

Georg Skalecki

Speicherbauten in Bremen

Bei dem Titel des Beitrages „Speicherbauten in Bremen“ denkt man vielleicht zunächst an die großen Hafenspeicher, wie man sie zum Beispiel in der sogenannten Bremer Überseestadt vorfindet, also sehr große Lagergebäude für industriell betriebene Häfen des 19. und 20. Jahrhunderts. Auch vom Hamburger Thema und der Dimension der Speicherstadt ausgehend, scheint auf der Tagung der großvolumige Speicher zunächst eher zentraler Betrachtungsgegenstand.

Einleitend will ich aber auch kurz auf die wenigen Reste älterer und kleinerer Pack- und Lagerhäuser eingehen. Da Bremen, wenn auch verstreut, hoch bedeutende Zeugnisse älterer Hafenspeicher des 15. bis 19. Jahrhunderts besitzt, wird zur Einführung ins Thema ein knapper Einblick in die Entwicklung der Typologie ermöglicht. Die Begrifflichkeit darf uns dabei nicht irritieren, wir sprechen von Packhaus, Lagerhaus, Speicher, letztlich ist immer das gleiche gemeint. Speicher sind Funktionsbauten, deren wesentliche Merkmale seit dem Mittelalter die gleichen sind: geschossweise sollen Waren, welcher Art auch immer, gelagert werden. Dazu benötigt man ebene, belastbare Flächen, die gut zu erreichen sind. Speicher liegen deshalb in der Nähe der Verladeeinrichtungen, in unserem Falle nahe der Hafenecken, haben große Ladeluken, über die in der Regel mit Winden oder Kränen die Waren direkt auf die verschiedenen Lagerebenen gehoben werden können. Die Bauten haben stabile Decken, früher in Holz, später in Beton. Trotz der gewünschten hohen Belastbarkeit versucht man relativ große Stützenweiten zu erreichen, da die Stützen das Hantieren behindern. Ob die Speicher von der Giebel- oder der Langseite beschickt werden, ist oftmals den topographischen Gegebenheiten geschuldet. Eine innere Vertikalerschließung ist eher unüblich. Im Prinzip ist der Typus so schon von Anfang festgelegt und wird über die Jahrhunderte nur durch technische Fortentwicklungen oder spezielle Einzelanforderungen leicht variiert. Varianten kommen auch durch Kombinationen mit anderen Nutzungen vor, wenn z. B. Wohnungen, Werkstätten oder Verkaufsmöglichkeiten hinzukommen. So kann das Lagerhaus zum Kontor werden.

Mit der nun folgenden Aufzählung werden Bremer Beispiele mit unterschiedlichen Nutzungen vorgeführt, und es wird am Rande zugleich auch auf die aktuelle denkmalpflegerische Problematik, meist der Nach- oder Umnutzung, eingegangen. En passant wird auch etwas in die Hafengeschichte Bremens eingeführt und ein knapper Überblick über die unterschiedlichen Standorte gegeben.

Die mittelalterliche älteste Anlegestelle in Bremen war der Ufermarkt, wo ein kleiner Nebenarm der Weser, die Balge, ein geschütztes Entladen von Lastkähnen ermöglichte. Am südlichen Ende des heutigen Markplatzes, zwischen Schüt-



Abb. 1: Bremen, Schnoor: Speicher, Anfang 15. Jh.

ting und Böttcherstraße, befand sich diese Anlegestelle. Das bedeutendste Fundstück dazu ist der heute im Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven gezeigte Lastkahn „Karl“, nach Karl dem Großen, dem Gründer Bremens, benannt, der mit seiner dendrochronologischen Datierung von 808 ein sehr frühes Zeugnis von Hafenumschlag in Bremen ist.

