

Hamburgs Wiederaufbau

in Luftaufnahmen von 1954 - 1965

Joachim Paschen

Medien-Verlag Schubert



ISBN 978-3-937843-62-9

© Copyright 2022 by Medien-Verlag Schubert, Hamburg

Alle Rechte, auch des auszugsweisen Nachdrucks und
der fotomechanischen Wiedergabe, vorbehalten.

Konzept/Gestaltung: Medien-Verlag Schubert / Thomas Börnchen

Printed in Germany

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	7	Vor dem Dammtor	40
Hamburgs Mitte und seine Vorstädte		Der Aufbau einer Campus-Universität	43
Das Rathaus im Flaggenschmuck	9	Von den Kasernen zur Universität	44
Jungfernstieg	11	Der Fernsehturm an der Rentzelstraße	45
St. Petri auf dem Berg	12	Hochhaussiedlung am Grindelberg	46
Mönckebergstraße	15	Hochhäuser in St. Georg	47
Kunst und Kommerz am Glockengießerwall	17	Eine neue Heimat am Lübecker Tor	48
Großbaustelle Wallringtunnel	19	Eine neue Kirche für Borgfelde	49
Hochhäuser am Klosterwall	20	Konzernbauten in Hammerbrook	50
Die Nikolai-Kirche als Mahnwache	22	Ein Großmarkt für Obst und Gemüse	51
Zerstörung und Neubau	25	Verschiebebahnhof Rothenburgsort	53
Die Ost-West-Straße vorbei an St. Nikolai	27	Eine neue Brücke zur Autobahn	55
Die Ost-West-Straße vorbei an St. Michaelis	28	Rund um die Alster	
Mit dem Auto in die Stadt	31	Die zweite Lombardsbrücke	56
Viel Platz für Neubauten	32	Freie Fahrt um die Hohenfelder Bucht	57
Hochhäuser in der Neustadt	34	Freie Flächen am Mundsburger Damm	58
Hochhaus am Millerntor	35	Drei Hochhäuser in Winterhude	59
Andrang zur Messe	36	Ein Zentrum für den Bezirk Nord	60
Planten un Blumen	38	Vom Millionärspalais zur Musikhochschule	61

Ein Park an der Außenalster	62	Kolbenschmidt in Ottensen	89
Büros statt Villen am Alsterglaci	63	Das Fußballstadion in Bahrenfeld	90
Entlang der Elbe		Altona 93 zwischen Wohnblocks	91
Keimzelle des neuen Hafens	65	Das neu entandene Eimsbüttel	92
Ein Güterbahnhof am Oberhafen	66	Verkehrsplanung in Eimsbüttel	93
Das Überseezentrum an den Elbbrücken	67	Ausbau des NDR in Lokstedt	94
Schiffbau in Hamburg	68	Die Tivoli-Brauerei am Bahnhof Eidelstedt	95
Altona und der Fisch	71	Brückenbau in Langenfelde	96
Petroleumhafen auf Waltershof	72	Ein neuer Bahnhof für Langenfelde	97
Klärwerk auf dem Köhlbrandhöft	73	Schleifmittel aus Lurup	98
Flugzeugbau auf Finkenwerder	74	Ein Einkaufszentrum in Osdorf	99
Autoverladung am Burchardkai	75	Derby in Klein Flottbek	100
Begegnung vor Blankenese	76	Eine Kathedrale in Stellingen	101
An der Mündung der Este	79	Bergedorf und der Osten	
Schiffahrtsweg Elbe	81	Bergedorfs historische Stube	103
Altona und der Westen		Ein neues Hallenbad für Bergedorf	104
Bahnhof Hamburg-Altona	82	Wasserturm und Schule auf dem Pflingstberg	105
St. Johannis in Altona	83	Heilungswunder in Bergedorf	106
Von Alt-Altona zu Neu-Altona	85	Wohnungsbau in Nettelburg	107
Palast und Hütten in Othmarschen	87	Neue Nachbarschaft in Lohbrügge	109
Die Holsten-Brauerei in Altona	88		

Unfallnachbehandlung bei Boberg	110	Ein Versandhaus in Bramfeld	136
Neues Obst und Gemüse aus Fünfhausen	113	Eine Gartenstadt in Farmsen	137
Sonnenland in Billstedt	114	Ein Berufsförderungswerk in Farmsen	138
Ein Sperrwerk für die Billwerder Bucht	117	Klein-Berlin in Hohenhorst	139
Kantige Wohnblocks in Horn	118	Wohnungsbau in Oldenfelde	140
Eine U-Bahn für die Hammer Kirche	120	Unterkünfte in Langenhorn	141
Wandsbek und der Norden		Harburg und der Süden	
Vom Marktplatz zum Umsteigebahnhof	123	Der Sand in Harburg	144
Die Wandsbeker Rathausbrücke	124	Rummel auf dem Schwarzenberg	146
In aller Welt geschätzte Photopapiere	125	Gummiwaren aus Harburg	147
Niederlassungen am Friedrich-Ebert-Damm	126	Hochhäuser in Wilstorf	148
Erweiterung der Gartenstadt Wandsbek	127	Gegensätze in Neugraben	149
Die Reste von Barmbek-Süd	129	Eine Wohnsiedlung in Fischbek	150
Ein Hochhaus am Habichtsplatz	130	St. Bonifatius in Wilhelmsburg	153
Eine erste Automeile an der Hamburger Straße	131	Ein Rasthof in Stillhorn	154
Kleinsiedler am Flughafen Fuhlsbüttel	132	Eine neue Autobahnbrücke über die Norderelbe	156
Eine Pharma-Fabrik in Fuhlsbüttel	134	Literatur	158
Ein Gartenpark in Bramfeld	135		



Zwischenlandung in Pflanzen un Blumen: Luftaufnahmen wurden in den 1950er und 1960er Jahren vom Hubschrauber aus gemacht und mussten vom Luftamt freigegeben werden. Im Hintergrund der 1953 errichtete gläserne Philipsturm mit Aussichtsplattform, der 1971 abgerissen wurde: Der neue um 100 Meter höhere Fernsehturm nebenan schien ihn entbehrlich zu machen. Foto: Walter Lueden

Einleitung

Hamburg zeigt sein neues Gesicht: Zwanzig Jahre nach Kriegsende ist man im Rathaus stolz auf das Wiederauf- und das Neugebaute. Im Rechenschaftsbericht des Senats von 1965 heißt es: „Wo immer die Bomben gewütet haben oder wo auf neuem Gelände neue Stadtteile entstanden sind, wurde unsere Heimatstadt schöner als zuvor.“ Die hier zusammengestellten und erläuterten Luftaufnahmen von 1954 bis 1965 belegen das eindrucklich.

Hamburg hatte sich etwas mehr Zeit gelassen als andere kriegszerstörte Städte und zunächst mehr geplant als gebaut: Verantwortlich für diese Umsicht war Werner Hebebrand, der 1952 den Platz des Oberbaudirektors eingenommen hatte, auf dem bis 1933 Fritz Schumacher gesessen hatte. So gelang es, so zu bauen, dass „auch noch die Kinder unserer Kinder damit leben“ können. Beabsichtigt war eine Zukunftsplanung aus demokratischem Geist nach dem Motto: Sieh nach den Sternen, gib acht auf die Gassen!

