

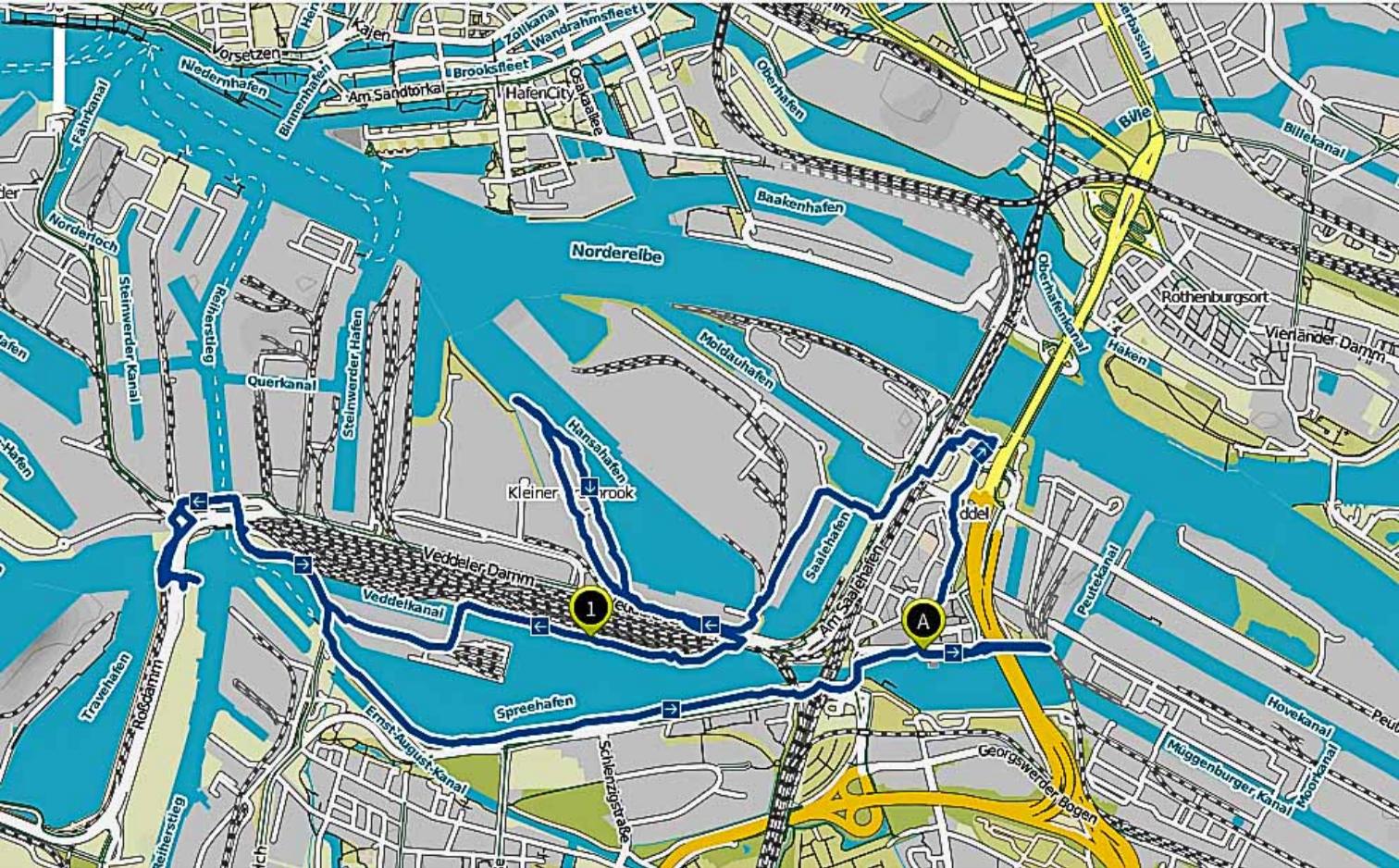
## 2. IBA Insel Veddel, Muggenbrunner Zollhafen & Sprehafen 17.01.2016

Start um 10.30 Uhr, Ende um 15.00 Uhr, 4 Stunden 30 Minuten

Gehzeit: 3 Stunden 4 Minuten, 14,6 km

Beginn und Ende: Am Zollhafen IBA Dock, Schwierigkeitsgrad: [leicht](#)





Heute haben wir den letzten Teil unserer IBA Hamburg Wanderungen gemacht. Bei kalten Temperaturen ging es dabei zum IBA Dock in Veddel, um von hier aus unsere Runde durch diesen Hafenbereich zu starten. Judith hat dabei ihren neuen Trekkingrucksack ausprobiert. Wir hatten Glück mit dem Wetter und wurden im Hafenumuseum mit herrlichem Wetter und tollen Ausblicken auf Hamburg belohnt. Zum Ende hin wurde es dann immer kälter und die Feuchtigkeit am Boden zog langsam an, so dass es zum Teil glatt war. Zum Mittag hatten wir heiße Soljanka mit. Die geplante Kaffeepause haben wir dann aber aufgrund der zunehmenden Kälte nach Hause verlegt.

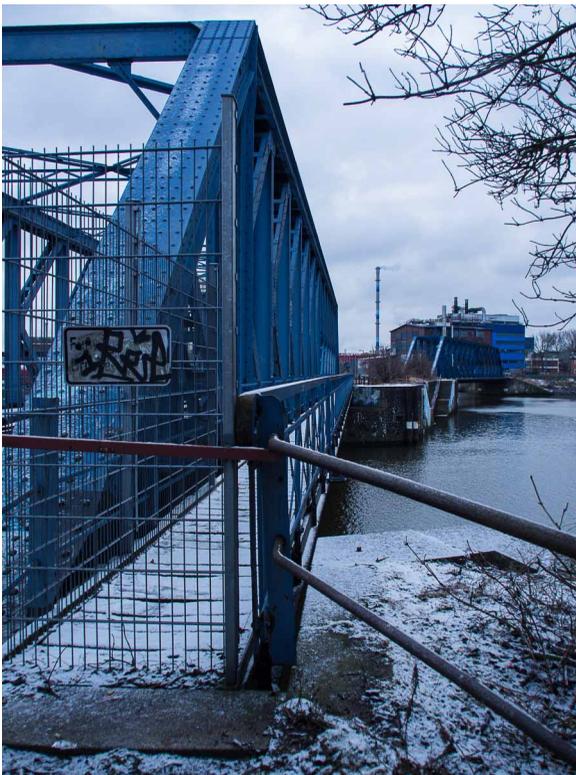


## Veddel

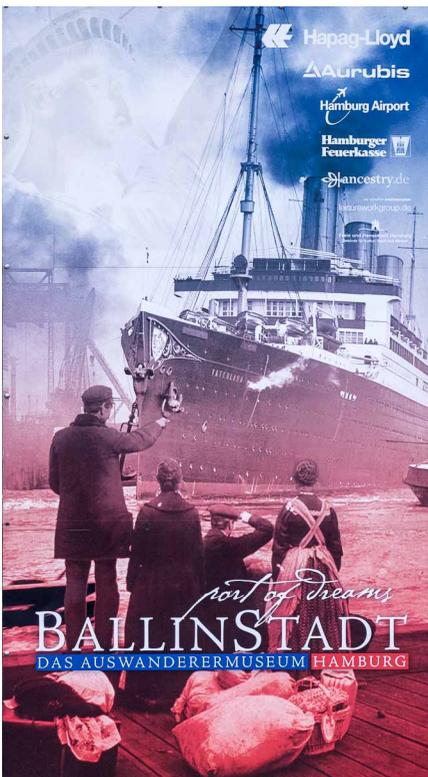
Die Veddel selbst zählt zu den bedeutendsten blockbildenden Wohnquartieren der späten 1920er Jahre und wurde 1985 unter Milieuschutz gestellt. Kein geringerer als der bekannteste hamburgische Oberbaudirektor Fritz Schumacher gab die Planung der Siedlung vor. Im Stadtteil leben heute etwa 4.700 Menschen aus 35 Nationen, davon etwa 400 Studenten.







Uns interessierte, ob man über die beiden Brücken zum Packerstieg und von da weiter über die Packersweide das Becken mit dem IBA Dock umrunden kann. Dieser Weg ist aber leider versperrt.



Gegenüber dem IBA Dock liegt die Ballinstadt, das Auswanderermuseum. Wir haben dieses Museum bereits besucht und empfehlen all denen eine Besichtigung, die sich für die Zeit der Auswanderung nach Amerika interessieren.

## Haus der Projekte - die mügge

Mit dem „Haus der Projekte – die mügge“ wird der Müggenburger Zollhafen zum Standort einer beispielhaften Einrichtung zur beruflichen Qualifizierung: Jugendliche, die auf dem ersten Arbeitsmarkt keine Beschäftigung finden, werden in einer Bootswerkstatt ausgebildet. Zusätzlich sind unterschiedliche Freizeitangebote für Jugendliche und junge Erwachsene geplant.



