



Hafenbarkassen he lücht

hsdjkhdjkshdkhasdjaskda Zeit als bahnbrechendes Meisterwerk der Ingenieurskunst. Heute ist es eine geliebte Hamburgensie, aber ebenso eine wichtige Elbquerung für Fußgänger und Radfahrer.

An imponierenden Zahlen herrscht in der Geschichte des Alten Elbtunnels kein Mangel: Über zehn Millionen Goldmark ließ sich der Senat 1907 bis 1911 den Bau kosten. Über 600.000 Nieten und 5.000 Tonnen Eisen wurden verarbeitet, 4.400 Arbeiter gruben die zwei Tunnelröhren im Schildvortriebsverfahren, das auch heute noch bei ähnlichen Arbeiten eingesetzt wird. Nicht alle von ihnen überleben die mörderischen Arbeitsbedingungen unter dem Fluss. Drei starben, Hunderte erkrankten an der Taucherkrankheit, ausgelöst durch den massiven Überdruck, der ein Einbrechen des Elbwassers in die Baustelle verhindern soll.

Trocken und sicher über den Fluss

Das ehrgeizige Projekt diente dem Prestige der Hansestadt als zukunftsorientierter Handelsmetropole. Gleichzeitig ermöglichte es den schnellen und wetterunabhängigen Wechsel von einer Elbseite zur anderen. Zuvor mussten täglich tausende von Hafen- und Werftarbeitern mit Barkassen den Fluss überqueren. Ein steter Verkehrsstrom, der die Handelsschiffahrt behinderte und zeitweise zu chaotischen Zuständen auf dem Wasser führte. Nach der Einweihung der beiden Tunnelröhren im Jahr 1911 konnten Waren und Menschen nun trockenen Fußes und im permanen-

ten Strom auf die andere Seite des Flusses wechseln.

Als Zugang zur „Unterwelt“ hatten die Architekten unter der Leitung von Otto Wilhelm Christian Stockhausen insgesamt sechs Aufzüge anlegen lassen. Mit ihnen ging es 24 Meter hinunter und dann 426 Meter quer zum Fluss an das andere Ufer.

Seit seiner feierlichen Einweihung haben unzählige Menschen den Tunnel passiert. Vor der Sperrung der frisch renovierten Oströhre für Pkw im Jahr 2019 konnten ihn auch Autos durchfahren. Doch hier gab es zuletzt immer wieder Probleme mit den weiten Radständen der modernen SUV. Sie passen schlicht nicht mehr in die Aufzüge oder in die Fahrspur.

Diese war ganz modern bei Bau so konzipiert worden, dass sie Pferdefuhrwerke bequem Platz bot. 1928 waren die ursprünglichen 1,82 Meter dann bereits aufgrund der zunehmenden Motorisierung um zehn Zentimeter verbreitert worden, doch auch das „klemmt“ heute..

Baudenkmal im neuen Glanz

Fast zehn Jahre hat die im Jahr 2010 begonnene Renovierung der Oströhre gedauert. Als besonders aufwendig stellten sich die technischen Herausforderungen dar: Die Röhre wurde kom-

plett entkernt, der Stahlmantel neu abgedichtet. Das bedeutet 1.700 ringförmige Stahlträger der Tübbing-Konstruktion freizulegen und sie auf Dichtigkeit sowie Stabilität zu prüfen. Außerdem wurden fast alle der rund 200.000 Niet- und Schraubverbindungen ausgetauscht und schließlich etwa 37 Kilometer Fugenabdichtung erneuert. Wie so oft bei Renovierungen aus dem 19. Jahrhundert, sahen sich die Verantwortlichen dabei mit verbauten Gefahrenstoffen konfrontiert, die teilweise Arbeiten unter besonderen Schutzmaßnahmen erforderlich machten.

Sicher und schön

Neben den umfangreichen Arbeiten im technischen Sektor stellte auch die dekorative Instandsetzung des Tunnels besondere Anforderungen. Anders als heute wurde der Unterwasserweg bei seiner Entstehung nicht als nackte Betonröhre angelegt, sondern begeistert noch heute durch seinen detailreichen und handwerklich höchst anspruchsvollen Bauschmuck.

