

Unser schönes Hamburg

in Luftaufnahmen von 1930

Joachim Paschen

Medien-Verlag Schubert



ISBN 978-3-937843-56-8

© Copyright 2019 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			
St. Nikolai <i>Die erste Kirche der Hamburger Kaufleute</i>	7	Westufer der Binnenalster <i>Kreuzung von Neuer Jungfernstieg und Esplanade</i>	25
Mönckebergstraße <i>Eine Hauptschlagader des Verkehrs</i>	9		
Steinstraße <i>Ein Fernhandelsweg als erste gepflasterte Straße Hamburgs</i>	10	Lombardsbrücke <i>Eine Brücke trennt die Binnen- von der Außenalster</i>	26
Sprinkenhof <i>Hamburgs größtes Kontorhaus</i>	11	Holstenplatz <i>Ein Platz mit Kreisverkehr</i>	27
St. Jacobi <i>Die Kirche der Pilger, der Fuhrleute, der Handwerker, der Bauern</i>	13	Musikhalle <i>Hamburg wollte in der Weltklasse mitspielen</i>	28
Chilehaus <i>Das erste Kontorhaus im Sanierungsgebiet der südlichen Altstadt</i>	15	Deutschlandhaus <i>Eine Großbaustelle an der Dammtorstraße</i>	29
Deichtormarkt <i>Der größte Marktplatz Hamburgs</i>	16	Seewarte <i>Ein italienisches Kastell auf einer Bastion</i>	30
Alsterdamm <i>Neubauten nach dem Großen Brand 1842</i>	18	St. Katharinen <i>Die Kirche der Schiffer direkt am Wasser</i>	31
Rathaus <i>Rücken an Rücken die geballte politische und wirtschaftliche Macht</i>	19	St. Michaelis <i>Die jüngste, größte und am höchsten gelegene Hauptkirche Hamburgs</i>	32
Börse <i>Das Herzstück der hamburgischen Wirtschaft</i>	20	Gängeviertel <i>Ein Elendsviertel der besonderen Art</i>	35
Jungfernstieg <i>Die beliebteste Promenade der jungen Leute trug früh den Spitznamen Jungfernstieg</i>	22	Zoologischer Garten <i>Eine Grünanlage ohne Lebewesen</i>	36
Alsterfleet <i>Durch zwei Wasserläufe fließt die Alster in die Elbe</i>	23	Universität <i>Ein Kuppelbau „der Forschung, der Lehre, der Bildung“ geweiht</i>	37
	24	AK St. Georg <i>Benannt nach dem Heiligen Ritter mit dem roten Kreuz</i>	39
		Hammerbrook <i>Vom Weide- und Gemüseland zur Fabrik- und Arbeitervorstadt</i>	40

Am Bille-Bogen	41	Winterhuder Fährhaus	58
<i>Wohnen und Arbeiten im Gedränge</i>		<i>Kein Fährhaus, sondern ein Ausflugslokal</i>	
Hachmannplatz	42	Stadtparksee	60
<i>Eine Allee zur Kirche</i>		<i>Die größte öffentliche Grünanlage Hamburgs</i>	
Hotel Atlantic	43	Planetarium	62
<i>Ein Nobel-Haus an der Außenalster</i>		<i>Ein Wasserturm an der höchsten Stelle des Stadtparks</i>	
St. Pauli-Landungsbrücken	44	Habichtsplatz	63
<i>Zu Füßen des Hamburger Bergs</i>		<i>Am Strand Platz für die Stadtarmut</i>	
Reeperbahn	46	Jarrestadt	65
<i>Eine lange und schmurgerade Strecke, um Schiffstaue und -seile zu drehen</i>		<i>Neues Wohnen in Barmbek</i>	
Schlachthof	47	Meerweinstraße	66
<i>Die Versorgung der Millionenstadt</i>		<i>Eine Volksschule für die Arbeiterstadt</i>	
Außenalster	48	Dulsberg	67
<i>Baden in der Alster</i>		<i>Im Kampf gegen die Wohnungsnot</i>	
Mundsburg	50	Barmbeks Parkkrankenhaus	68
<i>Eine Großbaustelle bei der Hochbahn-Haltestelle</i>		<i>Das dritte Krankenhaus für Hamburg</i>	
Rauhes Haus	51	Barmbeks Industrie	70
<i>Ein Rettungsdorf für sittlich gefährdete Knaben</i>		<i>Arbeiten und leben an den Kanälen</i>	
Barmbecks Kaufhaus	52	Ohlsdorfer Friedhof	72
<i>Ausverkauf bei Karstadt an der Hamburger Straße</i>		<i>Eine Parklandschaft als letzte Ruhestätte</i>	
Dampfbäckerei	53	Krematorium	73
<i>Eine Fabrik in Barmbek umringt von dreistöckigen Hinterhäusern</i>		<i>Der Würde des Todes angemessen</i>	
Uhlenhorster Fährhaus	54	Restaurant Röttger	74
<i>Eine Ruderregatta auf der Außenalster</i>		<i>Mit Blick auf den Haupteingang zum Friedhof</i>	
Rondeel	55	Freibad Ohlsdorf	75
<i>Ein Rundling um einen Teich</i>		<i>Hamburgs erstes Familienbad</i>	
Goldbekkanal	56	Ratsmühlendamm	76
<i>Landgewinnung durch Kanäle und Aufhöhungen</i>		<i>Eine breite Verbindungsstraße zwischen Alster und Alsterkrugchaussee</i>	
Winterhuder Marktplatz	57	Heinrich-Traun-Siedlung	78
<i>Vom autofreien Platz zum Verkehrsknoten</i>		<i>Ein Wohnquartier am grünen Stadtrand und unmittelbar am Alsterlauf</i>	

