

Ralf Lange

Die Hamburger Speicherstadt

Die Geschichte und Entwicklung der Speicherstadt

Die Speicherstadt wurde von 1885 bis 1927 in drei Bauabschnitten errichtet.¹ Sie bestand ursprünglich aus 17 Gebäudekomplexen mit Büro- und Lagerflächen, von denen heute noch 15 erhalten sind. Diese Komplexe werden traditionell

schaft – der heutigen HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG.

Der Bau der Speicherstadt war eine Folge des Zollanschlussvertrages, der 1881 zwischen der Stadt Hamburg und dem Deutschen Reich geschlossen wurde.³ Hamburg und die preußischen Nachbarstädte Altona und Wandsbek sollten in das deutsche Zollgebiet eingegliedert werden, wofür eine



Abb. 1: Der Sandtorhafen mit Block O und dem ersten Verwaltungsgebäude der HFLG (rechts), die beide von Hanssen & Meerwein und Stammann & Zinnow stammten (1885–87, Aufnahme um 1890)

Blöcke genannt und fortlaufend mit Buchstaben gekennzeichnet. Um Irritationen des Lesers vorzubeugen, sei darauf hingewiesen, dass die Buchstaben F und I nicht vergeben wurden und dass mit den Buchstaben A, B, C, J, K, M, N, Q und R nicht vollständige Blockeinheiten, sondern nur Blockabschnitte bezeichnet wurden.² Außerdem gehören zur Speicherstadt zahlreiche Brücken, die Zollgebäude am Alten Wandrahm und die Verwaltungs- und Betriebsgebäude der ehemaligen HFLG Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesell-

Frucht bis Oktober 1888 gesetzt wurde.⁴ Da die Hamburger Wirtschaft nicht auf das bisherige Privileg verzichten wollte, Importgüter zollfrei umschlagen, lagern, veredeln und verarbeiten zu können, wurden große Teile der aktuellen und zukünftigen Hafenterrassen als Freihafen ausgegrenzt: „Innerhalb dieses lediglich von außen zollamtlich zu bewachenden Bezirks ist die Bewegung der Schiffe und Waaren von jeder Zollkontrolle befreit [...]“⁵ Zölle und andere Einfuhrabgaben mussten erst entrichtet werden, wenn die Waren dieses

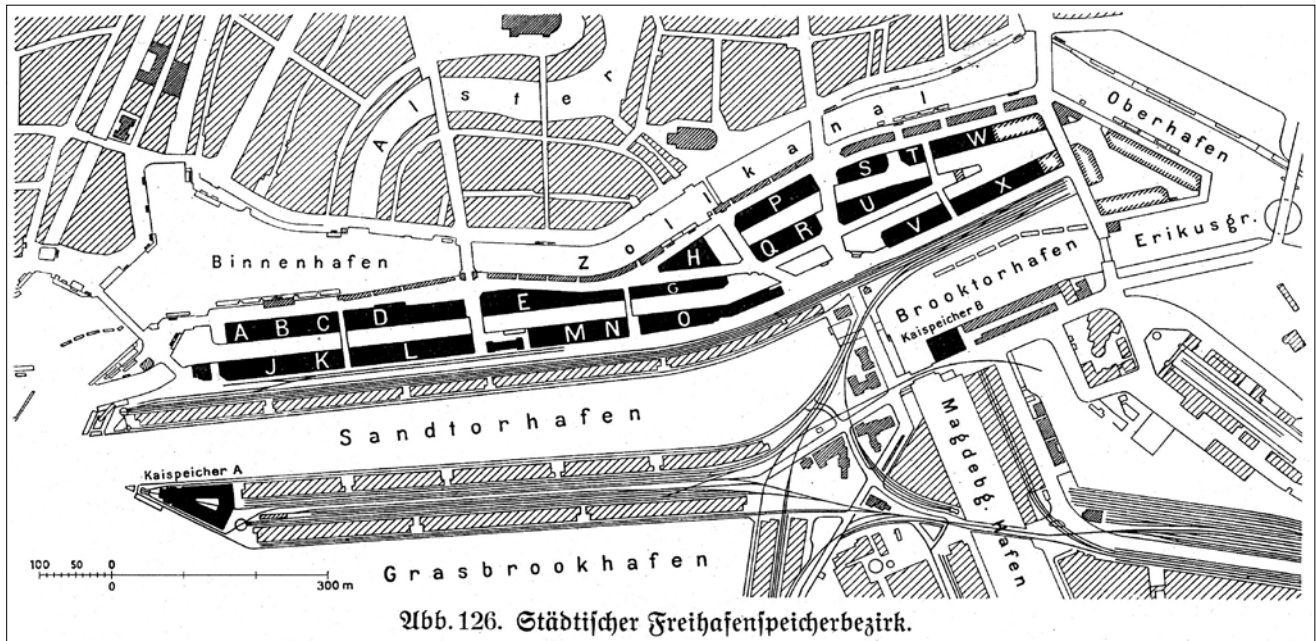


Abb. 2: Lageplan der Speicherstadt mit den Blockbezeichnungen (1914)

Gebiet verliehen; bei Transitgütern für das Ausland entfielen diese von vornherein. Die Stadt legte außerdem Wert auf die Zollhoheit im Freihafen, befürchtete sie doch andernfalls eine „mit den Bedürfnissen des Großhandels nicht genügend vertraute Verwaltung“.⁶