Gegenüber des IBA DOCKs am Südufer des Zollhafens entstand als weiteres wichtiges IBA-Projekt am Wasser das „Haus der Projekte – die mügge“. Hier sollen Jugendliche durch handwerkliche Qualifikationsmaßnahmen an den Arbeitsmarkt herangeführt werden. Bauherr und Kooperationspartner ist der Verein „Get the Kick e.V.“, der bereits ein schwimmendes Bootshaus in direkter Nachbarschaft zum IBA DOCK errichtet hat.

Die Architektur für das Gebäude wurde in einem europaweiten Architekturwettbewerb ermittelt, den die IBA Hamburg GmbH gemeinsam mit "Get the Kick e.V." durchgeführt hat. Die Jury unter Vorsitz des Hamburger Architekten Prof. Bernhard Winking entschied sich unter den 16 eingereichten Arbeiten für den prägnanten Entwurf des niederländischen Büros „Studio NL-D“. Das ins Wasser hineinragende Haus erinnert an ein traditionelles Werftgebäude. Mittels einer Kranbahn werden die Boote vom Wasser in die große Bootshalle

transportiert. Eine weitere Besonderheit dieses Projekts: die Jugendlichen werden bereits beim Bau des Hauses beteiligt.

Außergewöhnlich ist auch die Energieversorgung: In einer Brennstoffzelle reagieren in einer verlangsamen Knallgasreaktion Wasserstoff und Sauerstoff und erzeugen dabei Wärme und Elektrizität. Der Wasserstoff wird aus Erdgas gewonnen. Das Brennstoffzellenaggregat wird von E.ON gesponsort und dient der Erprobung dieser für Gebäude noch wenig gebräuchlichen aber sehr effizienten Technik.





## **Wilhelmsburger Straße 76 - 82**

Im Januar 2009 startete die Internationale Bauausstellung IBA Hamburg mit weiteren Partnern die Kampagne "Prima Klima-Anlage - mit der IBA zum KLIMA\_HAUS".

Ziel war die Sensibilisierung von Immobilieneigentümern für den Energiestandard und die Sanierungspotenziale ihrer Objekte sowie die Realisierung von Beispielprojekten. Nachdem im Sommer 2009 insgesamt 65 Eigentümer ihre Immobilien von einem Energieberater begutachten ließen und einen Hamburger Energiepass "IBA-Exzellenz" erhielten, wurden bis Ende 2011 die ersten Sanierungskonzepte in die Tat umgesetzt. Weitere Projekte wurden im Frühjahr 2013 fertig gestellt.

Die ersten Objekte, die mit der Kampagne „Prima Klima-Anlage“ durch ihre Eigentümer saniert wurden, sind zwei Wohnungsbauten aus dem Jahre 1926 in der Wilhelmsburger Straße auf der Veddel. Dieses Wohngebiet ist unter Hamburgs berühmten Oberbaudirektor Fritz Schumacher entstanden.

Obwohl die Gebäude mit ihrer charakteristischen Straßenfassade aus Klinker unter Denkmalschutz stehen, erreichen sie nach Abschluss der Sanierungsarbeiten annähernd Neubaustandard. Da die Straßenfassade nicht gedämmt werden konnte, wurden im Gegenzug alle anderen Bauteile in einen sehr guten Standard versetzt. Im Hofbereich wurde die verputzte Fassade mit 18 cm Außendämmung und mit Passivhausfenstern mit Dreifachverglasung versehen. Das Dach erhielt eine 30 Zentimeter starke Dämmung und die Kellerdecke kleidet jetzt an den Stellen, bei denen es unter Berücksichtigung der Stehhöhe möglich war, ein sehr guter, 12 cm dicker Dämmstoff aus. Wegen der Denkmalschutzauflagen erhielten die Fenster der Straßenfassade eine Doppelverglasung.

Eine Solarthermieanlage zur Warmwasserbereitung und Heizungsunterstützung ergänzt die erneuerte Heizungsanlage. Dadurch stellen die Sanierungen einen Beitrag zur Diskussion um das „Rote Hamburg“ und die Vereinbarkeit von Denkmalschutz und Klimaschutz bei Backsteinfassaden dar. Für Betrachter ist die Sanierung der Gebäude kaum zu erkennen, wahrscheinlich eins der unsichtbarsten IBA-Projekte.

Die Wohngebäude der Wilhelmsburger Straße sind Beispielobjekte der Interreg IV B Projekte „Build with CaRe“, bei denen sich die IBA Hamburg mit weiteren Partnern für die Reduzierung des Energiebedarfs im Gebäudesektor einsetzt. Als assoziierter Partner unterstützt die IBA Hamburg mit den Daten zu den Objekten an der Wilhelmsburger Straße das Interreg IV B Projekt „Co2o1 Bricks“, in dessen Rahmen Fragen zur Sanierung des Gebäudebestandes unter Wahrung des Denkmalschutzes und des Stadtbildes diskutiert werden.



## Rundbunker

In Hamburg sind in den Jahren 1939 bis 1941 insgesamt elf Luftschutztürme der Bauart „Zombeck“ erbaut worden. Von diesen Zivilschutzbauten stehen heute noch neun Stück im Hamburger Stadtgebiet. Ausgelegt war jeder einzelne Luftschutzturm für 600 Personen, bei den Bombenangriffen auf Hamburg fanden in jedem Zombeck-Turm weit über 1000 Menschen Platz. Diese Türme stehen oftmals in der Nähe der Verkehrsknotenpunkte wie beispielsweise der Schnellbahnhaltstellen oder Straßenbrücken.

Die Rundbunker wurden von außen durch Verklinkerung dem Stadtbild von Hamburg angepasst. Beabsichtigt war für alle Luftschutzhäuser Hamburgs die Verkleidung mit Klinkern als ortstypischem Material. Dies konnte jedoch nicht realisiert werden: Transportprobleme, Baustoff- und Arbeitskräftemangel zwangen zur Reduktion der Ansprüche an die äußere Gestaltung.



Von den Rundbunkern stehen der auf der Moorweide (am Dammtor), der am Bahnhof Barmbek, die beiden im Norden der Veddel (unweit der Elbbrücken) und der Bunker Vorsetzen (der wohl prominenteste von allen, direkt neben der Hochbahnstrecke zwischen Landungsbrücken und Baumwall) unter Denkmalschutz: Der Moorweidenbunker ist besonders reich verziert und beherbergt eine Bar. Die anderen noch existierenden Rundbunker befinden sich im Westen von Rothenburgsort an der Billhorner Brückenstraße, sowie an den Bahnhöfen Berliner Tor, Sternschanze (Sportgelände im Sternschanzenpark) und Hasselbrook.

Die beiden abgerissenen Rundbunker befanden sich neben dem Museum für Kunst und Gewerbe am Hauptbahnhof (2002 im Rahmen der Erweiterung des Busbahnhofs abgerissen) und an der heutigen Ottenser Hauptstraße (1951 abgerissen, heute Einkaufszentrum Mercado).

Im Hafen westlich des Rosshafens befand sich der zwölfte Hamburger Rundbunker, ein Ringtreppenturm. Dieser wurde als Werkschutzraum der Howaldtswerke errichtet und war der einzige seiner Art in Hamburg. Der Bunker ist 2009 abgerissen worden.



## **Der Hamburger Hafen als europäischer Seezollhafen**

Freihafen war gestern – seit 2013 gelten im Hamburger Hafen die Regeln eines Seezollhafens in der Europäischen Union. Damit ist der Verkehrsfluss im Hafen noch schneller und flexibler geworden. In einem Seezollhafen können Waren innerhalb der EU (Gemeinschaftswaren) zollfrei gelagert, verarbeitet und gehandelt werden. Alle Waren, die aus einem Drittland außerhalb der EU kommen (Nichtgemeinschaftswaren), müssen in dem IT-System ATLAS des deutschen Zolls erfasst werden und dürfen außerhalb von speziellen Zolllagern nur vorübergehend verwahrt werden.



Kontrollen finden in dieser Zeit auf Anordnung der Zollverwaltung an den Zollabfertigungsstellen Windhukkar und Waltershof statt. Darüber hinaus gibt es mobile Kontrolleinheiten des Zolls.

