



# HAFENCITY HAMBURG SPUREN DER GESCHICHTE





HAFENCITY HAMBURG  
SPUREN DER GESCHICHTE

## INHALT

MENSCHEN MACHEN EINEN ORT	6
STÖRTEBEKER UND DIE ANDEREN	12
SICHERHEIT FÜR STADT UND STROM	14
AN DER SCHWELLE ZUM INDUSTRIEZEITALTERS	20
DER GRASBROOK WIRD ZUM MODERNSTEN TEIL DER STADT	24
BRÜCKENSCHLAG	30
EINE STADT IN DER STADT	32
HAFENLEBEN UND ARBEITSKAMPF	38
ZWANZIGER JAHRE	44
UNTERM HAKENKREUZ	48
WIEDERAUFBAU	52
SPUR DER STEINE	58
STRASSENAMEN UND IHRE BEDEUTUNG	62



Bernd Tiedemann  
Geschäftsführer GHS

Blindtext Blindtext Blindtext Die Hafencity, das ist der Bauplatz Hamburgs für das 21. Jahrhundert - ein Gebiet, auf dem 5.500 Wohnungen und Beschäftigung für 20.000 Menschen entstehen sollen. Der Masterplan ist die Basis für dieses Zukunftsprojekt, das sich in Teilschritten mit städtebaulicher Sorgfalt und ökonomischer Rationalität entwickeln kann. Dieser Plan gibt uns die Chance, während seiner Realisierung aufgrund einer klaren und robusten Grundstruktur zu reagieren, zu variieren, zu modifizieren. Die Schnelligkeit, mit der der Senat in der Sache entscheidet, beweist die Wichtigkeit des Projekts.

Der Generationenentwurf Hafencity bietet große Chancen. Dank der Offenheit der Planung wird ein lebendiges, urban gemischtes neues Stück Hamburg entstehen. Die Bewohner, die Beschäftigten, die Betriebe und die Besucher der Hafencity werden sich mit ihrem Stadtteil identifizieren: denn hier vereinigen sich nicht nur Wohnen und Arbeiten, sondern auch Leben und Erleben. Im Masterplan Hafencity verbinden sich Vision und Qualität!

*B. Tiedemann*



**„NIEMALS SIND DEM HAMBURGER BÜRGERSINN  
OPFER ZU GROSS ODER SUMMEN ZU GEWAGT  
GEWESEN, WELCHE DAS GEDEIHEN DES HAN-  
DELS UND SOMIT DAS WOHL DER VATERSTADT  
ERHEISCHTEN.“ (PAUL HERTZ 1883)**

Man weiß nicht recht, was Paul Hertz, Verfasser einer Biografie, die die Zeit einer bürgerlichen Kindheit um 1890 beschwört, mit seinen Worten genau gemeint hat: Feine Ironie über die „Pfeffersackmentalität“ Hamburger Kaufleute oder Bewunderung einer Einstellung, die das Wohl der Stadt, wie man es verstand, über das des Einzelnen stellte?

Der Doppelsinn macht das Zitat als Motto auch heute noch so passend, da eines der größten Stadtbauprojekte überhaupt ansteht: Der Bau der HafenCity, eines ehemaligen Hafengebietes, das vom reinen Ort der Arbeit zum gemischten Stadtgebiet für Wohnen, Freizeit und Arbeit werden soll.

Stadtentwicklungspolitik hat heute überall in Deutschland und in Europa einmalige Chancen: In allen Metropolen werden große Flächen frei durch wegziehende oder sterbende Industrien, durch nicht mehr genutzte Eisenbahnflächen oder durch die veränderten Strukturen der Hafenwirtschaft. Diese Flächen - das macht das eigentlich Sensationelle aus - liegen in der Nähe der Stadtkerne: Stadtentwicklung kann also nicht als (eher unerwünschte) Stadterweiterung, sondern als in jeder Hinsicht (auch in ökologischer) erwünschte Binnenverdichtung stattfinden.

Das Gelände der HafenCity ist ein solches Gebiet, das mit seiner einmaligen Lage am Wasser und am lebendigen Hafen die große Chance bietet, ein hoch attraktives neues Quartier zu bilden, das unmittelbar an die Innenstadt angrenzt. Seine Struktur aus schmalen Landzungen und den dazwischenliegenden Hafenbecken erfordert auch eine neue Typologie für Wohnen und Arbeiten - eine Herausforderung für Architekten wie Bauherren. Denn es kommt noch etwas hinzu: Der Ort der HafenCity, der Ort des neuesten Teils der Stadt, ist gleichzeitig einer der ältesten. Er liegt nicht nur in direkter Nachbarschaft zur Speicherstadt, die für die Hamburger ein „Herz“stück der Identifikation mit ihrer Stadt bedeutet. Nein, das Gelände der HafenCity und der Grasbrook lagen von den Anfängen der Stadt an im Blick- und Aktionsfeld der Bürger - hier wurde hamburgische Geschichte geschrieben.

# MENSCHEN MACHEN EINEN ORT



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 gegen die Stadt Stade dafür vorgelegt, dass es die Hamburger Bürger waren, die das Fahrwasser durch Markierungen (Tonnen) sicherten und damit das „Stapelrecht“ hätten, das heißt die Verpflichtung jeden einlaufenden Schiffes, in Hamburg anzulegen und seine Waren anzubieten. 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 in einer Schrägperspektive von oben zeigt die Stadt mit Häusern und Kirchen, mit Wallanlagen 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: der Grasbrook. Die heutige HafenCity.

Hamburg liegt an der Elbe. Und es liegt an der Alster, die sich mitten in der Stadt zu einem See weitet, damit an schönen Sommertagen dort die weißen Segel einen Hauch von Freiheit und Natur mitten in der Stadt verbreiten. Aber dieser See ist nicht wegen seiner heutigen Freizeitnutzungen entstanden. Beide Flüsse und ihre Lage zur Stadt sind Ergebnis von Entscheidungen der Hamburger Bürger. Der Alster, „see“ wurde aufgestaut, um den Fluss zu regulieren und ihn für eine Mühle produktiv zu machen. Auch das charakteristische Bild der Elbe bei Hamburg, geprägt durch Norder- und Süderelbe, ist keineswegs „natürlich“ entstanden, sondern durch den über Jahrhunderte gleich bleibenden Willen der Hamburger, den großen Strom für sich und ihre wirtschaftlichen Interessen zu nutzen. Der erste Hafen der Stadt schließlich lag nicht etwa am großen Elbstrom, sondern an der kleinen Bille, die in die Alster fließt, welche wiederum in die Elbe mündet. Hamburg - das ist keine „natürlich gewachsene“ Stadt, sondern das Ergebnis rationaler Entscheidungen unter Nutzung der natürlichen Gegebenheiten.



Elbkarte von Melchior Lorich, 1568 (Ausschnitt)



Hamburg um 1200 (Modell Museum für Hamburgische Geschichte)

Der Antrieb der Bürger war klar: Sie wollten die natürlichen Ressourcen der Region kultivieren und für ihren Lebensunterhalt nutzen - das ist es, was Menschen dazu bringt, einen Ort zu besiedeln. Ihr Antrieb war also von Beginn an durch die Bindung an diesen Ort bestimmt. Wer die Mühe auf sich nimmt, das Land für seine Zwecke zu formen, hat nicht die Absicht, es gleich darauf zu verlassen: Er identifiziert sich damit. Er ist sesshaft. Er ist Bürger. Gerade heute gewinnt dieser Gedanke wieder zunehmend an Bedeutung, da man meint, es komme in einer globalisierten Wirtschaft nur auf bestimmte Ansammlungen von menschlichen und wirtschaftlichen Potenzialen an.

Topografisch war der Ort glänzend gewählt, am Schnittpunkt mehrerer Handelsstraßen und dort, wo man den großen Strom queren konnte. Die Elbe und mehrere Nebenflüsse hatten sich in ihrem eiszeitlichen Urstromtal breit gemacht; zahlreiche Wasserarme umschlossen einzelne Inseln, die leichter zu queren waren als ein großer Strom. Es war eine Art „Mündungsdelta“ mitten im Land entstanden, ein Stromspaltungsgebiet, das auf der einen Seite, nach Westen hin, noch von den Gezeiten erreicht wurde, von der anderen mit flachen Binnenschiffen befahren werden konnte. Die feuchten Wiesen der Marschlande und des „Grasbrooks“ boten zudem bestes Gras für die Viehhaltung.

Die ebenfalls durch die Eiszeit entstandene Geest, ein hügeliges, einige Meter höher liegendes, bewaldetes Gebiet bot dagegen einen natürlichen Hochwasserschutz und guten Boden für den Getreideanbau: Die Nahrungsgrundlage und der 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.

Die Vorteile der geografischen und topografischen Lage haben sich bis heute nicht geändert, obwohl das Gewicht der einzelnen Faktoren abgenommen hat, weil die Technik natürliche Vorgaben oder Hindernisse leichter überwinden kann. Bis ins 20. Jahrhundert hinein aber spielten sie die zentrale Rolle für das Gedeihen der Stadt. Daraus folgten zwei ebenfalls über die Jahrhunderte geliebte Konstanten. Die eine bestand darin, den Hafen für den Handel benutzbar zu halten - und das heißt auch, den großen Wasserweg ständig für die immer größer werdenden Schiffe schiffbar zu machen. Die zweite Konstante bestand darin, den amphibischen Anforderungen des Handels an einen Schifffahrtsweg gerecht zu werden durch die Entwicklung entsprechender baulicher Anlagen. Hamburg hat einen beträchtlichen Teil von Hafen- und Handelsbautypen entwickelt, die genau das leisten konnten.

Dazu gehört auch die erste „Hafenanlage“ am Rande der Kaufmannssiedlung, die sich im Schutz der „Hammaburg“ entwickelt hatte, welche der Stadt den Namen gab. Die Wohnhäuser und Speicher der Siedlung lagen hochwassergeschützt am Geesthang. Um 1050 mögen etwa 400 bis 500 Menschen dort gewohnt haben. Am Fuß des Geesthangs verlief ein Seitenarm der Bille, kurz vor ihrer Mündung in die Alster - ein idealer Platz für einen mit Holzbohlen befestigten Schiffsanleger. Er wurde im 9. und 10. Jahrhundert gebaut und war immerhin rund 120 m lang und 6 m breit.

Die kleine Siedlung erwies sich als so erfolgreich und günstig gelegen, dass sie Konkurrenz hervorrief. Der sächsische Herzog Ordulf baute auf der dem ersten Anleger gegenüber liegenden, westlichen Alsterseite ebenfalls eine Burganlage (um 1061). Sie war kleiner als die Hammaburg mit ihrer inzwischen recht ausgedehnten Kaufmannssiedlung, lag aber an strategisch hervorragender Stelle, nämlich neben der Alsterfurt und dort, wo der Fluss eine Schleife von fast 180 Grad um eine kleine Erhebung macht, bevor er wieder nach Süden schwenkt und in die Elbe mündet. Diese „Neue Burg“ ist heute viel eindeutiger als die Hammaburg im Stadtgrundriss zu erkennen; die Schleife des Nikolaifleets und der Straßennamen („Neue Burg“) verweisen noch auf sie.



Hamburg um 1200



Mittelalterliche Hafenszene mit dem „alten Kran“  
(Modell Museum für Hamburgische Geschichte)

Hamburg ist also als Stadt nicht aus einem Kern gewachsen (übrigens im frühen Mittelalter kein unüblicher Vorgang), sondern mindestens aus zweien; ein dritter, eine kleine Alsterburg hatte nur geringe Bedeutung. Erst 1228 wurden Alt- und Neustadt vereinigt, auf „dat Hamborg eyn is und eyn bliwen scal jummermeire“, wie es in einem Text von 1301 hieß.

Mit der zweiten Burg kam auch der zweite Hafen. 1187/88 bekam Wirard von Boizenburg vom Grafen Adolf III. von Schauenburg und Holstein den Auftrag, eine Kaufmannsstadt am Fuß der neuen Burg anzulegen und mit ihr einen neuen Hafen für einen neuen Schiffstyp: die Kogge. Sie war größer als die bisherigen Typen, als reines Frachtschiff konstruiert und konnte rund 200 t tragen.

Wie ein heutiger Investor teilte Wirard von Boizenburg 80 annähernd gleich große Grundstücke radial, vom Mittelpunkt der Neuen Burg ausgehend, zum Wasser hin ab, so dass jeder neue Bewohner eine Verbindung zum neuen Hafen bekam - übrigens ähnlich wie in Lübeck, das wenige Jahre zuvor von Heinrich dem Löwen in der heutigen Form angelegt worden war (1157). Lübeck war als

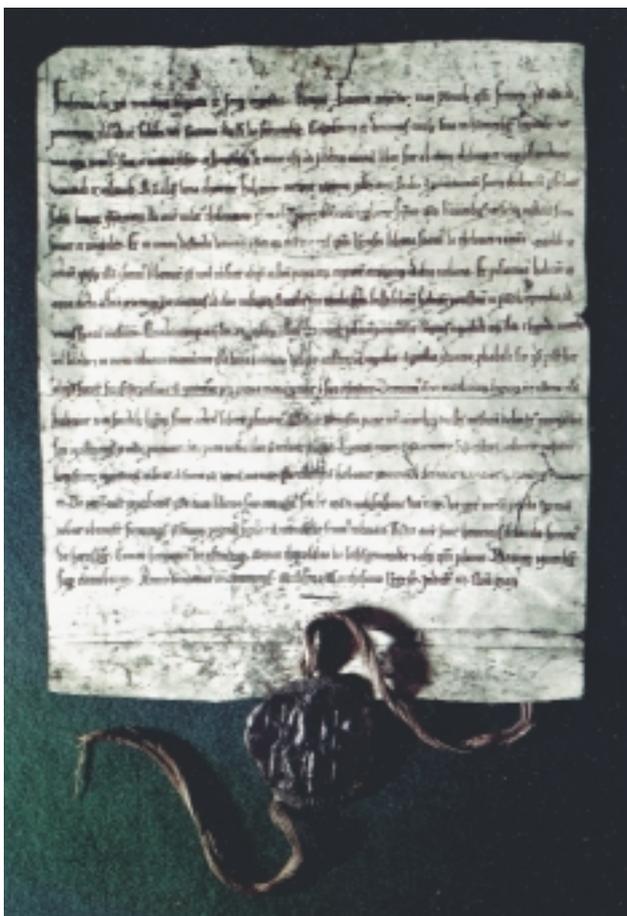
Zentrum des Ostseehandels damals jedoch wesentlich größer und erfolgreicher als Hamburg, das zunächst nur als „Nordseehafen von Lübeck“ betrachtet wurde. Die Hamburger Kaufleute erkannten schnell die Vorteile der Lage nach Osten und nach Westen hin. Sie brauchten die Verbindung zur Ostsee und vereinbarten deshalb mit Lübeck auch vertraglich den Schutz der Landverbindung - zum ersten Mal um 1230. Aber sie hielten immer gleichzeitig die Verbindung zur Nordsee im Auge.

Neuansiedler mussten nicht etwa ein Grundstück kaufen, sondern wurden vielmehr mit „Privilegien“ nach Hamburg gelockt, die vom Kaiser Friedrich I. Barbarossa der Stadt im Jahre 1189 verliehen wurden. Dazu gehörten die Zoll- und Abgabefreiheit vom Meer bis in die Stadt hinein sowie die Fischereirechte auf zwei Meilen flussauf- und abwärts: Hamburg orientierte sich stärker zur Nordsee hin und betrachtete die Elbe 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 das Pergament aus dem Jahre 1265, das das Privileg von 1189 schriftlich festhält, eine taktische Fälschung ist - man brauchte das Schriftstück, um es in einem Prozess vorlegen zu können und somit den Griff auf die Untere Elbe plausibel und rechtens zu machen.