Der Bau der Speicherstadt war notwendig, weil sich die bisher genutzten Lagerflächen in der Innenstadt konzentrierten⁷, wogegen es im zukünftigen Freihafengebiet kaum Lagerhäuser gab.⁸ Es wurden zwar auch alternative Standorte für die Freihafenspeicher diskutiert⁹; der Senat hatte aber längst die Brookinseln ins Visier genommen, die verkehrsgünstig an der Nahtstelle zwischen den Häfen auf dem Großen Grasbrook und der südlichen Altstadt lagen, wo sich der Außenhandel konzentrierte.¹⁰ Nachrangig war demgegenüber offenbar, dass diese Inselgruppe 16 000 Einwohnern zählte, die zunächst „dislociert“ werden mussten, bevor die Baumaßnahmen beginnen konnten.¹¹ Weiteren 2 500 Menschen drohte das gleiche Schicksal, weil außerdem die wasserseitige Bebauung vom Meißberg bis zu den Kajen dem Zollkanal und einer Uferstraße weichen sollte.¹²

Außer der Errichtung der Speicherstadt waren bis zum Zollanschluss noch zahlreiche weitere Baumaßnahmen zu bewältigen, von denen hier nur die wichtigsten genannt seien: – die Umfassung des Freihafengebiets mit Zollgrenzanlagen und Zollkontrollstationen; – der Bau des Segelschiffhafens auf dem Kleinen Grasbrook, um die Segelschiffe verlagern zu können, die bis dahin im Niederhafen vor der Neustadt ankerten; – der Bau des Zollkanals nördlich der späteren Speicherstadt, um Binnenschiffen eine Umfahrung des Freihafengebiets an seiner Nordseite zu ermöglichen, – der Bau der Norderelbbrücke, um den zukünftigen Freihafen vom Durchgangsverkehr zu entlasten.¹³ Die Reichsregierung erklärte sich bereit, die Hälfte der Baukosten bis zu einer Summe von maximal 40 Millionen Mark zu übernehmen.¹⁴ Das deckte jedoch nur einen weitaus geringeren Teil der tatsächlich entstehenden

Kosten, die schon bald nach oben korrigiert werden mussten und schließlich mit 123 Millionen Mark veranschlagt wurden¹⁵, wovon 54,5 Millionen Mark auf den Erwerb der Grundstücke für die Speicherstadt und den Zollkanal entfielen.¹⁶

Die Brookinseln vor dem Bau der Speicherstadt

Die Brookinseln waren noch im späten Mittelalter weitgehend ungenutztes Gelände, sieht man von den Schiffbauplätzen ab, die schon allein aus Brandschutzgründen vor den Toren der Stadt lagen.¹⁷ Ab 1547 wurden sie in den Stadtwall einbezogen, der in Höhe des heutigen Sandtorkais und Brooktorkais aufgeschüttet wurde, wobei der Sandtorhafen den Verlauf des ehemaligen Wallgrabens markiert. Von 1615

Abb. 3: Die Straße Kehr wieder am Binnenhafen, die für den Bau der Speicherstadt abgebrochen wurde (1884)



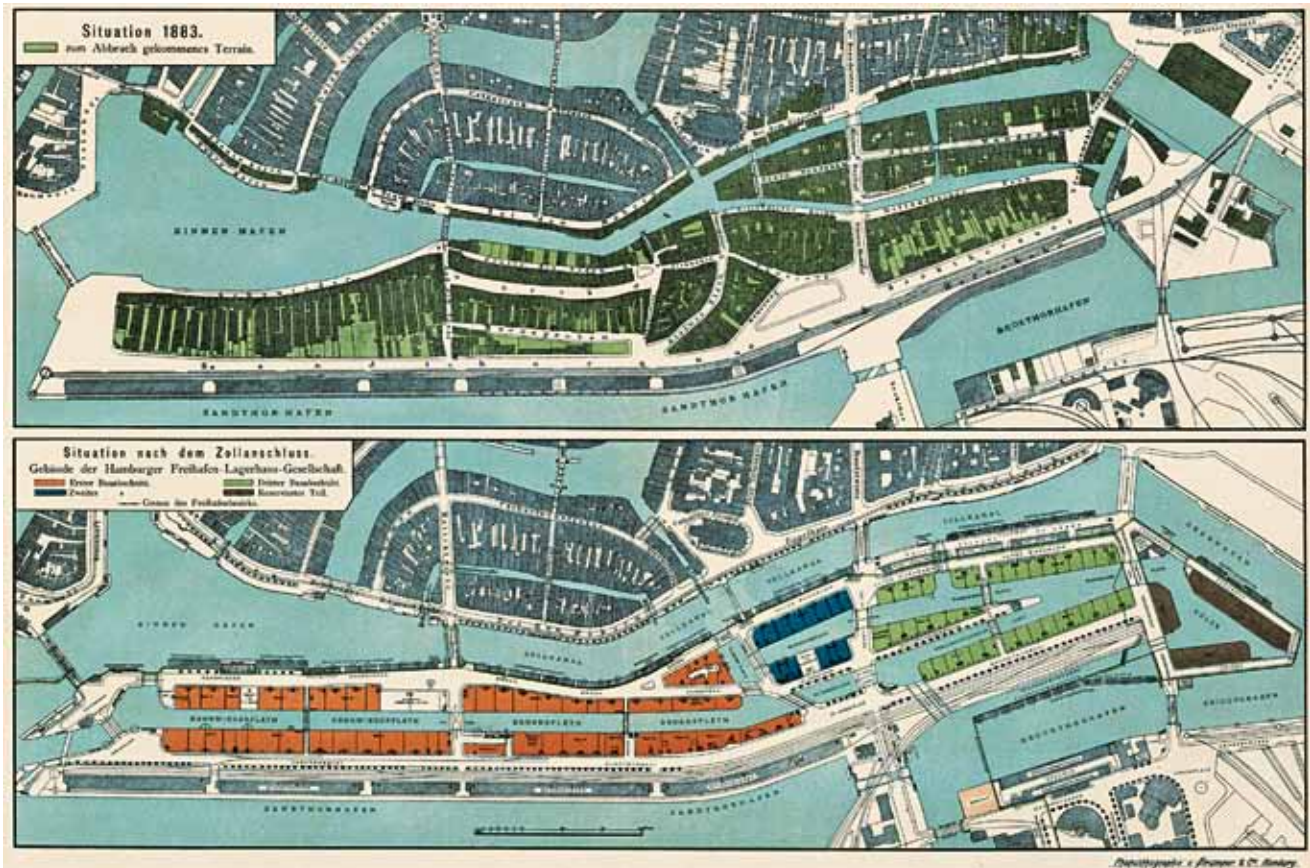


Abb. 4: Die Brookinseln vor dem Abruch der Bebauung (1883, oben) und nach Fertigstellung der Speicherstadt. Die drei Bauabschnitte sind farbig markiert: Orange (1885–88), Blau (1891–96), Grün (1899–1927). Die braunen Blöcke auf der Ericusspitze wurden nicht realisiert