Es gab drei Schwerpunkte: Der Bau von Wohnungen, von Schulen und von Straßen. Daneben ging es um die Förderung von Handel und Industrie sowie um die Versorgung der Bevölkerung. Charakteristisch für Hamburg war der Drang aus der Mitte an den Rand: Die

meisten neuen Wohnsiedlungen entstanden gleichsam auf der grünen Wiese in bislang dünn besiedelten Stadtteilen aller Himmelsrichtungen. Auf diese Weise würden, so dachte man, aus den 1937 in Groß-Hamburg eingemeindeten Altonaern, Wandsbekern und Harburgern doch Hamburger werden.

Neue Herausforderungen stellte die Verkehrsplanung dar: Die Motorisierung war zum Sorgenkind Nr. 1 geworden. Die moderne Großstadt, hieß es, werde vom Verkehr geformt, ohne das Fließen der Fahrzeugströme könne sie nicht existieren. Neben Straßenverbreiterungen träumten die Autofahrer von kreuzungsfreien Überführungen, hochgelegten Schnellstraßen und Tunnel, andere von Fußgängerparadiesen. Auch der U-Bahnbau wurde vorangetrieben, so dass Spötter angesichts der vielen Baustellen von Hamburg an der Umleitung sprachen.

Die Auswahl der Aufnahmen soll das ganze neue Hamburg abbilden. *Sieh dir an, wie Hamburg baut!* nannte sich eine von der Baubehörde veranstaltete Bustour: Sie sollte den Bewohnern und den Besuchern zeigen, wie sich das neue Stadtbild entwickelte. Aus der Luft stellt sich diese Entwicklung noch eindrucklicher dar: Wir sehen, wie ganze Siedlungen entstehen, wie Hoch-

häuser wachsen, wie Brücken geschlagen werden, wie Parks sich ausdehnen, wie Geschäfte gedeihen, wie..., wie...

Vieles von dem, was vor sechs Jahrzehnten fotografiert wurde, existiert noch heute, manches ist inzwischen schon wieder überbaut. Die begleitenden Texte helfen bei der Orientierung und erzählen Geschichten zu den damaligen Verhältnissen, damit die Probleme der Aufbauzeit nachvollziehbar werden. Die knappen Hinweise zum aktuellen Stand sollen dazu ermuntern, im Internet zu prüfen oder direkt vor Ort zu erleben, was sich in der Zwischenzeit getan hat.

Viel Anerkennung verdienen die Fotografen, die die Aufnahmen so zielgenau gemacht haben. Einer von ihnen war Günther Krüger (1919–2003), der in diesen Jahren für das *Hamburger Abendblatt* Ereignisse und Neubauten mit seiner Kamera festgehalten hat. Ihnen allen sei dieser Band gewidmet. Zu danken ist vielen Kennern Hamburgs für ihre wertvollen Hinweise zur Identifizierung von Objekten, die auf den Rückseiten der Bilder nicht benannt wurden.



Das Pressehaus am Speersort wurde nach dem Krieg aufgestockt und vom sozialdemokratischen Verlagshaus Auerdruck übernommen: Erst erschien das SPD-Traditionsblatt Hamburger Echo wieder, dann kam die Morgenpost auf den Markt. Auch eine anspruchsvolle Wochenzeitung, ein politisches Nachrichtenmagazin, eine engagierte Illustrierte sowie eine Nachrichten- und eine Bildagentur zogen in das 1961 erweiterte Gebäude ein. Mit seinen Rundbögen hatte es sich dem Portal der Staatsbibliothek angepasst, die den Platz einnahm, wo einst der Dom gestanden hatte und nun Autos abgestellt werden.

St. Petri auf dem Berg

Hamburgs älteste Kirche umgeben von Baulücken: Eine britische Bombe hatte nur den Chor getroffen und den Altar zerstört, das lange Schiff mit den beiden Seitenschiffen und der spitze Turmhelm blieben so erhalten, wie sie nach dem Großen Brand von 1842 nach dem mittelalterlichen Vorbild aufgebaut worden waren. Dokumente und Ausgrabungen zeigen, dass in der Hammburg auf dieser Anhöhe zwischen Alster (rechts oben) und Elbe der für die Mission des Nordens beauftragte Bischof Ansgar ab 834 seinen Amtssitz hatte. Viele Zerstörungen aus dem

Bombenkrieg sind rundherum schon wie beim Karstadt-Warenhaus an der Mönckebergstraße (rechts) behoben worden, viele brachliegende Grundstücke warten 1956 noch auf Bebauung oder bleiben für die Anlegung der neuen Domstraße (oben links) frei. Die offene Grube zu Füßen des Turms (Mitte links) zeigt, dass zunächst die Verlängerung der U-Bahnlinie vom Jungfernstieg zum Hauptbahnhof gebaut wurde. Der markante Flügelbau (unter links) ist das 1938 eingeweihte Pressehaus, in dem das NSDAP-Sprachrohr *Hamburger Tageblatt* bis Kriegsende wirkte.







Über Behelfsbrücken ging es 1964 vom Hauptbahnhof in die Mönckebergstraße (links) vorbei am Flachbau der Kepa: Das Kaufhaus der Einheitspreise war eine bereits 1926 gegründete Billig-Tochter des Karstadt-Konzerns mit vielen Filialen in Deutschland. 1977 ging es zu Ende mit dem Groschenladen, Karstadt nutzte den Platz am Anfang der Einkaufsmeile zum Rathaus für ein Spiel- und Sporthaus.



Großbaustelle Wallringtunnel

Hamburg an der Umleitung: Zur Entlastung des Verkehrs in der Innenstadt war schon lange geplant, die Strecke am Hauptbahnhof (links) zu untertunneln. 1963 begannen die Arbeiten, zumeist in offener Bauweise; zur Aufrechterhaltung des Verkehrs auf dem Glockengießerwall wurden Hilfsbrücken eingerichtet, am Georgsplatz (rechts), an der Spitalerstraße (links) und an der Mönckebergstraße (links oben). Die Ein- und die Ausfahrtsrampe der beiden Tunnelröhren beim Neubau der Kunsthalle (rechts unten) sind kurz und einfach gehalten. Gleichzeitig ist darunter noch die U-Bahnstrecke vom Jungfernstieg zum Berliner Tor mit Zugang

zur Haltestelle Hauptbahnhof-Nord tief unter den Straßentunnel und die Eisenbahngleise gelegt worden. Auch die Fußgänger wurden mit Tunneln bedacht, damit sie den Verkehr vor dem Hauptbahnhof nicht stören: Sie erhielten für den Zugang zur Einkaufswelt der Innenstadt je einen Tunnel zur Spitaler- und zur Mönckebergstraße. Die Tunnelbauten geplant und vorangetrieben hatte Werner Hebebrand, seit 1952 Hamburgs Oberbaudirektor. Er starb wenige Tage, bevor es Ende Oktober 1966 oben und unten freie Fahrt gab.