Denn inzwischen hatte der florierende Handel auf der Elbe Begehrlichkeiten geweckt. Der Erzbischof von Bremen hatte erkannt, dass auch an seiner Stadt Stade alle Schiffe vorbeisegeln müssten - eine gute Gelegenheit, dort Zoll zu kassieren. Worauf die Hamburger ihr kaiserliches Privileg hätten vorzeigen müssen - das musste jetzt gefälscht oder besser: in schriftliche Form gegossen werden. Das gelang so gut, dass die Hamburger den Prozess 1265 gewannen - und Stade bis heute ein sehr kleiner Hafen geblieben ist.

Die beiden Siedlungen - die neuere mit dem bekannten Wappen des geschlossenen Stadttores - florierten. Der Handel der großen Kaufleute zog Handwerker und kleine Gewerbetreibende nach, eigene Warenproduktionen für den Binnenhandel und den Export führten zu Spezialisierungen. So hatte zum Beispiel das Hamburger Bier einen ausgezeichneten Ruf und wurde exportiert. Da der Hafen 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 auszuweisen, das gegen Hochwasser durch einen Deich geschützt werden musste. Er wurde später als Stadtwall ausgebaut und bot für die vereinigte Alt- und Neustadt Schutz nach Süden.

Im Norden aber kaufte man um 1300 die Alster - damals konnte man noch ganze Flüsse kaufen - und staute diese mit dem „Reesendamm“ für den Betrieb einer Mühle auf - die Grundlage für die Teilung in Binnen- und Außenalster war gelegt. Die heutige Innenstadt, im Osten mit dem Stadtteil St. Georg und im Westen das Gebiet bis zum Alten Wall, bildet die damalige Stadt noch recht gut ab. Der Reesendamm war übrigens nach dem Namen des Müllers benannt worden. Beim späteren „Jungfernstieg“ kann man sich nicht mehr sicher sein.



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

Seit der Gründung der Neustadt florierten der Handel und damit die Stadt in ungeahntem Maße. 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 Handelsregeln und -vorteile untereinander vereinbart hatte und mit ihren Koggen die Nord- und Ostsee befuhr. Ende des 13. Jahrhunderts hatte die Stadt bereits um 5000 Einwohner.

Der Grasbrook, der Ort der heutigen HafenCity, lag als sumpfige Insel noch vor der Stadt. Aber er lag immerhin so unmittelbar vor der südlichen Stadtmauer, dass er in das städtische Gefüge einbezogen werden konnte - zunächst noch als Weidegrund für das Vieh und deshalb mit einer Brücke und einem Stadttor („Brooktor“) direkt mit der Stadt verbunden.

# STÖRTEBEKER UND DIE ANDEREN



Die Hanse war als private Vereinigung von Kaufleuten und Kapitänen - meist beides in einer Person - entstanden und hatte seit dem Ende des 12. Jahrhunderts eine Bedeutung erlangt, die sie im schwachen Deutschen Reich zu einem beträchtlichen Machtfaktor machte. Lübeck und Hamburg lagen wie die Spinnen im Netz der verschiedenen Handelswege. Hamburg wurde zu einem wichtigen Glied im Ost-West-Handel, der von London nach Danzig und nach Schweden hinauf reichte. Sein Hafen war die Stelle auf der Elbe, an der die Waren für das Binnenland umgeschlagen, also von den See- auf Binnenschiffe umgeladen wurden - eine wichtige Hafenfunktion, die die ökonomische Existenz Hamburgs über viele Jahrhunderte sicherte.

Das hieß aber auch, dass diese Transportwege geschützt werden mussten - im Hinblick auf ihre Schiffbarkeit und auf ihre Sicherheit. Denn der blühende Handel und der lebhafte Schiffsverkehr auf Elbe und Nordsee (im Jahre 1369 liefen 589 Seeschiffe von Hamburg aus) lockten Seeräuber und Kaperer an.

Vor allem die „Vitalienbrüder“ oder „Likedeeler“ (so genannt, weil sie zu gleichen Teilen ihre Beute aufteilten) mit ihren Anführern Godeke Michels und Claus Störtebeker wurden zur Gefahr für den Handel. Sie fanden Schutz in kleinen Häfen Ostfrieslands und konnten von dort aus kaum behindert auf Beutezug gehen. Im Jahr 1400 stellte Hamburg eine Flotte gegen den von Helgoland aus operierenden Störtebeker auf, die ihn und wenig später auch Godeke Michels besiegte. Störtebeker und seine 71 Genossen wurden ein halbes Jahr nach der Festnahme - die Verzögerung kostete die Stadt knapp 200 Mark an Verpflegungsgeld - durch Enthaupten hingerichtet.

Die Hinrichtungsstätte aber lag an der Westspitze des großen Grasbrooks, vor den Toren der Stadt, auf dem heutigen Gelände der HafenCity. Der Grasbrook war zur Richtstätte geworden. Dorthin pilgerte das Volk, um über 70 Köpfe rollen zu sehen, die anschließend auf Pfähle gespießt und am Ufer aufgestellt wurden, damit jeder Seemann erfuhr, wie es dem ergeht, der sich gegen das mächtige Hamburg und seine Handelsinteressen stellt.

Es war am 21. Oktober im Jahre 1401 das erste Mal, dass die spätere HafenCity in der Geschichte der Stadt eine zentrale Rolle spielte. Es war allerdings in dieser Funktion keineswegs das letzte Mal; die Seeräuber ließen sich nicht so leicht abschrecken. Bis 1550 zählte man 383 hingerichtete Piraten.



Hamburger Münze (um 1620)



Hinrichtung auf dem Grasbrook

# SICHERHEIT FÜR STROM UND STADT





Plan der Stadt um 1580 (Braun | Hogenberg 1589)

Die Sicherheit vor Angriffen feindlicher Schiffe vor der Mündung und auf der Elbe war der eine wichtige Aspekt für den Handel, der andere war die Schiffbarkeit des Flusses. Mitte des 15. Jahrhunderts wurde das Fahrwasser der Elbe mit „Hamburger Tonnen“ markiert, wie sie in der ersten Elbkarte von Melchior Lorich 1568 genannt wurden, die dazu dienen sollte, den Anspruch Hamburgs auf die Untere Elbe durchzusetzen.

Denn die Nachbarn sahen den Aufstieg der Stadt keineswegs gern. Insbesondere, seit der Kaiser der Stadt im Jahre 1482 das so genannte „Stapelrecht“ verliehen hatte, das alle elbaufwärts fahrenden Schiffe zwang, in Hamburg anzulegen und ihre Waren anzubieten, versuchte man, die Süderelbe als eine Art „Umgehungsstraße“ mit

Harburg als Hafen stark zu machen. Dagegen klagte Hamburg vor dem Reichsgericht in Lübeck und zog als Beweisstück die eigens gemalte Elbkarte heran, auf der sämtliche Ortschaften, der Flussverlauf und die gesamten Seezeichen verzeichnet waren. Diese Karte belegte nicht nur, dass die Norderelbe den Hauptarm des Flusses bildete, sondern auch, dass die Sorge um eine sichere Schifffahrt elbabwärts in Hamburger Hand lag - bis nach Neuwerk hin.

Besonders im 14. Jahrhundert gab es zahlreiche Strombaumaßnahmen, die dazu dienten, den nördlichen Arm der Elbe als den wichtigsten erscheinen zu lassen. Dazu wurden andere Elbarme stillgelegt oder abgesperrt sowie neue Durchstiche durch die Elbinseln vorgenommen. Das politische Ziel war klar: Wenn die Norderelbe der Hauptstrom war, dann kamen die Schiffe, insbesondere die tief gehenden, nach Hamburg, nicht etwa nach Harburg. 1549 und noch einmal 1604 wurde zu diesem Zweck auch der Grasbrook mit dem „Neuen Graben“ durchstochen, der als Teil der Elbe mit ihrer Strömung vor dem Hafen eine natürliche Räumfunktion gegen Versandung bekam und zugleich die Norderelbe unmittelbar an die Stadt heranführte. Auf diese Weise entstanden der „Große“ und der „Kleine“ Grasbrook.



Hamburg um 1587, vom neuen Brook (dem späteren Kehrwieper) aus gesehen



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

Politisch waren zu jener Zeit die Großkaufleute, nicht etwa die Schiffbauer oder Seefahrer im Rat führend. Die Republik Hamburg als selbständig handelnde Stadt zwischen Dänemark und dem Deutschen Reich hatte mit dem Seehandel spezifische Interessen. Aber wie in jeder anderen mittelalterlichen Stadt waren diese Interessen Gegenstand der Diskussion und das jeweilige Ergebnis war ein Interessenausgleich. Schließlich ging es immer auch um Geld, wenn Strombaumaßnahmen, neue Behörden, die Jagd auf Seeräuber oder ein Prozess gegen eine andere Stadt beschlossen wurden - und da waren die Hamburger Kaufleute empfindlich.

Trotz der republikanischen Verfassung ging es keineswegs demokratisch zu. Hamburg war im Mittelalter eine „Eindrittelgesellschaft“ - was für andere Städte und Staaten gleichermaßen galt. Obwohl es keinen Adelsstand gab, war die gesellschaftliche Kluft zwischen Besitzenden und Nicht-Besitzenden, zwischen Kaufleuten, Händlern, 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, der 1597 eine kritische Schrift zu den hygienischen Verhältnissen verfasste. Dieses Wissen hatte aber keine Folgen - einen staatlichen sozialen Wohnungsbau gab es noch nicht, allenfalls private Stiftungen für Witwen und Waisen.

Nach heutigen Vorstellungen waren die Lebensverhältnisse in der Stadt des späten Mittelalters erschreckend. Das betraf vor allem die mangelnde Hygiene und die damit verbundene Seuchengefahr wie auch den Lärm, Schmutz und Gestank. Schweine trieben sich auf der Straße herum, Nachttöpfe wurden auf die Straße geleert oder, wenn die Wohnung zu einem der Fleete lag, ins Wasser, das gleichzeitig Trinkwasser war - übrigens auch das, aus dem das Bier gebraut wurde. Die Menschen waren nicht besonders schamhaft. So beschrieb Bökel sehr plastisch, „was für eine abscheuliche Unflätere und Garstigkeit in dieser guten Stadt geschieht, das jung und alt, so ganz unverschämt sich hin und

wieder auf den Gassen nieder setzen, ihr gemach thun, (...) das gute Leute und fürnehmlich Fremde, solche Unfläterey anspeien und die Augen und Nasen für dem greulichen Gestanck und abscheulichen Anblick zuhalten müssen“.

Im 16. Jahrhundert florierte Hamburg. Der Niedergang der Hanse wurde durch eine stärkere Orientierung des Handels nach Westen hin ausgeglichen, vor allem nach England, den Niederlanden und der Iberischen Halbinsel, die durch die Entdeckung Amerikas und den Überseehandel dorthin interessant geworden war. Der direkte Handel nach Amerika war den Hamburgern jedoch noch nicht erlaubt; erst die amerikanische Unabhängigkeit 1783 eröffnete diese Chance.

Die Stadt wuchs beträchtlich. Um 1620 hatte sie rund 50 000 Einwohner. Dass diese nicht innerhalb des bisherigen Areals untergebracht werden konnten, war ebenso offensichtlich wie die Notwendigkeit, eine so wohlhabende Stadt verteidigungssicher zu machen. Schließlich kam noch hinzu, dass die Schiffe immer größer wurden und nicht mehr durch die „hoge brügge“ in den Hafen einlaufen konnten; sie lagen deshalb in dem keilförmigen Wasserbecken davor auf Reede. Das erschwerte das Ladegeschäft insofern, als alle Güter auf kleine Schiffe umgeladen werden mussten.

## AMT FÜR STROM- UND HAFENBAU



Amt für Strom- und Hafenaubau,  
Altbau

Pflege und Ausbau der Wasserwege und Hafenanlagen waren für die Stadt seit ihrer Gründung immer besonders wichtig - sie waren eine Existenzfrage. Auch heute noch ist das „Amt für Strom- und Hafenaubau“ Teil der Wirtschaftsbehörde.

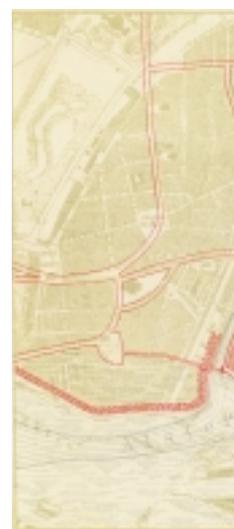
- 1386 Der von Ratsherren und Bau-Bürgern geleitete „Bauhof“ führt die vom Rat der Stadt angeordneten Maßnahmen zur Errichtung von öffentlichen Bauten einschließlich der Wasserbauten aus. Er geht 1814 in die „Bau-Deputation“ über.
- 1548 Die „Düpe-Kommission“ (Düpe = Tiefe) aus ausgewählten Ratsherren (Düpe-Herren) und sachkundigen Bürgern kontrolliert die Wassertiefen der Flotte und Wasserwege und deren Reinhaltung (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 ausgedehnten Pflichten. Hinzu kommt 1733 eine „Stack-Deputation“ für die Strombaumaßnahmen auf der Unterelbe.
- 1814 Die inzwischen in zahlreiche Kommissionen und Deputationen aufgesplitteten 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 Hafenaubau" geführt. Als solche ist sie Teil der verschiedenen Bau- und Verkehrsbehörden und erst seit 1947 der "Behörde für Wirtschaft und Verkehr" unterstellt.

Quellen: Zusammenstellung des hamburgischen Strom- und Hafenaubauwesens.

Und: Das hamburgische Strom- und Hafenaubauwesen. o.O.u.J.



Hamburg mit den Wallanlagen um 1670



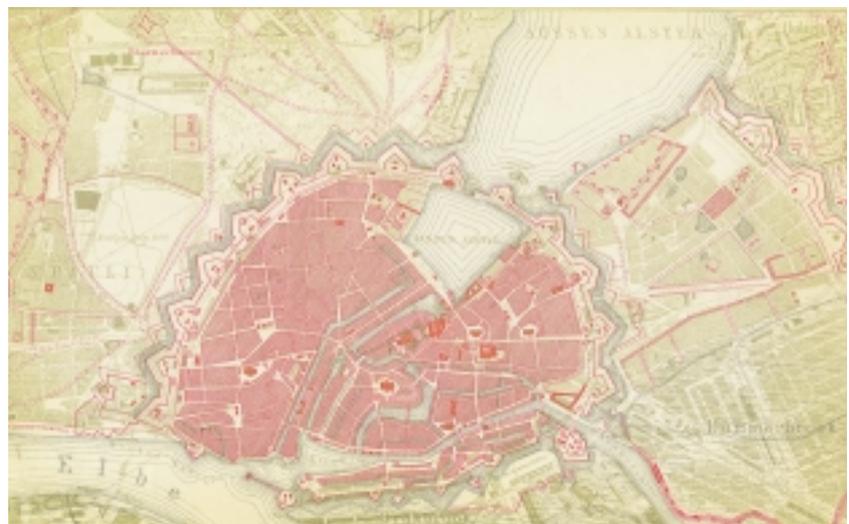
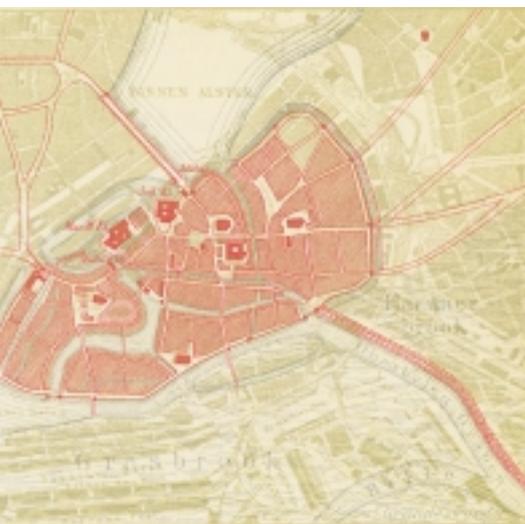
Entwicklung von Stadt und Hafen, um 1100, 1300, 1600, 1700, aus Hamburg und seine Bauten

Der aus diesen Gründen notwendige Stadtumbau wurde in zwei Schritten durchgeführt. Von 1530 an wurde eine neue Stadtbefestigung gebaut. Ein „Neuer Wall“ wurde parallel zum alten geführt, die Reede vor dem Hafen wurde mit im Strom schwimmenden Bäumen abgesichert und damit zum „Binnenhafen“ (wie er auch heute noch heißt). Und schließlich wurde zum ersten Mal ein Teil der Hafencity zum eigentlichen Stadtgebiet: Der nördliche Teil des Großen Grasbrooks wurde im Jahre 1532 abgeteilt und in die Stadtmauer einbezogen, vor der ein neuer Graben lag - die Kehr wieder- und Wandrahminseln entstanden. Nur das Hochgericht blieb außen vor, die Warnung an die einlaufenden Schiffe wollte man nicht aufgeben.