bis 1626 wurde die Stadtbefestigung erheblich erweitert, woran die Ericusspitze im Südosten der Speicherstadt erinnert, die ursprünglich eine der Bastionen war. Die systematische Besiedlung der Brookinseln setzte erst spät ein. Noch am Ende des 16. Jahrhunderts gab es hier große unbebaute Flächen, auf denen die „Gewandrahmen“ standen: Trockengestelle für englische Wollstoffe, die in Hamburg gewalkt und gefärbt wurden. Hiervon leiten sich die Straßennamen Alter und Neuer Wandrahm ab.¹⁸

Sieht man von einigen gründerzeitlichen Bauten ab, herrschte um 1880 auf den Brookinseln eine geschlossene Bebauung aus dem 17. und 18. Jahrhundert vor.¹⁹ Am Kehrwieder, am Brook und am Pickhuben standen Fachwerkhäuser, in denen neben dem Kleinbürgertum der Handwerker, Einzelhändler und Gastwirte vor allem Arbeiter wohnten. Die Innenhöfe dieser Häuser waren ebenfalls dicht bebaut und wurden mit internen Gassen erschlossen – den sogenannten Gängen –, die nur über Tore in den Vorderhäusern zugänglich waren. Am Neuen Wandrahm, an der Holländischen Reihe, am Holländischen Brook und am Alten Wandrahm standen dagegen repräsentative Bürgerhäuser im Barockstil, an die in der Regel rückwärtig Speicher anschlossen. Seit der Mitte des 19. Jahrhunderts wanderte das Bürgertum allerdings aus der südlichen Altstadt ab, und zog bevorzugt in die neuen Villenviertel an der Außenalster. Die historischen Bürgerhäuser wurden in Mietwohnungen aufgeteilt oder in Kontorhäuser umgewandelt.²⁰

Die Vorbereitung der Baugelände

Der Abriss der Bebauung der Brookinseln begann am 1. November 1883 am Kehrwieder.²¹ Bis Ende 1887 war das gesamte Gelände bis zur heutigen Straße Bei St. Annen freigeräumt, wodurch zugleich das Terrain für den zweiten Bauabschnitt (ab 1891) vorbereitet wurde. Da großer Zeitdruck herrschte, wurde mit dem Bau der Infrastrukturen begonnen, sobald ein größerer Abschnitt verfügbar war: „Den leitenden Gedanken bildete bei der Aufstellung des Arbeitsplanes das Bestreben, möglichst schnell Terrain für die Herrichtung von Freihafen-Speichern [...] zu schaffen.“²² Auch der 25 Meter breite Hauptkanal der Speicherstadt, nach den angrenzenden Straßen abschnittsweise in Kehrwiedersfleet, Brooksfleet und St. Annensfleet benannt, wurde sukzessive realisiert. Er erstreckte sich zunächst von der Kehrwiederspitze bis zur St. Annensbrücke, hinter der nach Süden abknickte, um in den Brooktorhafen zu münden, und wurde erst bei der Realisierung des dritten Bauabschnitts als Holländischbrookfleet nach Osten verlängert.

Weitere Zerstörungen brachte der Bau des Zollkanals nördlich der Speicherstadt mit sich, für den das Dovenfleet und das westlich anschließende Mührenfleet zu einem 45 Meter breiten Kanal vereinigt wurden, der im Westen in den Binnenhafen mündete.²³ Bereits 1883 wurde die Bebauung an der Nordseite des Dovenfleets abgebrochen; Ende des Jahres 1887 fielen am Katharinenkirchhof die letzten

Häuser.²⁴ Da sich hierdurch die willkommene Gelegenheit bot, eine neue Uferstraße vom Meßberg bis zu den Kajen anzulegen, wurde auch die wasserseitige Bebauung am Binnenhafen niedergelegt.

Die oben skizzierten Maßnahmen wiederholten sich im Prinzip, als östlich der Straße Bei St. Annen der dritte Bauabschnitt entstand; im Winter 1897/98 wurden hier die ersten Häuser abgerissen.²⁵ Die Speicherstadt sah ihrer Vollendung entgegen, als 1906 die „Aptierung“ des restlichen Geländes für die östliche Hälfte von Block W und Block X in Angriff genommen wurde.²⁶ Tatsächlich verzögerte sich die Fertigstellung von Block W dann aber noch bis Mitte der 1920er Jahre (vgl. unten).

Die HLG und die Quartiersleute

1885 wurde die HFLG Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft als Aktiengesellschaft gegründet, um den Bau der Speicherstadt privat zu finanzieren.²⁷ Das Gelände blieb dagegen städtisches Eigentum und wurde an die HFLG unter der Bedingung verpachtet, dass die Stadt am Gewinn beteiligt wurde und die Option erhielt, sukzessive sämtliche Aktien zu erwerben. Es gelang der Stadt zwar erst 1928, Alleineigentümer der HFLG zu werden. De facto agierte die Gesellschaft aber von vornherein wie ein stadteigenes Unternehmen, zumal dem Senat alle Baupläne und Kostenvoranschläge zur Genehmigung vorgelegt werden mussten und dieser auch über die Höhe der Mieten für die Lagerflächen und Kontore zu entscheiden hatte. 1935 wurde die HFLG mit der Staatlichen Kaiverwaltung vereinigt und 1939 in HHLA Hamburger Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft umbenannt. Seit 2005 nennt sich der Konzern HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG.