Eine neue Realschule im Alstertal <i>Ein Flachbau mit vielen Fenstern</i>	79	Bramfeld Seehof <i>Ein Ausflugslokal mitten in der Natur</i>	96
Im Anflug auf Fuhlsbüttel <i>Hamburgs Flughafen auf einsamer Flur</i>	80	Berne <i>Eine Volksschule mit dem Berner Wald im Rücken</i>	97
Flughafenterrasse <i>Die Fliegerei als Attraktion</i>	81	Farmsen Versorgungsheim <i>Vom Werk- und Armenhaus zum Pflegeheim</i>	98
Siemershöhe <i>Den Mittelstand zog es an den Stadtrand ins Grüne</i>	82	Farmsen Staatsgut <i>Vom Moorland zum Kulturland</i>	99
Fritz-Schumacher-Siedlung <i>Für Kleinverdiener Kleinhäuser mit Gartenland zur Selbstversorgung</i>	83	Farmsen Trabrennbahn <i>Großer Renntag in Farmsen</i>	100
Irrenanstalt Ochsenzoll <i>Ein behütetes Dorf als Außenstelle der Krankenanstalt Friedrichsberg</i>	84	Hagenbecks Tierpark <i>Die „größte Sehenswürdigkeit Hamburgs“</i>	101
Anscharhöhe <i>Wohltätigkeit in Eppendorf</i>	85	Finkenwerder <i>Ein Wachtposten bei der Einfahrt in den Hamburger Hafen</i>	102
Eppendorf <i>Von der Großstadt an den Rand gedrängt</i>	87	Hummelsbüttel Ziegelei <i>Einblick in die Eiszeit</i>	104
Ein Allgemeines Krankenhaus in Eppendorf <i>Eine Pavillonanlage in einem Parkgelände</i>	88	Bergedorfer Nagelfabrik <i>Ein Norweger in Lohbrügge</i>	105
Heilwigstraße <i>Vom Nonnenkloster zum Damenstift</i>	90	Reitbrook <i>Eine Windmühle als Wahrzeichen</i>	106
Beiersdorf in Eimsbüttel <i>Eine Fabrik für eine schneeweisse Hautcreme</i>	91	Veddel <i>Hamburgs Brückenkopf am Südufer der Elbe</i>	107
Auswandererhallen <i>Von der Elbe ins gelobte Land der unbegrenzten Möglichkeiten</i>	93	Volksdorf <i>Ein Lustschloss für einen Hamburger</i>	108
Müllverbrennung in Billbrook <i>Dreckschleuder an der Leeseite der Stadt</i>	94	Walddörferschule <i>Unterricht in freier Natur und ländlicher Kultur</i>	109
Bramfeld <i>Eine Kirche mitten im Grünen</i>	95	Wohldorf Schleuse <i>Durch das Schleusentor nach Hamburg</i>	110
		Zollenspieker <i>Vom Wachposten zum Fährhaus</i>	111

Altona	112	Neumühlen Donner-Schloss	128
<i>Drei Lebensadern durchziehen die Stadt</i>		<i>Der helle Prachtbau einer Bankiersfamilie als Ausbildungsstätte</i>	
Altona Hafen	114	Neumühlen	129
<i>Rauchende Schlöte am umschlagfreundlichen Hafenrand</i>		<i>Vom Kühlhaus für Gefrierfleisch zur Residenz für Senioren</i>	
Altona Rathaus	115	Nienstedten	130
<i>Die neue Mitte Altonas</i>		<i>Vom Elbschlösschen zur Elbschloss-Brauerei</i>	
Bahrenfeld Steinway	116	Bergedorf Gojenberg	131
<i>Eine Weltfirma im neuen Industriegebiet</i>		<i>Auf den Bergen zu den Sternen</i>	
Bahrenfeld Freibad	117	Bergedorf Schloss	132
<i>Hervorragende Sportstätten als Anhang zum Volkspark</i>		<i>Von der Wasserburg zum Heimatmuseum</i>	
Blankenese Blick auf die Elbe	118	Bergedorf Altstadt	133
<i>Der schönste Aussichtspunkt in Hamburgs Umgebung</i>		<i>Ein Durchbruch zu den Vierlanden</i>	
Blankenese Süllberg	120	Bergedorf Hansa-Schule	134
<i>Ein runder Aussichtsturm als Wahrzeichen</i>		<i>Ein klassischer Schumacher Bau</i>	
Blankenese Strandhotel	121	Harburg Außenmühle	136
<i>Vom Fischerdorf zum Luftkurort</i>		<i>Ein großer See und ein großer Park</i>	
Blankenese Schulen	122	Harburg Eißendorf	137
<i>Realgymnasium neben Lyzeum</i>		<i>Moderne Flachdächer inmitten alter Spitzdächer</i>	
Blankenese Warburg Villa	123	Harburg Friedrich-Ebert-Halle	138
<i>Eine Sommerresidenz am Hang des höchsten Berges von Blankenese</i>		<i>Zwei Schulen und ein Festsaal</i>	
Blankenese Krähenburg	124	Wandsbek Gewerbe	139
<i>Der Blick vom Krähenberg</i>		<i>Handel und Wandel am Stadtrand</i>	
Dockenhuden Elbkurhaus	125	Wandsbek Markt	140
<i>Vom Nobel-Hotel zur Apartmentanlage</i>		<i>Von der Kreisstadt zum Stadtteil</i>	
Dockenhuden Hirschpark	126	Literatur	142
<i>Der letzte Rest eines Riesenbesitzes</i>			
Klein Flottbek Jenisch-Park	127		
<i>Ein Sommersitz mit Blick auf die Elbe</i>			