Nur wenig später, im hohen Mittelalter, entwickelte sich der heute sogenannte Schnoor zu einem kleinen Handelsquartier. Lastkähne konnten auf der Balge bis in dieses Quartier hineinfahren und wurden dort direkt in sogenannte



Abb. 2: Bremen, Schnoor: Jacobus-Packhaus, um 1800

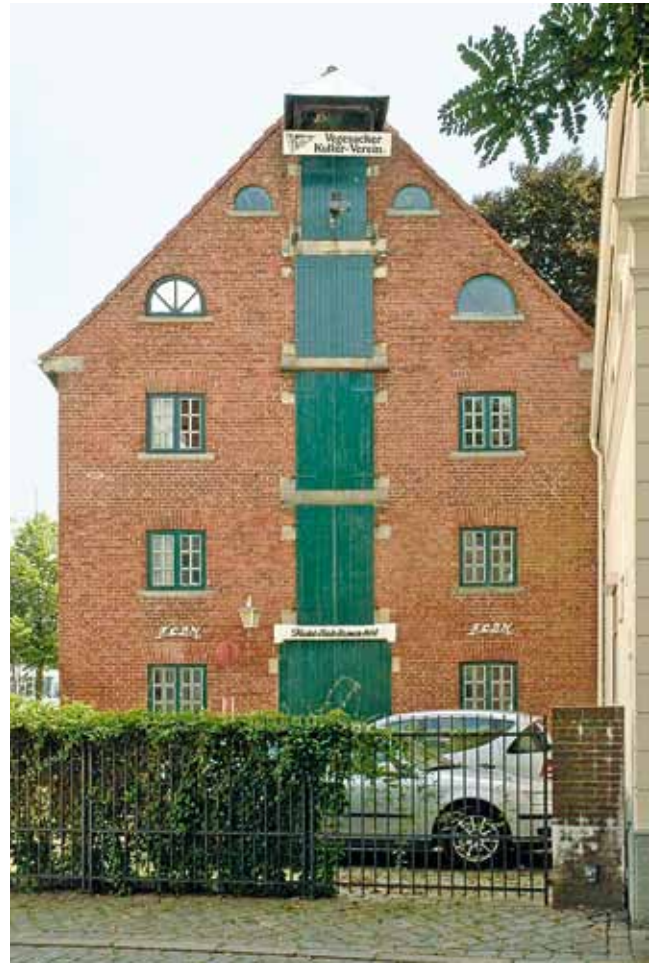


Abb. 4: Bremen, Vegesack, Thiele-Speicher um 1800



Abb. 3: Bremen, Vegesack, Speicher 17. Jh.



Abb. 5: Bremen, Vegesack, Thiele-Speicher um 1800, innen

Packhäuser entladen, wovon sich ein älteres Zeugnis in rudimentären Resten erhalten hat. Der Wasserlauf ermöglichte das Entladen der Waren in das rückwärtige Lagerhaus. Das Gebäude „Hinter der Balge“ stammt im Kern aus dem frühen 15. Jahrhundert und besaß einen giebelständigen Packhausteil, wo über Seilwinden die Waren auf die verschiedenen Lagerböden gehoben wurden. Das Gebäude reicht nach vorne bis zur Straße, wo dann schließlich die

Waren nach Lagerung oder Bearbeitung auf Karren verladen und abtransportiert werden konnten. Hier waren also Lager, Arbeitsstelle, Wohnhaus alles unter einem Dach verbunden, die Ausrichtung mit dem rückwärtigen Giebel zum Wasserlauf und dem vorderen Eingang zur Straße eine typische Erscheinung. Zunächst diente das Vorderhaus auch als Lager, später kam ein rückwärtiger Anbau hinzu. Reste der inneren Gebäudestrukturen sowie eine Winde zeugen von

der ursprünglichen Funktion. Nach Verfüllung der Balge 1837 ist der rückwärtige Teil dieses Gebäudes verändert worden. Die benachbarten Häuser an der Balge dürften zum Teil ähnlich organisiert gewesen sein, jedoch hat sich davon kaum noch etwas erhalten.

Dafür gibt es im Schnoor-Viertel in Bremen noch ein großes Packhaus, das kurz nach 1800 erbaut wurde und nur wenig entfernt von der Weser liegt. Die Anbindung an den Fluss wurde durch spätere Straßenneubaumaßnahmen stark gestört und ist heute abgetrennt. Der verputzte Bau wurde über die Giebelseiten beschickt und besitzt bis heute die hohen und stark belastbaren originalen hölzernen Lagerböden. Mit der Höhe und der großen Tiefenerstreckung ist dies ein stattlicher Vertreter dieses Bautypus, auch angesichts der Erbauungszeit im frühen 19. Jahrhundert.