Viel Platz für Neubauten

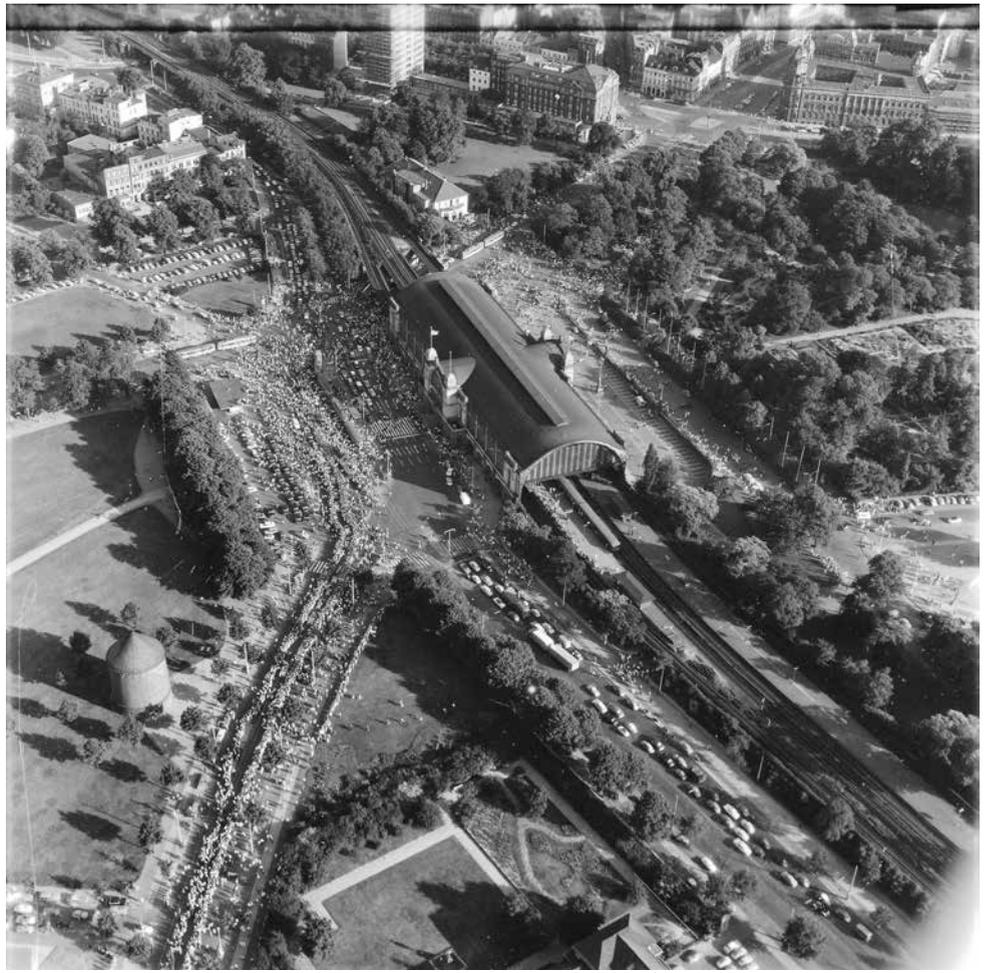
An der Grenze zwischen Altstadt und Neustadt: Die ursprüngliche Stadt mit den Kirchen St. Nicolai, St. Petri und St. Jacobi (rechts) schützte der Alte Wall mit dem Alsterfleet; der parallel dazu verlaufende Verbindungsgraben zwischen Alster und Elbe, der Herrengraben, war den Bürgermeistern und Senatoren zum Fischen vorbehalten. An der Niederbaumbrücke sicherte ein Baumwall den Binnenhafen (rechts); am Bollwerk der Vorsetzen (unten) machten im Niederhafen einst die gro-

ßen Segler fest. Mit der Dampfschiffahrt, dem Bau der Speicherstadt und der Einrichtung von Hafenbecken am Südufer der Elbe verlor sich die Romantik. Seit der Eröffnung der Hochbahn 1912 ging es nur noch darum, nach dem Verlassen der Haltestelle Baumwall (unten rechts) eine Barkasse zu den Arbeitsplätzen an den Kais und auf den Werften zu bekommen. Aus alten Zeiten überkommen sind noch der Verwaltungsbau des Großreeders Robert Sloman (Mitte rechts), links

daneben AEG Schiffbau, Carls Plaths Firma für nautische Instrumente und das Kontorhaus der Getreideheber-Gesellschaft; dahinter ist die Feuerwache an der Admiralitätsstraße zu erkennen. Alle Lücken sind in den Folgejahren ausgefüllt worden. Den Platz der Baracken-Gruppe (links unten) hat 1990 ein Verlagskonsortium mit einem Zinkblechverkleideten Stahlbetonskelett eingenommen; es hat 2016 seinen Umzug angekündigt



Empfang für die Fußballspieler des HSV Ende Juni 1960, nachdem sie in Frankfurt im Endspiel gegen den FC Köln zum dritten Mal Deutscher Meister geworden sind.



Vor dem Dammtor

Verkehrsknoten am Prominentenbahnhof: 1960 brausen Autos in fünf und kurven Straßenbahnen in drei Richtungen über den Loigny-Platz (Mitte, heute: Theodor-Heuss-Platz). Unten rechts geht es auf dem Mittelweg nach Harvestehude, oben rechts auf der Rothenbaumchaussee nach Eppendorf, am von Edmund Siemers gestifteten Vorlesungsgebäude der Universität vorbei auf der nach ihm benannten Allee nach Eimsbüttel, links unten unter der

Gleisbrücke zum Gänsemarkt und parallel zur Bahn über die Neue Lombardsbrücke zum Hauptbahnhof. Ampeln regeln den Verkehr, für genügend Parkplätze ist gesorgt. Nicht zu sehen ist die U-Bahnlinie, die im Tunnel unter der Rothenbaumchaussee bis zum Jungfernstieg fährt. Der Rundbunker auf der Moorweide (rechts) erinnert daran, dass der Bombenkrieg hier keine Schäden angerichtet hat. Verände-

rungen hat es vor allem vor und hinter dem Eingang zu Planten un Blumen gegeben (oben links): Die Zufahrtsstraße wurde tiefergelegt, darüber erheben sich seit 1973 ein Kongresszentrum und ein Hotelurm. Für den erwarteten Andrang sind die Bahnsteige unter der gewölbten Halle verlängert worden, Fern- und Regionalbahnen sind elektrifiziert und fahren fast so eng getaktet wie die S-Bahn auf den Nachbargleisen.