Einleitung

Hamburg im Jahre 1930 – auf halber Strecke zwischen dem Ende des Ersten und dem Beginn des Zweiten Weltkriegs: Deutschlands Tor zur Welt war im ersten Krieg nicht unmittelbar betroffen, hatte aber schwer unter den Folgen zu leiden: Der Welthandel war zum Erliegen gekommen, nicht nur die Kriegsschiffe, auch die gesamte Handelsflotte musste den Siegermächten ausgeliefert werden, die Elbe wurde unter internationale Kontrolle gestellt.

Die Revolution von 1918/19 hatte der Millionenstadt eine neue Regierung eingebracht, gemeinsam von der Sozialdemokratischen und der Demokratischen Partei gebildet: Mit großem Aufwand suchten Senat und Bürgerschaft an alte Traditionen anzuknüpfen und der Stadt ein neues Gesicht zu geben. Die 1920er Jahre wurden für Hamburg trotz vieler Schwierigkeiten eine Zeit des Aufbruchs.

Verantwortlich für das neue Gesicht war der geniale Stadtbaumeister Fritz Schumacher. Er hatte sein Amt bereits vor dem Krieg angetreten und erfüllte es bis 1933. Es gelückte ihm gegen manchen Widerstand die Balance zwischen der mittelalterlichen Tradition des roten Backsteins und den Prinzipien des Neuen Bauens im 20. Jahrhundert. Er legte Straßen und Plätze an, er errichtete Geschäfts- und Bürohäuser, er plante Wohnsiedlungen und ganze Stadtteile, er schuf Parks und Grünanlagen und er baute Schulen, Schulen, Schulen. Überdies sorgte er für großhamburgische Gemeinsamkeiten mit den Nachbarstädten Altona, Wandsbek und Harburg sowie dem Umland.

Die britischen Flächenbombardements im zweiten Krieg haben die halbe Stadt zerstört; erstaunlich viele Schumacher-Bauten haben jedoch die Angriffe überstanden. Aus einer ge-

wissen Ehrfurcht vor den Leistungen Schumachers haben die Hamburger wieder aufgebaut, was nur beschädigt worden war. Nur wenige Bauten wurden endgültig aufgegeben. Vieles von dem, was die britischen Bomben verschont hatten, blieb erhalten, aber so manche Bauten und Grünanlagen verschwanden in der Nachkriegszeit von der Bildfläche. Hamburg wurde zu Beginn des 21. Jahrhunderts zur wachsenden Stadt erklärt, die auf zwei Millionen Einwohner zusteuern soll.

Die hier ausgewählten Luftbilder entstanden um das Jahr 1930. Sie zeigen Hamburg vor den Zerstörungen des Krieges und den Abrissarbeiten in der Nachkriegszeit. Dabei werden neben der Innenstadt, den Vororten und vielen Stadtteilen auch jene Nachbarstädte und Randgemeinden berücksichtigt, die erst 1937 mit Hamburg vereinigt wurden. Nicht einbezogen ist der Hafen, weniger weil er eine eigene Darstellung verdient hätte, eher, weil er nach Ausbruch der Weltwirtschaftskrise mit den stillgelegten Schiffen in vielen Hafenbecken ein trauriges Bild bot. Drei Grundsätze haben die Auswahl bestimmt:

- Man soll sehen, wie das Stadtbild des 19. Jahrhunderts umgestaltet wurde.
- Man soll wiedererkennen, was in den ersten drei Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts in Groß-Hamburg entstanden ist und heute noch in veränderter Umgebung steht.
- Man soll mit Wehmut betrachten, was im Krieg und durch Abriss verloren gegangen ist.

Aufnahmen aus der Vogelperspektive sind 1930 nichts Neues. Bereits Ballonfahrer und Zeppelinschiffer haben den Reiz solcher Aufnahmen erkannt. Im Ersten Weltkrieg dienten Luftaufnahmen der Aufklärung

hinter den feindlichen Linien. In den 1920er Jahren waren es vor allem Vermessungsämter, die sich durch solche Aufnahmen eine exaktere Kartographie versprachen. Für die Fotografen war es in den offenen Maschinen ein windiges Geschäft: Mit beiden Händen richteten sie ihre schweren Apparate auf das Ziel aus; die Flughöhe erlaubte eine große Blende, die Geschwindigkeit des Fliegers verlangte eine kurze Verschlusszeit; die belichtete Glasplatte im Format 13 mal 18 musste schnell mit einer neuen getauscht werden, damit das nächste Ziel anvisiert werden konnte.