Er macht einen großen Teil der Attraktivität des Denkmals aus und entzückt Hamburger wie Touristen gleichermaßen. Kein Wunder, dass die Wiederherstellung des alten Glanzes viel Zeit, hohe Kosten und außerordentliches handwerkliches Geschick erforderte.

Eine besondere Stellung nehmen die Schmuckkacheln ein, die teilweise völlig neu hergestellt werden mussten. Da aber aus der Entstehungszeit weder Material- noch Farbrezepturen überliefert waren, hieß das für den Keramikspezialisten Hans Kuretzky: forschen, testen und probieren.

Die Tierfiguren (Foto rechts), die alle sieben bis acht Meter die Wände zieren, forderten den Fachmann besonders. Einige wurden von Kuretzky Schmuckkacheln ein, die teilweise völlig neu hergestellt werden mussten. Da aber aus der Entstehungszeit weder Material- noch Farbrezepturen überliefert waren, hieß das für den Keramikspezialisten Hans Kuretzky: forschen, testen und probieren.

Die Tierfiguren (Foto rechts), die alle sieben bis acht Meter die Wände zieren, forderten den Fachmann besonders. Einige wurden von Kuretzky Schmuckkacheln ein, die teilweise völlig neu hergestellt werden mussten. Da aber aus der Entstehungszeit weder Material- noch Farbrezepturen überliefert waren,

hieß das für den Keramikspezialisten Hans Kuretzky: forschen, testen und probieren.

Die Tierfiguren (Foto rechts), die alle sieben bis acht Meter die Wände zieren, forderten den Fachmann besonders. Einige wurden von Kuretzky Schmuckkacheln ein, die teilweise völlig neu hergestellt werden mussten. Da aber aus der Entstehungszeit weder Material- noch Farbrezepturen überliefert waren, hieß das für den Keramikspezialisten Hans Kuretzky: forschen, testen und probieren.

Die Tierfiguren (Foto rechts), die alle sieben bis acht Meter die Wände zieren, forderten den Fachmann besonders. Einige wurden von Kuretzky komplett neu gebrannt, wobei er sich eng an die Vorlagen des Bildhauers Hermann Perl hielt.



Die frisch sanierte Ost-Röhre des Alten Elbtunnels bietet Fußgängern und Radfahrern bequem Platz für den schnellen Weg auf die andere Elbseite“.

Neben den Kacheln, Beleuchtungskörpern und Tierfiguren hat man bei der Renovierung überall darauf geachtet, den Tunnel optisch wieder in den Zustand seiner Entstehungszeit zu versetzen. Insgesamt 60 Millionen Euro flossen bisher in die Arbeiten. Nun wird in den kommenden fünf Jahren die Weströhre saniert. Mit gut 20 Millionen Euro will sich der Bund an den geplanten Kosten beteiligen.

Nach Abschluss aller Arbeiten wird der Alte Elbtunnel, der seit 2003 unter Denkmalschutz steht und 2011 als „Historisches Wahrzeichen der Ingenieursbaukunst in Deutschland“ ausgezeichnet wurde, hoffentlich noch viele Jahrzehnte Menschen aus nah und fern nicht nur als sichere, sondern vor allem als wunderschöne Verbindung von einem Ufer ans andere bringen. **bn**



Die frisch sanierte Ost-Röhre des Alten Elbtunnels bietet Fußgängern und Radfahrern bequem Platz für den schnellen Weg auf die andere Elbseite“.

Schätze des Hafenumuseum: Barkasse FRIEDA EHLERS

Die Arbeiten an den Stahlteilen des Alten Elbtunnels entsprachen im Großen und Ganzen denen im Schiffbau im 19. Jahrhundert. Damals waren die Werften erfüllt vom Hämmern der Niete, die mit schweren Werkzeugen die Stahlplatten der Schiffskörper verbanden. Einen lebendigen Eindruck von der harten Arbeit mit Feuer und Stahl gibt die Abteilung Schiffbau im Hafenumuseum. Hier kann man nicht nur zahlreiche originale Maschinen bewundern, mit denen der Stahl der Schiffe in Form gebracht und bearbeitet wurde, sondern auch eine traditionelle Feldschmiede inklusive dem darin verwendeten Werkzeugen. Außerdem einen Nietenkocher (1), einen Pressluftniethammer (2), einen doppelten Vorhalter oder „Dolly“ (3) sowie diverse Niete (4).