Keine einhundert Jahre später reichte diese Stadt- und Hafenerweiterung schon nicht mehr aus. In der Zeit dramatischer europäischer Spannungen sah sich Hamburg nicht mehr hinreichend geschützt und bestellte - mit anderen Städten zusammen - den niederländischen Architekten und Festungsbaumeister Johan van Valckenburgh, um eine neue Verteidigungsanlage entwerfen zu lassen. Zwischen 1616 und 1628 wurde sie gebaut, nicht zuletzt dank praktischer Mithilfe der kostenbewussten Hamburger.

Es war eine gewaltige Anlage, die mit einem Schlage das Stadtgebiet durch die Einbeziehung der „Neustadt“ zwischen Dammtor, Neuer Wall und dem nördlichen Elbufer fast verdoppelte. 22 Bastionen, bis zu 9 m hohe Erdwälle und ein fast 70 m breiter Graben bildeten eine eindrucksvolle Anlage, die Hamburg vor den Schrecken des Dreißigjährigen Krieges bewahrte: Die Stadtbefestigung umfasste das Gebiet der heutigen Innenstadt einschließlich des neuen Niederhafens.

Daraus wird ersichtlich, dass die heutige Speicherstadt und der nördliche Rand der Hafencity zum ureigensten Teil der Hamburger City gehören. Die Ericusspitze erinnert in Namen und Form noch heute an die barocke Bastion. Der ursprünglich zusammenhängende „Brook“ war jetzt in die Teile Kleiner und Großer Grasbrook sowie die neu geschaffenen Inseln Kehr wieder und Wandrahm aufgeteilt. Diese beiden, innerhalb der neuen Befestigung gelegen, wurden zum großen Teil für Wohnzwecke verwendet. Hier wohnten viele mit dem Hafen verbundene Handwerker in der Nähe ihrer Betriebe, aber es gab auch einige großbürgerliche Wohnhäuser Hamburger Kaufleute, die später für den Bau der Speicherstadt abgerissen wurden. Außerhalb der beiden Stadttore, dem Brooktor und dem Sandtor, genossen die Bürger am Sonntag den Spaziergang an der Elbe.



# AN DER SCHWELLE ZUM INDUSTRIEZEITALTER



Hamburg war im Dreißigjährigen Krieg, der fast ganz Europa mit verheerenden Folgen überzog, so etwas wie ein Kriegsgewinnler- allerdings einer, dessen moralische Reputation nicht angezweifelt werden kann, denn sie beruhte auf der unerschütterlichen Überzeugung der Kaufleute, sich nicht in militärische Abenteuer hineinziehen zu lassen - dazu war die geringe Stärke des Hamburger Militärs auch schwerlich geeignet. Man verhandelte lieber und bezahlte bisweilen für bestimmte politische Vorteile, als dass man sich Feinde schuf oder sinnlose Kriege führte. Das gelang, so dass die Stadt von keiner Seite angegriffen wurde und weiterhin Handel treiben konnte; im Jahre 1629 liefen 2610 Schiffe nach Hamburg ein.

Der Anstieg der Handelskapazität währte - mit beträchtlichen Schwankungen - bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts, als zwei gegensätzliche Ereignisse zu einem fast ironischen Ergebnis führten: 1806 wurde mit der Abdankung des Kaisers Franz II. Hamburg zum souveränen Staat, der „Freien und Hansestadt“. Aber schon drei Monate später besetzten napoleonische Truppen die Stadt und beendeten ihre Souveränität. Die Kontinentalsperre brachte den Schiffsverkehr bis 1813 fast völlig zum Erliegen - so etwas wie das Luftholen vor dem neuen Boom im Jahrhundert der Industrialisierung.

Während dieser langen Zeit reichte die Valckenburghsche Stadt- und Hafenerweiterung in gewisser Hinsicht aus, wobei „in gewisser Hinsicht“ heißt: Es wurde immer enger innerhalb der Befestigungsmauern, aber nur wenige Bürger 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.

Seit 1788 gab es eine von der Bürgerschaft eingerichtete „Allgemeine Armenanstalt“, eine im Zeichen der Aufklärung gegründete, höchst fortschrittliche Institution, die mit Arbeits- und Erziehungsmaßnahmen „Hilfe zur Selbsthilfe“ leisten wollte. In jährlichen Berichten wies sie auf die katastrophalen Wohnzustände eines großen Teils der Bevölkerung hin.

„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

## WOHNEN IN HAMBURG, 1801:



„Hölzerner Weg“ über den Grasbrook (1813)

Die Haus- und Grundbesitzer zogen es jedoch vor, ihre Immobilien zu größeren, repräsentativeren Einheiten zusammenzufassen, um eine wohlhabendere Klientel zu bedienen; der Bau kleiner Wohnungen schien ihnen nicht lukrativ genug. Oder sie bauten in Hafennähe gelegene Häuser zu ebenfalls dringend benötigten Warenspeichern um. Das bedeutete 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 rückblickend nur als Slums bezeichnen kann. Der Prozess der Umstrukturierung von Wohn- in Büro- (oder damals Speicher-) Viertel ist keine Erfindung des 20. Jahrhunderts.

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts lebte gerade ein Fünftel der Hamburger Bevölkerung in gesicherten Verhältnissen: sozial, ökonomisch und im Hinblick auf die Wohnversorgung. Armut und die Aussichtslosigkeit, aus dieser zu entkommen, führte bei vielen Menschen - nicht nur in Hamburg - dazu, die Auswanderung in die „Neue Welt“ auf sich zu nehmen - wovon die Hamburger Reeder dann wieder profitierten.

Im Hafen wurden zusätzliche Liegeplätze durch mehrere Erweiterungen des Niederhafens mit Hilfe von Duckdalbenreihen geschaffen, an denen die großen Schiffe im Strom festmachen konnten. Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts kam man so etwa zurecht, zumal sich der Schiffsverkehr erst langsam von der napoleonischen Besatzungszeit erholen musste.

Schanzarbeiten Hamburger Bürger unter Aufsicht der französischen Besatzungsmacht



## HAMBURGER GASWERKE



Gaswerk Grasbrook (1846)

Der Grasbrook war von Beginn an mit der Energieversorgung der Stadt eng verbunden. Die Gaswerke produzierten dort 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“ und der Stadt mit der Vereinbarung eines 30jährigen 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 9000 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 1911 erneut in Betrieb genommen.
- 1924 Die Gaswerke werden in eine GmbH umgewandelt. Das Rohrnetz beträgt 1095 km.
- 1943 In den Bombenangriffen des Zweiten Weltkriegs werden alle Gaswerke (bis auf das in Bergedorf) zerstört, können aber 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 Gesamtproduktion. Diese bezieht sich nicht nur auf Hamburg, sondern auf zahlreiche Städte und Gemeinden im Umkreis.
- SEIT 1964 Umstellung von der Gasproduktion auf Erdgas.
- 1976 Nach der großen Sturmflut, die die Kokerei schwer beschädigt, wird das Werk auf dem Grasbrook stillgelegt.
- 1981 Die letzten Gaslaternen in Hamburg werden beseitigt.

Quelle: Kurt Grobecker, Anderthalb Jahrhunderte HeiGas. Hamburg 1894

# DER GRASBROOK WIRD ZUM MODERNSTEN TEIL DER STADT



Im Jahre 1816 fuhr das erste mit Hilfe einer Dampfmaschine angetriebene Schiff die Elbe hinauf - eine technische Revolution, die das 19. Jahrhundert prägen sollte. Was aus der „industriellen Revolution“ entstand, war eine neue Gesellschaft in einer neuen Stadt mit einem neuen Lebensgefühl auf neuen ökonomischen Grundlagen – begleitet von gewaltigen Verbesserungen und ebenso gewaltigen Problemen. Im Ergebnis war eines für Hamburg ganz sicher: Die Zeit einer gewissen Beschaulichkeit und sozialer Stabilität (wenn auch zu Lasten der ärmeren Schichten) war definitiv zu Ende.

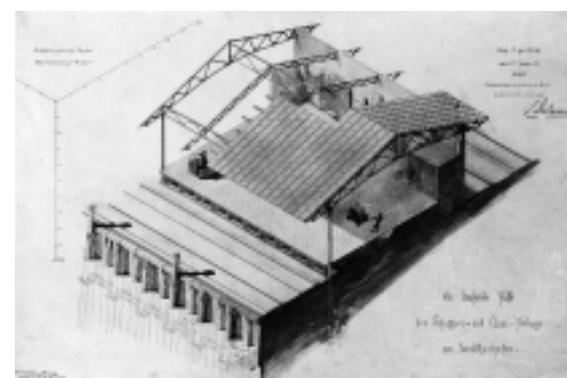
Die ersten Schritte in diese neue Epoche jedoch waren eher mühsam und es sah zunächst keineswegs nach einem neuen Entwicklungsschub aus: Nach der „Franzosenzeit“ lag die Wirtschaft darnieder, die Staatsfinanzen waren desolat, der Wiederbeginn war schwierig. Das Glück - oder eine unausweichliche historische Entwicklung, auf die die Stadt keinen Einfluss hatte - kam der Stadt zu Hilfe, nämlich die Unabhängigkeitsbestrebungen der südamerikanischen Staaten. Sie lösten den wahrhaft weltumspannenden Überseehandel Hamburger Kaufleute und Reeder aus.

Mehrere technische Entwicklungen im Hafen trafen in der ersten Hälfte des Jahrhunderts zusammen, die in die gleiche Richtung gingen, die da hieß: Wachstum. Die Erfindung und Fortentwicklung dampfgetriebener Schiffe, die Verbesserung der Hebezeuge zu deren Be- und Entladung, die Entwicklung eines Eisenbahnsystems, das den Transport von Menschen und Waren rasant beschleunigte. Gleichzeitig erwies sich in der Entwicklung der Nationalstaaten des 19. Jahrhunderts Hamburg als zu klein und politisch zu schwach, um wirkliche Selbstständigkeit behaupten zu können. Die Entwicklung vom Beitritt zum „Deutschen Bund“ (1815) über den Beitritt zum Bündnis mit den immer dominanteren Preußen gegen Österreich (1866), dem „Norddeutschen Bund“, und damit der Verlust der staatlichen Eigenständigkeit (1867) bis zum Teil des „Deutschen Reiches“ (1871) war unausweichlich.

Damals standen andere Fragen permanent auf der Tagesordnung: Die Fortentwicklung des Hafens sowie die Intensivierung des Warenumschlags und der internationalen Handelsbeziehungen waren ständiges, durchaus kontrovers diskutiertes Thema in Börse, Senat und Bürgerschaft. Wie sollte man zum Beispiel auf die immer größer werdenden Dampfschiffe reagieren, die mehr Tiefgang hatten und nicht mehr die relative Gemächlichkeit eines Segelschiffes? Was in der Investition mehr Geld gekostet hatte, musste sich auch schneller amortisieren! Diese Frage war für Hamburg von essenzieller Bedeutung und wurde jahrelang unter Hinzuziehung von ausländischen Experten diskutiert.

Konkret ging es spätestens seit Mitte des Jahrhunderts um den weiteren Ausbau des Hafens. Das Gedränge an den Duckdalben der Vorsetzen und vor dem Johannishollwerk wurde zu stark, die Verzögerungen im Umschlag zu groß. Vorbild und Konkurrent zugleich war London, der größte europäische Hafen, dessen Ausbau bereits im Gange war: Dort wurde ein so genannter Dockhafen gebaut wegen des beträchtlichen Tidenhubs, des Höhenunterschiedes zwischen Ebbe und Flut. Der Dockhafen kann auch bei Ebbe einen gleichmäßigen Wasserstand halten, da er zum Fluss hin abgeschlossen ist. Aber jedes Ein- und Ausfahrmanöver dauert so lange, wie die Schleusen brauchen - deshalb ist der Londoner Hafen heute nicht mehr wirtschaftlich zu betreiben und wurde aufgegeben.

Nach langen Diskussionen entschied sich Hamburg unter dem damaligen Wasserbaudirektor Johannes Dalmann gegen den Dockhafen und baute den so genannten „offenen Tidehafen“ mit Liegebecken, die gegenüber dem (allerdings in Hamburg viel geringeren) Unterschied zwischen Ebbe und Flut einfach offen



Verbindung Kai, Schiene, Schuppen (Isometrie)

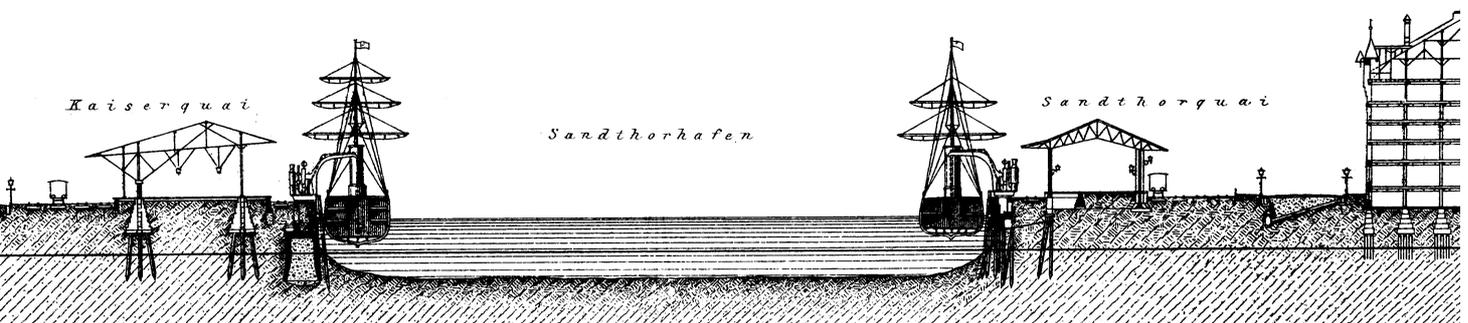


Die ersten Dampfer der HAPAG, „Hammonia“ und „Borussia“

sind. Das System von Hafenbecken und landseitigem Lagern und Weitertransport, das zum ersten Mal mit dem „Sandthorhafen“ auf dem Grasbrook verwirklicht wurde, war das modernste der Welt und brachte Hamburg den Ruf eines „schnellen Hafens“ ein. Mit einigen Veränderungen ist es bis zur Erfindung des Containers beibehalten worden.