1930 hat es offenbar den Versuch gegeben, ganz Deutschland aus der Luft zu fotografieren. Jedenfalls existieren aus diesem Jahr solche Aufnahmen von zahlreichen deutschen Städten und Landschaften. Durchgeführt wurde das Unternehmen von einer Luftbild-Gesellschaft, die dafür Flieger und Fotografen engagierte. Die Attraktion dieser Bilder besteht darin, dass sie weniger unübersichtliche Totalen, mehr detaillierte Großaufnahmen zeigen: Wir sehen nicht nur Gebäude, Straßenzüge, Siedlungen, sondern auch Menschen, Fahrzeuge, Aufschriften. Wir können bei genauer Betrachtung das Leben nachempfinden. Die beigefügten Texte sollen bei der Orientierung behilflich sein und dazu ermuntern, vor Ort vergangenen Zeiten auf die Spur zu kommen.

Gewidmet ist dies Buch Herbert Eisenhauer, dem langjährigen Fotografen der ehemaligen Landesbildstelle, der in den 1980er Jahren dafür gesorgt hat, dass diese Luftbilder aus dem zentralen Magazin in Koblenz an ihren angestammten Platz in Hamburg kommen. Sie liegen heute im Staatsarchiv, dem für die Bereitstellung zu danken ist.





St. Nikolai

Die erste Kirche der Hamburger Kaufleute

Im Bogen des Nikolai-Fleets, das die Elbe mit der Alster verbindet, machten im 12. Jahrhundert die ersten Schiffe fest. Auf der von einem Ringwall umgebenen Neuen Burg (heutiger Straßenname) war damals Platz für 50 Kaufmannsfamilien. Es gelang ihnen 1189, von Kaiser Friedrich Rotbart einen Freibrief zu besorgen, der ihnen freie Fahrt auf der Elbe zusicherte und fremde Herren auf Distanz halten sollte. Zweimal wurde der Kern der Kaufmannsstadt zerstört: 1842 durch den Großen Brand – beim Neuaufbau erhielt die Kirche den höchsten Turm der Stadt (1874 geweiht) und wurde der Hopfenmarkt zur größten Marktfläche der Stadt erweitert, den vor allem die Vierländerinnen belieferten. Und

1943 durch britische und US-amerikanische Bomber, die die Turmspitze als Orientierung nutzten, damit ihre Ladungen wie geplant in den dicht besiedelten Gebiete im Osten der Stadt ihr Zerstörungswerk anrichten konnten. Heute verläuft zu Füßen des einzig stehengebliebenen Kirchturms, der als Gedenkstätte dient, eine sechsspurige Durchgangsstraße. Links Rücken an Rücken Börse und Rathaus, rechts die Türme von St. Petri und St. Jacobi.



Deichtormarkt

Der größte Marktplatz Hamburgs

In der äußersten Südostecke, wo einst das Deichtor stand, wurde 1911 der Großmarkt für Obst und Gemüse eröffnet: Täglich lieferten Bauern aus Schleswig-Holstein sowie den Vier- und Marschlanden mit der Bahn oder auf kleinen Schiffen ihre Produkte für die Millionen-Stadt ab. Täglich sammelten sich bereits in den Morgenstunden zwischen 3.30 bis 8.30 Uhr Kleinhändler und Höker an den mehr als 2000 Ständen, damit sie ihre Wa-

ren in den einzelnen Stadtteilen frisch anbieten konnten. Was nicht verkauft worden war, kam in den Keller unter den beiden durch Tunnel verbundenen Markthallen (Bildmitte, heute Ausstellungshallen). Sie waren den empfindlichen Obstsorten und Südfrüchten vorbehalten. Einen festen Bau erhielt 1913 auch die Blumenhalle (links oben). Gleich gegenüber ist in einer Grünanlage das Johanniskloster zu erkennen, ein Damenstift, das seinen Sitz mit dem

Bau der Deichtorhallen nach Eppendorf verlegt hatte. Zur Zeit der Aufnahme ist dort das Statistische Landesamt untergebracht. Heute wird ein Großteil des Geländes von einem gigantischen ober- und unterirdischen Verkehrsknoten beherrscht, der die Autos von der ost-westlichen Durchgangsstraße links in den Wallringtunnel oder oben rechts über die Amsinckstraße (hinter dem Bahngelände) zur Autobahn lenkt.



Alsterdamm

Neubauten nach dem Großen Brand 1842

Aus dem Bauschutt war das östliche Ufer der Binnenalster zu einem Boulevard aufgeschüttet worden, mit seinen Alleen eher für Fußgänger als für Autofahrer geeignet. Von Martin Haller, dem Architekten des Rathauses, ließ sich Albert Ballin, der Generaldirektor der weltgrößten Reederei, der Hamburg-Amerika-Linie, um 1900 an prominenter Stelle auf fünf Grundstücken einen Verwaltungspalast mit

Säulenportal errichten (unten links), der später umgebaut und erweitert wurde und auch einen neuen Eingang erhielt. Zur gleichen Zeit wie Ballin ließ sich Emil Kirdorf, der „Bismarck des Ruhrbergbaus“, nur durch die Gertrudenstraße getrennt, einen Repräsentationsbau für das Rheinisch-Westfälische Kohlen-Syndikat errichten. Beim Wiederaufbau des niedergebrannten Quartiers bis zur Lilienstraße war das

Straßennetz begradigt worden. Die Gertrudenstraße führt von der Bootsanlegestelle direkt zur Grünanlage des Gertrudenfriedhofs. Gut zu sehen sind auch die Doppeltürme der 1857 eingeweihten Reformierten Kirche an der Ferdinandstraße (im Krieg zerstört). Im Hintergrund der Hauptbahnhof und links der 1919 fertig gestellte Anbau der Kunsthalle.