Die HFLG nutzte jedoch nur wenige Speicher in eigener Regie. Der größte Teil wurde an die Quartiersleute vermietet, wie sich die Lagerhalter im Hamburger Hafen bis heute nennen.²⁸ Die Quartiersleute lagerten, bemusterten und veredelten Importgüter „auf fremde Rechnung“ und zählten somit zu den „Zwischenunternehmern“, wie sie damals für den Hamburger Hafen typisch waren.²⁹ Ihre Kunden rekrutierten sich zumeist aus dem Außenhandel. Aber auch der produzierende Sektor vertraute ihnen seine Rohstoffe an.

Außerdem gab es drei Speicher in Privatbesitz: Am Kehr wieder ließen sich die Weinhandelsfirmen Jebens und Lorenz-Meyer eigene Lagerhäuser errichten (Block B) und am St. Annenufer investierten Hanssen & Studt in einen Kaffeespeicher (Block R3)³⁰ Die beiden Staatsspeicher am Kehr wieder und am Sandtorkai, bei denen die Lagerflächen mit einem Postamt und einer Zollabfertigung bzw. der Maschinenzentralstation der Speicherstadt kombiniert wurden, blieben dagegen im Besitz der Stadt.³¹

Die Architekten der Speicherstadt

Abgesehen von den Staatsbauten und Privatspeichern lag die Verantwortung für die Planung und Errichtung der Speicherstadt bei der HFLG – wenn auch „unter Aufsicht und Mitwirkung des Ingenieurwesens der Bau-Deputation.“³²

Die HFLG erhielt eine eigene Bauabteilung, die unter ihrem Chefingenieur Heinrich Hagn bis zur Fertigstellung des ersten Bauabschnitts Ende 1888 15 Ingenieure, 24 Architekten und 23 Bauaufseher beschäftigte.³³ Mit Georg Thielen, Hanssen & Meerwein und Gustav Schrader wurden aber auch freie Architekten hinzugezogen, die in erster Linie für die Gestaltung der Fassaden zuständig waren.³⁴ Von Thielen stammten die Blöcke A, C, D, E, G, H, J, K, L, M und P, von Hanssen & Meerwein die Blöcke N, O, Q, R, U und V sowie die beiden Verwaltungsgebäude der HFLG und von Gustav Schrader die Blöcke S, T und W. Dabei mussten sich Hanssen & Meerwein die Aufträge für die Blöcke N und O sowie für das erste Verwaltungsgebäude der HFLG mit Stammann & Zinnow teilen und beim Bau des zweiten Gebäudes der HFLG mit Johannes Grotjan kooperieren.³⁵

Für die Staatsbauten wie die erwähnten Staatsspeicher, die technischen Gebäude (vgl. unten), die Brücken oder die Gebäude für die Zollabfertigung zeichnete dagegen Franz Andreas Meyer verantwortlich, der Oberingenieur der Baudeputation (vergleichbar mit der späteren Baubehörde). Außerdem wurden Meyer alle Pläne der HFLG zur Begutachtung vorgelegt, was ihm kontinuierlichen Einfluss auf die Entwicklung der Speicherstadt sicherte.³⁶ Als Meyer 1901 starb, wurde sein Stellvertreter Eduard Vermehren zum Oberingenieur ernannt.³⁷ Vermehrens Nachfolger Friedrich Sperber (ab 1907) konnte dagegen kaum noch Akzente setzen, da die Speicherstadt nun fast vollständig realisiert war. Dies trifft, mutatis mutandis, auch auf Raywood zu, den späteren Chefingenieur der HFLG, der nur noch Block X (1908–12) und die östliche Hälfte von Block W (1925–27) realisieren konnte.³⁸ Vermutlich war Raywood auch am vierten Bauabschnitt der Speicherstadt beteiligt, der seit 1905 auf der Ericusspitze geplant war³⁹, aufgrund des Kriegsausbruchs 1914 und der Wirtschaftskrisen der Weimarer Republik aber Makulatur blieb.

Meyer, Vermehren und Thielen hatten die Polytechnische Schule in Hannover absolviert⁴⁰, die damals durch die Lehrtätigkeit von Conrad Wilhelm Hase geprägt wurde. Hases Leitbild war die norddeutsche Backsteingotik, wobei es ihm jedoch nicht nur um die Übernahme bestimmter historischer Formen bzw. deren Adaption an die modernen Bauaufgaben ging, sondern vor allem auch um das materialgerechte Gestalten mit Sichtmauerwerk, für das das mittelalterliche Bauen viele Anregungen bot.⁴¹ Man findet deshalb in der Speicherstadt relativ selten explizit gotische Motive wie Kreuzrippengewölbe oder Spitzbogen. Entscheidender war, dass die Fassaden ausschließlich aus Backsteinen gefügt wurden. Dieses gleichsam modulare Gestaltungsprinzip, bei dem alle gliedernden und dekorativen Details konsequent aus dem genormten Format der Ziegel abgeleitet sind, macht die spezifische Qualität der „Hannoverschen Schule“ aus: „[Hase] erhob das Einhalten dieser Maße zum Grundsatz; die Schichtenfugen gaben ihm beim Entwurf das Netz für alle Höhenabmessungen; ihnen hat sich jede Schmuckform, jede Gliederung unterzuordnen [...]“.⁴²