Dabei geht es um mehr als nur um die Hafenbecken selbst. Im Kern geht es um ein bestimmtes, im Hinblick auf den Verkehr entwickeltes System von Lagerung und Transport: Das Schiff läuft in das Hafenbecken ein und wird an der Kaimauer festgemacht. Die Waren werden direkt auf Eisenbahn, Straße oder Binnenschiff verladen oder kurzzeitig in Schuppen gelagert und sortiert, bevor sie weiter transportiert werden.

Was so einfach klingt, erforderte ein gänzlich neues System von Einrichtungen, das beim Sandthorhafen erprobt wurde. Zunächst mußte das Becken gebaut werden; es war - zum ersten Mal - kein natürlicher Teil der Elbe. Südlich der geschleiften Stadtmauer und des Binnenhafens wurde das neue, über einen Kilometer lange Becken ausgehoben, tiefer als die bisherigen und mit einer Kaimauer versehen, damit die Schiffe direkt an Land festmachen konnten. Diese Kaimauern - beim Sandthorhafen noch als hölzerne Vorsetzen, beim Kaiserkai bereits gemauert - waren kleine Kunstwerke der Statik, weil sie dem Erd- druck auf der einen, dem tidenbedingt unterschiedlichen Wasserdruck auf der anderen und den nicht immer sanften Anlegekünsten der Schiffer standhalten mußten. Die Becken selbst wurden in Fluss- richtung angelegt, um das Manövrieren der großen Schiffe zu erleichtern. Aus der Vogelperspektive betrachtet, entstand dadurch das charakteristische Bild der wie Widerhaken an einem Pfeil angeord- neten Becken am Fluss.



Schematischer Schnitt durch das neue Hafenbecken

## ZUR NEUANLAGE DES SANDTHOR- HAFENS, 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 entlöschet und beladen worden ist.“

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

Hafen und Stadt um 1880, im Vordergrund die Gasanstalt auf dem Grasbrook



# HAMBURGER HAFEN- UND LAGERHAUS AG



„Rathaus“ der Speicherstadt  
und Sitz der HHLA

Die 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 Unternehmen 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.

- 1866 Die „Kaiverwaltung“ wird auf Veranlassung des Wasserbau-Directors Dalmann gegründet, um Wartung, Aufsicht und Betrieb der neuen Hafenanlagen zu gewährleisten.
- 1885 Auf Wunsch des Senats gründet die Norddeutsche Bank die „Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft“ mit der Aufgabe, für rund 200 000 qm im Stadtgebiet verteilte Lagerflächen innerhalb des neuen Freihafens Ersatz zu schaffen (Zollanschluss 15. Oktober 1888). Der größte Freihafen der Welt entsteht und, pünktlich zum Zollanschluss, die erste Hälfte der Speicherstadt.
- 1904 Das „Rathaus“ der Speicherstadt wird als prächtiger Neo-Renaissancebau bei St. Annen 1 eröffnet (Architekten: J. Grotjahn; Hanssen & Meerwein)
- 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 planmäßige Wiederaufbau des Hafens nach der Kriegszerstörung beginnt.
- 1952 Der erste Gabelstapler nimmt den Betrieb auf und löst die Sackkarre ab.
- 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 in Hamburg.
- 1970 Eine neue Hafenordnung stellt die HHLA in Konkurrenz zu anderen Hafenfirmen, befreit sie aber von hoheitlichen Aufgaben. Die HHLA wird zum weltweit agierenden Konzern mit zur Zeit 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.

Heute hält die HHLA-Gruppe im Hamburger Hafen mehr als eine Million qm überdachte Schuppen- und Lagerflächen und elf Kilometer Kaimauern. Sie ist Deutschlands wichtigstes Hafenumschlagsunternehmen und beschäftigt 3 500 Menschen.

Die Möglichkeit, unmittelbar am Kai zu löschen, sparte einen Umschlagvorgang ein, nämlich den vom Schiff auf Schute oder Ewer, kleine Hafenboote, die die Ladung beim bisher üblichen Liegen „im Strom“ übernehmen mussten. Hinzu kam als eine weitere technische Revolution der direkte Anschluss an die Eisenbahn, deren Gleise parallel zum Kai lagen, so dass mit Hilfe ebenfalls neuartiger, fahrbarer und mit Dampf getriebener Kräne die Ladung direkt vom Schiff auf die Bahn umgeschlagen werden konnte. Zugleich über-



Segelschiffe im Sandtorhafen

nahm am Sandtorkai und den folgenden Becken die „staatlichen Kaiverwaltung“ und damit die Stadt die Organisation des modernsten Hafenumschlags und mit dieser eine neue Dienstleistung.

Wenn die Ware nicht direkt auf die Bahn verladen werden sollte, zum Beispiel, um sie erst einmal zu sortieren, dann konnte sie in eingeschossigen „Schuppen“ zwischengelagert werden. Auf der Landseite des Schuppens lagen ein zusätzliches Eisenbahngleis und eine Straße für den weiteren Transport.

Soweit das Prinzip, das nach fast zwanzigjähriger Diskussion (allerdings auch nach der wirtschaftlich problematischen Lage nach dem Großen Brand 1842, der einen großen Teil der Stadt vernichtet hatte, andererseits den Aufbau einer modernen Infrastruktur erleichterte) durchgeführt wurde: 1862 bis 1866 wurde der Sandtorhafen gebaut, zunächst mit dem Sandtorkai, 1872 mit dem Kaiserkai auf der anderen Seite. Bis 1881 kam der Grasbrookhafen mit dem Dalmannkai und dem Hübenerkai hinzu. Eine Büste Johannes Dalmanns, der die Entscheidung für den offenen Tidehafen entscheidend gefördert hatte, steht noch heute im Hamburger Rathaus.

Für das Gebiet der HafenCity, das diese beiden Hafenbecken und als weitere den Magdeburger Hafen und den Baakenhafen zu den Elbbrücken hin umfasst, ergaben sich zwei wichtige Folgerungen: Das Gelände, das bisher im buchstäblichen wie übertragenen Sinne Vorland war, wurde jetzt zum modernsten Teil des Hafens und rückte damit in den Mittelpunkt der Aufmerksamkeit von Kaufleuten, Reedern und Hafearbeitern. Zudem lag es schon immer am Schnittpunkt des Umschlags vom See- auf das Binnenschiff (auch die neuen Hafenbecken waren über Schleusen mit dem Oberhafen verbunden!). Die strategische Lage im Hafen und damit die Bedeutung für die Stadt waren also einmalig: Umschlag von See- auf Binnenschiff, Umschlag von Übersee auf Europa, neuester Teil des Hafens: Der Sandtorhafen und der Grasbrookhafen sind der Kern des modernen Hamburger Hafens.

Diese Bedeutung wurde noch durch zwei Ereignisse der nächsten Jahre verstärkt, die die heutige HafenCity endgültig zum wirtschaftlich wichtigsten Teil der Stadt machten, soweit diese Bedeutung an einem Ort festgemacht werden kann: den Bau der Eisenbahnbrücke über die Elbe und den Bau der Speicherstadt.



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

# BRÜCKENSCHLAG



Bis weit über die Mitte des 19. Jahrhunderts hinaus gab es zwischen Harburg und Hamburg, die ja noch verschiedenen Staaten angehörten, keine Brückenverbindung über die Elbe außer einen provisorischen hölzernen Weg durch das Deichvorland, der im Jahre 1813 durch die Franzosen erbaut worden war; die eigentlichen Flussläufe wurden jedoch durch Fährverbindungen überbrückt. Die Versuche, Harburg als Konkurrenz zu Hamburg aufzubauen, waren über Jahrhunderte gescheitert: Der Blick Hamburger Kaufleute ging souverän über Harburg hinweg nach London, Valparaiso oder Bombay – oder nach Lübeck in Richtung Ostsee.

Zwei Gründe gab es, die eine schnelle Nord-Süd-Verbindung jedoch angeraten sein ließen. Der eine war die Tatsache, dass sich in Harburg eine schnell wachsende Industrie ansiedelte, die Handel mit den anderen Ländern des Norddeutschen Bundes betrieb. Hier war Hamburg im Nachteil, weil die Stadt nicht bereit war, den Freihafen aufzugeben, also gegenüber dem „restlichen“ Deutschland Zollausland blieb. Immer mehr Hamburger Industrielle investierten in Harburg, um nicht bei der Ausfuhr in die Regionen 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 über das Binnenschiff.

Seit 1861 lagen Pläne vor, eine durchgehende Verbindung zwischen Hamburg und Paris zu schaffen (man sieht, Harburg war immer noch nur Randerscheinung!). Es gab gar eine „Gesellschaft der directen Eisenbahn von Hamburg nach Paris, norddeutsches Eisenbahnnetz“. Nachdem eines der Haupthindernisse beseitigt war, nämlich das Königreich Hannover preußisch geworden war, und nachdem der Norddeutsche Bund als bedeutende politische und wirtschaftliche Einheit entstanden war, wurde 1868 mit dem Bau der Brücken über Süder- und Norderelbe begonnen, der 1872 abgeschlossen wurde. Kennzeichnend war, dass für beide Brücken die gleiche Konstruktion in den gleichen Abmessungen der Module verwendet wurde: zwei Brückenfelder aus stählernen, gegeneinander gebogenen Zug- und Druckbögen für die Süderelbe, drei für die Norderelbe. Ein mächtiges, mittelalterlichen Vorbildern nachempfundenen, steinernes „Stadttor“ signalisierte den Eingang nach Hamburg. Der Endpunkt der Bahn lag als „Hannöverscher oder Venloer Bahnhof, auch Pariser Bahnhof genannt“ dort, wo heute der Güterbahnhof und der Lohseplatz liegen.

Auch für den Straßenverkehr wurde 1884 bis 1887 eine Brücke in diesem Konstruktionsprinzip erbaut. Sie wurde kurz vor dem Zollanschluss fertiggestellt und erhielt ein noch prächtigeres Portal. Der Architekt und Oberingenieur Franz Andreas Meyer, der auch die Architektur der Speicherstadt prägte, sorgte mit einem wehrhaft erscheinenden mittelalterlichen Stadttor dafür, dass niemand auf die Idee kommen könnte, Hamburg wolle sich etwa mit Harburg und dem dahinterliegenden Deutschen Reich wirklich verbinden.

Jetzt hatte der Ort der HafenCity 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, Binnenschiffahrt, Eisenbahn, Straße.



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

# EINE STADT IN DER STADT



Ende der achtziger Jahre des 20. Jahrhunderts hatten einige Hamburger Politiker die Idee, die Speicherstadt im Hafen an private Investoren zu verkaufen, um so für die Stadt Geld zu verdienen. Die Speicherstadt wäre zu einem Ort des Wohnens, der Freizeit, der Gastronomie und anderer, nicht mehr hafengebogener Nutzungen umgebaut worden, die Speicher wären entkernt worden und nur noch als dekorative Hülle stehengeblieben. Ein einhelliger Proteststurm der Hamburger Bürger fegte diesen Plan schnell vom Tisch - Beweis dafür, wie sehr dieser Ort den Kern hamburgischer Identität berührt. Darin liegt Sentimentalität - die Speicherstadt als dingfest gemachtes Fernweh, der Geruch von fremdartigen Gewürzen und das Bewusstsein erstklassiger Veredlungskunst erinnert noch einmal an die große Zeit der Hamburger Kaufmannschaft am Ende des 19. Jahrhunderts, die im übrigen selbst die Sache sehr viel emotionsloser sah. Über die Sentimentalität hinaus war es aber auch ein Stück Festhalten an einer ortsbezogenen Identität.



Der Brook vor dem Abriss (1884)

Das Sentiment der Hamburger, ihre Befürchtung, ein Stück alten Hamburgs würde durch die Modernisierung zerstört, entzündete sich mit der Speicherstadt an einem Objekt, das selbst eher von außen erzwungen worden war, und das ein Stück alten Hamburgs zerstört hatte.

Nach der Reichsgründung von 1871 blieb Hamburg (wie Bremen) zunächst Zollausland gegenüber dem Reich. Das gesamte Stadtgebiet war „Freihafen“, was den Umschlag von Waren und deren Verteilung wesentlich erleichterte, da nicht lästige Zollformalitäten erledigt werden mussten. Im Zuge der wachsenden Tendenz des Reiches zu Schutzzöllen für die eigene Industrie aber konnte dieser Status für die Reichsregierung nicht mehr toleriert werden, zumal sie auch eine Ungleichbehandlung der Bürger des Reiches beinhaltete; Hamburg war eine Art „Duty Free Shop“. Aus diesem Grunde drängte Bismarck die Stadt dazu, dem Zollverbund 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.

«... 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.»

IN EINEM NEBENPROTOKOLL DER VEREINBARUNG ZWISCHEN HAMBURG UND DEM DEUTSCHEN REICH WIRD BESCHLOSSEN (1881)

Hamburg gab diesem Druck nach und ließ sich auf Verhandlungen ein - immer auch mit der Gefahr verbunden, die Bremer könnten sich geschickter aus der Bredouille ziehen. Es war also keineswegs eine gern getroffene, sondern eine höchst umstrittene Entscheidung, den politischen Schritt ins Reich zu tun, genauso, wie es die Diskussion um den Bau der Speicherstadt selbst war, nachdem die Grundsatzentscheidung gefällt war.

Der Kern des im Jahre 1881 zwischen dem Reich und Hamburg geschlossenen Kompromisses war die bis heute bestehende Einrichtung eines „Freihafens“, eines Gebietes, das gegenüber der Stadt und dem Reich Zollausland blieb, so dass innerhalb dieser Zone ohne lästige und zeitraubende Zollformalitäten die Waren umgeschlagen werden konnten (heute werden sie auch in plombierten Güterzügen oder Lastwagen unverzollt durch die Bundesrepublik in die Empfängerländer transportiert). In dieser Hinsicht änderte sich also gegenüber dem vorherigen Zustand nicht besonders viel, außer der Tatsache, dass die Bevölkerung nicht mehr in den Genuss der billigeren Waren kam. Im Freihafen sind bis heute Wohnungen verboten, weshalb das Gebiet der HafenCity aus dem Freihafengelände herausgenommen werden muss. Auch durften nur reine Industrie- und Gewerbebetriebe im Freihafen verbleiben oder neu angesiedelt werden, also auch keine Gaststätten für die Mittagspausen der Arbeiter. Das war die Geburtsstunde der so genannten „Kaffeeklappen“ des „Vereins für Errichtung von Volkskaffeehallen“, einer Art von Kantine, in der sich die Arbeiter mittags versorgen konnten.

Was sich für die Struktur des Hamburger Hafens änderte, war etwas ungleich Tiefgreifenderes: Das Hamburger Kaufmannshaus mit der Verbindung von Speicher, Kontor und Wohnung, das an allen Wasserwegen der Stadt liegen konnte, wurde überflüssig. Eine zusammenhängende Speicherfläche musste innerhalb des Freihafens geschaffen werden - die Verbindung von verschiedenen Funktionen wurde aufgebrochen: Jetzt wurde in der sich bildenden „City“ gehandelt (das „Hamburger Kontorhaus“ bildete einen neuen Typus des Bürohauses), an Elbe oder Alster wurde gewohnt, die Waren wurden aber im Freihafen gelagert, umgeschlagen und veredelt.

Bei den zu bauenden Speichern ging es keineswegs um die reine Lagerfunktion, die in ein- oder zweigeschossigen Bauten am leichtesten sicherzustellen wäre, weil die Frage des schnellen An- und Abtransportes im Vordergrund steht. Die Speicher der Speicherstadt sind bis zu siebengeschossige Bauten, die neben dem Lagern vor allem die Funktion haben, dass hochwertige Güter wie Kaffee, Tee oder Gewürze von bestens ausgebildeten Spezialisten sortiert, gereinigt und neu gemischt werden.