Lombardsbrücke

Eine Brücke trennt die Binnen- von der Außenalster

Aus dem hölzernen Steg von 1621 wurde erst 1868 eine steinerne Fassung mit drei Durchlässen. Anlass war die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Hamburg und Altona sowie einer Ringstraße um die Innenstadt herum. 1900 wurde die Lombardsbrücke für weitere Gleise der Vorortbahn von 32 auf 49 Meter verbreitert. Die Außenalster war ein Bade-, Ruder- und Segelparadies. In der Mitte sieht man auf einer künstlichen Insel die 1888

eröffnete Badeanstalt „Alsterlust“ mit zwei Schwimmbecken und Kaffeehaus, links daneben das Bootshaus des Norddeutschen Regatta-Vereins, am anderen Ende der Brücke das Bootshaus des Ruder-Clubs Favorite Hammonia. (Alles verdrängt von der 1953 dem Verkehr übergebenden Neuen Lombardsbrücke, heute: Kennedy-Brücke.) In den 1920er Jahren holten die Segel- die Ruderboote zahlenmäßig ein, abgesehen von den Tausenden Kanus und

Paddelbooten. Zu Füßen des Hotels Atlantic (links unten) eine Anlegestelle für Alsterdampfer: Sie machen ihrem Namen alle Ehren und sorgen für Ausflugs- und Personenverkehr: 1935 werden drei Millionen Fahrgäste gezählt, das sind allerdings nur etwa ein Prozent des gesamten öffentlichen Nahverkehrs. Nur schwach zu sehen sind links im Hintergrund das Hotel Vier Jahreszeiten und oben rechts der Dammtor-Bahnhof.



Holstenplatz

Ein Platz mit Kreisverkehr

Hier stand einst das Holstentor, das dem Platz und der Straße links den Namen gab. Sie ist Teil des Rings auf dem planierten Wall zwischen Millerntor und Dammtor; links oben sind Reste des Wallgrabens zu sehen. Am Rand der Innenstadt erhebt sich seit 1931 mit 13 Stockwerken ein „Wolkenkratzer“ als höchstes Kontorhaus der Stadt. Es gehört dem Deutschnationalen Handlungsgehilfen-Verband/DHV (einem Vorläufer der Angestellten-Gewerk-

schaft) zusammen mit seiner Versicherung Deutscher Ring; 1470 Fenster sorgen für reichlich Licht. Die Gebäude gegenüber dienen der Rechtspflege: Das um 1900 fertig gestellte Ziviljustizgebäude (davor das vom Rathausmarkt versetzte Reiterdenkmal Wilhelms I.) erhielt 1928 einen geschwungenen Erweiterungsbau; angeschnitten rechts oben das Hanseatische Oberlandesgericht, Oberinstanz für die drei Hansestädte; das Strafjustizgebäude mit ange-

schlossenem Untersuchungsgefängnis ist nicht mehr im Bild. Die Platzanlage, benannt nach dem 1909 verstorbenen ersten Präsidenten des Oberlandesgerichts, Ernst Friedrich Sieveking, wird bestimmt von einem Wasserbecken mit Springbrunnen und allegorischen Figuren. Als wichtige Zufahrtsstraße in die Innenstadt ist 1890 die Kaiser-Wilhelm-Straße geschaffen worden, mit zwei betürmten Häusern zur Begrüßung (nur das linke steht noch).



Reeperbahn

Eine lange und schnurgerade Strecke, um Schiffstaue und -seile zu drehen

Die breite Reeperbahn verbindet Hamburgs Millerntor (oben) mit Altonas Nobistor (unten nicht mehr im Bild), die eigentliche Arbeit wurde aber bis 1880 links davon in der Seilerstraße verrichtet. Diese Vorstadt, benannt nach der St. Paulus-Kirche auf dem Hamburger Berg, wurde 1813 von der napoleonischen Besatzungsmacht niedergebrannt und danach mit Etagenwohnhäusern in einem rechtwinkligen Straßennetz wieder aufgebaut (linke Hälfte). Die rechte Seite („Spielbudenplatz“) war eher den Vergnügungen gewidmet, wo Seeleute ihre Sehnsucht nach Abwechslung vom Einerlei des

Lebens auf den Schiffen und ihre Heuer zerstreuen konnten. Je schneller der Hafen wurde, desto mehr entwickelten sich aus den einfachen Kneipen und Tingeltangeln großstädtische Unterhaltungsstätten. Begrüßt wurde man gleich zu Beginn vom Trichter (oben rechts), wo neben Speisen, Bier und Kaffee auch Konzerte und Varieté geboten wurden; davor das Neue Operetten-Theater, unter gleicher Leitung wie gegenüber die Volksoper mit dem Dauerbrenner „Bei uns um den Michel rum“ von Friedrich Holländer. Wenige Schritte entfernt der Rundbau von Zirkus Busch. Ein Vergnügungslokal reiht

sich an das andere bis zum Ende des Spielbudenplatzes, wo das Ernst-Drucker-Theater (seit 1941: St.-Pauli-Theater) plattdeutsche Volksstücke und Possen spielte; an der Straßenecke die 1913/14 gebaute Davidwache. Nicht zu zählen sind die Bierpaläste, Weinstubben, Kaffehäuser, Bars links und rechts sowie in den Nebenstraßen, ein Tummelplatz, wo Fremde und Hamburger jeden Standes und Geschlechts einträchtig zusammenfanden. Links oben eine Ecke des Heiligengeistfeldes mit Sportplätzen und der Halle des St. Pauli Turnvereins.