Mit dem Wiederaufbau der Speicherstadt, die im Zweiten Weltkrieg schwere Schäden erlitten hatte, wurde Werner Kallmorgen beauftragt.⁴³ Das war ein Glücksfall, lag der Komplex doch außerhalb des Blickfelds der damaligen Denkmalpflege.⁴⁴ Kallmorgen war dagegen um eine objek-



Abb. 5: Speicherstadt – erster Bauabschnitt: Block G (Mitte) und Block H (rechts) von Georg Thielen (1886/87 bzw. 1887/88, Aufnahme 1932). Block G wurde 1943 zur Hälfte zerstört. Heute steht hier die Kaffeebörse (vgl. Abb. 13)

tivere Beurteilung der historistischen Bauten der Kaiserzeit bemüht, sprach von „der lustigen liebevollen Architektur der 80er Jahre“ und konstatierte anerkennend, diese Speicher seien „wirkliche Architektur“.⁴⁵ Dabei schreckte er auch vor der originalgetreuen Rekonstruktion der Gebäude nicht zurück, wogegen er bei den Neubauten bestrebt war, diese zwar modern zu gestalten, aber mit Konzessionen an den „Genius loci“, was er vor allem durch rote Backsteinfassaden und bestimmte Gliederungen leistete. Auch die Bauabteilung der HHLA, die einige Blöcke in eigener Regie wiederherstellte, hielt sich an sein Konzept.

Die technische Ausrüstung der Speicherstadt

Der vertikale Transport der Waren auf die einzelnen Lagergeschosse erfolgte mit Hilfe von außen liegenden Winden, so dass jeder Speicher an der Wasser- und an der Landseite über große Schiebe- oder Klapptüren verfügt, die übereinander angeordnet sind – die so genannten Luken. Diese senkrechten Lukenachsen münden in Giebel mit Windenauslegern, die von kleinen Kupferhauben als Witterungsschutz überdeckt werden. Heute sind allerdings nur noch die landseitigen Winden in Betrieb, so dass an den Wasserseiten in der Regel

die Stahlseile mit den charakteristischen weißen Stahlkugeln fehlen, die dafür sorgen, dass die Seile auch ohne Last straff hängen. Ein weiteres typisches Detail der Speicherstadt sind die Bedienungsstangen für die Winden, die außen neben den Luken angebracht sind und bis zum Dachgeschoss reichen, wo eine Verbindung zum Windenantrieb besteht. Schiebt man die Stange nach oben, bewegt sich auch das Lastseil der Winde in diese Richtung – und vice versa.

Die Speicherwinden wurden mit Druckwasser angetrieben, in den Kellern gab es außerdem hydraulische Hubbühnen. Höchsten technischen Ansprüchen genügte auch die Beleuchtung der Speicher, die aus Sicherheitsgründen bereits 1888 voll elektrifiziert war.⁴⁶ Die Speicherstadt erhielt deshalb eine eigene Maschinenzentralstation, in der die elektrischen Generatoren und die Pumpen für die Windenhydraulik standen, die mit Dampf aus dem benachbarten Kesselhaus angetrieben wurden. Da im Laufe der Zeit immer mehr Firmen in elektrische Sortiermaschinen investierten, z. B. zum Sieben oder Schälen von Rohkaffee, wurde 1901 noch zusätzlich eine Unterstation in Block U in Betrieb genommen, in der ein mit Stadtgas betriebener elektrischer Generator stand.⁴⁷ 1953 wurden die Winden auf Elektromotoren umgerüstet und die ursprüngliche technische Ausrüstung der Speicherstadt wohl bald darauf verschrottet.⁴⁸

Allgemeine Kennzeichen der Speicherarchitektur

Die Speicherfassaden kennzeichnen sich nahezu durchgängig durch ein einheitliches Schema, wobei die land- und wasserseitigen Fassaden im Prinzip gleich gestaltet sind. Über ein oder zwei Sockelgeschossen mit großen Fenstern, die sich für die Kontore anboten, aber auch zum Lagern genutzt wurden, erheben sich drei bzw. vier weitere „Normalgeschosse“, die ausschließlich als Lagerflächen dienten und deshalb kleinere Fenster haben. Die vertikalen Lukenachsen, die sich in der Regel vom Erdgeschoss bis zu den Windengiebeln erstrecken, verklammern die heterogenen Fassadenzonen. Die Schmalseiten der Blöcke werden durch Giebel und Türme akzentuiert, sofern diese eine exponierte Lage haben. Während der erste Bauabschnitt durchgängig steile Dächer aufweist, wurden die späteren Blöcke mit flach geneigten Dächern errichtet, wodurch die Zahl der Normalgeschosse von fünf auf sieben erhöht werden konnte.

Nahezu sämtliche Bauten sind mit rotem Backstein verblendet. Für die Kellergeschosse, die quasi die Stoßkanten der Gebäude bilden, wurde der hart gebrannte und somit besonders widerstandsfähige dunkelrote Klinker gewählt. Während diese Zonen schmucklos sind, weisen die darüber liegenden Fassadenabschnitte eine kraftvolle Gliederung aus Vorlagen, Wasserschlagen, Gesimsen, Friesen und Konsolen im Sinne der „Hannoverschen Schule“ auf (vgl. oben). Bänder und Ornamente aus andersfarbigen Ziegeln oder vereinzelt auch grünen Glasplättchen (Block E und Block L) setzen Akzente im Sichtmauerwerk. Seltener wurden Glasurziegel verwandt. Dabei spiegelt die Gestaltung die Hierarchie der Bauaufgaben wieder. Während sich die Speicher in der damals üblichen Terminologie als „Backsteinrohbauten“ charakterisieren lassen⁴⁹, d.h. ihre Fassaden sind nahezu ausschließlich aus Ziegeln gestaltet, werden die Verwaltungsgebäude der HFLG durch Gliederungen aus Werkstein nobilitiert.