## **Der Wandel vom Freihafen zum Seezollhafen**

Mit der Schaffung eines europäischen Binnenmarktes und einer weitgehend elektronischen Zollabfertigung hat der Freihafenstatus, der 125 Jahre lang zur Entwicklung Hamburgs als internationale Warendrehscheibe beigetragen hat, an Bedeutung verloren. Zwei Drittel der Handelsgüter werden heutzutage zollfrei innerhalb der Europäischen Union gehandelt und nur noch selten über einen längeren Zeitraum im Hafen gelagert. Aus diesen und weiteren Gründen haben der Bundestag und Bundesrat auf Antrag des Hamburger Senats Anfang 2011 das „Gesetz zur Aufhebung des Freihafens Hamburg“ verabschiedet. Gut ein Fünftel des Hafengebietes zählte zur Freihafenzone. Nach der zweijährigen Umstellungsphase gelten seit Anfang 2013 für den gesamten Hamburger Hafen die allgemeingültigen Regelungen für Seezollhäfen in der Europäischen Union. Damit sind die besonderen Überwachungsverfahren für die Lagerung und Behandlung von Gemeinschaftswaren im Hafengebiet ebenso wie die zeitaufwendigen und stauverursachenden Leercontainerkontrollen an den Grenzübergängen des Freihafens entfallen.



**Elbbrücken**





Flutschutztor



## **Der Tschechen-Hafen in Hamburg verfällt**

Quelle: Marc-Oliver Rehrmann, NDR.de

Es ist ruhig am Rande des trubeligen Hamburger Hafens. Sonntagsruhe sozusagen, auch mitten in der Woche. Kaum jemand verirrt sich in den Tschechen-Hafen nahe den Elbbrücken. Es ist ein vergessener Ort. Die Schranke an der Zufahrt hat längst ihren Schrecken verloren. Es gibt auch keinen Wächter, der etwas gegen einen Bummel über das asphaltierte Gelände haben könnte. Seit 84 Jahren hat hier der tschechische Staat sein eigenes Reich im Hamburger Hafen. Die goldene Ära in den 70er- und 80er-Jahren ist nur noch zu erahnen. Schilder mit tschechischen Worten verblasen, Anleger vergammeln, die Wasserbecken sind verwaist.

### **Auf 99 Jahre verpachtet**

#### **Der Tschechen-Hafen im Versailler Vertrag**

Im Artikel 363 des Versailler Vertrages heißt es: "In den Häfen Hamburg und Stettin verpachtet Deutschland der Tschecho-Slowakei für einen Zeitraum von 99 Jahren Landstücke, die (...) dem unmittelbaren Durchgangsverkehr der Waren von oder nach diesem Staate dienen sollen."

Der Tschechen-Hafen nahe den Hamburger Elbbrücken hat eine lange Geschichte vorzuweisen. Sie geht zurück auf den Ersten Weltkrieg. Das Deutsche Reich musste nach seiner Niederlage den Tschechen einen zollfreien Zugang zum Meer ermöglichen. Dies ist im Versailler Vertrag

**TSCHECHOSLOWAKISCHE ELBE-SCHIFFFAHRTS A.G.**  
**ZWEIGNIEDERLASSUNG HAMBURG**  
**AM SAALEHAFEN 49**



**ČESKOSLOVENSKÁ PLAVBA LABSKÁ a.s.**  
**ZAHRANIČNÍ ZASTOUPENÍ HAMBURG**

**RUBIN**

**INTERNATIONALE SPEDITION GMBH**

aus dem Jahr 1919 festgeschrieben. Ab 1922 laufen die Verhandlungen darüber, welche Grundstücke die Tschechen im Hamburger Hafen erhalten sollen. Die Hansestadt bietet zunächst den östlichen Teil des Spreehafens an. Die Tschechen sind nicht einverstanden. Erst im November 1929 unterzeichnen beide Seiten den Pachtvertrag. Die Tschechen erhalten die Ufer-Grundstücke am Moldau- und am Saalehafen. Nutzfläche: 28.540 Quadratmeter. Pachtdauer: 99 Jahre.

#### **Jobs im "Tschechen-Hafen" waren begehrt**

Die Tschechen nutzen den Hamburger Hafen schnell als Drehscheibe für ihre Waren. Die Frachtschiffe bringen beispielsweise Kaffee, Kakao, Futtermittel, Stückgut und Getreide in die Heimat. Exportiert werden später häufig Industriegüter. In den 1980er-Jahren verfügt die Tschechoslowakische Elbe-Schiffahrtsgesellschaft (ČSPLO) über mehr als 600 Binnenschiffe und Transportschuten. Bei den Deutschen ist ein Job in Moldau- und Saalehafen begehrt. Die Tschechen bezahlen die Deutschen besser als die eigenen Landsleute. "Die Deutschen haben das Acht- bis Zehnfache verdient", weiß Hintz. "Ein tschechischer Arbeiter bekam auf dem Werkstattsschiff nur einen Stundenlohn von drei D-Mark. Dafür hat er aber auch Unterkunft und Essen frei gehabt." Und das Geld hätten die Tschechen auf dem Schwarzmarkt zu einem guten Kurs umtauschen können, berichtet Hintz.

Auf dem Klubschiff "Praha" kehren deutsche und tschechische Hafenarbeiter ein. "Die 0,75 Liter-Flaschen mit tschechischem Bier hießen bei uns 'Elefantenspritze'", erinnert sich Hintz. Und wenn es ein Fußballturnier der Hafenfirmer gab, machten auch die Tschechen mit.

#### **Nur linientreue Kommunisten**

Zur Zeit des Kalten Krieges dürfen auf tschechischer Seite nur linientreue Kommunisten in Hamburg arbeiten. "Es kam nicht jeder her", sagt Hintz. Die Männer hätten nur eine Arbeitsgenehmigung für ein halbes Jahr erhalten. "Die Genehmigung konnte aber verlängert werden, wenn sich jemand als tüchtiger Arbeiter erwiesen hatte", erzählt Hintz. Die einfachen Arbeiter durften nicht mit Frau und Kinder nach Hamburg kommen. "Es wäre ja auch gar kein Platz für die Familien da gewesen." Oberstes Gebot für alle Tschechen: Nur nicht auffällig werden, damit sie nicht gleich zurückgeschickt werden. Es halten sich bis heute Gerüchte, dass der tschechische Geheimdienst im Moldau- und Saalehafen aktiv war.



### **Das Ende kommt mit der Wende**

Der Niedergang des Hafengeländes beginnt mit der politischen Wende im Ostblock Ende der 1980er-Jahre. Die staatliche Reederei wird privatisiert, die meisten Schiffe werden abgegeben. Für Hintz beginnt eine bittere Zeit. "Es wurde nach und nach alles verkauft." Es bleiben nur 30 Schiffe. Die Situation ist auf Jahre hinaus unübersichtlich. Hintz spricht von Betrugereien und beklagt, dass sich viele Tschechen damals bereichert hätten. Und den Kommunisten will auch niemand nahegestanden haben. "Das waren fast alles politische Wendehälse", sagt Hintz. Nur sein Chef habe zu seiner Überzeugung gestanden.

In den 90er-Jahren lohnt sich die Binnenschifffahrt nicht mehr. Längst können die Waren schneller und günstiger per Lastwagen transportiert werden. Viele tschechische Firmen setzen zudem auf die Bahn. 2001 meldet Europas einstmals drittgrößte Binnenschiffsreederei ČSPLO schließlich Konkurs an. Seitdem liegt das Gelände im Hamburger Hafen im Dornröschenschlaf.

Das Klubschiff "Praha" liegt nach dem Konkurs noch einige Jahre lang stumm im Saalehafen. Seit Mitte der 1950er-Jahre diente es als eine Art Seemannsheim für die Besatzungen der tschechischen Schlepper und Frachtkähne. Jetzt geht nur noch darum, einen Käufer zu finden. Mal heißt es, die "Praha" solle künftig als schwimmendes Studentenwohnheim im Iran dienen. Dann ist von Interessenten aus Schweden die Rede. Einige Zeit lang wird das Klubschiff als Party-Location für Hamburger Nachtschwärmer wiederbelebt. "Später ist es dann nach Prag gebracht worden, wo es heute ein Hotelschiff ist", weiß der frühere Angestellte Hintz.

### **Das Werkstattschiff als Eventschiff in der Hafencity?**

Auch das zweite schwimmende Denkmal des Tschechen-Hafens ist nicht verschrottet worden. Das Werkstattschiff "Vlatava" wurde 1980 auf der Werft in Lauenburg gebaut. Hintz schwärmt noch heute: "Das Werkstattschiff war einmalig auf der Elbe, es war eine schwimmende kleine Werft." In zwei Schichten erledigten die Arbeiter fällige Reparaturen an den tschechischen Binnenschiffen. "Aber wir haben auch Aufträge von deutschen Firmen ausgeführt", berichtet Hintz stolz. Zurzeit liegt die "Vlatava" im Elbwasser auf der Julius Grube Werft in Hamburg. Nach Informationen von NDR.de hat die Otto Group mit Sitz in Hamburg das Werkstattschiff gekauft und plant, es zu einem Eventschiff für die Hafencity umzubauen. Die Bauarbeiten an Bord haben aber noch nicht begonnen.

