbahn AG: Seite 74 oben

hha.de / hamburg-archiv.de:
Seite 30, 31 unten, 34, 38, 43 oben links, 44, 45, 56, 57 oben links,
60, 62, 65, 66, 67 oben, 68, 69, 75 unten links, 81, 83

Körting Ingenieure Hamburg GmbH: Seite 25

lab3 mediendesign / René Pollnow:
Seite 17, 74 unten rechts

Museum für Hamburgische Geschichte:
Seite 8, 10, 11, 12, 19 unten links, 22 oben, 32 oben,
40 oben, 55, 61, 72

Pudor, Gerd: Seite 64

Speicherstadt-Archiv: Seite 51

Speicherstadtmuseum:
Seite 18/19, 57 oben rechts, 78 unten rechts

Staatsarchiv:
Seite 19 unten rechts, 30 unten, 31 oben, 37 unten,
48 unten links, 50 unten, 52 oben, 53, 62, 65,
67 oben rechts, 78 oben

Staats- und Universitätsbibliothek Hamburg (Kt H 53):
Seite 18, 37 mitte

Ullstein Bild: Seite 29

http://upload.wikimedia.org/wikipedia/de/d/d7/Extent_of_the_Hansa-optimiert.jpg: Seite 15

Bücher:

Hafen von Hamburg im Bild, Hamburg 1908:
Seite 57 mitte links

... mehr als ein Haufen Steine – Hamburg 1945-1949 /
Hrsg.: Grobecker, Loose, Verg: Seite 70 unten

Ein deutscher Seehafen im Dienste der Welt: 750 Jahre
Hamburger Hafen; anlässlich des Jubiläums am 7. Mai 1939 /
hrsg. von der Hamburger Freihafen-Lagerhausgesellschaft:
Seite 21 unten links

Hamburg und seine Bauten, 1980: Seite 22/23 unten

Vor dem Zollanschluss. Ansichten aus den zum Abbruch
bestimmten Stadtteilen, Hamburg 1883 (Strumper & Co.):
Seite 48 oben

Zweite Ausgabe des Vorwärts, Hrsg. SPD,
Berlin, 9. November 1918: Seite 63

Herausgeber:
HafenCity Hamburg GmbH
Osakaallee 11, 20457 Hamburg

Text:
Gert Kähler, Sandra Schürmann

Redaktion:
Susanne Bühler, Bianca Penzlien, Henrike Thomsen

Design:
Lab3 mediendesign, Hamburg

Bildrecherche:
Marco Schwensfeger, Henrike Thomsen

Lektorat:
Gustav Mechlenburg

Hamburg 2010 © all rights reserved

Die in dieser Broschüre enthaltenen Informationen sind für die Allgemeinheit bestimmt; sie erheben weder Anspruch auf Vollständigkeit noch auf Richtigkeit. Sie dürfen nicht zur Beurteilung von Risiken von Anlage- oder sonstigen geschäftlichen Entscheidungen im Zusammenhang mit dem Projekt HafenCity oder in Teilen davon verwendet werden.



Diese Publikation wurde auf umweltfreundlichem
FSC-zertifiziertem Papier gedruckt.

WEITERE INFORMATIONEN

HafenCity Hamburg GmbH, Osakaallee 11, 20457 Hamburg
Telefon: 040 - 37 47 26 - 0, Telefax: 040 - 37 47 26 - 26
E-Mail: info@HafenCity.com, www.HafenCity.com

HafenCity InfoCenter im Kesselhaus, Ausstellung und Café
Am Sandtorkai 30, 20457 Hamburg, Speicherstadt
Telefon: 040 - 36 90 17 99, Telefax: 040 - 36 90 18 16

WWW.HAFENCITY.COM

HAFENCITY
HAMBURG