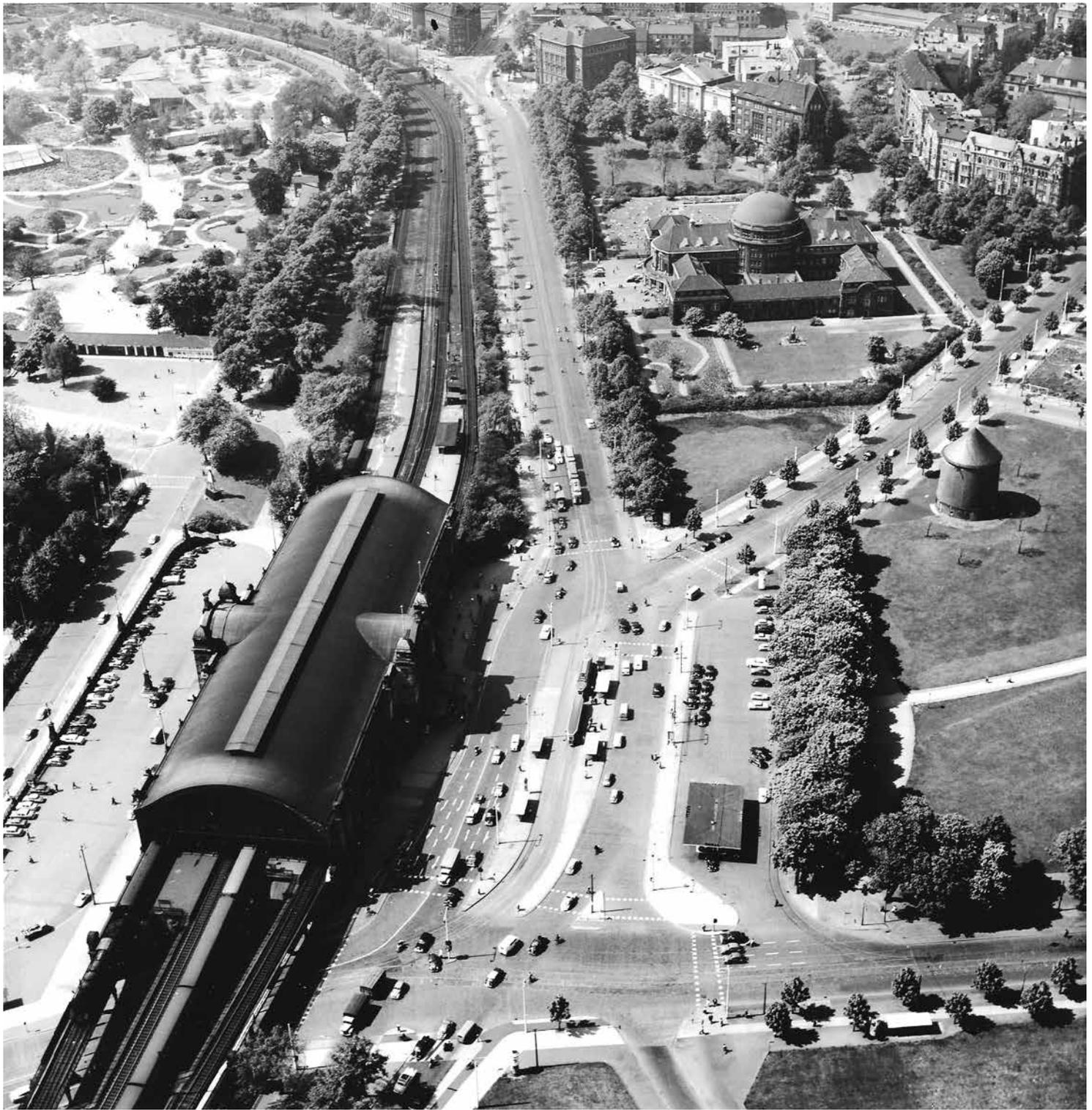






Foto: Günther Krüger



Blick auf die Elbbrücke von der Veddel aus: Vier Jahre später kam es stadtauswärts bereits zum Stau. Dem Verkehrslärm ausgeliefert sind die Reste des Veddeler Marktplatzes und die Bewohner des Kleinwohnungsblocks (links), der Ende der 1920er Jahre errichtet worden war. Auf der anderen Seite liegen der Markt-Kanal mit einem Rundbunker, auf dem Goodyear für seine Reifen wirbt und eine Aral-Tankstelle.



Eine Nahaufnahme von 1961: Der Verkehr hält sich noch in Grenzen. Gut zu erkennen sind die nach dem Vorbild der Eisenbahnbrücke gestalteten linsenförmigen Tragwerke. An der Zweibrückenstraße (rechts unten) liegt ein Zollamt.

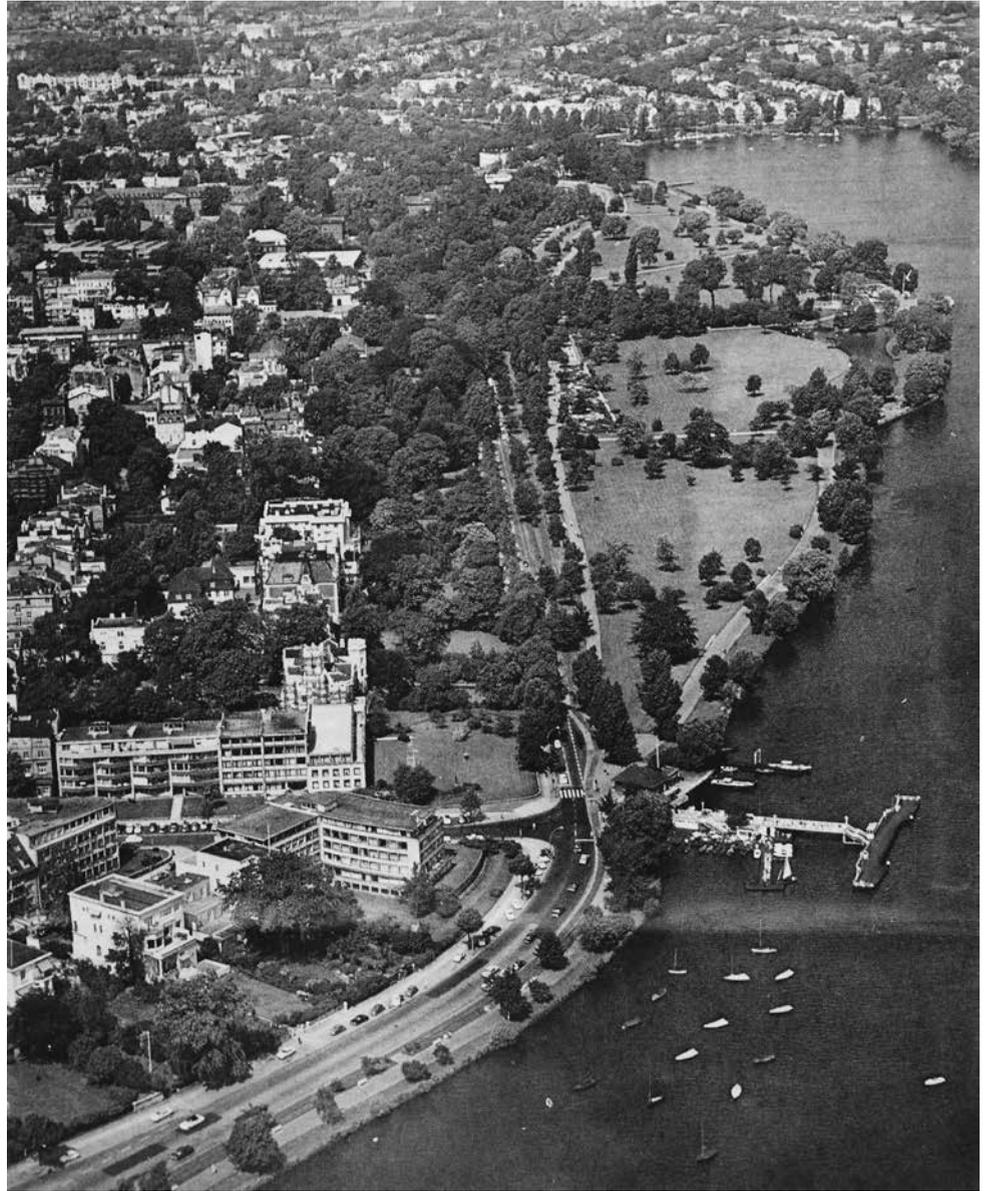
Eine neue Brücke zur Autobahn

Von Rothenburgsort zur Veddel: Nach vierjähriger Bauzeit wurde 1960 die Neue Elbbrücke (oben Mitte) 250 Meter östlich von der alten Eisenbahnbrücke für den Straßenverkehr freigegeben. Die Brücke war mit Fahnen geschmückt, eine Polizeikapelle spielte, viel Prominenz war aufgefahren, kurze Reden wurden gehalten, Zuschauer bestaunten die neue Zufahrt zur Autobahn nach Bremen und Hannover (oben). Die sechsspurige Billhorner Brückenstraße (Mitte) nahm den Verkehr aus dem Heidenkampsweg (unten links) und der verlängerten Amsinckstraße (unten rechts) auf und führte kreuzungsfrei über den Billhorner Röhrendamm am Billehafen vorbei zur

Brücke. So neu war sie allerdings nicht: Bereits 1887 war die erste Straßenbrücke als Ersatz für den Fährverkehr eröffnet worden, nur mit zwei Spuren, aber mit riesigen Portalen am Nord- und am Südufer; 1929 kam eine zweite Brücke dazu. Sie blieb beim Neubau erhalten und der Straßenbahn vorbehalten; die alte Brücke samt Portalen wurde abgerissen, damit links und rechts die älterneusten Brücken die Elbe unbeengt überspannen konnten. Das inmitten des Kleeblatts der Auffahrten gelegene Bürohochhaus schmückte sein Flachdach mit dem Stern einer noblen Automarke.