Nach Anwachsen der Schiffsgrößen durch Entwicklung der mittelalterlichen Koggen, die bis zu 200 Tonnen Last transportieren konnten und hochseetauglich waren, wurde ab dem 13. Jahrhundert in Bremen ein neuer Hafen angelegt, der sogenannte Schlachtehafen, direkt an der Weser. Auch hierzu gab es inzwischen mehrere spektakuläre Schiffsfunde, so die sogenannte Hansekogge von 1380, heute ebenfalls im Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven. Historische Ansichten, wie die von Hogenberg aus dem Jahr 1598, zeigen eine lange Kajenmauer, also die Anlegestelle des Flusshafens und den regen Schiffsverkehr auf der Weser. Unmittelbar hinter der Kaje standen giebelständige Häuser, in die die Waren sofort umgeschlagen wurden. Dort entstand ein spezieller Typus mit Lagerhaus und Kontorhausfunktionen. Allerdings haben sich an der Schlachte keine älteren Bauten erhalten, sondern es finden sich dort nur noch reine Kontore des frühen 20. Jahrhunderts, die jedoch zumindest optisch mit ihrer Giebelständigkeit zur Weser noch an die älteren Situationen erinnern.

Den nächsten Entwicklungsschritt erlebte Bremen mit dem Bau eines ersten künstlichen Hafenbeckens im Stadtteil Vegesack, flussabwärts gelegen. Hier entstand im 16. Jahrhundert der wohl europaweit älteste künstliche Hafen, der in der Regel wegen der größeren Meeresnähe eisfrei blieb, und so auch als Winterhafen genutzt werden konnte. Im Umfeld des Vegesacker Hafens haben sich einige Speichergebäude in mehr oder weniger authentischem Zustand erhalten. Sie zeigen die typischen Merkmale: Mehrgeschossigkeit, große Gebäudetiefe, hohe Giebel, über die in der Regel die Speicher beschickt wurden, gelegentlich gab es auch Ladeluken und Winden an den Langseiten der Gebäude.

In der alten Hafenstraße in Vegesack, in unmittelbarer Nähe des Hafenbeckens, haben sich drei bemerkenswerte Beispiele erhalten, so das älteste Packhaus, das im Kern aus dem 17. Jahrhundert stammt und Mitte des 18. Jahrhunderts etwas umgebaut wurde, das Portal stammt von 1740. Der langgestreckte dreigeschossige Bau mit hohem Satteldach wurde an der Langseite beschickt, Luken und eine Winde ermöglichten die Einlagerung der Waren. Im Inneren sind trotz mehrfacher Umbauten noch Reste des konstruktiven Holzwerks, der Packböden und des Dachstuhls vorhanden.

Der nächste Vegesacker Speicher stammt aus der Zeit um 1800. Er besitzt große Ladeluken und eine giebelständige Beschickung, wodurch die drei Vollgeschosse und die zwei Dachgeschosse erreicht werden konnten. Das hervorragend



Abb. 6: Bremen, Vegesack, Speicher, Anfang 19. Jh., Fassade 1860

erhaltene Innere zeigt authentisch einen über 200 Jahre alten Speicher. Er gehörte einem privaten Handelshaus und bezeugt mit seiner Größe die Blüte des Vegesacker Hafens.

Ein weiteres Beispiel stammt wohl vom Anfang des 19. Jahrhunderts, die dekorative neogotische Fassade wurde allerdings erst um 1860 dem bestehenden Bau vorgelegt. Auch hier erfolgte das Einlagern der Waren über Seilwinden über die Giebelseite, wobei über drei Luken die Obergeschosse bedient wurden. Der Bau wurde schon Mitte des 19. Jahrhunderts umgenutzt. Heute ist keine originale Innensubstanz mehr erhalten.