Schlachthof

Die Versorgung der Millionenstadt

Das kulturhistorische Denkmal der Windmühle am nördlichen Rand des Heiligengeistfeldes steht im Kontrast zum zentralen Vieh- und Schlachthof zwischen Neuem Kamp und dem Bahnhof Sternschanze. Die riesige Anlage von 1888 diente sowohl dem Auftrieb von Schweinen, Rindern, Kälbern, Schafen und Pferden (meist per Bahn aus Schleswig-Holstein) wie auch dem Schlachten und Ausnehmen der Tiere. Einmal die Woche fand der Rindermarkt in einer Halle

(links angeschnitten, heute Kaufhalle mit Parkdeck) statt, die verkauften Tiere wurden durch einen Tunnel in die langgestreckte Halle getrieben und dort geschlachtet. Schweine wurden täglich verkauft und in weiter nördlich gelegenen Hallen geschlachtet. Es lief wie am Fließband: mit einem Stromschlag sekundenschnell töten, ausbluten lassen, in heißem Wasser reinigen und ausweiden, in zwei Hälften teilen und kunstgerecht zerlegen; schließlich der Fleischbeschauer, der den verbil-

ligten Verkauf von bedingt tauglichem Fleisch auf der Freibank mit der Auflage zulassen konnte, es vor dem Verzehr zu kochen. Jeder Hamburger hatte in der Woche im Schnitt ein Kilo Fleisch auf dem Teller. Im Schanzenviertel siedelten sich zahlreiche Zulieferer des Schlachthofs an. Rechts neben der Mühle ist ein niedliches Häuschen zu sehen, der Zugang zur Haltestelle Feldstraße der Hochbahn.

Außenalster

Baden in der Alster

Um 1900 kein Problem und auch nicht gefährlich, denn vor der Bucht, in der die Alsterschwäne früher ihr Winterquartier bezogen („Schwanenwik“), waren zum Schutz vor Sportbooten und Alsterdampfern durch Planken Bassins abgegrenzt worden, in der Mitte für Männer, links und rechts für Frauen, davor noch ein richtiges Schwimmbassin, zum Land durch Bäume und Gebüsch vor neugierigen Blicken gesichert. Die Badenden konnten das Alsterwasser (auch an den Kiosken) genießen, anders als heute, wo die Umweltbehörde abräbt: nicht gesundheitsgefährdend, aber zu unhygienisch. Bis zum Beginn des Zweiten

Weltkriegs war hier eine beliebte Stätte des Schwimmsports. Gleich daneben mündet der Mundsburger Kanal, der über den Eilbeker Kanal von der sauberen Wandse gespeist wird: Seit 1900 überließ Wandsbek seine Abwässer Hamburger Sielen. Der Kanal trennt Hohenfelde (rechts) von Uhlenhorst (links). Zwei Brücken verbinden die beiden Stadtteile, wo kräftig in gutbürgerliche Etagenwohnhäuser investiert wurde. Der Mundsburger Damm (oben Mitte) führt über die Hamburger Straße nach Barmbek. An der Kanalmündung links ist noch eine Anlegestelle für Alsterdampfer zu sehen.







Jarrestadt

Neues Wohnen in Barmbek



Nach zweijähriger Bauzeit konnte die Großwohnsiedlung in unmittelbarer Nähe zum Stadtpark zwischen der Jarrestraße (unten), dem Glindweg, dem Goldbekufer und dem Wiesendamm (Mitte) 1930 bezogen werden. In den 35 bis zu fünfgeschossigen rot verkleckerten Wohnblocks mit Flachdächern standen mehrere Tausend 2- bis 3-Zimmer-Wohnungen mit Küche und Bad für viele Tausend Bewohner zur Verfügung. Die nach einem Wettbewerb ausgewählten zehn besten Architekten bildeten unter Leitung des Oberbaudirektors Fritz Schumacher eine Arbeitsgemeinschaft und erreichten trotz unterschiedlicher Akzente eine starke Einheitlichkeit der Anlage, in der das Gemeinschaftsgefühl greifbare Gestalt annahm. Als erster Preisträger durfte Karl Schneider um einen großen Hof herum den Mittelblock bauen. Rechts daneben der nach dem ehemaligen SPD-Bürgermeister Otto Stolten benannte Hof. Die vielen Grünanlagen und Balkone sorgten in der Jarrestadt für Licht und Sonne, aber trotz genossenschaftlicher und gewerkschaftlicher Beteiligung nicht für niedrige Mieten.



Eppendorf

Von der Großstadt an den Rand gedrängt

Die alte St. Johannis Kirche unmittelbar am Alsterlauf (rechts) ist nicht mehr der Mittelpunkt von Eppendorf, das 1894 Stadtteil wurde und danach einen großstädtischen Bauboom erlebte, nicht zuletzt befördert 1912 durch die Anbindung an den Ring der Hochbahn (Haltestelle Kellinghusenstraße links), später mit dem Abzweig nach Ohlsdorf. Zwischen den beiden Strecken hat das vornehme Evangelische Damenstift des Klosters St. Johannis seinen Platz gefunden, wie auch die Villen an der Heilwigstraße mit Garten zur Alster. Die beiden großen Wohnblocks zwischen der neuen Kellinghusenstraße und der Kunhardtstraße (Mitte) hat der Eppendorfer Zimmermeister Ruppert Anfang der 1920er Jahre dort errichten lassen, wo zuvor die Dorfarmut gehaust hatte. Die Wohnungen waren für betuchte Mieter gedacht, drei bis vier Zimmer, Küche, Bad, Balkon zum Hof, Loggia zur Straße, Garage im Keller. Links ist noch das Kellinghusenbad zu erkennen. Rechts im Hintergrund die zu einem Mühlenteich aufgestaute Tarpenbek und dahinter die Stadtgrenze: das Nedderfeld.