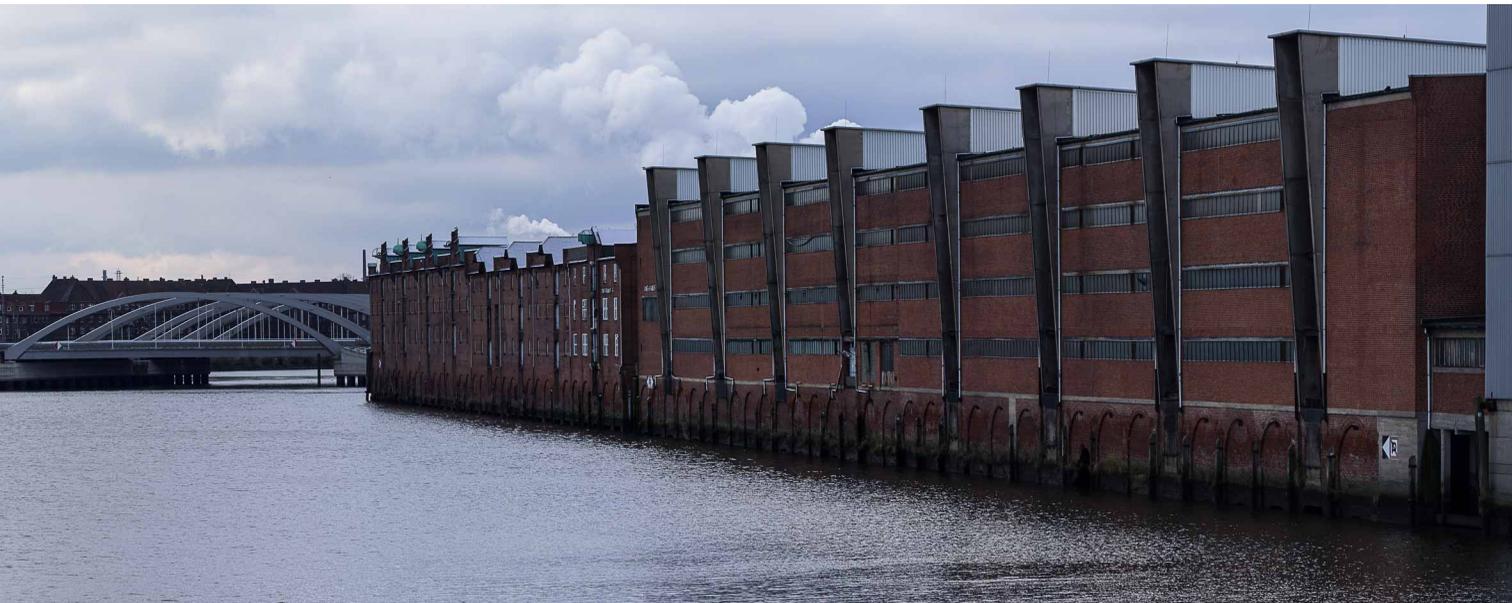
### **Die Pacht läuft bis 2028**

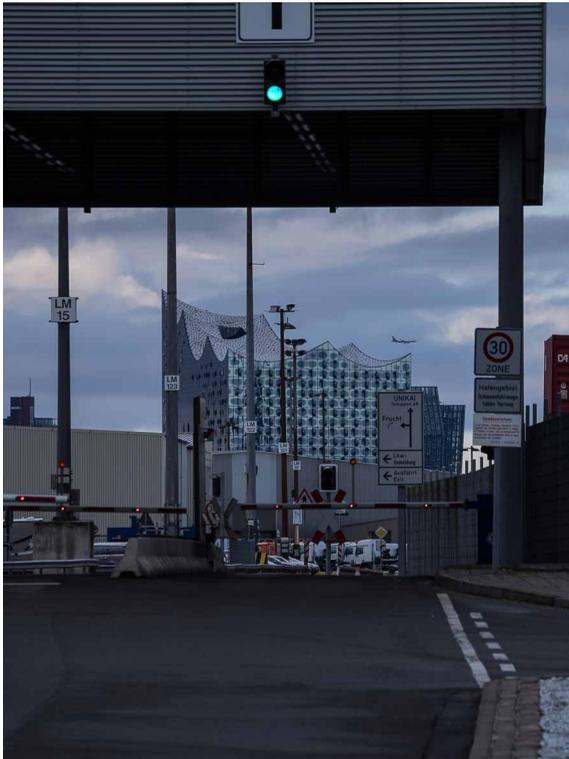
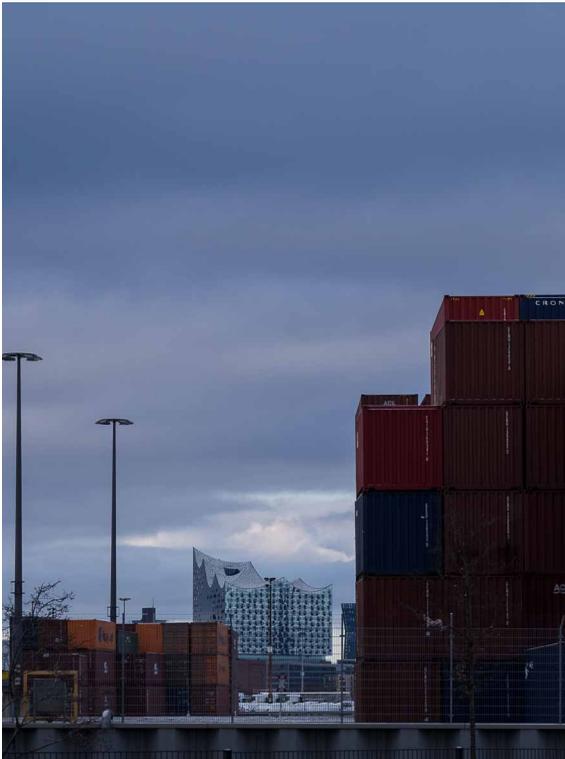
Der Pachtvertrag mit den Tschechen läuft noch bis Anfang November 2028. Dann fällt das Gelände automatisch an die Stadt Hamburg zurück. So sieht es der Vertrag vor. Die Tschechen müssen bis dahin weiter ihre Pacht zahlen, die nach Angaben der Hamburger Hafenbehörde (HPA) "im hafenüblichen Bereich" liegt und alle fünf Jahre angepasst werden kann. Immer wieder hieß es in den zurückliegenden Jahren auf tschechischer Seite, man wolle Moldau- und Saalehafen wiederbeleben. Passiert ist bis heute nichts. Nach Informationen von NDR.de gibt es immerhin seit wenigen Wochen einen neuen Verwalter. Die tschechische Firma EKO Logistics ist nach Angaben der HPA Untermieter und gleichzeitig Verwalter der gesamten Flächen des Tschechen-Hafens.

### **Hamburg sind die Hände gebunden**

Für die Tschechen ist das Gelände nicht mehr attraktiv. Und doch haben sie es allein in der Hand, den Dornröschenschlaf zu beenden. Die Stadt Hamburg hat kaum eine Handhabe, aus dem bestehenden Pachtvertrag herauszukommen. "Es sind zwar Kündigungsmöglichkeiten vorgesehen", sagt Marian Paschke, Direktor des Instituts für Seerecht und Seehandelsrecht der Universität Hamburg. Aber eine Kündigung könne nicht einseitig erfolgen. "Dazu wäre ein komplexes Verfahren notwendig", erklärt Paschke. Der Vertrag über den Tschechen-Hafen sei eben kein normaler Pachtvertrag, sondern ein Vertrag mit völkerrechtlichem Hintergrund. Gelände für Containerhafen unbrauchbar

Hamburg dürfte aber auch kein großes Interesse daran, an dem Ist-Zustand zu rütteln. Die Einnahmen aus dem Pachtvertrag laufen noch 15 Jahre lang weiter - und für den modernen Container-Umschlag sind die Hafenbecken nicht zu gebrauchen. Ein Zuschütten der Becken im Moldau- und Saalehafen - beispielsweise für Industrieflächen oder den Wohnungsbau - kommt ebenfalls nicht infrage. Die Stadt muss die Becken vorhalten, damit das Wasser im - tideabhängigen - Hafen nicht zu hoch steigt. Und so wird das Gelände weiter verfallen. Nur die Erinnerung an die goldenen Zeiten bleibt.