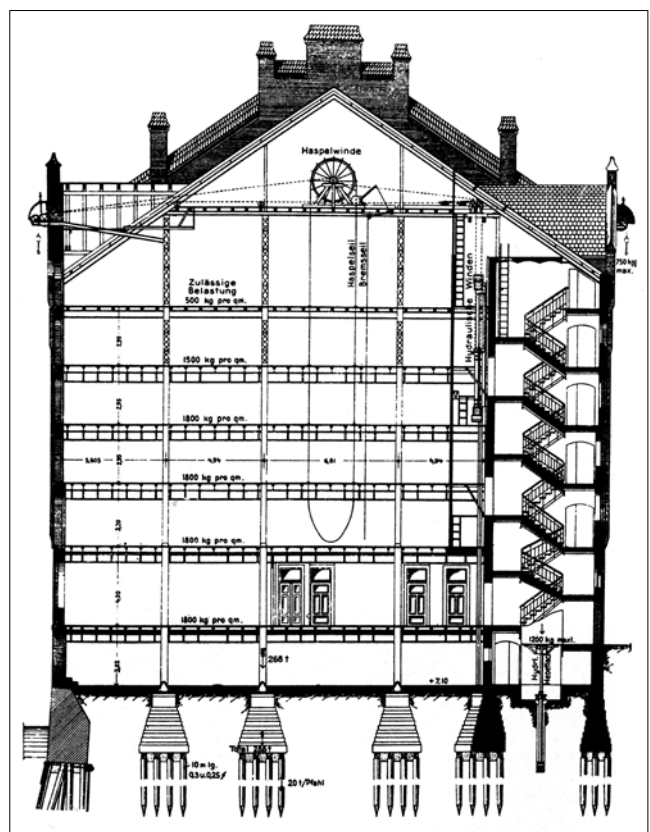
Die Grundrisse und die Konstruktion der Speicher

Die meisten Gebäude in der Speicherstadt wurden in Skelettbauweise errichtet, um möglichst flexibel nutzbare, ungeteilte Lagerflächen zu erhalten. Aus dem gleichen Grund wurden die Treppenhäuser mit den Schächten für die

Abb. 6: Das Kesselhaus von Franz Andreas Meyer (1886/87). Das Gebäude büßte nach dem Zweiten Weltkrieg seine Schornsteine ein, die bei der Restaurierung durch gmp Architekten als Stahlgitterkonstruktionen nachempfunden wurden (1999–2001)

Abb. 7: Block D von Georg Thielen (1887/88). Deutlich ist die horizontale Zweiteilung in Büro- und Lagergeschosse zu erkennen

Abb. 8: Schnitt durch Block D von Georg Thielen (1887/88). Neben den hydraulischen Winden verfügten die Speicher im ersten Bauabschnitt noch zusätzlich über Haspelwinden für den manuellen Betrieb



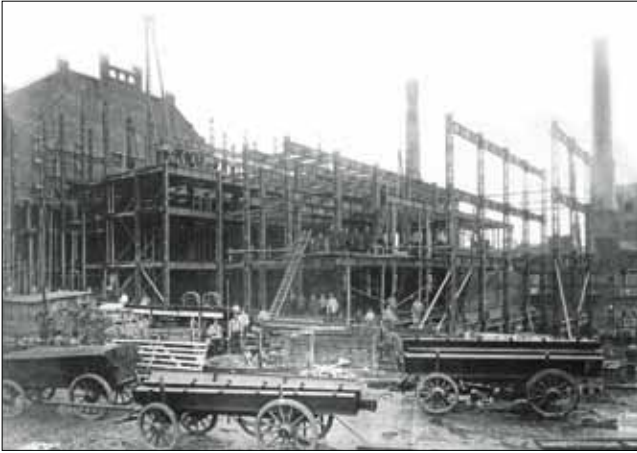


Abb. 9: Block E von Georg Thielen im Bau (um 1888). Die Stahlelemente wurden vorgefertigt an die Baustelle geliefert

Windenhdraulik und den Toiletten, die an den Zwischenpodesten der Treppen angeordnet sind, zu kompakten Kernzonen zusammengefasst. Nottreppenhäuser gab es anfänglich nicht.⁵⁰

Mit den Blöcken Q und R (1894–96) wurden auf Anregung von Adolph Libert Westphalen, dem Branddirektor der Hamburger Feuerwehr, der übrigens selbst Architekt war, die „Westphalentürme“ eingeführt: runde Türme, die zur Hälfte in die Geschossflächen integriert sind und Wendeltreppen als Notausgänge umschließen, wobei eiserne Balkone als externe Zugänge dienen.⁵¹ Vor allem der dritte Bauabschnitt wird durch diese malerischen Türme geprägt, die sich ausschließlich an den Wasserseiten der Blöcke befinden.

Die gesamte Speicherstadt steht auf Holzpfahlgründungen aus zwölf Meter langen Stämmen, die mit Dampfrahmen in den Boden getrieben wurden.⁵² Diese erlitten im Zweiten Weltkrieg nur relativ geringe Schäden und konnten deshalb beim Wiederaufbau mitsamt den Kaimauern weiter verwendet werden.⁵³ Unterschiede bestehen dagegen hinsichtlich der Konstruktion der Blöcke, die zunächst in Stahlskelettbauweise mit genieteten Gitterstützen, Deckenträgern und Unterzügen errichtet wurden.⁵⁴ Welche Risiken die unverkleideten Stahlkonstruktionen bargen, zeigte sich 1891 beim Brand des Staatsspeichers am Sandtorkai, als die Stahlstützen einknickten.⁵⁵ Bei den Speichern Q, R, S, T und U sowie dem Privatspeicher von Hanssen & Studt wurde deshalb nahezu durchgängig Holz für den Innenausbau gewählt, das im Brandfall bessere Eigenschaften aufweist als unverkleideter Stahl. Bei den Blöcken V und W kamen feuersicher ummantelte Gusseisenstützen zum Einsatz, bei Block X erneut Stahlstützen, die jedoch mit Beton ausgegossen und mit Blech verkleidet wurden. Abgesehen von der östlichen Hälfte von Block W (1925–27) spielte Stahlbeton vor dem Zweiten Weltkrieg keine Rolle.