Unweit entfernt, mit unmittelbarer Wasserlage an der Einmündung der Aue in die Weser, liegt ein weiterer Speicher in Vegesack, der nicht nur ideal diesen Bautypus zeigt, sondern mit gut erhaltener Originalsubstanz und geschickter Neunutzung aufwartet. Der sogenannte Lange-Speicher entstand kurz nach 1805 als Lager einer Schiffsbauwerft. Der viergeschossige Bau liegt parallel zum Wasser und hat somit eine Erschließung an der Langseite. Symmetrisch gegliedert mit Ladeluken und Seilwinde wurden die Waren über die Mitte des Speichers eingelagert. Nach Niedergang der Werft 1870 wurde der Bau mehrfach von unterschiedlichen



Abb. 7: Bremen, Vegesack, Lange-Speicher, 1805

Abb. 8: Bremen, Vegesack, Lange-Speicher, 1805, Innenkonstruktion mit Winde



Nutzern, aber immer als Lager verwendet. Dabei blieb die innere Holzkonstruktion unangetastet. Nach mehrjährigem Leerstand wurde 2007 nach einem Architekturwettbewerb eine zukunftssträchtige Umnutzung realisiert. Da die einzelnen Etagen des Speichers von außen beschickt wurden, gab es nie eine richtige innere Vertikalerschließung. Wunsch der Denkmalpflege war es, besonders die Holzkonstruktion der Böden unverändert zu erhalten, trotz der Probleme von Brandschutz und Erschließung. Geschickt schlug das siegreiche Architekturbüro eine externe Treppen- und Aufgangs-

anlage an der Stelle vor, wo auch die Waren früher auf- und abgehievt wurden. Heute arbeiten in dem Gebäude Yacht-designer und Bootsausstatter im originalen Ambiente der unverändert erhaltenen und unverkleideten Lagerböden.

Mit dem heute allerdings stark veränderten Hafenbecken existiert in Bremen-Vegesack somit eine durchaus bemerkenswerte Gruppe von alten Hafenspeichern des 17. bis 19. Jahrhunderts. Die Beispiele haben heute unterschiedliche Nutzungen und unterschiedliche Erhaltungszustände, sie legen aber unverändert anschaulich Zeugnis der älteren Hafenarchitektur ab. Der Typus war im Grunde seit dem Mittelalter angelegt, nur die Größe variierte. Dies lag daran, dass die Speicher unabhängig in privater Regie von einzelnen Kaufleuten betrieben wurden. Mit Einführung der staatlich organisierten Hafenwirtschaft änderte sich die Situation.

1888 beschloss man in Bremen die Weserregulierung, Begradigung und Vertiefung des Flusses sowie die Anlage eines neuen großen Hafenbereichs. Dieser Hafen nördlich und unweit der Bremer Altstadt wurde als Freihafen konzipiert und erhielt drei große Hafenbecken, den Europahafen, den Überseehafen und den Industriefafen. Planer war Ludwig Franzius, der ein neues logistisches System entwickelte, mit dem eine erhebliche Beschleunigung des Warendurchlaufs ermöglicht wurde. Im großen Stil wurden Umschlagsanlagen entwickelt, mit langen Kajen und angrenzenden Schuppen sowie zahlreichen flexiblen Halbportalkränen. Damit wurde der industriell betriebene Großhafen eingeführt. Die Waren, die noch als Stückgut angeliefert wurden, konnten sehr schnell vollständig aus den Schiffen entladen werden und ohne Zeitverzögerungen durch langsame Verladung und Zuordnung auf Fahrzeuge, wurden sie in den großflächigen Schuppen rasch abgestellt. Dort konnte dann das Stückgut sortiert und für die Weiterverwendung vorbereitet werden. Hinter den Schuppen lagen ausgedehnte Gleisanlagen und hier war auch für eine optimale Straßenanbindung gesorgt, wo die Waren, die sofort weiter transportiert werden sollten, aus den Schuppen auf Zug oder LKW geladen werden konnten. Hinter den Gleisanlagen folgten dann wiederum die bis zu 400 Meter langen mehrgeschossigen Hafenspeicher, wo auf den einzelnen Ebenen und über mehrere Ladeluken das Gut eingelagert wurde. Nach einer gewissen Verweildauer konnten später die Waren umgekehrt wieder aus dem Speicher geholt werden, um dann auf Zügen oder Straßen gebracht zu werden oder auch wieder zurück in andere Schiffe zum Weitertransport. Schnelligkeit und Zeitersparnis war damals als entscheidender Faktor zur Kostenreduzierung ausgemacht. Wegen seiner Vorteile wurde das Bremer System nach 1888 in vielen Welthäfen nachgeahmt.