Altona

Drei Lebensadern durchziehen die Stadt





An der Großen Elbstraße (rechts), die von Lärm und Geruch der Arbeit bestimmt war, standen langgestreckte Kaischuppen mit Bahnanschluss, davor die Fischdampfer, die hier ihren Heringsfang löschten, eine der Hauptteinnahmequellen Altonas. Auf dem bewaldeten Geesthang die Straße der Reeder und Kaufleute, die dort ihre prächtigen Paläste mit Blick auf die Elbe errichteten und die mit ihrer Adresse „Palmaille“ an ein Ballspiel erinnerten, das hier angeblich 300 Jahre zuvor unter schattigen Alleebäumen gespielt worden war, inzwischen eine viel befahrene Durchgangsstraße. Hinter dem Viereck des neuen Rathauses (links) beginnt die breite Königstraße mit vielerlei Geschäften auf beiden Seiten und viel Verkehr; hier standen das Stadttheater und am Ende, gleich hinter der Hauptkirche (ihr schlanker Turm verschwimmt im Hintergrund) das alte Rathaus. Britische Bomber legten Ende Juli 1943 halb Altona nieder, auch das neue Rathaus wurde schwer beschädigt, aber schnell wiederhergestellt; das geplante Neu-altona brauchte mehr Zeit. Die langen Hallen wurden ausgebaut; Fisch wird am Kai schon lange nicht mehr gelöscht, aber noch verkauft und gegessen. Das Hafenbecken ist zugeschüttet worden und dient seit 1991 als Vorplatz für ein Kreuzfahrtterminal.



Blankenese Süllberg

Ein runder Aussichtsturm als Wahrzeichen

Eine Gastwirtschaft hatte es auf der Anhöhe des Süllbergs bereits seit 1837 gegeben. Aber erst der Gastwirt Heinrich Detlev Rohr ließ Ende des 19. Jahrhunderts in Erinnerung an die mittelalterliche Burganlage einen 20 Meter hohen Söller neben sein Restaurant und sein Hotel (zehn Zimmer mit 18 Betten) errichten. Ein großer Saal diente Festlichkeiten, eine lange Terrasse dem unverstellten Blick auf die Elbe und den Schiffsverkehr. Die Taleinschnitte links und rechts sowie die Hänge sind dicht an dicht bebaut

und mit steilen Treppen erschlossen. Umringt wird die Erhebung auf halber Höhe von Stützmauern und der Süllbergsterrasse. Ein riesiger Terrassengarten ist rechts zu erkennen, beherrscht vom Säulenbau einer Villa, die gerade der Hamburger Rechtsanwalt Alfred Schüler erworben, erweitert und prachtvoll ausgestattet hatte. Die exponierte Lage garantierte gute Aussicht und wenig Einblick, so dass Jahrzehnte später erst ein Mode-Designer, dann ein Musikproduzent sich hier zeitweise niederließen. Im Hintergrund

ist der gerade fertig gestellte Neubau einer Volksschule zu sehen, benannt nach einem Dichter, zuerst Richard Dehmel, später Gorch Fock. In den 1990er Jahren war die Bergspitze vom Abriss und der Bebauung mit Luxuswohnungen bedroht; nach Protesten gelang es, einen 2-Sterne-Koch zu gewinnen, der nach Umbauten zudem ein 5-Sterne-Hotel mit elf Zimmern führt. Der Blick blieb unverwüstlich.



Blankenese Strandhotel

Vom Fischerdorf zum Luftkurort

Als Sinnbild dieses Wandels steht seit 1902 das helle Strandhotel (Bildmitte) am Blankeneser Elbufer. In den Sommermonaten kamen Tausende aus Altona und Hamburg: Viele ließen sich im großen Bier- und Kaffeegarten auf dem Vorgelände von Hans Ahrberg bedienen, von der Anlegestelle mit einem Boot über die breite Elbe zum Großen Schweinesand übersetzen oder genossen am Strand zu Füßen des Baurs Parks

(oben rechts) Sonne und Wasser (jetzt Hafenanlage für einen Segel-Club). Am Strandweg reihte sich ein Restaurant ans andere, unten links ist noch das Schifferhaus zu erkennen, dem ein Sturm zwei Zwiebeltürme weggerissen hatte; heute steht hier ein Wohnhaus. Von den Stroh gedeckten Twee- und Dreehäusern der ehemaligen Blankeneser Fischer, Fährleute und Frachtensegler ist nicht mehr viel zu sehen: An diese

mediterranen Gestade zog es Großstädter, die sich hier einkauften und breitmachten. Auch der zu Ruhm und Geld gekommene Schriftsteller Gustav Frenssen aus Dithmarschen ließ sich vor dem Ersten Weltkrieg eine Villa mit weitem Blick auf die Elbe errichten (oben Mitte). Der Krieg hat hier keinen Schaden angerichtet.