Der Anleger ein paar Jahre früher und noch ohne Bootsverleih. Von den erhaltenen Villen ist besonders eindrucksvoll das Doppelhaus (Mitte rechts) der beiden Großkaufleute Robert Sloman und Ascan Lutteroth, die um 1850 ihrer gemeinsamen Burg mit Türmen und Zinnen ein englisches Flair gaben. Zunehmend eroberte die Geschäftswelt die Villenvororte: Anfang der 1950er Jahre ließ sich die Versicherung Iduna-Germania auf einem Trümmergrundstück an der Alten Rabenstraße (links) als ersten Großneubau an der Alster ein schlichtes Gebäude (links) für die aus Berlin nach Hamburg verlegte Hauptverwaltung errichten; gegenüber hatte sich der Musikplattenproduzent Deutsche Grammophon niedergelassen, inzwischen Sitz einer privaten Hochschule mit den Fachbereichen Wirtschaft, Medien und Design.



Ein Park an der Außenalster

Die Grünanlage am Harvestehuder Weg zwischen Alter Rabenstraße (unten links) und Krugkoppelbrücke (oben rechts) war 1953 zur Internationalen Gartenbauausstellung in Hamburg eröffnet worden. Früher hatten die Harvestehuder Mönche hier ihre Kühe geweidet und ihr Heu geerntet, bevor Hamburger Großkaufleute sich in vornehmen Landhäusern niederlie-

ßen, natürlich mit freiem Blick und eigenem Zugang zur Alster. Das Vorland verwilderte nach dem Zweiten Weltkrieg, weil sich kaum jemand noch die Gartenarbeiter leisten konnte, wurde 1951 enteignet und zu einer großartigen Auendlandschaft umgestaltet: Von der Uferpromenade gibt es reizvolle Ausblicke auf die Wasseroberfläche und die Stadtsilhouette sowie auf Plastiken im

Freien. Die Alte Rabenstraße, an der nach Kriegszerstörungen Neubauten zu sehen sind, führt zu einer Anlegestelle für die Alsterdampfer, mit einer Wache der Wasserschutzpolizei und einem Bootsverleih.



Büros statt Villen am Alsterglaci

Versicherungen in bester Lage zwischen Mittelweg (links) und Außenalster (rechts): Auf diesem attraktiven Gelände mit Landhäusern und Stadtvillen haben sich drei große Hamburger Versicherungskonkurrenten niedergelassen. Bereits in den 1930er Jahren ließ sich die Hamburg-Mannheimer am Alsterufer ein 12-geschossiges Hochhaus mit Flachdach (rechts) bauen, das mit seinen späteren Ergänzungen 2011 abgerissen wurde. In den 1950er Jahren drang Iduna-Germania (heute: Signal-Iduna) in das Gebiet mit einem

gestaffelten Bürokomplex (Mitte) ein, dessen Tage nun aber gezählt sind. In den 1980er Jahren schließlich etablierte sich Hanse-Merkur zwischen Neuer Rabenstraße und Warburgstraße mit einem großen Neubau, jedoch unter Wahrung alter Bausubstanz: Das Haus Wedells mit kleinem Park davor wird als repräsentativer Eingang genutzt, fünf Villen am Alsterglaci blieben erhalten, eine davon als Kantine. Im Vordergrund ist die Esplanade zu sehen: 1958 wurde die Nordseite mit ihren alten Bauten zum Abriss frei gegeben, die erst ei-

nem britisch-amerikanischem Tabakkonzern (unten Mitte) und (nach der Aufnahme) dem Finnland-Haus weichen mussten. Einen besonderen Platz hat das 1866 geschaffene Denkmal von Friedrich Schiller erhalten: Nachdem sich Bundespräsident Heuss darüber beschwert hatte, dass sein Landsmann am ursprünglichen Ort vor der Kunsthalle die Rolle eines Parkplatzwächters spiele, wurde es in einer Grünanlage vor einem Ableger des Münchener Hofbräuhauses (Mitte links) aufgestellt, wo heute ein Multiplex-Kino Filme zeigt.





Aus anderer Perspektive: Links der Leitdamm, in der Mitte die Fischauktionshallen, rechts oben das Rathaus.



Altona und der Fisch

Ein Blick von hoher Warte auf den Fischhandel: Nacht für Nacht ist vom Rathaus (Mitte) zu beobachten, wie Hochseefischdampfer ihre Ladungen an dem durch einen Leitdamm geschützten Ostkai (oben) löschen. Mengenmäßig steht der in der Nordsee gefangene Hering an erster Stelle, dann folgen in weitem Abstand Kabeljau, Schellfisch und Seelachs; manchmal ist ein Hai- oder Thunfisch dabei. Alles wird in den langen Hallen nach Güte, Größe und Gewicht sortiert und in Kisten übersichtlich aufgestellt. Um 7 Uhr verkündet eine Glocke den Beginn der Auktion, gegen Mittag ist alles verkauft. Auf der Wasserseite stehen die Lastwagen, auf der Landseite die Eisenbahnwagons bereit, um die Fische körbewise

und in Eis verpackt abzutransportieren. In Hamburg kommt dreimal mehr Fisch auf den Teller als im übrigen Land. Altona wird als Fischereihafen von Wesermünde und Cuxhaven überflügelt, ist aber der wichtigste beim Import von Heringen aus Dänemark, Norwegen und Island, die eingesalzen oder geräuchert in die Tschechoslowakei und nach Österreich geliefert werden. Für die nächste Fangreise werden die Dampfer mit frischem Proviant und zerkleinertem Eis ausgerüstet. Der Leitdamm ist zum Kreuzfahrtterminal ausgebaut, der Fischereihafen für einen Parkplatz zugeschüttet worden.



Der Bulln mit offenem Bierausschank und Fährschiff ins Alte Land.



Begegnung vor Blankenese

Die Elbe als 100 Kilometer langer Großschiffahrtsweg: Mitte der 1950er Jahre hatte der Warenumsatz im Hamburger Hafen fast wieder seinen Vorkriegsstand erreicht. Es gibt in Europa keinen Hafen, der so weit im Landesinneren liegt: So verbilligt sich der Weitertransport von Stück- und Massengut zu Lande und zu Wasser. Der Siegeszug des Containers seit dem Ende der 1960er Jahre hat dafür gesorgt, dass solche Frachter mit eigenem Ladegerät fast ausgestorben sind. Am Nordufer der Elbe erstreckt

sich zu Füßen des Sillbergs Blankenese, ein Ort mit langer Seefahrertradition. Einst brachten hier Fährleute dänische Magerochsen zum Fütterungsmarsch in die Rheinlande über die Elbe (Anlegestelle Bulln rechts), dann versorgte man die wachsende Großstadt mit Fischen und schließlich widmete man sich als Waresegler im Mittelmeer dem Fruchthandel. Von ihren Häuschen und Gärten können die alten Fischers- und Kapitänsleute ihre Erinnerungen an die großen Fahrten auffrischen.