Der Bremer Überseehafen wurde 1888 bis 1917 vollständig ausgebaut, allerdings auf der Höhe seiner Leistungsfähigkeit ab 1944 in großen Teilen zerstört. Nach Kriegsende unterstützten die Amerikaner einen sehr schnellen Wiederaufbau, da sie über Bremen ihren Nachschub organisierten. So wurden ab 1946 neue Schuppen und neue Speicher erbaut, die aber nach dem gleichen System arbeiteten. Lediglich die Konstruktionen der Bauten wurden dem Stand der modernen Technik angepasst.

Es ist noch zu erwähnen, dass der gesamte Bereich des Überseehafens nach dem Siegeszug des Containers 1999 stillgelegt wurde, die Freihandelszone aufgehoben wurde

und seit dem Jahr 2000 dieses Stadtentwicklungsgebiet von ca. 300 ha Fläche unter dem Namen „Überseestadt“ zum neuen Quartier umfunktioniert wird. Büro und Gewerbe, aber auch Wohnen sollen hier wassernah und auf historischer Fläche zu einem neuen Stadtteil werden. Dazu entwickelte die Stadtplanung einen Masterplan, der zunächst weitestgehend ohne Berücksichtigung der historischen Bauten entstand. Das Areal war allerdings auch wegen der großen Verkehrsflächen und wegen der schon früheren Abbrüche sehr weitläufig und nur partiell mit historischem Bestand besetzt. Dennoch versuchte die Denkmalpflege, gemeinsam mit einem externen Gutachter denkmalwürdige Bauten für den Erhalt zu empfehlen.

Schauen wir uns die erhaltenen, denkmalgeschützten und auch bereits in Abstimmung mit der Denkmalpflege umgenutzten Bauten der Reihe nach an, zugleich auch in ihrem heutigen Zustand.

Wie erwähnt, gehören zum Bremer System die Schuppen zum kurzfristigen Abstellen der Waren, Sortieren und Weitertransport. Diese großflächigen Anlagen zur Kurzzeitlagerung liegen direkt an der Kaje und müssen zum ungehinderten Ablauf der logistischen Kette beidseitig große Öffnung haben.

Der Schuppen 2 ist der älteste erhaltene Schuppen, denn kein Vorkriegsschuppen hat den Krieg überdauert. Diese sehr simple Architektur hat natürlich in der Vermarktung einen schweren Stand. Dennoch ist es gelungen, auch hier repräsentativ diesen Bautypus zu bewahren. Der Schuppen 2 ist der Standardtyp und mit seinem Erbauungsjahr von 1951 ein früher Vertreter. Wegen des Baustoffmangels unmittelbar nach dem Krieg verbaute man hier in Zweitverwendung Stahlprofile von Vorkriegsschuppen. Große Schiebetüren zur Kaje und Kräne stellten eine schnelle Löschung der Waren sicher. In dem großflächigen Schuppen wurden die Waren sortiert und kurz zwischengelagert, um sie dann auf der anderen Seite abzutransportieren. Zweckmäßig waren deshalb große Stützenweiten und viel Licht über die Lichtkuppeln. Nach einer zurückhaltenden Sanierung wurde der Schuppen in vermietbare, unterschiedlich große Teile durch reversible Zwischenwände getrennt. Jedoch blieben die Segmente so groß, dass etwas von der ursprünglichen Weite eines Schuppens auch heute noch zu erahnen ist. Ein Mix an Gewerbe, wie zum Beispiel die Korpuswerkstatt der Silberwarenmanufaktur Koch & Bergfeld oder die Ideenschmiede von nextpractice, wo Psychologen die Anforderungen und Wünsche an Produkte der Zukunft erforschen, zeigt den Aufbruch in eine neue Zeit.