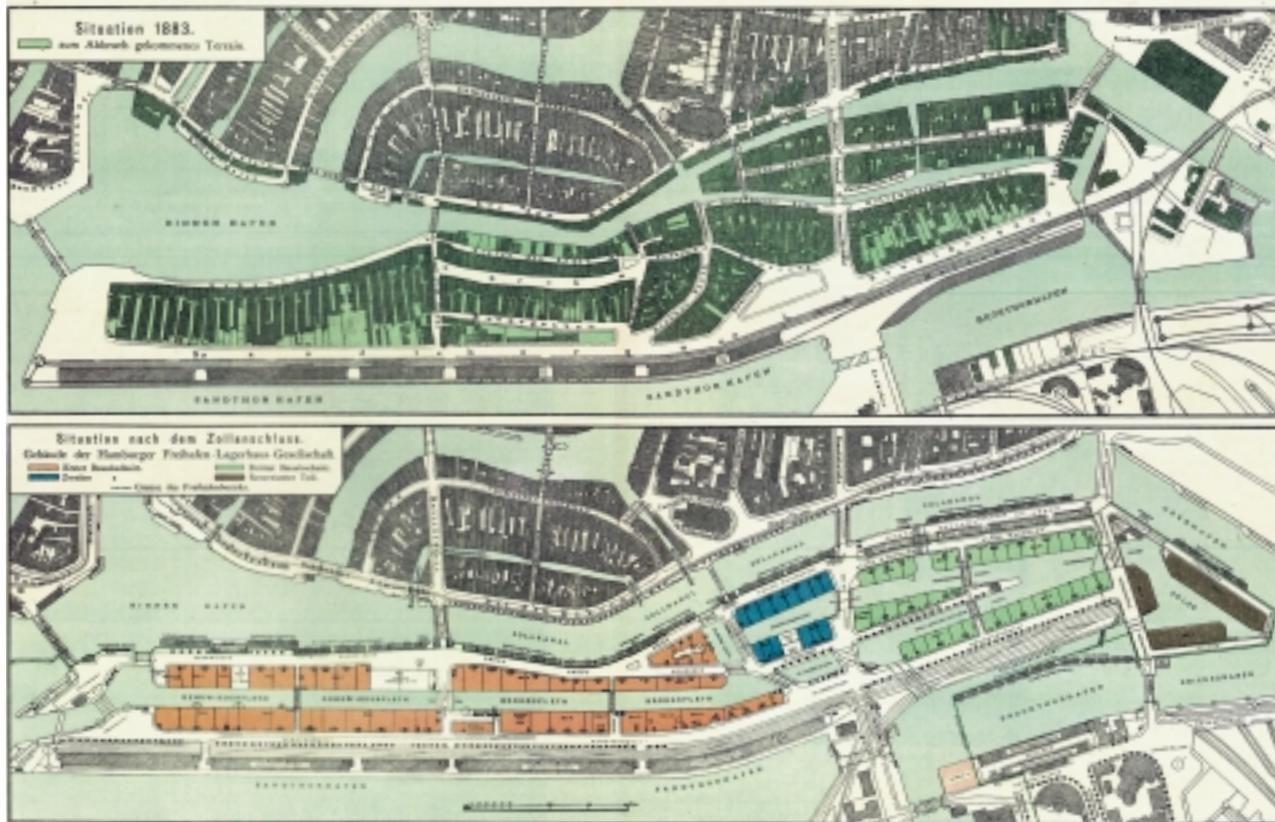
Das seegehende Schiff löschte jetzt also am Kai seine Waren, die in den ebenerdigen Schuppen nach Partien von Bestimmungsort und Besitzer sortiert und dann in die von einzelnen Besitzern gemieteten



Kehrwieder vor dem Abriss (1884)



Abbrucharbeiten für die Speicherstadt (1885)



Vorher - nachher: Kehrwieper und Wandrahm, Situation vor und nach dem Bau der Speicherstadt

Speicher mit Hilfe von Schuten verholt wurden. Der Kran am auskragenden Kranbalken verteilte die Ware auf die verschiedenen Geschosse („Böden“).

Die Bildung einer Freihafenzone war der Kern des Vertrages mit dem Reich, die daraus folgende Notwendigkeit des Baus der Speicherstadt war klar, man hatte dem Reich sogar einen Baukostenzuschuss von maximal 40 Millionen Reichsmark abgehandelt; selbst der Zeitpunkt der Fertigstellung war mit 1888 festgelegt. Aber der Ort der Anlage und deren Architektur waren noch ungeklärt. Die Kaischuppen waren höchst schmucklose, rein technisch entwickelte große Hallen, mit einem Minimum an Kosten erstellt. Bei der Speicherstadt ging es jedoch um mehr als nur um die reine Zweckerfüllung, selbst wenn diese in der Argumentation immer im Vordergrund stand.

Auch die Wahl des Ortes der Speicherstadt hing damit zusammen. Es gab verschiedene Vorschläge, sie am Baakenhafen einzurichten, was aber Liegeplätze für Dampfer gekostet hätte. Auch ein Tunnelprojekt wurde lange diskutiert, das die Speicherstadt auf der der Stadt gegenüberliegenden, südlichen Elb-



Die neuen Speicher am Kehrwieperfleet

seite angesiedelt hätte. Letztlich wählte man die Lage auf der Kehrwieper- und Wandrahminsel aus, obwohl dieses Gebiet dicht bebaut war und rund 20 000 Einwohner in etwa 1 000 Wohnhäusern ihren Wohnsitz verloren. Den Entscheidungsträgern schien die direkte Verbindung zwischen Geschäftssitz in der City und der Speicherstadt, der kurze Weg zu Rathaus und Börse, wichtiger zu sein als die Frage nach dem Wohnort einer Bevölkerungsgruppe, die eher zu den „minderbemittelten Schichten“ gehörte. Es wurde auch nicht etwa Ersatzwohnraum für diese geschaffen; sie mussten sehen, wo sie unterkamen.



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

Die Lage zur Geschäftsstadt begründete auch die Architektur der Speicherstadt - allein deren Bezeichnung als „Stadt“ deutet auf mehr als nur eine funktionsfähige technische Anlage hin. Es wurde eine an mittelalterliche Städte erinnernde, geschlossene architektonische Einheit gebaut, die den Bürgerstolz und die Eigenständigkeit Hamburgs betonen sollte. Gerade der Bezug aufs Mittelalter verwies auf Selbstbewusstsein und republikanische Identität, die die Hamburger in dem Moment betonten, in dem sie endgültig ins Deutsche Reich integriert wurden: Es war eine „Architektur des Trotzdem“, die - ironischerweise teilweise mit finanziellen Mitteln des Reiches - errichtet wurde.

In technischer Hinsicht war - das war den Hamburgern immer wichtig - die Anlage der Speicherstadt keineswegs „mittelalterlich“. Die zunächst bevorzugte Bauweise mit gusseisernen Stützen der Skelettbauten mit massiver Fassade bewährte sich zwar nicht (wie sich in einem großen Brand erwies), die traditionellen Eichenpfähle, auf die die Speicher auch gegründet waren, hielten einem Feuer länger stand. Aber eine hochmoderne „Centralstation“ mit hydraulischen und elektrischen, von Dampfmaschinen erzeugten Kraftanlagen bewegten die 260 Winden zum Heben der Ladungen, die 36 Kräne und die Aufzüge - die Speicherstadt war auch in dieser Hinsicht eine autarke „Stadt“. Im ehemaligen Kesselhaus der Speicherstadt bietet heute das „HafenCity InfoCenter im Kesselhaus“ alles Wissenswerte über die HafenCity.

Am 22. Oktober 1888 weihte Kaiser Wilhelm II. persönlich die Speicherstadt ein - genauer: ihren ersten Bauabschnitt mit 14 Speichern; der Zollverbund mit dem Reich war hergestellt. Auf dem Gelände der heutigen HafenCity wurden die Hauptzollämter Kehrwieger, St. Annen, Ericus und Lohseplatz eingerichtet. Damit waren die einzelnen Bestandteile des modernen Hafens geschaffen - Sandtorhafen (1866), Kaiserkai (1872), Grasbrookhafen (1872-1881), Strandhafen (1873), Baakenhafen (1887), dazu die ersten Fruchtschuppen 1899, die möglichst gleichmäßig niedrige Temperatur haben mussten. Auch der Magdeburger Hafen, dessen Ostufer von der Eisenbahngesellschaft betrieben wurde und der 1888 den ersten „Kaiserschuppen für besondere Aufgaben“ erhielt, wurde kurz darauf gebaut. In seiner Mitte verliefen drei Eisenbahngleise, die eine direkte Beladung ermöglichten. Damit war das heutige Gelände der

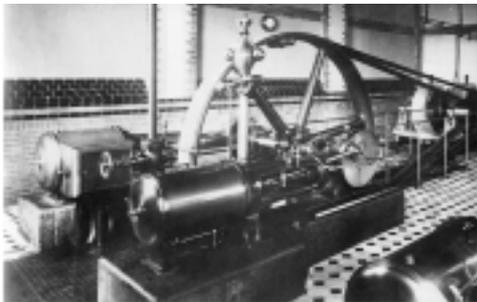
Kaiserspeicher mit dem „Zeitball“ (gebaut 1875)



HafenCity topografisch definiert. Der weitere Hafenausbau fand auf der südlichen Elbseite statt, folgte aber den Strukturprinzipien des Sandtorhafens.

Der Kaiserspeicher (Kaispeicher A) an der Spitze zwischen Sandtor- und Grasbrookhafen wurde 1875 fertiggestellt einschließlich des markanten Zeitballs, der jeden Mittag pünktlich um 12. 00 Uhr herunterfiel und damit den im Hafen liegenden Schiffen die präzise Regulierung der für die Navigation wichtigen Chronometer erlaubte - eine öffentliche Information. Aber der Bau wies mit seinem Turm auch demonstrativ in die Elbe und die weite Welt hinaus. Er wurde im Jahre 1963 ohne Not abgerissen, weil man die Information auch auf andere Weise bekommen konnte - praktische Hamburger!

## HAMBURGISCHE ELECTRICITÄTS- WERKE



Centralstation in der Speicherstadt, Innenansicht

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.

- 1882 Senat und Bürgerschaft beschließen den Probetrieb von elektrischen Beleuchtungsanlagen am Rathaus und am Kaiserspeicher.
- 1886 Vertrag zwischen dem Pächter der Gaswerke und der Stadt zum Bau eines Elektrizitätswerkes, 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 4000 Glühlampen mit Hilfe einer „Zentralanlage für den elektrischen und hydraulischen Betrieb“. Auf der Werft Blohm & Voss wird der erste Elektrokran betrieben.
- 1891 Der weltweit erste 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.
- 1890 Letzte Erweiterung des Kraftwerks am Sandtorkai auf 9 Kessel.
- 1937 Das Kraftwerk am Sandtorkai geht als letztes der Hafenkraftwerke in den Besitz der HEW über. Nach schweren Kriegszerstörungen wird die Stromerzeugung 1954 beendet. Seitdem wird per Umformer Gleichstrom ins Hafennetz eingespeist.
- ANFANG DER 50ER JAHRE Umstellung von 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.
- AB 2000 Abbruch des Heizkraftwerks am Strandkai in Vorbereitung des Baus der HafenCity (bis Mitte 2002). An der Dalmannstraße geht das neue erdgasgefeuerte Heizwerk HafenCity in Betrieb. Das Werk versorgt das HEW-Fernwärmenetz im Spitzenlastbereich mit einer thermischen Leistung von 350 MW.

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

# HAFENLEBEN UND ARBEITSKAMPF



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 jahrhundertlang 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“.

Im Hafen hatte sich eine klare Zweiteilung zwischen Seglern und Dampfern ergeben. Die Segler lagen in der Regel „im Strom“ und wurden dort be- und entladen: Das war größtenteils Handarbeit über Rah- takel und Blöcke. Die Dampfer hingegen lagen an den neuen Kaiumschlaganlagen mit den großen, wenn auch architektonisch schlichten Schuppen. An den Kais standen die modernsten Dampfkräne auf Schienen, die parallel zum Kai verliefen, so dass man nach Bedarf mit mehreren Kränen gleichzeitig die Schiffe 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 Expandirung des eingelassenen Dampfes die Drehbewegung vollenden.“

1891 nahmen auch die weltweit ersten elektrisch betriebenen Kräne ihre Arbeit auf. Der damals stärkste Kran der Welt stand am Kranhöft, konnte 150 t tragen und damit auch die längste Krupp'sche Kanone, die „Dicke Berta“. Das Prinzip des Rollens auf Schienen setzte sich allgemein durch, allerdings wurde später der so genannte Halbportalkran eingeführt, dessen eines, kaiseitiges Bein auf Rollen oberhalb der Kaitore lief. Am Sandtorkai wurden 1912 die ersten Schuppen des modernen Hafens gegen neue, größere Lagerschuppen ausgetauscht, die Dampfkräne von elektrischen Halbportalkränen verdrängt.

Zwischen den großen Schiffen im Hafen und den Fleeten und Kanälen drängten sich zahlreiche kleine und mittlere Wasserfahrzeuge, teils mit Motor (Schlepper und



150 t-Kran am Kranhöft

## 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 Sortiren 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 werthvollerer 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



Vogelperspektive mit Blick auf die Speicherstadt (1892)

Barkassen), teils ohne (Ewer, Schuten und Leichter für den Umschlag zwischen Seeschiff und Kai, Oberländerkähne für die Binnenschifffahrt). 1904 gab es allein über 4 200 Schuten im Hafen, die meist von zwei Mann mit Hilfe 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 Verkehr noch durch Pferdefuhrwerke abgewickelt, die kleiner waren als ein heutiger Sattelschlepper mit Container - was sich in den Straßen der Speicherstadt leidvoll erleben läßt.

Alle Anlagen zusammen machten viel Lärm. Wie die Stadt des 19. Jahrhunderts war auch der Hafen nach heutigen Vorstellungen unvorstellbar laut, hochgradig umweltbelastet durch Schadstoffe in der Luft und im Wasser und schließlich: es stank. Dabei ging es nicht um ferne Gerüche nach exotischen Gewürzen, sondern um den alles durchdringenden Gestank aus verfaulendem Abfall, Dreck, verschmutztem Hafenwasser und dem Geruch, den viele Menschen bei harter körperlicher Arbeit ausströmen. Erst 1892 hatte Europas letzte große Choleraepidemie mit fast 10 000 Toten Hamburg heimgesucht - nicht ohne Schuld der Stadt im Hinblick auf die Vorsorge für sauberes Wasser und menschenwürdige Quartiere.

Das ganze Hafenpanorama war mit dem heutigen nicht zu vergleichen, nicht, weil der Umschlag geringer, die Nachfrage kleiner geworden wäre (1899 betrug der Umschlag 13 Millionen Tonnen, bis 1913 hatte er sich verdoppelt; 1879 kamen 5 000 Schiffe, 1913 hatte sich die Zahl verdreifacht). Selbst wenn Hamburg heute nicht mehr der viertgrößte Hafen der Welt ist, wie um 1900, so ist er doch immer noch ein großer Hafen, dessen Umschlag nach Tonnen weit über dem damaligen liegt. Der größte Unterschied „auf den ersten Blick“ ist neben dem Fehlen der Masten der Segelschiffe ein anderer: Damals wurde ein großer Teil der Arbeit im Hafen von Menschen geleistet - vom gewriggten Festmacherboot bis zum Verladen von Stückgut, das heute im Container verschwunden ist.

Diese Menschen hatten ein hartes Leben. Mitte des Jahrhunderts ging man davon aus, daß drei Fünftel der registrierten berufstätigen Bevölkerung ein Einkommen unterhalb der Armutsgrenze besaß. 1890 verdienten 28 % der werktätigen Bevölkerung so wenig, dass sie keine Steuern zu entrichten hatten, nämlich weniger als 600 Mark im Jahr, weitere 29% verdienten zwischen 600 und 800 Mark.