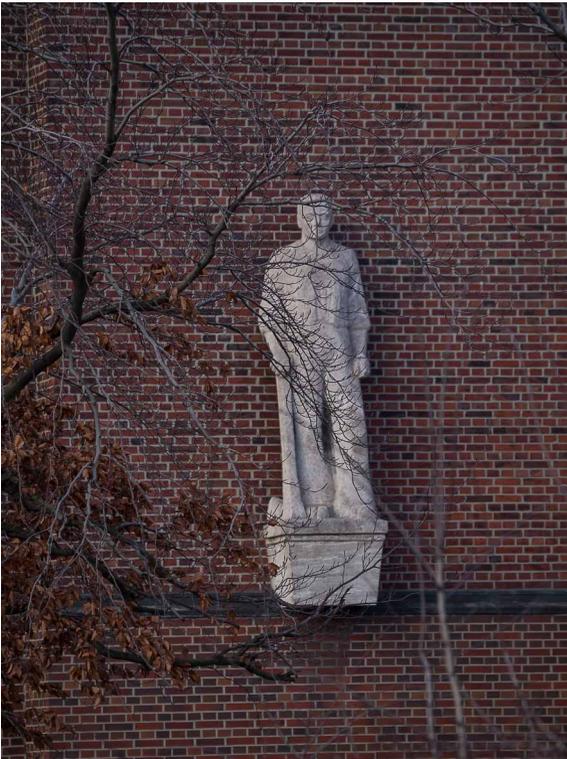




## Schute

Schiffe ohne eigenen Antrieb werden überwiegend in der Binnenschifffahrt verwendet. Sie werden entweder gezogen oder geschoben und dienen hauptsächlich dem Transport von Menschen und Gütern. Je nach Einsatz unterscheiden sich die Bezeichnungen.

Schuten dienen dem Transport von Gütern, die aus Seeschiffen entladen werden, zu den Lagerhäusern im Hafengebiet oder im näheren Umland. Im Hamburger Hafen wird der Führer einer Schute als Ewerführer bezeichnet. Klassische Frachtgüter sind: Sand, Kies, Kohle, Schrott, Schutt und Müll.





**Historische  
Hafenbahn**

↑ am Schuppen 50  
←

# HAFENMUSEUM HAMBURG

Schatzkiste der Hafengeschichte











Als wir an diesen Lagerhäusern vorbeigingen, fiel es uns leicht zu erraten, was hier gelagert wird. Ein sehr intensiver Geruch hing in der Luft, ein schöner Duft nach Gewürzen, die sich in der Gesamtheit ihrer Aromen zu einem Curry-Aroma zusammensetzten.



# Das Beamtenwohnhaus

**AUSBLICK**

Voraussetzung für eine Sanierung und Nutzung des Beamtenwohnhauses bei der Verlegung der Hochwasserschutzanlage, mit der 2012 begonnen werden soll.

Wenn das denkmalgeschützte Gebäude vor Sturmfluten sicher ist, kann mit der Sanierung begonnen werden.

Im Masterplan für das künftige Hafennuseum kommt dem Haus wegen seiner schönen Lage eine wichtige Rolle zu.

Foto: Bauzeichnung von 1909; Sturmflut 2007; © Amt für Strom- und Hafenanlagen (NPA) / © Stiftung Hamburg-Märkte

**Das Beamtenwohnhaus**

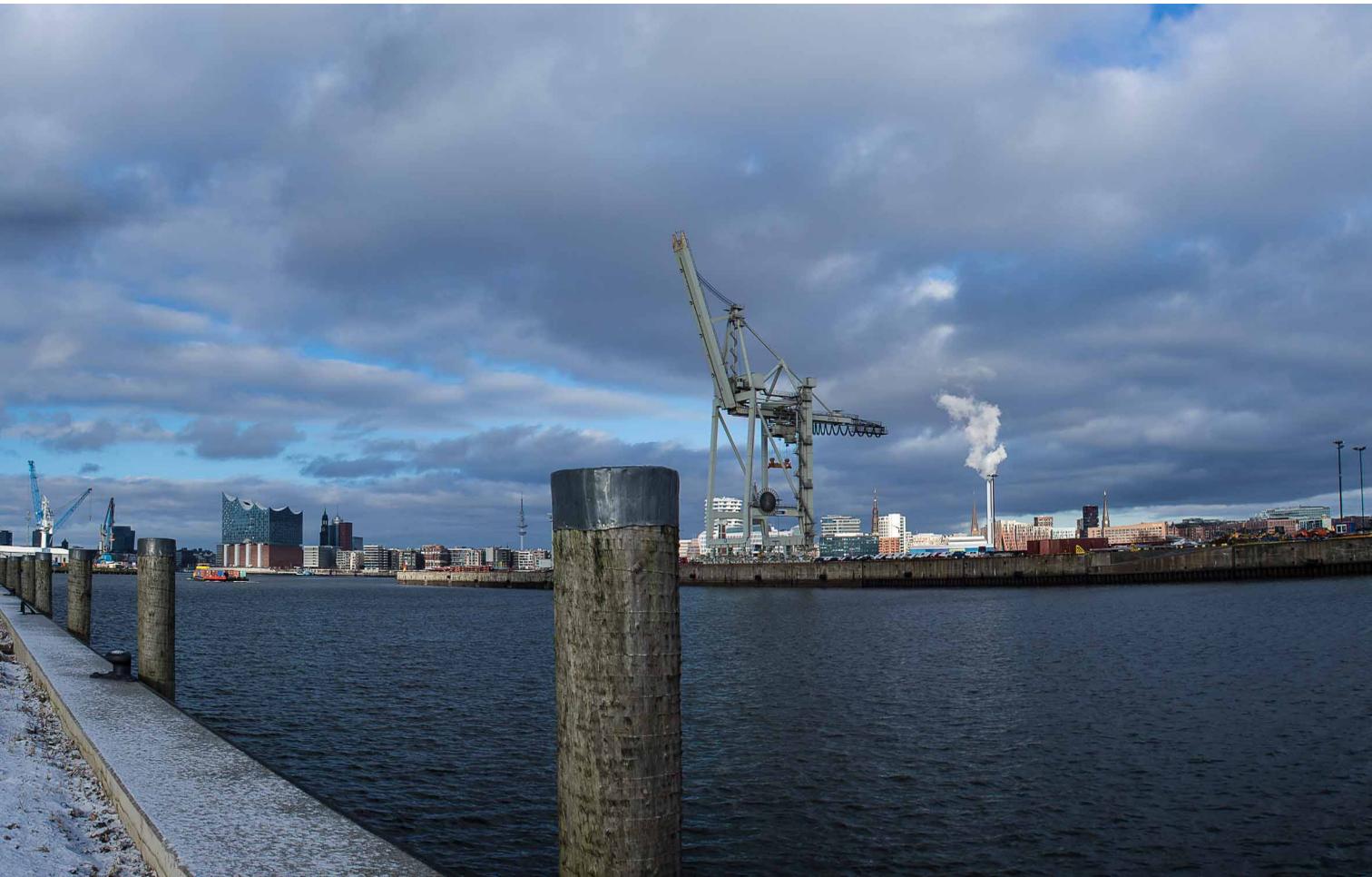
Gleichzeitig mit den 50er Schuppen entstand das sogenannte Beamtenwohnhaus, das im Jahre 1911 fertig gestellt wurde. Es handelt sich um ein reines Wohngebäude mit fünf Wohnungen. Jede Wohnung hatte vier Wohn- und Schlafräume. Sie waren für die Zeit komfortabel mit Badezimmer, einer großen Küche, Vorratskammer, Kohleofen und Balkon ausgestattet.

**Das Wohnhaus wurde für leitende Hafenbeamte und ihre Familien gebaut.** Hier wohnten beispielsweise Schuppenvorsteher, Betriebs- oder Kai-Inspektoren und Lademeister. Sie unterstanden der Hamburger Kaiverwaltung und waren überwiegend Beamte. Die Wohnungen wurden später von der Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft (heute: HHLA) direkt vermietet.

**Nach der großen Sturmflut von 1976 wurde das Beamtenwohnhaus für unbewohnbar erklärt.** Auch war das private Wohnen im Freihafen generell verboten. Seither steht das Gebäude leer und dient nur gelegentlich als Büroräume. Das Haus und die Kopfgebäude der Schuppen 51 und 52 sind nicht vor Hochwasser geschützt, sie stehen bei hohen Sturmfluten im Wasser.

Gefördert durch die  
**HHLA**  
HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AG









**Elbphilharmonie**









KRUPP ARDELT  
3000kg Tragverbi 7/25m Ausl.  
Baujahr 1981





# HANSAHAFEN

## AUSBLICK

Der O'Swaldkai ist der letzte regelmäßig angefahrenen Umschlagplatz des Kleinen Ohrsarens und gleichzeitig die größte maritime Anlage für Fruchtschiffe.

Seit 2008 wird der O'Swaldkai mit einem Investitionsvolumen von 1 und 60 Millionen Euro aus- und umgebaut. Waren es 2007 noch 507 abgetriggerte Schiffe pro Jahr, sollen es in Zukunft ca. 580 Schiffe werden.

Pläne, auf diesem Gelände die Universität anzulassen, wurden wieder verworfen.

➤ Auch bereits 1902 wurde auch hier ein Kaimauer versetzt. Von hier an lagten an beiden Seiten des Kaimauer die beiden Schiffe des Kaiserlichen Reiches. Das Foto zeigt die Halbtage der Kaiserlichen Marine. Der Ort ist der Ort der Kaiserlichen Marine.

➤ Heute befindet sich auf der Fläche der MHLA Terminal ein Knapp 1 Mio. qm großes Mehrzweck-Terminal. Im nördlichen Bereich auf dem O'Swaldkai.