Ein weiteres Beispiel, zugleich eine Sonderform, stellt Schuppen 1 dar. 1959 entstand dieser Bau, der, das ist ungewöhnlich, als zweigeschossige Anlage konzipiert wurde. Dies war nötig, weil hier ein besonders hoher Warendurchsatz gewährleistet werden musste. So entstand ein übereinander gestapelter Doppelschuppen. Die Deckenkonstruktion musste natürlich für besonders hohe Lasten konzipiert werden. Dieser Schuppen hat eine Länge von 405 Metern und eine Nutzfläche von über 36.000 Quadratmetern. Ein Kopfbau für die Verwaltung macht ihn besonders prägnant, ebenso die abgeschrägte Ecke, die dem Gleisverlauf geschuldet ist. Im Erdgeschoss ist dem Schuppen eine Rampe vorgelagert, wo die Kräne das Gut abstellen konn-



Abb. 9: Bremen, Überseestadt, Speicher 11

ten, bevor es mit Staplern ins Innere gefahren wurde. Um für das Obergeschoss eine ebensolche Rampe zu erhalten, wurde dieses Geschoss etwas verschoben. So entstand dort eine eigene Ladebühne. Auf der Wasserseite besitzen beide Geschosse große Schiebetore, zur Langseite hat das Erdgeschoss Tore und Rampen und für das Obergeschoss wurden große Lastenaufzüge notwendig. An dieser Seite lagen wiederum Rampen für die Verladung auf Zug und Lkw.

Auch dieser Bau ist inzwischen umgenutzt. Mit einem Architekturwettbewerb wurden Lösungen für die Nutzungsideen zweier Investoren gesucht. In einer Hälfte des Schuppens wird unter dem Stichwort „Faszination Auto“ alles um das klassische Automobil angeboten: Restaurierung, Wartung, Verkauf, jegliches Zubehör und Einlagerung sowie Automuseum. Im Obergeschoss kann der Oldtimer-Liebhaber ein Wohnloft erwerben, wo er mit dem Auto in die Wohnung fahren kann. Für die Denkmalpflege war es auch hier besonders wichtig, dass in Bereichen etwas von der Großzügigkeit und der Weite eines solchen Schuppens erhalten bleibt. Die Hauptachse wird deshalb als Boulevard

Abb. 10: Bremen, Überseestadt, Schuppen 1, innen





Abb. 11: Bremen, Überseestadt, Speicher I

die zentrale Erschließung übernehmen und die seitlichen Einbauten werden durch Glas und große Offenheit ein hohes Maß an Filigranität und Transparenz bewahren. Auch hier wurden die Umnutzungen auf größtmögliche Einfachheit hin entwickelt. Die herbe Schlichtheit der Industriearchitektur wird weitestgehend bewahrt. Dort wo es notwendig ist, werden moderne Gestaltungselemente hinzu entwickelt.

Die Schuppen waren wie ausgeführt keine Gebäude für langfristige Warenlagerung. Diese Funktion übernahmen die Speicher, die in der zweiten Reihe standen. Von den Bremer Speichern in der Überseestadt hat sich ein Vorkriegsbeispiel erhalten. Genauer gesagt sind es zwei, denn der heutige Speicher XI entstand aus der Verbindung durch einen Zwischenbau von ehemals zwei selbständigen Bauten, den Speicher XI und XIII. 1910–1912 wurden diese Gebäude errichtet und 1947 zusammengefasst (siehe Abb. 9). Damit entstand ein Bau von 400 Metern Länge und einer Lagerfläche von 37 000 Quadratmetern. Die Eisenbetonkonstruktion als Innenskelett und die massiven Backsteinaußenwände prägen das Erscheinungsbild. Ein flaches Pultdach und eine ursprünglich vollständig geschlossene Nordwand als Brandwand sind als weitere Merkmale zu benennen. Die Waren wurden in dem Speicher eingelagert und nach einer bestimmten Lagerzeit zum Weitertransport verladen. Dies erfolgte von einer Seite, deshalb zeigt die Südseite mehrere Erschließungsachsen von denen immer zwei Segmente beschickt wurden. Dort waren Treppenhäuser, Lastenaufzüge sowie eine Ladeplattform und Ladeluken angeordnet. Auf vier Ebenen wurden die Waren eingelagert.