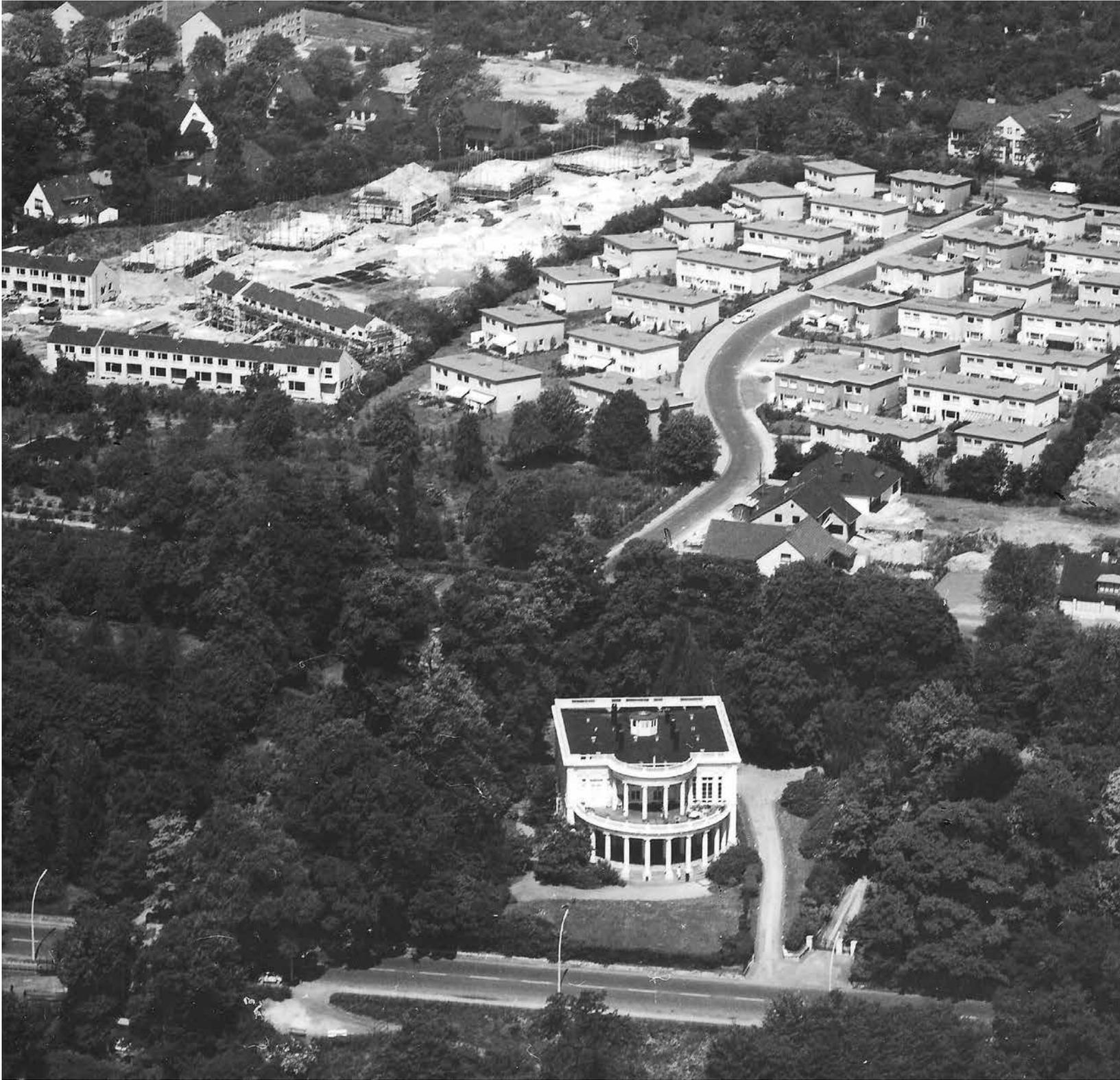




Foto: Günther Krüger



Rechts der Elbstrand von Oevelgönne, in der Mitte die Villa, links die Siedlung.

Palast und Hütten in Othmarschen

Gegensätze an der Elbchaussee (unten): Vor gut 200 Jahren ließ sich ein Hamburger Bankkaufmann am Hochufer der Elbe mit Blick auf den Fluss ein ungewöhnliches Landhaus bauen. Anders als seine Standesgenossen hielt er sich nicht an die Einfachheit der Neoklassik, sondern nahm sich das Sommerschloss eines russischen Großfürsten auf der Halbinsel Krim zum Vorbild, das er bei seinen Geschäften mit Russland kennengelernt hatte. Aufsehen erregend schmückt ein halbkreisförmiger zweigeschossiger Säulenvorbau die Fassade. Auch zweigeschossig sind die kleinen Wohnhäuser der Siedlung, die in den 1960er Jahren im rückwärtigen

Park des Palastes am Trenkner- und am Strehlowweg errichtet wurden: Keine Säulen und kein Elbblick, aber viel Grün sowie eine großzügig angelegte Schule mit Sportplatz. Die Säulenvilla ging durch viele standesgemäße Hände, auf eine Grafenfamilie folgte ein Baron mit feudalem Lebensstil. Als er starb, zogen sich Frau und Sohn ins Fürstentum Monaco zurück, wohl auch, weil sich rundherum mehr oder weniger betuchte Menschen ansiedelten. Die Villa blieb sich selbst überlassen und drohte zu verfallen.



Das neu entstandene Eimsbüttel

Statt Wohnblöcken am Straßenrand schräggestellte Wohnzeilen: Nachdem im Juli 1943 die Hälfte des dichtbesiedelten Stadtteils ein Opfer des britischen Bombenkriegs geworden war, dauerte es zwei Jahrzehnte, bis nach eingehender Planung Neu-Eimsbüttel entstand. Es wurden rund 2000 Sozialwohnungen in drei- bis viergeschossigen Hausreihen mit kostengünstigen Flachdächern geschaffen. Trotz Ausstattung mit Zentralheizung, Warmwasserversorgung, Einbauküchen

und Vollbädern, die achtgeschossigen Punkthäuser auch mit Fahrstuhl, Müllschlucker und Waschküche im Keller, blieben die Mieten bezahlbar. Zum Angebot gehörten zwei runde Spielplätze (Mitte); ein Planschbecken und links daneben eine Schule mit Schulgarten an der Eduardstraße. Autogerecht verbreitert wurden die Fruchttalallee (rechts) und der Eimsbütteler Marktplatz, der eine Zufahrt zur Kieler Straße, der alten Stadtgrenze, erhielt (oben links). Mehr als in Neu-Altona sind noch alte

Bestände erhalten, z.B. an der Ecke Emilienstraße mit dem bescheidenen Zugang zur U-Bahn-Haltestelle (rechts unten), sowie an der Rellinger Straße und den Querstraßen zur Lappenbergsallee gegenüber von der Apostelkirche (oben). Sie hatte den Krieg unbeschadet überstanden, ein Brand zerstörte 1977 ihren Turm und ihr Inneres. Inzwischen ist alles ergrünt.