# HANSAHAFEN



Foto: Autoverladung am Bremer Kai um 1935 / © HHLA

## AUSBLICK

Der O'Swaldkai ist der letzte regelmäßig angefahren<sup>9</sup> Umschlagplatz des Kleinen Grasbrooks und gleichzeitig die größte deutsche Anlage für Fruchtschlag.

Seit 2008 wird der O'Swaldkai mit einem Investitionsvolumen von rund 60 Millionen Euro aus- und umgebaut. Waren es 2007 noch 507 abgefertigte Schiffe pro Jahr, sollen es in Zukunft ca. 560 Schiffe werden.

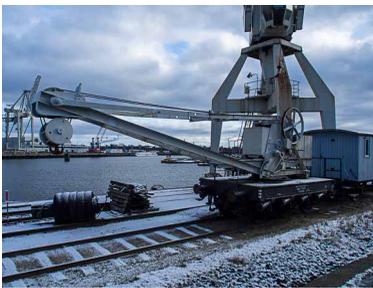
Pläne, auf diesem Gelände die Universität anzusiedeln, wurden wieder verworfen.

Der zwischen Bremer Kai und O'Swaldkai liegende «Hansahafen» wurde 1893 als kombinierter See- und Flussschiffhafen angelegt. Das diesseitige Ufer wurde zunächst »in Böschung gelegt« und war nur für Flussschiffe geeignet. Der gegenüber liegende O'Swaldkai wurde von Beginn an für Seeschiffe mit

Doch bereits 1903 wurde auch der diesseitige Bremer Kai mit einer Kaimauer versehen. Von nun an legten an beiden Seiten des Hansahafens Seeschiffe direkt am Kai an, in der Mitte des Hafenbeckens lagen weiterhin Schiffe an Dalben. Das Foto zeigt Autoverladung in den 30er Jahren am Bremer Kai, im

Heute befindet sich auf der Fläche der HHLA Terminal O'Swaldkai, ein knapp 1 Mio. Quadratmeter großes Mehrzweck-Terminal. Im nördlichen Bereich legen RoRo-Schiffe (Roll-on/Roll-off) an, auf denen PKW und Container transportiert werden. Im Süden liegt das Frucht- und Kühlzentrum, wo jährlich







3137

3136

3135



TRACKKRAFT  
1. Achse 80 t  
2. Achse 80 t  
3. Achse 80 t  
4. Achse 80 t  
5. Achse 80 t  
6. Achse 80 t  
7. Achse 80 t  
8. Achse 80 t  
9. Achse 80 t  
10. Achse 80 t

48









HWS-TOR  
19  
1.70 + 5.00

Wassertreppe  
27

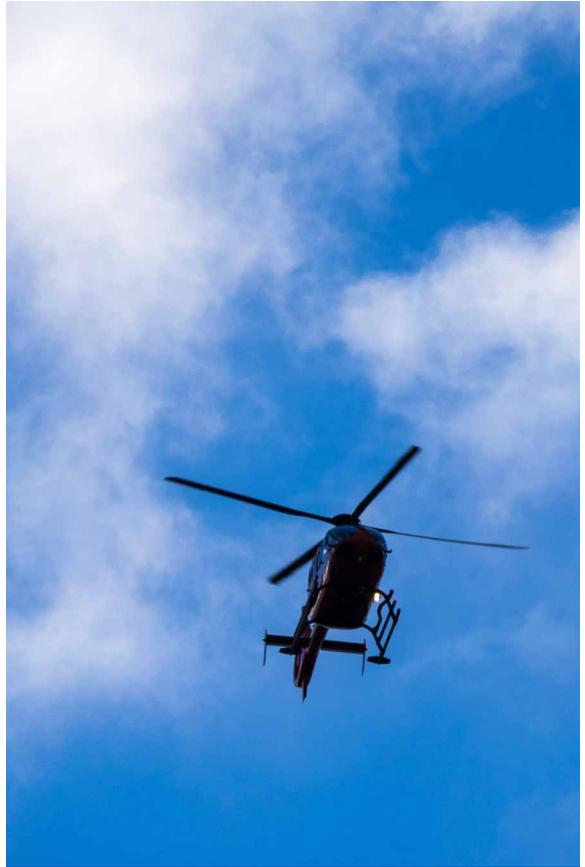
BAU-HOLZSCHÜTT













295 012-9

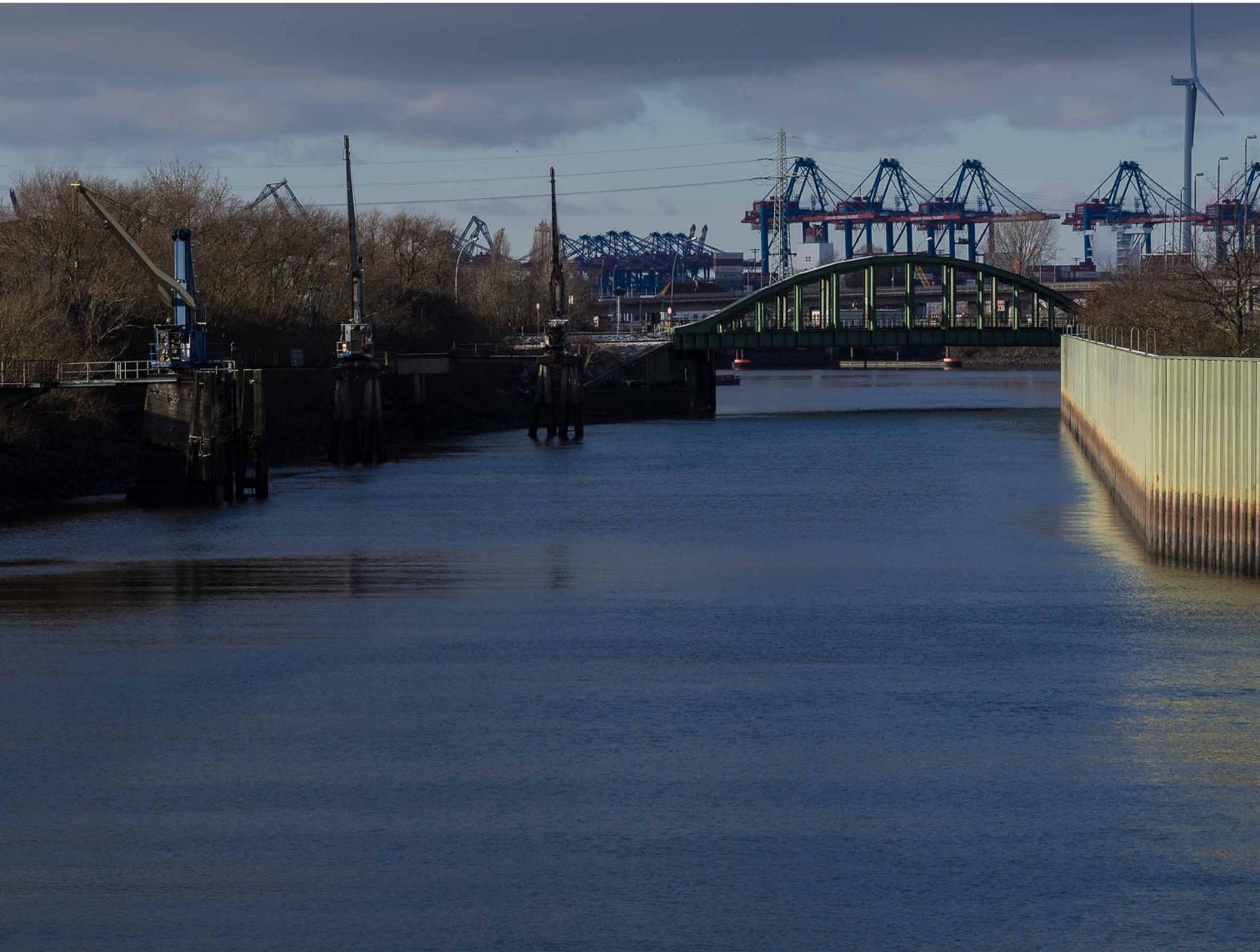
DB







Brandenburger-  
Brücke











Hubbrücke



**Kormoran**



DETTMER TANK 179

0-106440

YANG MING



Köhlbrandbrücke











## Öffnung des Spreehafens

Ein hoher Deich, dahinter Ruhe und weite Blicke auf ein großes Hafenbecken, schwimmendes Gewerbe und die Silhouette von Hafen und Innenstadt, das ist der Spreehafen.

Symbol des Spreehafens war für Jahrzehnte der gut zwei Kilometer lange und drei Meter hohe stacheldrahtbewehrte Zollzaun. Er verhinderte, dass Anwohner aus dem nördlichen Reiherstiegviertel und aus der Harburger Chaussee auf kurzem Wege an das Ufer des Hafenbeckens gelangen konnten. 2013 geht mit der Aufhebung des zollfreien Gebiets (aus ganz anderen Gründen) der lang gehegte Wunsch aus dem Stadtteil in Erfüllung: Der Zollzaun auf dem Spreehafendeich fällt.