Ab dem Jahr 2001 wurde dieser Bau langsam saniert und umgenutzt. Es wurden aber keine modernen Bürostandards angestrebt, sondern wie selbstverständlich wurden die historischen Gegebenheiten akzeptiert und daran Neugestaltungen angepasst. Die unterschiedlichen Nutzer fügen sich ein in den historischen Rahmen ohne diesen zu sprengen.

Hochschule, Büros, Gewerbe, Handel, Museum, Gastronomie, Flächen für Veranstaltungen finden hier eine Unterkunft und können das historische Ambiente für sich selbst gewinnbringend nutzen. Alle Details der Gestaltung wurden sensibel entwickelt. Die Hauptfassade wurde nur zurückhaltend aufbereitet. Dabei stand Reparatur stets vor Erneuerung. Die Laderampen und Andienungs balkone wurden in die neue Erschließung integriert. Die ehemalige Segmentunterteilung in Einzelhäuser und Brandabschnitte konnte dabei auch erhalten werden. Die alten Industriefenster wurden ebenfalls nur aufbereitet, Fußböden zum großen Teil erhalten und historische Oberflächen belassen, notwendige Installationen wurden passend zum industriellen Bild schlicht auf Putz gelegt, um die Arbeitsatmosphäre eines Hafengebäudes weiterleben zu lassen. Für die innere Nutzung war eine bessere Belichtung unumgänglich. An der ehemals vollständig geschlossenen Nordwand wurden mit Diamantsägen Fensteröffnungen geschnitten, die in ihrem unverputzten Zustand belassen wurden, sodass sich dem Betrachter die Veränderungen und Vorgehensweise sofort erschließen. Die historische Identität des Speichers wird durch die Veränderung nirgends gestört. Bei der Umnutzung dieses Speichers wurde ein Umgangsmodell entwickelt, das vorbildlich auch für die darauffolgenden Projekte wurde. Die Investitionsbereitschaft von Privatunternehmen, die durch langfristige Mietverträge der öffentlichen Hand gefördert wurde, wäre ein eigenes Thema und kann hier nicht weiter vertieft werden.

Der nächste Speichertyp, den ich vorstellen möchte, ist der älteste Nachkriegsspeicher. 1947 wurde eine neue Konzeption für den Hafenausbau nach dem Krieg entwickelt, wobei, wie schon erwähnt, das Bremer System beibehalten wurde. 1948 entstand dann der Prototyp mit dem Bau von Speicher I als Stahlbetonskelettkonstruktion nach den Plänen des renommierten Büros Säume und Hafemann. An der Stelle eines Vorgängers entstand so ein Neubau, der mit einer klaren, allein der Funktionalität geschuldeten Gestalt viele Nachfolger fand. Das klare Rasterskelett wurde mit Backstein ausgefacht und sparsam befenstert. Der gleichförmige Rhythmus unterstreicht die Monumentalität. So wie der Bau seinerzeit abschnittsweise fertiggestellt und abschnittsweise in Betrieb genommen wurde, sollte er auch langsam in Teilabschnitten saniert und umgenutzt werden. Die extrem große Nachfrage nach solchen Bürolofts ließ jedoch eine rasche Komplettanierung des Speichers zu. Das Vorgehen des neuen Betreibers war von Speicher XI geleitet. Die Fassadenstruktur mit den horizontalen Fensterbändern und darunter liegenden Wandausfachungen wurden als Modul genommen und dafür neue Fensterelemente entwickelt, die diesen Aufteilungen folgten. Jede dritte Achse des Bauwerks wurde unberührt gelassen, die dazwischen liegenden wurden geöffnet, um eine geeignete Belichtung für die neuen Arbeitsplätze zu schaffen. Die neuen Fensterelemente erhielten einen massiven Kämpfer in der Höhe, wo die alten Wandflächen endeten, so dass darüber wieder das historische Motiv des horizontalen Fensterbandes auftaucht. Bei herabgelassenen Jalousien, die sich in den Kämpferelementen befinden, ist die historische Anmutung und originale Rhythmisierung von geschlossenen und offenen Feldern wieder nachzuvollziehen. Bei der Ausgestaltung des Inneren