Verkehrsplanung in Eimsbüttel

Großbaustelle auf der Schäferkampsallee: Die Straßendecke zwischen Schlump (oben) und Christuskirche (unten) ist aufgerissen und für den Verkehr gesperrt. Die Tunneldecke der U-Bahn muss verstärkt werden, damit sie den wachsenden Verkehr aushält, nachdem die früher baumbestandene Straße auf 18 Meter verbreitert worden war. Die großherrschaftlichen Häuser auf beiden Seiten der Allee sind bis auf zwei gegenüberliegende Objekte im Bombenkrieg völlig zerstört worden.

Treffer erhielten auch die von Johannes Otzen 1882-84 gebaute Christuskirche und die von Johannes Grotian 1911/12 zusammen mit einem Krankenhaus gebaute Jerusalem-Kirche (Mitte links): Beide wurden in vereinfachter Form wiederhergestellt. Nur beschädigt wurde die damalige Kaufmännische Berufsschule für die Lehrlinge der Banken, Sparkassen, Versicherungen, der Reeder und Schiffsmakler, des Speditions- und Verkehrsunternehmens und für die kaufmännischen Industrielehr-

linge am Weidenstieg (links unten). Auf die Schnelle wurden die Leerstellen auf beiden Seiten mit Wohn- und Bürohäusern besetzt. Frei ist noch die Lücke an der Ecke mit Tankstelle zur Hohen Weide (links), wo zuvor das palastähnliche Hotel zur Krone gestanden hatte.





In den drei Flügeln des Sachsenwaldhochhauses gab es insgesamt 148 Ein- bis Vier-Zimmer-Wohnungen. Nach Fertigstellung im Sommer 1966 ließen sich die „Eigenheime auf Etage“ nur schleppend verkaufen.

Neue Nachbarschaft in Lohbrügge

Eine Siedlungseinheit in Hamburgs größtem Wohnungsbauvorhaben: Auf den Wiesen und Feldern nördlich des alten Dorfes Lohbrügge, am östlichen Stadtrand 15 Kilometer vom Zentrum entfernt, wurde 1960 unter Federführung der Neuen Heimat der Bau von bis zu 6000 Wohnungen geplant. Als Bürgermeister Paul Nevermann wenige Tage vor der Bürgerschaftswahl am 12. November 1961 den Grundstein legte, hoffte er, dass Lohbrügge-Nord keine Schlaf- oder Satellitenstadt werde, sondern ein Stadtteil mit vielen Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten, Kultur- und Bildungsangeboten. Tatsächlich sorgte die Neue Heimat zeitgleich für die erforderlichen Einrichtungen, z.B. die Grundschule am Max-Eichholz-Ring (links oben). So

markiert diese Großwohnsiedlung, von der nur der östliche Teil zu sehen ist, den Übergang vom Wohnungs- zum Städtebau. Bemerkenswert ist die gegliederte Vielfalt der Gebäudetypen: Von den Hochhäusern und Wohnzeilen am Binnenfeldredder (schräg) bis hin zu den Einfamilienhäusern an der Goerdelerstraße (rechts). Die Bewohner der Einzelhäuser mit Gärten aus vorangegangenen Zeiten mussten sich noch etwas in Geduld fassen: Der Bau von weiteren Wohnzeilen und eines 400 Meter langen Wohnhauses („Lindwurm“) am Röpredder (quer) steht noch bevor. Die Nachbargemeinde Reinbek wollte auch hoch hinaus und genehmigte 1962 den Bau des 20-geschossigen Sachsenwaldhochhauses (Mitte oben).





Zehn Jahre später: Den Biedermannplatz umrunden wieder viele Bäume, Zeilenbauten sind an der Weidestraße (rechts oben) entstanden, der Turm der Kirche St. Sophien begnügt sich mit einem Flachdach (oben links), die Wohnungen des PRO-Blocks an der Lohkoppelstraße (unten links) haben Duschbäder erhalten.

Die Reste von Barmbek-Süd

Das Ergebnis nach zweistündigem Bombardement am 30. Juli 1943: Die Folgen der Spreng- und Brandbomben waren auch zehn Jahre später zwischen Osterbekkanal (unten) und Weidestraße (oben) noch zu sehen. Die Trümmerflächen sind geräumt, aber viele Häuser sind noch ohne Dach, Kirchen ohne Turmspitzen, Grünflächen ohne Bäume. Auch der u-förmige Wohnblock der Produktion von 1906 mit etwa 250 Wohnungen, sieben Läden des Konsumvereins und einer Gastwirtschaft (Mitte rechts) war bis auf die Außenmauern ausgebrannt; er wurde 1949/50 wiederhergestellt, allerdings

ohne den ursprüngliche Dachausbau. Der katholischen Kirche St. Sophien am Biedermann- (vorher: Schleiden-) platz war ihr spitzer Turmhelm aufs Dach gestürzt: 1951 konnten wieder Gottesdienste stattfinden. Die 1902 am alten Dorfplatz Barmbeks errichtete evangelische Heiliggeistkirche (Mitte links) brannte völlig aus; erst 1955 konnte sich die Gemeinde hier wieder unter einer verkürzten Turmspitze versammeln. 2008 wurde sie wegen Bau-fälligkeit als erste evangelische Kirche Hamburgs bis auf einen kleinen Rest abgerissen und durch einen Wohnturm ersetzt.



Foto: Günther Krüger

Rummel auf dem Schwarzenberg

Ein Parkgelände zu Füßen der Kaserne: Wo früher preußische Infanteristen und Pioniere exerzierten, vergnügte man sich im Sommer 1963 an Schiffsschaukeln und Schießbuden, in Karussells und auf einer Achterbahn. Vom Schwarzenberg lässt sich Harburgs Seehafen überschauen, man kann sogar die Süderelbbrücken erkennen (Mitte oben). Geschaffen hatten den Park am steilen Abhang zur Buxtehuder Straße (Mitte quer) bereits in den 1830er Jahren hannoversche Soldaten. Kein Wunder, dass sich zwischen den Bäumen Denkmale

für Siegeshelden und Kriegsgefallene finden lassen: Ein senkrecht aufgestelltes Kanonenrohr mit aufgesetzter Kugel erinnert an die Befreiung von der französischen Herrschaft 1813/14; ein Türmchen mit Eisernem Kreuz ist den namentlich genannten 74 Harburgern gewidmet, die in den Schlachten des Krieges von 1870/71 den Tod fanden. Auf dem Friedhof der jüdischen Gemeinde wird in hebräischer Schrift und mit Lorbeerkranz und Davidstern der zehn Gemeindeglieder gedacht, die im Ersten Weltkrieg gefallen sind. Die

Harburger Schützengilde hat zum Gedächtnis ihrer im Ersten und Zweiten Weltkrieg gefallenen Kameraden und Schützenbrüder zwei Kanonen und zwei Bänke aufgestellt. Inzwischen findet man im Park auch einen Spielplatz, eine Skaterrampe, eine Tischtennisplatte sowie ein Schachbrett. Nach Nutzung als Wohngebäude sowie Handwerkerhof und langem Leerstand hat die Technische Universität die denkmalgerecht renovierte Kaserne zum neuen Hauptgebäude und Eingangstor für ihren Campus gemacht.