Auf Initiative der IBA Hamburg konnten bereits 2010, zweieinhalb Jahre vor der anstehenden Aufhebung, zwei neue Pforten in den Zaun geschnitten werden, die die Wege zum Spreehafen deutlich verkürzen. Seitdem hat sich das große Hafenbecken mit Hamburgs größter Ansammlung von schwimmenden Häusern, sogenannten Hafenliegern zum gemeinsamen Freiraum der Bewohner der Veddel, des Reiherstiegviertels und des Kleinen Grasbrook (Wohnbebauung Harburger Chaussee) entwickelt. Eine weitere wichtige Voraussetzung hierfür waren die von der Hamburg Port Authority auf Initiative der IBA 2011 fertiggestellten Fuß- und Radwege entlang der neuen Hafenbahnbrücken. Hierdurch wurde eine Lücke im Wegenetz geschlossen und die Radstrecke vom Stübenplatz im Reiherstiegviertel zum östlichen Ende der HafenCity von 23 auf 18 Minuten verkürzt.

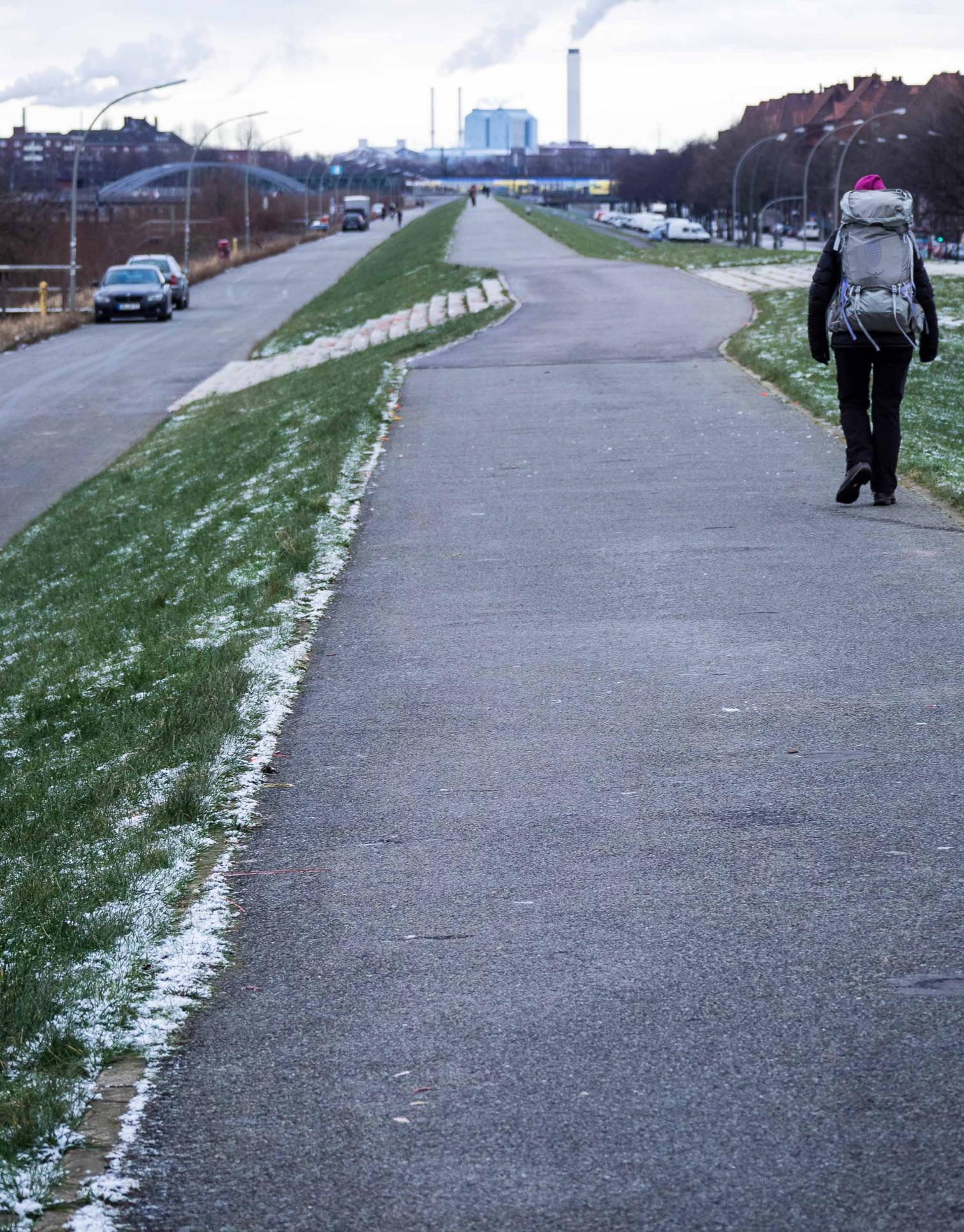
Weitere neue Wegeverbindungen entstehen auf dem Spreehafendeich, dort wo bislang der Zollzaun den Weg versperrte. Die Berliner Landschaftsarchitekten Topotek 1 planten in Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßen Brücken und Gewässer u.a. einen neuen Typ Deichtreppe. Die auch vom Stadtteil her weithin sichtbaren Treppen und Wege sollen Wohnstandorte und Hafen besser miteinander verbinden. Ebenso wird der Spreehafen nach Norden hin vernetzt: Dazu tragen die von der Hamburg Port Authority verbesserte Hauptfahrradroute nach St. Pauli und die auf Initiative der IBA zum Spreehafen hin verlängerte Fährverbindung (HADAG Linie 73, ab Dezember 2012) von den St. Pauli Landungsbrücken bei.

Alle Planungen sind darauf bedacht, nicht das zu zerstören, was den Reiz des Spreehafens für den Spaziergänger heute ausmacht, nämlich authentischer Teil des Hafens zu sein. Dieser Gedanke deckt sich mit den funktionalen Anforderungen des Hafens, nach denen das Hafenbecken auch zukünftig für Hafenzwecke benötigt wird. Mit der Hafenrandlage ist vermacht, dass auch zukünftig auf den Uferwegen kein hohes Verkehrsaufkommen zu erwarten ist. Dies ist freilich eine wichtige Voraussetzung einer dauerhaft positiven Koexistenz von Freizeit, Hafen und Industrie.







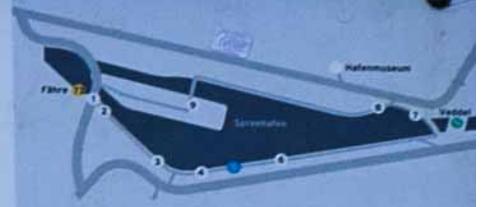




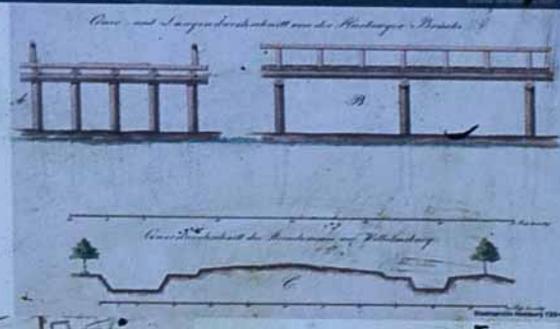
REFUGEES  
WELCOME

# 5

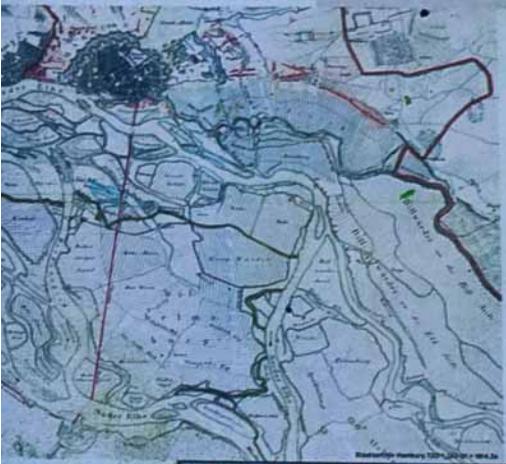
## Sprung über die Elbe 1813 Spreehafengeschichten



1 Darstellung des Franzosenliegs aus dem 19. Jahrhundert. Wiederholte Das Bild gibt einen Eindruck vom tidebeeinflussten Sumpfland der Elbniederung.