übte man sich in größter Zurückhaltung und verschonte den Bau weitestgehend vor Veränderungen. Die Oberflächen der Wände wurden original und unbehandelt belassen, die historischen Holzböden nur aufbereitet, Stahlschiebetüren und Beschriftung blieben ebenso authentisch erhalten, wie die alten Aufzüge und Treppen. Teeküchen und Sanitäranlagen in den einzelnen Mieteinheiten sind in Boxen untergebracht, die wie abgestellte Holzkisten wirken.

Zum Schluss werfen wir noch einen Blick auf eine Gruppe kleinerer Speicher, die sog. Bachmannspeicher, eine Reihe von ehemaligen Baumwoll- und Tabakspeicher aus der Zeit ab 1903. Sie zeigen das Spektrum der Speicherarchitektur auf. Da wegen Kriegszerstörungen zwei Bauten in dieser Reihe durch Nachkriegsbauten ersetzt wurden, ergibt sich ein Ensemble, das geradezu wie ein Kaleidoskop die Geschichte historischer Hafenspeicher anschaulich macht. Die Architektursprache entspricht dem Stand der Zeit der Jahrhundertwende mit Backsteingliederungen oder in einem Fall als Putzbau. Auch hier sind einige Speicher bereits umgenutzt, wobei die notwendigen Eingriffe meist die Belichtung der großen Raumtiefen betreffen, so dass mit wenigen zusätzlichen Fenstern und Lichthöfen gearbeitet werden musste. Innenstrukturen und Außenscheinungen waren jedoch kaum betroffen.

Dieser kleine Überblick macht deutlich, dass in Bremen noch eine Reihe bemerkenswerter unterschiedlicher Speicher vom 15. bis zum 20. Jahrhundert existieren, jedoch in der Regel als Einzelbauten, wenn man von dem kleinen Ensemble in Vegesack absieht. Das zum Teil hohe Alter hebt diese Bauten jedoch weit heraus. Daneben legen die Bauten in der Überseestadt Zeugnis vom industriell betriebenen Hafen ab und zeigen wegen ihrer geglückten Umnutzung auch Wege für den denkmalpflegerischen Umgang mit solch schwierigen, weil großflächigen Objekten auf.

Abstract

Warehouse buildings in Bremen

The city of Bremen can boast a number of important warehouses that date from the 15th to the 20th centuries. They are scattered over a fairly large area. The presentation gives an introduction to the warehouses that have been preserved to this day and a succinct overview of the different types and developments from loft (Packhaus) to storage facility to warehouse. There are some examples of buildings which were used for secondary purposes, too, and this presentation touches upon the problems of preservation that can arise in connection with a later or a changed use of these historical buildings. Another side aspect is the history of the Bremen



Abb. 12: Bremen, Fabrikenhafen, Bachmannspeicher

Port as a whole. Also, a short overview of its different locations is given.

Port warehouses are functional buildings whose main features have not changed much since the Middle Ages: Their purpose is to provide for the storage of different goods on several storeys. This requires large, even surfaces that can cope with great loads and which are at the same time easily accessible. This is why warehouses tend to be located close to points of transshipment and in areas where the necessary equipment is available, in the case of Bremen this means near the docks. Warehouses can be accessed through big loading doors from which the goods can be lifted or lowered directly with the help of winches and pulleys. The wooden, later concrete floors and ceilings are very substantial. Because pillars would have hindered the handling of goods, the challenge lay in minimising their number while at the same time achieving high load capacities.

The list of examples comprises warehouses from the Schnoor district whose core was built in the 15th century, larger warehouses located in the oldest artificial dock of the 17th century in Vegesack, all the way to the very large warehouses in the so-called *Überseestadt* which stem from the early 20th century to the post-WWII-period.

Abbildungsverzeichnis

Alle Photos: Landesamt für Denkmalpflege Bremen

* Die Abbildungsrechte sind vom Autor geklärt worden und liegen in dessen Verantwortung