Bergedorf Schloss

Von der Wasserburg zum Heimatmuseum

In Bergedorf steht das einzige noch erhaltene Schloss in Hamburg, nachdem die Dänen und Welfen ihre Herrschaftssitze in Altona, Wandsbek und Harburg aufgeben mussten. Es ist eine der wenigen kriegerischen Eroberungen, die Hamburg gemeinsam mit Lübeck 1420 gelang: Der übermütige Herzog von Lauenburg hatte an Elbe und Bille mit Straßenräubereien vom Handel der Hanse profitieren wollen. Die beiden Städte beherrschten nun abwechselnd vom Schloss aus das Örtchen am Bil-

leübergang und die südlich angrenzenden Vierlande. Bergedorfs Aufschwung begann, als Hamburg 1867 Lübeck abfand, die Verwaltung allein übernahm und um 1900 das heruntergekommene Schloss außen und innen unter Beachtung altertümlicher Stilelemente renovierte: Es gab einen verkleinerten Ersatz für den zusammengestürzten Turm, einen neuen Flügel an der Nordseite und gediegen eingerichtete Gemächer für den hier residierenden Landherrn aus Hamburg. Mit Sorgfalt wurde der

verwilderte Schlosspark hergerichtet: Erhalten blieb in Erinnerung an den Ursprung als Wasserburg der innere Wassergraben, nicht erhalten blieb das nicht mehr benötigte freie Schussfeld; der verspielte Dachreiter wurde 1939 entfernt. Im Schloss befanden sich das Amtsgericht, ein Polizeiposten und andere Ämter; 1955 hat ein Museum seine Pforten geöffnet, das die Geschichte des Städtchens und der Vierlande behandelt.



Bergedorf Altstadt

Ein Durchbruch zu den Vierlanden

In den 1920er Jahren strebte der sozialdemokratische Bürgermeister Wilhelm Wiesner ein „neues Bergedorf“ an. Dafür wurden große Teile der Altstadt geopfert. Der 1928 begonnene Bau einer „Durchbruchstraße“ zu den Vierlanden (Mitte) sollte die schmale Straße zwischen Holsten- und Sachsenstor (oben) vom Durchgangsverkehr entlasten sowie die erfolgreichen Obst- und Gemüsebauern in Alten- und Neuengamme, in Curslack und Kirchwerder enger an das wachsende

Städtchen binden. Viele alte Häuserzeilen mit engen, dunklen, ungesunden Gassen mussten wie die Gängeviertel in Hamburg den Sanierungsabsichten weichen; nur der ehrwürdige Gasthof Stadt Hamburg konnte versetzt und bewahrt werden. Die Besetzung des Straßenrandes mit 4-stöckigen Backstein-Wohnhäusern begann Ende 1930. Die neue Schneise gibt den Blick frei auf das Herz des Ortes, die Kirche und das Schloss (oben). Links ist der alte Hafen am Schiffwasser zu sehen, dahinter

das neu ausgebaupte Hafenbecken. Dazwischen ist 1957/58 gegen heftige Proteste ein zweiter Durchbruch erfolgt: Die mehrspurige Bergedorfer Straße beseitigte die Reste der Altstadt mit 400 „leistungsschwachen“ Mietparteien und ermöglichte die Umwandlung der historischen Durchgangsstraße in eine Fußgängerzone. Dreißig Jahre später mussten auch die letzten beiden Fachwerkhäuser am Specken (Bildmitte) gegen den Widerstand von Hausbesetzern verschwinden.

Literatur



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 erschienenen *Hamburg im Bombenkrieg* (1993), *Das neue Hamburg* (1998), *Fritz Schumacher – mein Hamburg* (1994).

- Bauche, Ulrich: Flug über Hamburg einst und jetzt. Hamburg 1972
- Bauche, Ulrich: Hamburg in historischen Luftbildern. Hamburg 1980
- Bertram, Friedrich: Mein Hamburg. Heimatkundliche Spaziergänge und Plaudereien. Vier Teile. Hamburg 1921ff
- Bose, Michael u.a.: Ein neues Hamburg entsteht. Hamburg 1986
- Dogramci, Burcu (Hrsg.): Gustav Oelsner – Stadtplaner und Architekt der Moderne. Hamburg 2008
- Donath, Matthias: Hamburg 1933-1945. Ein Architekturführer. Petersberg 2011
- Dreckmann, Alfred: Bergedorfer Industrie in Texten und Bildern. Hamburg 1992
- Ellermeyer, Jürgen u.a. (Hrsg.): Hamburg – von der Burg zur Industriestadt. Hamburg 1988
- Fischer, Manfred F.: Fritz Schumacher. Bauten und Planungen in Hamburg. Hamburg 1994
- Feuß, Axel: Wasser-, Wind- und Industriemühlen. Heide 2007
- Frahm, Walter: Wandsbek – unsere Stadt in Wort und Bild. Wandsbek 1935
- Fremdenverkehrsverein Hamburg e.V. (Hrsg.): Führer durch Hamburg. Hamburg 1928
- Fremdenverkehrsverein Hamburg e.V. (Hrsg.): Hamburg Führer, Hamburg 1936
- Fricke, Helmuth: Hamburg-Wandsbek. Erfurt 2004
- Gaedeckens, Cipriano Francisco: Historische Topographie der Freien und Hansestadt Hamburg und ihrer nächsten Umgebung von der Entstehung bis auf die Gegenwart. Hamburg 1880
- Gebhard, Julius: Fritz Höger – Baumeister in Hamburg. Hamburg 1952
- Grobecker, Kurt: Flug über Hamburg. Hamburg 1978