Die Verwaltungsgebäude der HFLG

Das erste Verwaltungsgebäude der HFLG, ein Entwurf von Hanssen & Meerwein und Stammann & Zinnow (1886/87,

vgl. Abb. 1), wurde wie ein Kopfbau an Block O gefügt, so dass es sich nach drei Seiten hin architektonisch entfalten konnte.⁵⁶ Auffällig im Vergleich mit den übrigen Bauten in der Speicherstadt sind die Sandsteingliederungen, die das Gebäude in dem Ensemble hervorheben und seinen besonderen Rang unterstreichen. Die Dachhäuschen und zwei kegelförmige Helme, die einen Turm bzw. einen Runderker bekrönen, verleihen dem relativ kleinen Bau einen malerischen Umriss und somit eine starke Präsenz. Ungewöhnlich für den Norden sind die neogotischen Motive, die auf süddeutsche Vorbilder verweisen, wie die Kreuzblume auf dem Dreiecksgiebel oder der polygonale Erker, der an ein Nürnberger „Chörlein“ erinnert. Die Skulptur in der Nische am Fleet stellt die Hl. Anna mit ihrer Tochter Maria dar als Reminiszenz an die St.-Annen-Kapelle, die bis zum Abbruch 1869 auf dem Gelände der späteren Speicherstadt stand.⁵⁷ Der Bildhauer ist nicht bekannt.

Von Hanssen & Meerwein – in Kooperation mit Johannes Grotjan – stammte auch das zweite Verwaltungsgebäude der HFLG, das am westlichen Ende von Block U entstand (1902–04).⁵⁸ Das Gebäude sollte sich zwar „in würdiger Weise den bereits im nördlichen Freihafengebiet entstandenen Gebäuden anpassen.“⁵⁹ Dies gewährleistet aber nur die

Abb. 10: Das zweite Verwaltungsgebäude der HFLG von Hanssen & Meerwein und Johannes Grotjan (1902–04)





Abb. 11: Die Ruine von Block R (1944)



Abb. 12: Das Freihafenamt in Block R von Werner Kallmorgen (1952/53)

Kombination von rotem Verblendmauerwerk mit Sandsteingliederungen, die in der Wettbewerbsausschreibung übrigens auch gefordert war, wogegen der für die Speicherstadt ungewöhnliche Renaissance-Charakter das Gebäude zu einem Fremdkörper in seinem Umfeld macht. Das Treppenhaus und die Eingangshalle wurden mit Granitsäulen, Kreuzrippengewölben, Jugendstilfliesen und schmiedeeisernen Geländern repräsentativ ausgestattet. Heute ist das Gebäude mit dem angrenzenden Block U, der von gmp Architekten in ein Bürohaus umgewandelt wurde (2000–02), zur Unternehmenszentrale der HHLA vereinigt.⁶⁰

Die Kriegszerstörungen und der Wiederaufbau

Im Zweiten Weltkrieg wurde die Speicherstadt wiederholt das Ziel von Bombenangriffen. Die schwersten Schäden waren bei der britisch-amerikanischen Luftoffensive vom 25. Juli bis 3. August 1943 – der „Operation Gomorrha“ – sowie bei den Angriffen am 13. Dezember 1943 und am 18. Juni 1944 zu verzeichnen.⁶¹ Die Zerstörungen konzentrierten sich im ersten und zweiten Bauabschnitt, was wohl auch an den Stahlskeletten der Gebäude lag, die den Bränden nicht standgehalten hatten. Die Blöcke A, B, C, J, K und M sowie die östliche Hälfte von Block G waren als Total Schäden zu verbuchen. Auch die Blöcke O und R waren zum größten Teil zerstört. In den Blöcken D, E, L und P klafften große Lücken. Im westlichen Teil von Block H waren die oberen Geschosse eingestürzt. Der dritte Bauabschnitt wies dagegen einen weitaus geringeren Zerstörungsgrad auf. Lediglich zwei Abschnitte in Block U, einer in Block W und der kleine Block T zählten hier zu den Verlusten.

Für den Wiederaufbau der Speicher zeichnete, wie oben dargestellt, neben der Bauabteilung der HHLA vor allem Werner Kallmorgen verantwortlich, der den Anspruch, hatte, von der historischen Architektur so viel wie möglich wieder-

herzustellen.⁶² Die teilzerstörten Blöcke D, E, H, L, P und U wurden rekonstruiert; lediglich die Dachgeschosse wurden vereinfacht, insbesondere die Windengiebel. Von Block M und dem ehemaligen Speicher von Hanssen & Studt (Block R 3) ließen sich zumindest die Straßenseitenfassaden erhalten, wogegen die Fassaden an der Wasserseite neu gestaltet wurden, wenn auch mit Windenhäuschen und Luken wie bei den historischen Speichern. Der Innenausbau erfolgte in Stahlbetonskelettbauweise, sofern die Konstruktionen irreversibel geschädigt waren. Auf diese Weise entstand eine Collage aus unterschiedlichen Bauschichten, die das wechselvolle Schicksal der Gebäude dokumentiert

Völlig neu konzipiert wurden dagegen Block T sowie die völlig zerstörten Abschnitte der Blöcke G, O und R, zumal hier Büros statt der ursprünglichen Lagerflächen entstehen sollten. Während das Bürohaus in Block O eine Skelettfassade aus dunkelgrau gefärbtem Stahlbeton erhielt, die in Brüstungshöhe mit roten Ziegeln ausgefacht wurde, entwickelte Kallmorgen für die neuen Bürohäuser in den Blöcken G, T und R Rasterfassaden aus Backstein (vgl. Abb. 12 und 14). Auffällig ist der betont handwerkliche Charakter der Ausführung: Die Stürze der Rasteröffnungen sind mit Rollschichten auf Stich gemauert, was der Architektur eine traditionalistische Note verleiht. Die Präzision, mit der alle Fassadendetails aus den genormten Ziegelmaßen entwickelt sind, erinnert an die „Hannoversche Schule“. Die gekuppelten Fenster der Blöcke R und T sowie der wiederhergestellten Ostfassade von Block P wirken wie Paraphrasen auf die historische Speicherarchitektur. Vergleichbare Fenster finden sich auch an den Speichern aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg.