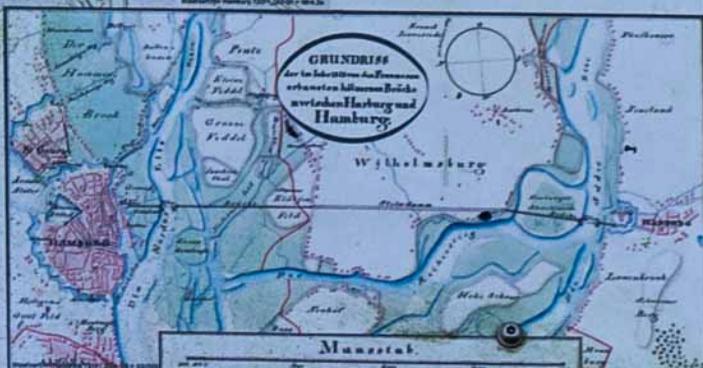


2 Konstruktionszeichnung Franzosenstieg, 19. Jahrhundert



3 Karte von 1813/1814, J.H. Gundermann: Die Verbindung verläuft schräger über die Elbwehre. Der Bau hatte auch militärische Gründe, denn er ermöglichte schnellere Truppenbewegungen zwischen den befestigten Städten Hamburg und Harburg.

4 Karte von 1832, Fr. Eugen Schubach: Der 1813 unter Napoleon gebaute Franzosenstieg war im Deichvorland ein Stieg und im eingedeckten Gelände eine gepflasterte Straße. Über die Norder- und Süderelbe verkehrten Fähren.



Hier in der verlängerten Achse der Georg-Wilhelm-Straße verlief 1813 der Franzosenstieg. Er verband erstmals in gerader Linie Hamburg und Harburg miteinander. Im Bereich des Spreehafens, der zu dieser Zeit sumpfiges und von Wasserläufen durchzogenes Weideland war, das bei Sturmflut überschwemmt wurde, führte er als aufgeständerter Holzweg.

Nachdem französische Truppen 1806 Hamburg und Harburg besetzt hatten, wurden beide Städte zwischen 1811 und 1814 ein französischer Kanton. In dieser Zeit ließ Napoleon die Stadtbefestigungen ausbauen und 1813 den Franzosenstieg errichten: In den nassen Vordelchgebieten wurde in nur 100 Tagen von zwangsverpflichteten Hamburger Bürgern und ansässigen Schiffbauern unter der Leitung von napoleonischen Offizieren Brückenstege in der Höhe der Deichkronen errichtet. Sie gründeten auf Tannen- und Eichenpfählen. Die Querung von Norder- und Süderelbe erfolgte durch Doppel-Seil-Fähren. Im hochwassergeschützten Bereich zwischen den Deichen von Wilhelmshagen wurde eine befestigte Straße gebaut. Auf der breiten Fahrbahn konnten zwei Fuhrwerke nebeneinander fahren, daneben gab es zusätzliche Fußwege, was insgesamt eine Wegbreite von fast 30 m ergab.

Nach Beendigung der Franzosenherrschaft verfielen die hölzernen Brückenbauten in wenigen Jahren, da niemand die Instandhaltung übernehmen wollte. Bereits 1817 wurde der Stieg wieder abgerissen.

Erst 1851 mehr als 30 Jahre nach dem Verfall kam es in Wilhelmshagen zur „Wiederauferstehung“ der Napoleonischen Straße in Gestalt der Provinzialchausee, der heutigen Georg-Wilhelm-Straße. Mit dem Bau des Spreehafenbeckens Ende des 19. Jahrhunderts wurde der nördliche Teil des Weges abgknickt und heißt dort heute Harburger Chaussee.

Impressum  
Idee, Redaktion:  
- Internationale Bauausstellung Hamburg; Niels Lied (Projektleitung); Aron Behrmann  
- Hafencampus Hamburg; Achim Quast; Ursula Riechenberger  
Erstellungsjahr: 2013

Eigentümer:  
Stiftung Historische Museen Hamburg, Museum der Arbeit/Hafencampus Hamburg  
Austriastr. 1, Kapellweg Schuppen 60a, 20457 Hamburg.  
Info@museum-der-arbeit-hafencampus.de



# 6

## Entstehung des Sprehafenbeckens

### Spreehafengeschichten



- 1 FfR der Zeilbahn
- 2 Schiffsantriebs- und Wasservergütungen
- 3 Hochwasserwehr und Tüte
- 4 Schleusen, Schlick- und Hafentiefler
- 5 Sorung über die Elbe 1813
- 6 Entlastung des Spreehafenbeckens
- 7 Landschaft im Fluss
- 8 Hafenanlage Hamburg 1813
- 9 Spreehafenbecken



1 Veddelkanal um 1885 im rechts-  
stehenden Kleinen Grasbrook mit  
dem Bau des Veddelkanals, der dem  
besten Oberländerhafen (heute  
Spreehafen) mit dem Reihertier  
Kanal verbindet, begann die F-  
staltung des Sprehafens.

2 Aufteilung des Veddel-  
kanals zum Hafensystem,  
1890 mit der Aufteilung  
des Veddelkanals und der  
Umbenennung der Hafens-  
becken nach Elbquätern  
wurde erstmals der Begriff  
Spreehafen verwendet



Aufgrund der prosperierenden Hafenentwicklung schlug Senator Versmoldt 1881 einen weiteren Ausbau des Hafens auf den linkselbischen Wedde- und Brachflächen vor, mit zwei großen Hafengebieten, dem Veddeleer Bezirk, östlich des Kleinen Grasbrook und dem Kuhwärder Bezirk, westlich des Kleinen Grasbrook in Richtung Köhlbrand. Zwischen beiden Bezirken sollten Industrieanlagen angesiedelt werden.

Zwischen den Veddeleer und den Kuhwärder Häfen sollte eine schiffbare Verbindung hergestellt werden - der Veddelkanal. Die Planungen hierfür wurden noch 1882 aufgenommen. Ausgehend vom Oberländer Hafen (später Moldau- und Saalehafen) konnten über diesen Wasserweg die relativ unbeweglichen Schleppzüge der Oberelbe unbehelligt vom Wellenschlag der Überseschiffe im Hauptstrom und ohne deren Verkehr zu stören von und zu den Übersee-Schiffs-  
liegeplätzen gelangen.

1890 wurde der östliche Teil des Veddelkanals zum östlichen Teil des Sprehafenbeckens ausgebaut, hergestellt vom damals führenden Hamburger Tiefbauunternehmen Vering. Die Firma wurde von den Brüdern Carl und Hermann Vering geleitet, die auch große Teile des Reihertierviertels entwickelten, wo heute eine Straße und ein Kanal ihren Namen tragen. Außerdem entstand mit ihrer Unterstützung 1901 Deutschlands erstes genossenschaftliches Wohnungsunternehmen.

Der Mangel an Liegeplätzen für Seeschiffe führte um 1900 zum weiteren Ausbau des Hansahafens, weshalb die bis dahin dort untergebrachten Oberländer Birnenschiffe weichen mussten. Als Ersatz kam es 1907 zum Ausbau der westlichen Sprehafenhälfte. Damit erhielt die Wasserfläche ihre heutige Größe von 39 ha (zum Vergleich: Binnenalster 18 ha) sowie ihre charakteristische Dreiecksform, die im Süden durch die Landesgrenze nach Hannover und im Norden durch die Hafenbahnlinie vorgegeben war.



3 Entlastung Spreehafens,  
1907. Durch den Bau der  
westlichen Spreehafenhälfte  
erhielt das Hafensystem  
seine heutige Form. Noch  
später wurde der südlich  
anschließende Müppenburger  
Kanal und der Müppenburger  
Zethafen geplant.



4 Baumenscheit der Firma  
Vering, 1890. Die Gebrüder  
Vering waren als Tiefbau-  
unternehmer im Hafen und  
als Terranenbesitzer im heu-  
tigen Reihertierquartier tätig.

#### Impressum

- Maß, Redaktion:
- Internationale Bauausstellung Hamburg, Hans Lind (Projektleitung), Arco Behrmann
  - Hafensmuseum Hamburg, Achim Giese, Ursula Riechenberger
- Spezielle Unterlagen und Hinweise für Tafel 6:
- Ihre Geschichte, Joachim Röhn
  - Geschichtswörterbuch Wittenburg
  - Hamburg Port Authority, Daniel Busch
- Erstellungsjahr: 2012
- Ergänzungen:
- Stiftung Historische Museen Hamburg, Museum der Arbeit/Hafensmuseum Hamburg
  - Australienstraße, Kapellen Schuppen 504, 20457 Hamburg
  - Informationszentrum der Arbeit/Hafensmuseum.de

5 Städtebauliche Vision  
für den Stadtteil Kleiner  
Grasbrook von 2003:  
Im Zuge des neuen  
städtischen Leitbildes  
„Sorgung über die Elbe“  
sollten Teile des Kleinen  
Grasbrook zum innerstädti-  
sch-entwickelten werden.  
Die Hafenspanne  
war zu dieser Zeit als  
Autobahnbrücke über den  
Spreehafen vorgeschlagen.