Dennoch war die Großstadt Anziehungspunkt vor allem für die Landbevölkerung; die Chance auf einen Arbeitsplatz war hier größer. Die Geburtenraten stiegen außerdem, so dass die Bevölkerung rapide wuchs. 1880 hatte Hamburg 412 000 Einwohner, 1913 waren es knapp über eine 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 und in der Nähe ihres Arbeitsplatzes gelegen. Aufgrund des fehlenden oder zu teuren öffentlichen Nahverkehrs mussten damals Wege zum Arbeitsplatz von bis zu 1 1/2 Stunden mit Hilfe von Fahrrad oder zu Fuß bewältigt werden - morgens und abends, bei Arbeitszeiten, die bei 12 Stunden pro Schicht lagen, und bei Hafendarbeit, die je nach den hereinkommenden oder auslaufenden Schiffen ganz unregelmäßig war - also auch sonntags oder nachts.

Die Wohnungsnot war um die Jahrhundertwende groß, vor allem aber waren es die hohen Mietpreise, die die Arbeiterschaft zwangen, auf engstem Raum zusammenzuleben, in häufig unerträglichen hygienischen und sozialen Verhältnissen, vielfach mit Untermietern. Im Jahre 1910 mussten von den rund 210 000 Haushaltungen in Hamburg etwa ein Viertel Untermieter aufnehmen.

Dabei unterschied sich das Leben der Arbeiter, Handwerker und Gewerbetreibenden fundamental von dem des Großbürgertums, der Kaufmannschaft und Reeder - mehr als man es sich heute vorstellen kann. Damals konnte man wirklich noch von einer Klassengesellschaft sprechen: Die gesellschaftlichen Konventionen gerade im Hinblick auf Familie, Ehe, Stellung der Frau und Verhältnis zur Arbeit waren grundlegend verschieden. 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.

Seit etwa 1860, parallel zur Entwicklung des modernen Hafenbetriebes, entwickelte sich eine Arbeiterschaft im Sinne einer eigenständigen Klasse. Die Zünfte lösten sich auf (Einführung der Gewerbefreiheit 1864), es gab neue Berufe im Hafen. Ein großer Teil der Hafendarbeiterschaft arbeitete als Tagelöhner, der je nach Bedarf von Arbeitsvermittlern engagiert wurde. Andererseits lagen die Löhne dieser

"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

ARBEITSVERMITTLUNG IM HAFEN,  
1893

## GERD BUSS (AG & CO.) UND DEUTSCHE AFRIKA-LINIEN



Terminal der Fa. Gerd Buss AG

Die Firma Gerd Buss spiegelt fast einhundert Jahre Geschichte des Hamburger Hafens und insbesondere des Freihafens. Gegründet wurde die Firma 1920 als Stauereibetrieb, d.h. für den 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“. Heute ist die Firma einer der größten privaten Hafen- und Logistikdienstleister in Hamburg.

Die Firma ist insofern mit dem Gelände der Hafen City verbunden, als sie 1985 als Teil ihrer über den ganzen Hafen verstreuten Standorte die „Afrika-Terminals“ am Baakenhafen von der Reederei Deutsche Afrika Linien übernommen hatte. 1999 gab die Firma diesen Standort wegen des HafenCity-Projektes 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 2. Weltkrieg verloren ging. 1941 wurde die Linie von John T. Essberger übernommen und nach 1950 in „Deutsche Afrika-Linien“ umfirmiert.

Der Baakenhafen am Ende 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 an die Deutsche Afrika-Linien.

Arbeitsverhältnisse relativ hoch; der „Tagelöhner“ hatte im Hafen nicht den Beigeschmack von niederster Arbeit. Um 1890 zählte man 10 000 bis 15 000 Tagelöhner, von denen aber meist nur ein Teil tatsächlich beschäftigt war; die Unternehmer waren sehr an einer „industriellen Reservearmee“ interessiert, um auch in Zeiten des Spitzenverkehrs schnellen Umschlag garantieren zu können.

Die Zahl der Arbeiter stieg mit der Zunahme des Schiffsverkehrs an. Entsprechend der Modernisierung des Hafenumschlags wurden neue Berufsbilder geschaffen; die Schiffszimmerer zum Beispiel, die auf den Bau hölzerner Schiffe angewiesen waren, waren nicht mehr gefragt, stattdessen brauchte man Kranführer, die mit Dampfkränen umgehen konnten.

In einem Streikaufruf wurden folgende Hafenberufe genannt: Schauerleute, Ewerführer, Kohlenarbeiter, Getreidearbeiter, Schiffsmaler, Speicherarbeiter, Quai- und Quaihülftarbeiter, Maschinisten, Schiffsreiniger und Kesselreiniger. Da ein großer Teil davon keine feste Anstellung hatte - ein (Kosten-)Vorteil für die Arbeitgeber -, konnten sie als „Freiberufliche“ schnell Unzufriedenheit in Streiks und Arbeitsniederlegungen



umsetzen. Die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts war die Zeit, in der sich im ganzen Reich die Arbeiterschaft politisch und gewerkschaftlich formierte. Hamburg stand an der Spitze dieser Bewegung. Es war die Zeit, in der außerordentlich harte Auseinandersetzungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitern geführt wurden. Der Vorwurf, „vaterlandslose Gesellen“ zu sein, so Wilhelm II., wurde der politisch organisierten und gewerkschaftlich handelnden Arbeiterschaft gemacht - eindeutig zu Unrecht. Vielmehr funktionierten Losungen wie diese als Kampfinstrumente der Arbeiterschaft, genauso wie Aussperrung und das Anheuern von Streikbrechern.

## FIRMA GEBR. HEINEMANN



Lagerhaus der  
Fa. 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 Hermés 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 ergreift. Die Kontinuität besteht dabei nicht in einem bestimmten Warensortiment (obwohl alkoholische Getränke und Tabake bis heute einen wichtigen Kern des Geschäftes darstellen), sondern in der Tatsache des internationalen, auf der Seeschifffahrt basierenden Handels. 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 liegt auf dem Gebiet von Tabak und alkoholischen Getränken. Nachdem der Handel mit Lederwaren hinzukam, trennen 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. Erste Lieferung aufs (zollfreie) Helgoland erfolgt 1952: „Mit Heißgetränk, kargen bezugscheinpflichtigen Tabakwaren und Spirituosmengen wurde, ohne schwarze Geschäfte, ein Umsatz zustandegebracht, der die Kosten deckte und - was wohl wichtiger war - den Lebenswillen der Firma bekundete“, heißt es in der privaten Chronik der Firmenchefs.
- 1979 Die Firma feiert ihr 100-jähriges Bestehen. Kurz zuvor wurde das Lagerhaus an der Magdeburger Straße, noch immer innerhalb des Freihafens und der Speicherstadt, errichtet.

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

# ZWANZIGER JAHRE





Extrablatt mit der Nachricht vom Rücktritt des Kaisers (1918)

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 nur Modernisierungen von Schuppen und Gerät durchgeführt. Auch wurde die „Freihafenbrücke“ als kombinierte Eisenbahn- und Straßenbrücke 1926 auf der westlichen Seite der alten Elbbrücke gebaut; die Zollgrenze des Freihafens verläuft zwischen den beiden Brücken. Die Bahnanlagen der neuen Brücke sind Teil der so genannten Hafenbahn, die für den Umschlag der Waren zusätzlich zu Pferdefuhrwerk und später LKW sowie dem wasserseitigen Transport hinzukam.

Soweit die bauliche Seite, die im Vergleich zu den großen politischen Umwälzungen ereignislos genug war. Für die Stadt jedoch war die Zeit voller tiefgreifender Veränderungen. Die Niederlage im Ersten Weltkrieg traf die Stadt hart. Der Krieg selbst hatte nicht nur schnellen Hurra-Patriotismus hervorgerufen, sondern auch Ängste und wirtschaftliche Sorgen, die die weltweit handelnden Kaufleute vorhersehen konnten. Nachdem während des Krieges der Handel

durch die britische Seeblockade bereits praktisch zum Erliegen gekommen war, war das Ende mit der endgültigen Niederlage für Deutschland 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, außerdem die politische Revolution mit dem Sturz des Kaisers und einer neuen republikanischen Verfassung - alles das führte zu einer psychosozialen Verwirrung, die man sich heute schwer vorstellen kann.

Am 16. März 1919 gewann die SPD die absolute Mehrheit bei der Wahl zur Bürgerschaft 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 so heftig bekämpft hatten, und wählte mit Friedrich Stahmer einen konservativen Bürgermeister, denn, wie der Fraktionsvorsitzende der Partei, Otto Stolten, sagte, „an die Spitze des hamburgischen Staates gehört ein Mann, der auch den alten hamburgischen Familien nahesteht“. Das sozialdemokratische „Hamburger Echo“ bilanzierte 1931: „Gewiss, es hat keine großen Experimente in der hamburgischen Politik gegeben. Bewusst hat auch die sozialistische Bewegung solche Experimente verschmäht. Wie sie von Anbeginn ihrer praktischen Wirksamkeit im neuen Hamburg gelenkt



Heringskühlhaus, gebaut 1928 bis 1929



Löschen am Kai, um 1930



Magdeburger Hafen (1931)

wurde von dem Bewusstsein, dass nur ein organisches Eindringen in den Staat ihr Kraft und Fähigkeit gebe, ihn zu beeinflussen und ihn schließlich zu beherrschen, so war es auch Leitmotiv sozialistischer Politik, kommunale und staatspolitische organische Aufbauarbeit zu leisten“ - eine Politik, die man später den „langen Marsch durch die Institutionen“ nannte - mit der gleichen Wirkung.

Die Einführung der Weimarer Verfassung hatte für den Hafen vor allem verwaltungstechnische Folgen (Staatsvertrag von 1921). Hamburg war jetzt nicht mehr für den Ausbau der Wasserwege zuständig, sondern das Reich. Nur die Elbe im Hafenbereich blieb in der Zuständigkeit der Stadt. 1929 wurde eine weitere Konzentration der Verantwortlichkeiten im Hafen durchgeführt, indem Ausbau, Sicherung und Kaiverwaltung in der Deputation für Handel, Schifffahrt und Gewerbe zusammengeführt wurden. Im gleichen Jahr wurde auch ein Vertrag geschlossen, der die Zusammenarbeit der drei Häfen Hamburg, Altona und Harburg - die beiden letzten lagen auf preußischem Gebiet - konstituierte; die jahrhundertalte Konkurrenz wurde abgelöst durch den Konsens, wobei allerdings in den letzten Jahren von der Konkurrenz auch nicht mehr viel übrig geblieben war.

Im Hafen liefen unmittelbar nach dem Krieg gerade 2 234 Schiffe ein (1919). Aber nach dem Friedensschluss von Versailles konnte sich der Handelsverkehr relativ rasch erholen, obwohl der größte Teil auch der zivilen Hamburger Schiffsflotte als Reparation an das Ausland abgegeben werden musste. 1922 waren es bereits wieder fast 11 000 Schiffe, die Hamburg anliefen. Es dauerte aber bis 1927, bis die Vorkriegszahlen wieder erreicht wurden, und erst im Jahre 1930 wurde zum ersten Mal die Zahl von 20 000 ankommenden Schiffen übertroffen, bevor als Folge der Weltwirtschaftskrise die Zahlen wieder zurückgingen.

Im Vergleich mit den anderen großen westeuropäischen Häfen Rotterdam und Antwerpen, die nach Tonnage den Hamburger Hafen überflügelt hatten, muss man für Hamburg feststellen, dass die Art der umgeschlagenen Güter mit ihrem großen Anteil an Stückgütern einen höheren Arbeits- und Lageraufwand bedeutete. Das in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entwickelte System der Hafenbecken mit Kaischuppen und Eisenbahnanschluss sowie die Funktion der Speicher für die längerfristige Lagerung und Pflege kostbarer Güter hatte weiterhin Bestand.

Kaischuppen,  
um 1930



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 (Sielponton), 3. am Baumwoll. 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.“

AUF DEM WEG  
ZUR ARBEIT,  
1929

Aus einer Gewerkschaftszeitung

In den zwanziger Jahren kam ein neuer Verkehrsfaktor hinzu, der in den nächsten Jahren immer dominanter werden sollte: der LKW. Der Kaiserkaai wurde zum ersten automobilgerechten Kai ausgebaut. Eisenbahn und LKW lösten langsam die Wasserfahrzeuge 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.

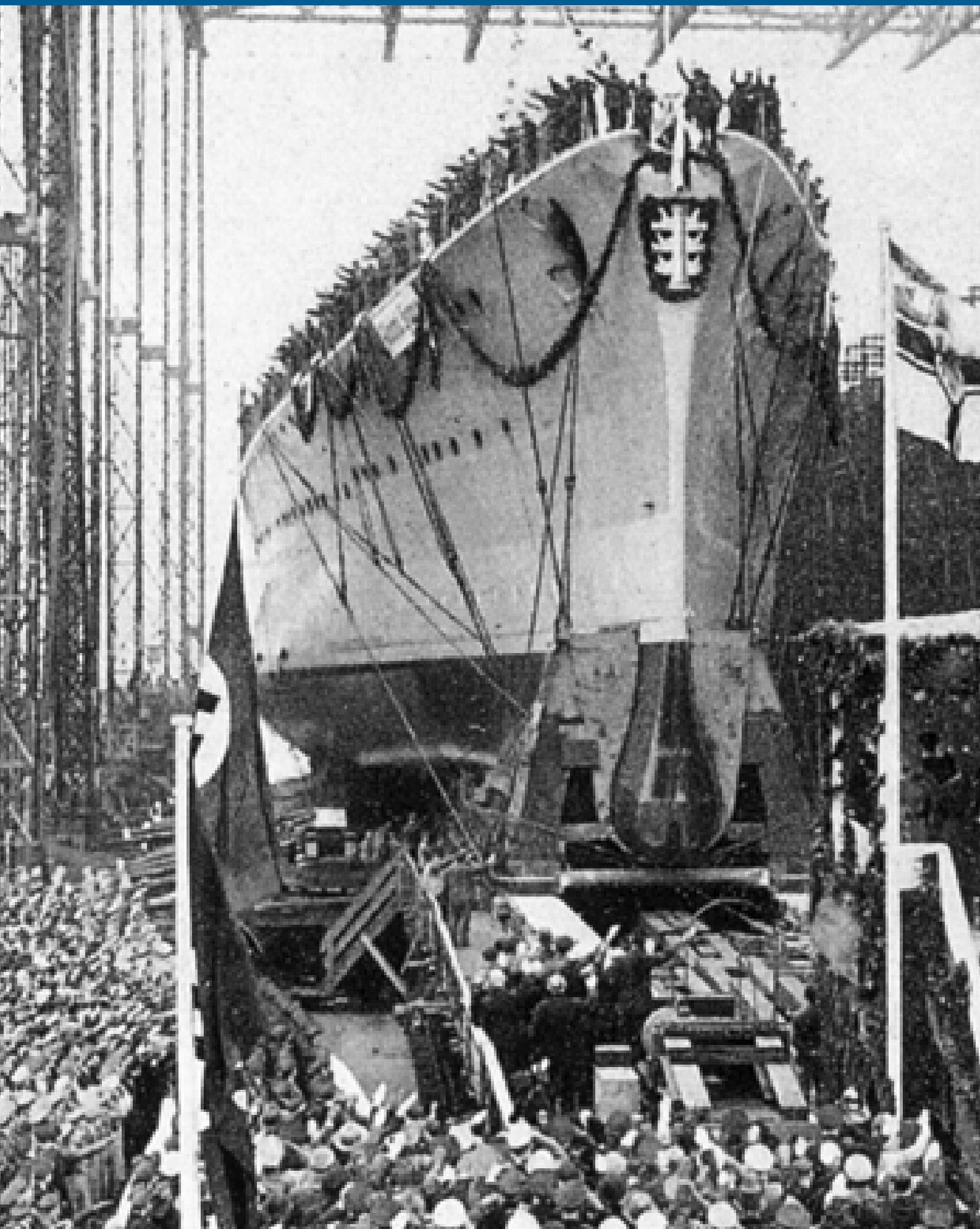
Für die Hafengebäude nicht nur des Grasbrooks bedeutete das eine permanente Anpassung an größere Schiffe, indem man die Becken vertiefte, die Kaischuppen vergrößerte und für bestimmte Güter Spezialschuppen baute, wie das Heringskühlhaus am Grasbrookhafen oder den Fruchtschuppen am Versmannkai.