Gummiwaren aus Harburg

Zwei Quartiere zum Arbeiten und zum Wohnen: Die rasante Entwicklung Harburgs zur Industriestadt zeigt sich besonders deutlich in Bahnhofsnähe (unten). Der größte Fabrikkomplex mit hohem Schornstein entstand seit Beginn des 20. Jahrhunderts zwischen Hannoverscher (unten) und Wilstorfer Straße (Mitte quer): Die Harburger Gummiwaren-Fabrik Phönix, wie sich die Firma ab 1922 nach der Aufspaltung ihrer Vorgängerin Vereinigte Gummiwaren Fabriken Harburg-Wien nannte, nutzte für ihre verschiedenen Produkte

eigene Werkshallen. An der Spitze standen Reifen für Autos, Fahrräder, Flugzeuge wie auch Schuhe gegen Matsch und Schnee sowie Luftmatratzen und Badehauben für Camping und Sport. Um unabhängig vom importierten Naturkautschuk zu werden, begann man sich auf den Kunstkautschuk Buna umzustellen. Die Hälfte der Produktionsanlagen wurde im Bombenkrieg zerstört und lahmgelegt und nach der Währungsreform unter dem neuen Vorstandsvorsitzenden Otto A. Friedrich zügig wieder aufgebaut. In den

1960er Jahren fanden hier rund 9000 Menschen Arbeit. Viele von ihnen wohnten im bis zur Maretstraße (oben quer) reichenden Phönix-Viertel, das bereits in den 1880er Jahren in einem klaren Raster angelegt worden war. Die Gummiwarenproduktion wurde nach mehr als hundert Jahren eingestellt: Eine der Fabrikhallen dient einer Kunstsammlung als Ausstellungsfläche, die anderen sind einem Einkaufszentrum gewichen.



Joachim Paschen, geboren 1944, Studium in Hamburg, München, Berlin, Promotion 1973 in Geschichte bei Prof. Fritz Fischer, Universität Hamburg, Direktor der Staatlichen Landesbildstelle Hamburg von 1987-2003. Autor zahlreicher Bücher zur Geschichte Hamburgs. Im Medien-Verlag Schubert erschienen: *Hamburg im Bombenkrieg (1993)*, *Das neue Hamburg (1998)*, *Fritz Schumacher – Mein Hamburg (1994)*, *Unser schönes Hamburg (2019)*, *von 1930 (2021)*

Literatur

75 Jahre Hamburgische Gartenbau-Versuchsanstalt Fünfhausen. Hamburg 1986
 Bardua, Sven/Kähler, Gert: Die Stadt und das Auto – wie der Verkehr Hamburg veränderte. München 2012
 Beiträge zur Rationalisierung des Erwerbsgartenbaus und der Landwirtschaft. Hamburg 1953
 Böe, Heinz: Farmsen-Berne einst und jetzt. Hamburg 1978
 Böer, Friedrich: Der Hafen. Hamburg 1950
 Brünger, Wilhelm (Hrsg.): Hamburg – Großstadt und Welthafen, Festschrift zum 30. Deutschen Geografentag in Hamburg. Kiel 1955

Busch, Ralf: Harburg-Sand. Die Geschichte eines Platzes. Hamburg 1996
 Dogramci, Burcu (Hrsg.): Gustav Oelsner – Stadtplaner und Architekt der Moderne. Hamburg 2008
 Dreckmann, Alfred: Bergedorfer Industrie in Texten und Bildern. Hamburg 1992
 Dreckmann, Hans u.a.: Barmbek. Vom Dorf zur Großstadt. Ein Heimatbuch. Hamburg 1965
 Ellermeyer, Jürgen: Gib Gummi! Kautschukindustrie und Hamburg. Bremen 2006
 Ellermeyer, Jürgen/Postel, Rainer (Hrsg.): Stadt und Hafen. Hamburg 1986
 Ellermeyer, Jürgen/Richter, Klaus/Stegmann, Dirk (Hrsg.): Harburg. Von der Burg zur Industriestadt. Hamburg 1988
 Fiedler, Gerhard (Hrsg.): Hamburgs grüne Anlagen. Parks und Gartenkultur vom Barock bis zum Urban Gardening. Hamburg 2014
 Frantz, Jürgen: Lokstedt-Nienendorf-Schnelsen. Drei preußische Gemeinden werden Hamburger Stadtteile. Hamburg 2012
 Freistadt, Heinrich: Hochwasserschutzmaßnahmen im Hamburger Raum nach der Sturmflut 1962. In: Die Küste. Archiv für Forschung und Technik an der Nord- und Ostsee. 14. Jg. (1966) H. 1, S. 8-21
 Fricke, Helmuth: Hamburg-Wandsbek. Erfurt 2004
 Galerie Morgenland/Geschichtswerkstatt Eimsbüttel (Hrsg.): Militarismus, Revolution und soziale Not: Geschichten um die Kasernen an der Hamburger Bundesstraße. Hamburg 2013
 Gartenbau-Versuchsanstalt Fünfhausen. Hamburg 1953
 Geschichtswerkstatt St. Gertrud: Hohenfelde und Uhlenhorst. Erfurt 2014
 Geschichtswerkstatt Wilhelmsburg: Hamburg-Wilhelmsburg. Erfurt 2011
 Gotthardt, Christian: Die politische Geschichte der Phönix. <http://www.harbuch.de/frische-themen-artikel/die-politische-geschichte-der-phoenix.html>

harbuch.de/frische-themen-artikel/die-politische-geschichte-der-phoenix.html
 Hamburg – ein Sonderfall. Festschrift zum Kongreß der Lehrer und Erzieher in Hamburg. Hamburg 1966
 Hamburg und seine Bauten mit Altona, Wandsbek und Harburg-Wilhelmsburg 1929-1953. Hamburg 1954
 Hamburg und seine Bauten 1954-1968. Hamburg 1969
 Hamburger Abendblatt Jahrgänge 1953-1965
 Hamburger Adressbuch 1950ff
 Hamburg von Altona bis Zollenspieker. Das Haspa-Handbuch für alle Stadtteile der Hansestadt. Hamburg 2002
 Der Hamburger Hafen. Hamburg 1955
 Harms Hans/Schubert, Dirk: Wohnen in Hamburg – ein Stadtführer. Hamburg 1989
 Hipp, Hermann: Freie und Hansestadt Hamburg. Köln 1989
 Hoffinan, Paul Th.: Die Elbchaussee. Ihre Landsitze, Menschen und Schicksale. Hamburg 1958
 Höhns, Ulrich (Hrsg.): Das ungebaute Hamburg. Hamburg 1991
 Iwohn, Axel/Nath-Esser, Martina/Wollkopf, Claudia: Hamburg Grün. Die Gärten und Parks der Stadt. Hamburg 1998
 Jungbluth, Rüdiger: Die Oetkers. Geschäfte und Geheimnisse der bekanntesten Wirtschaftsdynastie Deutschlands. Frankfurt/M. 2004
 Kopitzsch, Franklin/Tilgner, Daniel (Hrsg.): Hamburg Lexikon. Hamburg 1998
 Kossak, Egbert: Hamburg: Stadt im Fluss. Hamburg 1990
 Krüger, Günther/Kähler, Gert: Hamburg aus der Luft 1954-1969: Eine Stadt erfindet sich neu. München 2014
 Küttner, Sybille: Hamburg-Harburg. Erfurt 2005
 Kultur- und Geschichtskontor (Hrsg.): 850 Jahre Bergedorf. Eine Stadtgeschichte. Hamburg 2012