Entsprechend den immer stärker technisierten Hebe- und Fahrzeugen im Hafen, die der Rationalisierung der Arbeit dienten - es wurden erste Elektrokarren und frühe Formen des Gabelstaplers entwickelt, es gab so genannte Stapelwinden zum Schichten von Ladung, es wurden Doppel- und Dreifachkräne erfunden, die ein schnelleres Laden oder Löschen der Ladung erlaubten - gab es auch bei den Hafearbeitern ständige Umschichtungen und neue Spezialberufe. Eine Folge der Spezialisierung war, dass die Zahl der unständig Beschäftigten fortwährend zurückging. Durch den schon seit Beginn des Jahrhunderts stark gestiegenen Schiffbau wurde eine große Zahl von Arbeitern auf den Werften beschäftigt (bis zu 25 000). In der Summe nahm also die Zahl der Hafearbeiter trotz der Rationalisierung nicht ab: Morgens und abends strömten Zehntausende aus den Stadtteilen in die Innenstadt und den Hafen und zurück - nur noch rund 60 000 Erwerbstätige wohnten in der Innenstadt, aber rund 250 000 waren dort und im Hafen beschäftigt. Die Großstadt mit ihrer Ausdehnung wurde zum Verkehrsproblem. Die U-Bahn an den Landungsbrücken wurde nicht für die heutigen Touristen gebaut, sondern weil hier der Umstieg auf die Barkassen stattfand, die die Arbeiter auf die verschiedenen Arbeitsplätze im weitläufigen Hafengebiet verteilten. Und noch in den fünfziger Jahren war das Bild von den Landungsbrücken auf das südliche Elbufer durch die Hellingen der großen Werften von Blohm & Voss und der Stülckenwerft geprägt.



Links: erste Gabelstapler  
Rechts: Apfelsinenladung  
vor Schuppen 24 (1930)

# UNTERM HAKENKREUZ



„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 sozialdemokratische „Hamburger Echo“ 1933 nach der Machtergreifung Hitlers in völliger Verkennung der Realität. Diese sah acht Jahre später so aus: „Auf dem abgelegenen Güterbahnhof, dem „Hannöverschen“, 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“, schrieb eine der Überlebenden. Weitere zwei Jahre später waren an die vierzigtausend Menschen nach der „Operation Gomorrha“ - ein passender biblischer Name - im Feuersturm über Hamburg umgekommen, mehr als fünfzig Prozent des Wohnraums der Stadt waren zerstört. Die britischen und amerikanischen Bomben trafen hauptsächlich dicht bebaute Wohngebiete, während die Industrieanlagen und der Hafen bis zum Ende des Krieges trotz vieler Angriffe noch erstaunlich funktionsfähig blieben.

Hamburg während des Nationalsozialismus - das war, wie überall anders auch, eine Geschichte der kleinen Anpassung und Feigheit, eine Geschichte ohne Helden, außer denen, die individuell handelten. Es hätte so gut zum eigenen „Image“ als liberale und aufgeschlossene Stadt gepasst, wenn Hamburg ein wenig Widerstand geleistet hätte; tatsächlich aber war der 1933 versuchte Generalstreik der Arbeiter kläglich gescheitert, und die Kaufleute wollten nur eines: in Ruhe Handel treiben.



NS-Betriebsversammlung im Hafenschuppen

Für den Hafen bedeutete die Zeit des Dritten Reiches die durchgreifende Organisation des Hafensbetriebes und der Arbeiterschaft nach dem „Führerprinzip“ (die im übrigen keineswegs erfolgreich war im Hinblick auf die Arbeitsbeschaffung; bei stagnierenden Löhnen wurde die Arbeit unter den un stetig Beschäftigten nur gleichmäßig verteilt). Die Werften hatten viel zu tun, weil Kriegsschiffe gebaut wurden - der U-Bootbau ging bis zum Kriegsende fast unvermindert weiter. Die Stadt selbst wurde 1937 durch das Groß-Hamburg-Gesetz mit den praktisch bereits zusammengewachsenen Städten Harburg, Altona und Wandsbek zusammengeschlossen, so dass eine gemeinsame Stadtentwicklungs- und Hafenpolitik betrieben werden konnte. Hamburg wurde sehr viel stärker zur eigentlichen Industriestadt, da mit Harburg und Altona zwei typische Industrieregionen hinzukamen.

Das Gelände der HafenCity, der Große Grasbrook, war über seine Funktion als Hafen hinaus in zweierlei Hinsicht von den Katastrofen betroffen. Der ehemalige „Hannöversche Bahnhof“, seit 1906 als Hamburger Hauptgüterbahnhof umgebaut, wurde der Ort, an dem die meisten der Judentransporte in die Konzentrationslager ihre Fahrt begannen. Auch die nach der Bombardierung obdachlos gewordenen Menschen wurden von hier evakuiert.

## Alle jüdischen Einzelhandelsgeschäfte Hamburgs werden geschlossen



Hannoverscher Bahnhof

Vor 1933 wohnten etwa 20 000 Juden in Hamburg, von denen die Hälfte vor 1941 auswandern konnte. Wer geblieben war, musste sich an bestimmten Sammelplätzen einfinden, nachdem er die Benachrichtigung zur Deportation erhalten hatte. Er wurde dann über den Güterbahnhof nach Litzmannstadt (Lodz), Riga, Minsk, Auschwitz oder Theresienstadt verbracht - 17 Sonderzüge mit rund 6 000 Personen zwischen dem 25. Oktober 1941 und dem 14. Februar 1945. Am Ende des Krieges lebten noch 600 Juden in Hamburg.

Die andere Katastrophe, die Bombardierung der Stadt, traf Speicherstadt und Grasbrook besonders hart. 1944 wurde die Speicherstadt bombardiert und schwer getroffen. Bei mehr als 40 Luftangriffen auf den Hafen waren rund 70 % der Speicher und fast 90 % der Kaischuppen zerstört.

1944 wurde der Film „Große Freiheit Nr. 7“ mit Hans Albers von Helmuth Käutner gedreht, der in Hamburg spielt. Die Außenaufnahmen mussten aus Gründen der Authentizität dort 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.

## JUDENDEPORTATION 1943:

„Auf dem abgelegenen Güterbahnhof, dem "Hannöverschen«, der schon Schauplatz vieler Judentransporte gewesen war, an dem wie unheimliche Schattenspiele im nächtlichen Dunkel herzzerreißende 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, entschwanden sie ihren „arisch versippten“ Verwandten, die sie hilflos begleiteten, und waren einem Schicksal ausgeliefert, das „Verhungern“ heißen sollte.“

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

## NACH DEM FEUER- STURM, 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 Schaufassaden. 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

# WIEDERAUFBAU

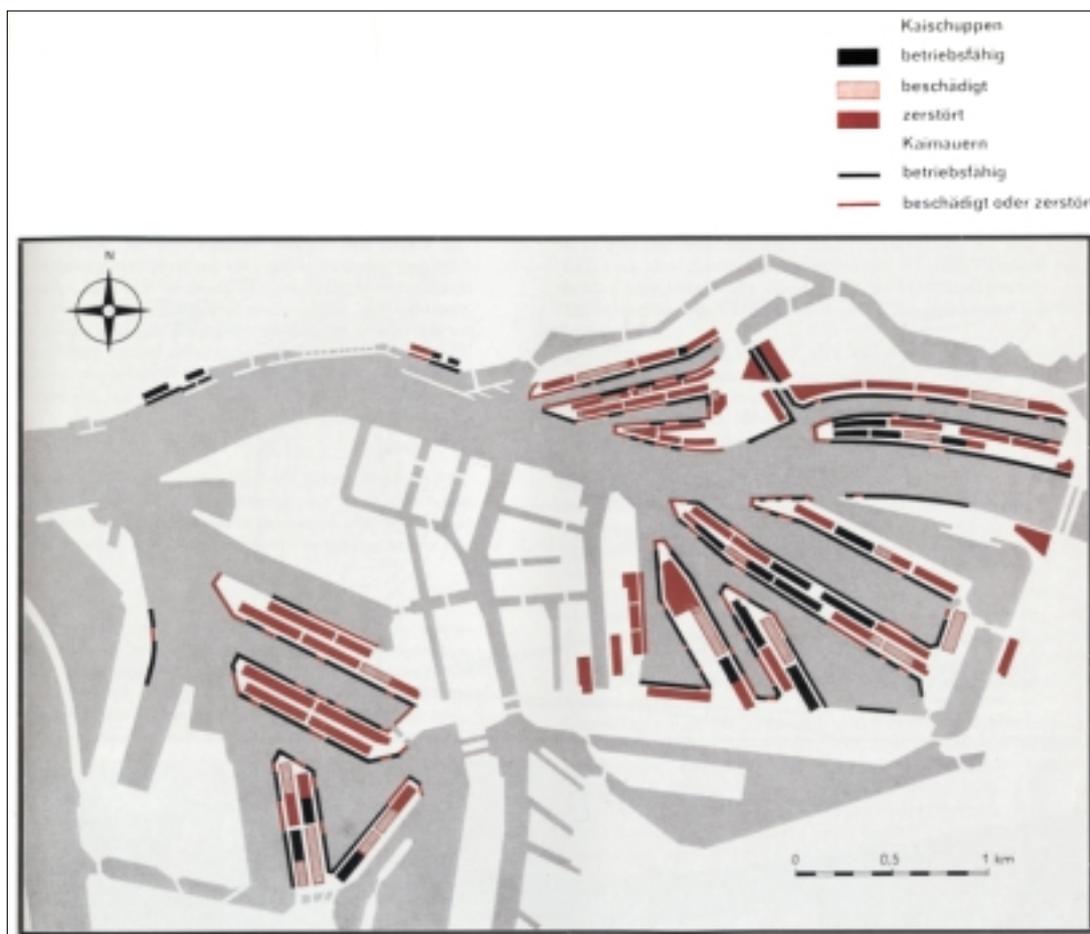


Die Bilanz nach dem Krieg war dramatisch: 90 % der Kaischuppenfläche (654000 Quadratmeter), 67 % der Fläche in Speichern und Lagerhäusern (486 000 Quadratmeter), 80 % der Kaikräne (878), 28 % der Kaimauern für Seeschiffe (10,6 Kilometer), 22 % der Kaimauern für Binnenschiffe (5,5 Kilometer), 68 % der Hafengebäude (305 Kilometer), 43 % der Brücken (70) und 58 % der Landungsanlagen (61) waren zerstört, hinzu kam eine kaum vorstellbare Zahl von 2900 Wracks in Elbe und Hafen, die einen geregelten Schiffsverkehr unmöglich machten.

Aber diese Bilanz betraf nur das Äußerliche; die Zerstörung in den Köpfen war größer - auch größer als nach dem Ersten Weltkrieg, weil noch das dumpfe Gefühl der Schuld hinzukam. Und wie sollte es angesichts der Zahlen anders sein: Ein Land, ein Volk in Trümmern: 3 Millionen tote Soldaten, knapp drei Millionen Vermisste, knapp eine halbe Million Opfer des Bombenkrieges, allein sechs Millionen ermordete Juden. 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.

Neuanfang? Die ersten Prognosen einer zukünftigen Entwicklung für Hamburg gingen von einer Gesamtbevölkerungszahl von lediglich 1,3 Millionen Einwohnern aus, obwohl 275 000 Kriegsflüchtlinge hinzukamen.

Zusätzlich zu den zerstörten Schiffen, Hafenanlagen und nicht benutzbaren Wasserstraßen, zu Wohnungsnot, Hunger, Kälte und fehlender Arbeit kam noch die drohende Demontage hinzu, zum Beispiel die der Werft von Blohm & Voss, die bis zum Kriegsende U-Boote gebaut hatte. Und es kam, in den kommenden Jahren immer stärker spürbar, hinzu, dass das traditionelle Hinterland Hamburgs schon aus den Zeiten der Hanse, dass Osteuropa durch den „Eisernen Vorhang“ abgeschnitten war.



Plan der Zerstörungen im Hafen



Zerstörung der Schuppen und Kaianlagen, Beginn des Wiederaufbaus

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

Bis zum Dezember 1945 war bereits ein Teil der Hindernisse im Hafen und der Elbe beseitigt, bis 1949 waren 950 Wracks geräumt, bis 1956 galt der Wiederaufbau des Hafens als abgeschlossen. Gleichzeitig wurde der Hafen durchgreifend modernisiert. Denn was die knapp 800 Jahre vorher galt, war immer

## CELLPAP TERMINAL HAMBURG



Verladung am Cellpap-Terminal

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

Lagerung und Umschlag von Papier und Papierprodukten haben einen hohen Flächenbedarf, was die Größe des Cellpap Terminals erklärt: 44 000 qm überdachte und 18 000 qm freie Fläche, um immerhin 150 000 t 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.
- 1981 Erweiterung um den Schuppen 25 mit 10 000 qm Fläche. Neben Pressepapier wird auch Zellstoff und Wellpappenrohpapier aus Nord- und Südamerika importiert.
- 1984 Erweiterung am Grasbrook: Stufe 1 mit der Halle 24 000 qm, in Stufe 2 kommen zusätzliche Kaimauern und Freiflächen hinzu. Die Forstprodukte werden jetzt auch um Stückgut, Eisen/Stahl und Container ergänzt.
- 1985 Umfirmierung in Cellpap Terminal Hamburg
- 1996 Gesellschafterwechsel zur HHLA
- 1999 Aufgabe Schuppen 25/26, Aufgabe Grasbrook Ende 2 000 und Verlagerung der Aktivitäten auf den Terminal Dradenau

noch richtig: die Weiterentwicklung des Hafens entsprechend den je neuen technischen Möglichkeiten und Erfordernissen. In der Zeit seit 1945 wurde der Hafen mehrfach grundlegend umgebaut; das Projekt der HafenCity ist ein weiterer Schritt dazu.

Zunächst mussten Hafen und Fahrwasser wieder schiffbar gemacht und Kaianlagen und Kaischuppen wieder hergerichtet werden. Seit 1951 waren die Restriktionen im Schiffbau aufgehoben; damit konnten die Werften ihre Produktion wieder aufnehmen. Etwa seit 1952 löste der Gabelstapler die Sackkarre im Stückgutumschlag ab, was für jeden Kaischuppen eine Veränderung der Zu- und Abfahrtswege bedeutete. 1966 wurden die ersten Roll on/ Roll off-Schiffe abgefertigt, die mit Hilfe einer den Landungsschiffen der Kriegsmarine abguckten Brückentechnik direkt von lasttragenden Fahrzeugen befahren werden konnten. Am 31.5. 1968 machte das erste Vollcontainerschiff am Burchardkai fest - eine Revolution im Transportwesen begann, die den gesamten Hafen und die Schiffe selbst veränderte.

Das erste Schiff konnte 1178 Container transportieren - heute liegen die größten Containerschiffe bei 7200 Containern! Die Veränderung des Transportwesens ging so weit, dass ganze Hafenanlagen, wie die Londoner, zur Industriebrache wurden. Denn jetzt wurden nicht mehr die traditionelle Abfolge von Kailiegeplatz, Schiene und Straße sowie der Kaischuppen benötigt, sondern große, zusammenhängende Flächen mit vergleichsweise kurzen Kais, weil die Liegezeiten der Schiffe immer kürzer wurden. Im Containerverkehr entfallen die Kaischuppen, da die Container selbst die Behältnisse sind, die darüber hinaus zu wahren Ungetümen in Hochhaushöhe gestapelt werden können.

## KAFFEELAGEREI N.H.L. HINSCH & CONS.

„Der Kaffeesatz wird mit seinem doppelten Gewicht Kleie zu Stopfnudeln verarbeitet, mit welchem man Gänse und Kapaunen mästet. Die Tiere sollen davon 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 wurde ein Kaffeehaus in Hamburg eröffnet, in dem der Kaffee durchaus anderen Zwecken zugeführt wurde.

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 Gerüche auf einen Ort in Hamburg, an dem sie auch heute noch am intensivsten sind, wenn auch nicht mehr aus den alten Speichern kommend. Denn die Firmen, die damals den Kaffee importierten und mit dem Bau der Speicherstadt an einem Ort konzentriert lagen, fanden nur indirekt eine Nachfolge.

- 1956 Gründung der Firma „Kaffee-Lagerei GmbH“ und Wiederaufbau des Speichers 6 am Sandtorkai als reiner Kaffee-Speicher; Block 7 und 8 folgten im Jahr darauf (Architekt: Werner Kallmorgen).
- 1974 Bau eines neuen Silos am offenen Wasser, in dem Kaffee als Schüttgut (anstatt in Säcken und damit schwerer transportierbar) gelagert wird.
- 1983 Bau des Groß-Silos (Architekt Klumski), ein zweiter in gleicher Größe wurde 1994 errichtet.
- 1985 Bau einer Lagerhalle am Sandtorkai
- 1990 Bau einer weiteren Lagerhalle mit 10 000 qm Lagerfläche (Architekt: Göttling).

Quelle: Firmenangaben



Groß-Silo der KLG



Modernes Roll on / Roll off- Schiff

Weltweit begann ein Umstrukturierungsprozeß, der in der Regel flussabwärts, aus der Stadt heraus, zu neuen Anlagen führte, die den Containerverkehr aufnehmen konnten. Gleichzeitig wurden innenstadt-nahe, traditionell kleinteilige Hafengebiete frei, die der Stadt zurückgegeben werden konnten - in Amsterdam oder Antwerpen, in New York, Barcelona, Kopenhagen oder Boston.

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 Veränderungen hatten auch für die Menschen im Hafen erhebliche Folgen. Der unständig beschäftigte Schaueremann oder Kaiarbeiter ist verschwunden; die große Zahl von Arbeitern, die zum Be- oder Entladen eines Schiffes mit Hilfe ihrer Körperkraft nötig waren, gibt es nicht mehr. Zwischen 1960 und 1965 blieb die Zahl der eigentlichen Hafenarbeiter (ohne die Werftarbeiter) mit knapp 14 000 etwa gleich, seitdem nimmt sie kontinuierlich ab, obwohl die Umschlagmengen sich ständig erhöhen: Die Technik ersetzt die Menschen. Inzwischen sind Hafenarbeiter meist hochqualifizierte Techniker, die Schwimmkräne oder Containerbrücken dirigieren. Es gibt Van-Carrier-Fahrer oder Klima- und Kältetechniker. Sie alle sind Spezialisten anstelle ungelernter Arbeiter.

Dass die Technisierung in einem Hafen zwar notwendiges Instrument des Fortschritts ist, andererseits aber Traditionen nicht verschwinden läßt, kann man an der Entwicklung im Gebiet der HafenCity ablesen. Rund um die Speicherstadt und im historischen Kerngebiet des modernen Hafens hat sich vergleichs-

Containerterminal



weise wenig verändert. Nach dem Krieg blieb das Gelände zunächst sozusagen im „toten Winkel“ der Entwicklung. Die Schuppen wurden wieder aufgebaut, aber das grundlegende Konzept einer Weiterentwicklung blieb in den verschiedenen Hafenenwicklungsplänen aus. Das hieß keineswegs, dass die wirtschaftliche Entwicklung dort stagnierte, aber sie bediente sich noch weitgehend traditioneller Strukturen - allerdings nicht aus denkmalpflegerisch-sentimentalen Gründen. Was den Hamburgern im Weg stand, wurde abgerissen, wie der Kaiserspeicher, der von 1963 bis 1965 durch einen Neubau, den Kaispeicher A, ersetzt wurde (Architekt W. Kallmorgen). Die Reste des Hannöverschen Bahnhofs wurden 1956 gesprengt.

Auch die Speicherstadt veränderte sich. Heute werden dort nicht mehr exotische Spezereien gelagert, sondern es ist das weltweit größte Lager für Orientteppiche entstanden - auch sie können die hohe Tragfähigkeit der Decken und die gleichmäßig kühle Temperatur der Speicher gut gebrauchen.

Die Sturmflutkatastrophe von 1962 erinnerte mit aller Gewalt daran, dass Hafen und Fluss für moderne Technik genutzt werden können, aber immer in Auseinandersetzung mit natürlichen Bedingungen bleiben. Ein Fünftel überflutete Landflächen und 315 Tote allein auf Hamburger Staatsgebiet zeigten, dass im Extremfall die Natur immer noch stärker ist.

„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 unfäßlich! 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.

## FLUT- KATASTROFE, 1962



Flutkatastrophe in Wilhelmsburg

# SPUR DER STEINE





Die „Perlenkette“ am nördlichen Elbufer, 90er Jahre

Im Zuge des internationalen „Revival of the waterfronts“ wurde auch in Hamburg der Blick auf die Veränderungen im Hafen gelenkt und damit auf die neuen Chancen und Möglichkeiten, die darin für die Stadt liegen. Bis dahin war der Hafen zwar wichtig für die Stadt, aber im Grunde kein Teil von ihr, oder besser: ein Teil wie eine Fabrik - notwendig, auch gut für Hafenrundfahrten für Binnenländer, aber außerhalb der Perspektive, wenn es um Architektur oder Stadtentwicklung ging. Der damalige Hamburger Oberbaudirektor Egbert Kossak, inspiriert von den genannten weltweiten Veränderungsprozessen in anderen Hafenstädten, veranstaltete Architektenworkshops, die den Blick der Hamburger wieder auf die Chancen einer Lage der Stadt an der Elbe lenkten. Sein Begriff von der „Perlenkette am nördlichen Elbufer“, gemeint als Folge herausragender, neuer Architektur-Highlights, zeigte das Potenzial des Gebietes. Inzwischen sind einige Perlen gebaut - wie bei natürlichen Perlen nicht anders zu erwarten, in unterschiedlicher Qualität.

Aber sie machen heute bereits deutlich, dass sich die ganze Gegend verändert, nicht nur das engere Gebiet um die HafenCity. Am Hafen zu wohnen oder zu arbeiten, wird „chic“, sofern „arbeiten“ nicht heißt, dass man sich damit die Finger schmutzig macht. Die Werbebranche oder neue Medien besetzen die Bauten und lassen sich vom Ambiente inspirieren (dazu passt, dass die Gegend um Sandtor- und Grasbrookhafen zu den beliebtesten Orten für Filmdreharbeiten gehört).

1997 präsentierte der damalige Erste Bürgermeister Henning Voscherau das Projekt der neuen HafenCity, das zur Vermeidung von Bodenspekulationen jahrelang im Verborgenen betrieben worden war: das 155 Hektar umfassende Areal um Grasbrook- und Sandtorhafen, zwischen Kehrwieverspitze und den Elbbrücken soll der Innenstadtentwicklung zur Verfügung gestellt werden.



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



Gruner & Jahr (O. Steidle, U. Kiessler 1990)



„Elbkaihaus“ (gmp von Gerkan, Marg & Partner 2000)

Das ist tatsächlich das Faszinierende an der Situation: Das Hafengebiet Hamburgs, auf dem die neue HafenCity entsteht, grenzt unmittelbar an die Innenstadt an. Was jetzt im Masterplan festgeschrieben wurde, bedeutet im Kern, dass Hamburgs Mitte an den großen Strom zurückkehrt, der ihre Lebensader bildet.

Das ist 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 Elbhafen ebenfalls. Die Hamburger haben über Jahrhunderte die Norderelbe an die Stadt herangeführt - mit allen Tricks der Wasserwirtschaft. Jetzt wächst die Stadt zurück an den Strom, und in Zukunft, bei weiterem Wachstum, sicherlich nicht nur auf dem Gelände der HafenCity, sondern auf der anderen Elbseite, Richtung Harburg.

Im geschichtlichen Rückblick zeigt sich also über alle von wirtschaftlichen Überlegungen geprägten Umwälzungen hinweg eine Kontinuität, eine folgerichtige Entwicklung. Schon aus diesem Grunde ist es besonders wichtig, die Spuren sorgsam zu bewahren, die von dieser Geschichte erzählen. Die Stadt hat mit dem Denkmalschutz für die Speicherstadt einschließlich aller Brücken und Straßen einen ersten Schritt dazu getan. Der Masterplan für die HafenCity berücksichtigt darüber hinaus einen großen Teil der historischen Kaimauern, den Bahnviadukt, das Gebäude von Strom- und Hafenausbau und den Kaispeicher A. Das sind wichtige Schritte auf dem Weg zu einem neuen Stadtviertel, das vom Beginn an ein Ort sein kann, mit dem man sich identifiziert.

Dazu gehören aber mehr als nur die „großen“ Bauten. Wenn die großen Kräne und die alten Bauten nicht zur Dekoration verkommen sollen, dann gehört so etwas wie „das Gras zwischen den Pflastersteinen“ dazu, das auch unspektakulär sein kann.

Es ist jede Anstrengung wert, die historischen Spuren in der Struktur und Bebauung der Landschaft und ihre Veränderungsprozesse zu finden, zu bewahren und in eine neue Planung einzubeziehen. Aber zunächst müssen sie soweit wie möglich erhalten, und das heißt: erkannt werden. Die Landmarke zum Beispiel, an dem sich Norderelbe und Oberhafenkanal trennen, ist über die Jahrhunderte gleich geblieben - bei aller Veränderung des Umfeldes. Auch das ist ein Zeichen von Kontinuität. Das Gleiche gilt



Fährterminal (me-di-um, Alsop & Lyall 1992)

für Bauten, die nur noch teilweise erhalten sind, vielleicht nicht einmal „denkmalschutzwürdig“ im engeren Sinne - auch sie muss man in eine neue Bebauung als „wichtige Orte“ einbeziehen; es lohnt sich, weil man sie nicht erst bauen muss, sondern weiterentwickeln kann.

Die Stadt von morgen wird nur allzu leicht zu einem „geklonten Ort“, beliebig und überall zu wiederholen (und nur gegen Eintrittsgeld zu besuchen). Die Hafencity kann aufgrund ihrer Geschichte mehr sein. Sie muss es, wenn sie als Beispiel einer Stadtplanung Bestand haben soll, die dem Ort Hamburg neue Kraft gibt.

Luftaufnahme Hamburgs mit Modell der Hafencity



## STRASSENAMEN UND IHRE BEDEUTUNG

### 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 van Valckenburgh'sche Befestigungsanlage der Stadt aus dem Jahre 1616 bis 1625. Ein „Brook“ ist ein feuchtes Marschengebiet.

### DALMANNKAI

Benannt nach dem Hamburger Wasserbaudirektor Johannes Dalmann (1823 bis 1875). Während seiner Amtszeit wurde das moderne Hafensystem mit dem Tidehafen entwickelt.

### DIENERREIHE

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 der 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.

### 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 bis 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 Reiches, 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 mit Hilfe eines „Baumes“, 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 bis 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 bis 1899) war seit 1877 Bürgermeister der Stadt und führte 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, fest stehende Rahmen aufgespannt. Innerhalb der Stadtmauer war dafür seit dem 17. Jahrhundert kein Platz mehr.

## WEITERFÜHRENDE LITERATUR:

Bracker, J.: Hamburg. Von den Anfängen bis zur Gegenwart. Hamburg 1987

Beckershaus, H.: Die Hamburger Straßennamen. Hamburg 1999

Bracker, J.; Kossak, E.; Schloz, H.; Zapf, M. u.a.: Die Hafenkante. Hamburg 1999

Evans, R.J.: Tod in Hamburg. Stadt, Gesellschaft und Politik in den Cholerajahren 1830 - 1910. Reinbek b. Hamburg 1990

Frühauf, A.: Die Bauwerke des Schienenverkehrs in Hamburg. Hamburg 1994

Herzig, A.; Langewiesche, D.; Sywottek, A. (Hrsg.): Arbeiter in Hamburg. Unterschichten, Arbeiter und Arbeiterbewegung seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert. Hamburg 1983

Herzig, A.; Trautmann, G. (Hrsg.): "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. Köln 1989

Klessmann, E.: Geschichte der Stadt Hamburg, 6. Auflage. Hamburg 1988

Kludas, A.; Maass, D.; Sabisch, S.: Hafen Hamburg. Die Geschichte des Hamburger Freihafens von den Anfängen bis zur Gegenwart. Hamburg 1988

Kulturbehörde/ Denkmalschutzamt der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.): Industriekultur und Arbeitswelt an der Wasserkante. Hamburg 1989

Krauß, S.: der historische ort. In: stadtdialog 10/99, S. 4

Maak, K.: Die Speicherstadt im Hamburger Freihafen. Hamburg 1985

Maass, D.: Der Ausbau des Hamburger Hafens 1840 bis 1910. Hamburg 1990

Plagemann, V. (Hrsg.): Industriekultur in Hamburg. Des Deutschen Reiches Tor zur Welt. München 1984

Schubert, D./ Harms, H.: Wohnen am Hafen. Leben und Arbeiten an der Wasserkante. Hamburg 1993

Thede-Ottowell, A.-M.: Hamburg. Vom Alsterhafen zur Welthafenstadt. Hamburg 1996

Verein für Hamburgische Geschichte (Hrsg.): Die Hamburger Katastrophe vom Sommer 1943 in Augenzeugenberichten. Hamburg 1993

## IMPRESSUM

Herausgeber:

GHS Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung mbH  
Am Sandtorkai 1, 20457 Hamburg

Text:

Gert Kähler

Design:

Oechsle Büro für Gestaltung

Wir danken folgenden Institutionen für die Bereitstellung  
des Bild- und Kartenmaterials:

Amt für Strom- und Hafenaufbau, Hamburg

Christians Verlag, Hamburg

Hamburger Hafen- und Lagerhaus Aktiengesellschaft

Landesmedienzentrum Hamburg

Museum für Hamburgische Geschichte

STEB Stadtentwicklungsbehörde, Hamburg

Hamburg, Mai 2001

© 2001 all rights reserved

**HAFENCITY**



GHS

**Gesellschaft für Hafen-  
und Standortentwicklung mbH**

Am Sandtorkai 1

20457 Hamburg

Telefon: +49 - 40 - 37 47 26 - 0

Telefax: +49 - 40 - 37 47 26 - 26

e-mail: [info@HafenCity.com](mailto:info@HafenCity.com)

[www.HafenCity.com](http://www.HafenCity.com)

**HafenCity InfoCenter im Kesselhaus**

Am Sandtorkai 30

20457 Hamburg

Speicherstadt

Telefon: +49 - 40 - 36 90 17 99

Telefax: +49 - 40 - 36 90 18 16