Das ehemalige Zentrum des Kaffeehandels

Eine Sonderrolle spielten die Blöcke N und O von Hanssen & Meerwein und Stammann & Zinnow (1886/87, vgl. Abb.

1), die auf Betreiben der Kaffeehändler errichtet wurden.⁶³ Beide Blöcke waren ursprünglich identisch gestaltet, was sich jedoch kaum noch vermittelt, weil Block O im Zweiten Weltkrieg bis auf einen kleinen Rest zerstört und durch Neubauten ersetzt wurde. Block N blieb dagegen unversehrt. Auffällig ist die schmucklose Backsteinarchitektur, die zu den Straßen hin lediglich durch hell gestrichene Putzflächen, u. a. neogotische Blendbogen, akzentuiert wird, wogegen die wasserseitigen Fassaden völlig schlicht sind. Das Erdgeschoss und die ersten beiden Obergeschosse enthielten Kontore, was sich an den größeren Fenstern ablesen lässt, während in den darüber liegenden Geschossen mit den Luken der Kaffee lagerte. Außerdem war der Saal der Kaffeebörse in Block O untergebracht.

Beim Wiederaufbau von Block O durch Werner Kallmorgen (1955–59, vgl. Abb. 13) wurden die Lager- und Büroflächen auf eigenständige Baukörper aufgeteilt und der Börsensaal in einen Neubau ausgegliedert, der anstelle der zerstörten Osthälfte von Block G entstand.⁶⁴ Die neue Kaffeebörse, ein Entwurf von Kallmorgen und Schramm & Elingius (1955/56), wurde mit verglasten Fußgängerbrücken über das Brooksfleet und die Straße Pickhuben hinweg an die Kontore in den Blöcken O und H angebunden. Hinsichtlich des flachen Tonnendachs und der mit Werkstein verkleideten Stahlbetonskelettfassaden zitiert das Gebäude den südlichen Annex des Rathauses in Aarhus von Arne Jacobsen und Erik Møller (1938–42), das als ein Leitbau der deutschen Nachkriegsarchitektur gelten kann.⁶⁵ Die Ausstattung des Börsensaals ist erhalten, wenn auch derzeit ausgelagert. Eine untergehängte Schalldecke aus Holzstäben zeichnet den Schwung der Dachschale nach. Ein farbiges Glasbild der Firma Kuball, das Kaffee-pflücker bei der Arbeit zeigt, dominiert die östliche Stirnwand.

Die aktuelle Entwicklung der Speicherstadt

In den 1980er Jahren zeichnete sich deutlich ab, dass die Speicherstadt gegenüber anderen Lagereinrichtungen im Hamburger Hafen nicht mehr konkurrenzfähig war. Während immer mehr Quartiersleute in moderne Flachlager abwanderten oder ihre Betriebe aufgaben, weitete sich zugleich der internationale Orientteppichhandel aus, der bis dahin nur eine marginale Rolle gespielt hatte, so dass schließlich 60 Prozent der vermietbaren Flächen, d. h. ohne die Dachböden und Keller gerechnet, für die Lagerung von Teppichen genutzt wurden.⁶⁶ Seit 2000 ist auch diese Branche stark rückläufig, zumal die Speicherstadt seit 2003 nicht mehr zum Freihafen gehört. Seitdem werden immer mehr Lagerböden in Büroflächen umgewandelt und sporadisch auch Gastronomie und Einzelhandel angesiedelt. Kultur- und Freizeitangebote sorgen für touristische Anziehungspunkte. Wohnungen bleiben dagegen die Ausnahme, weil die Speicherstadt sturmflutgefährdet ist und die meisten Gebäude bei einer Überflutung nicht von Rettungsfahrzeugen erreicht werden können.

Die Umwandlung der Speicherblöcke erfolgt in Abstimmung mit der Denkmalpflege unter größtmöglichem Erhalt der historischen Bausubstanz. Das äußere Erscheinungsbild der Gebäude bleibt unangetastet, und auch im Innern prägen die originalen Skelettkonstruktionen aus Holz, Stahl oder Gusseisenstützen weiterhin den Raumeindruck.⁶⁷ Bei den erforderlichen Einbauten wird Wert darauf gelegt, dass sich diese hinsichtlich der Materialien und Strukturen von dem ursprünglichen Bau abheben, so dass diese nachträglichen Veränderungen „lesbar“ bleiben. Tiefere Eingriffe in die Gebäudesubstanz sind vor allem dann erforderlich, wenn die Sanitäreinrichtungen und Erschließungen verbessert werden müssen, z. B. durch den Einbau von Fahrstuhlschächten. Nach

Abb. 13: Das ehemalige Zentrum des Kaffeehandels in der Speicherstadt: das Bürohaus in Block O (links) von Werner Kallmorgen (1954/55) und die Kaffeebörse von Kallmorgen und Schramm & Elingius (1955/56). Im Hintergrund befindet sich der Kaffeespeicher in Block O im Bau (Aufnahme um 1956)

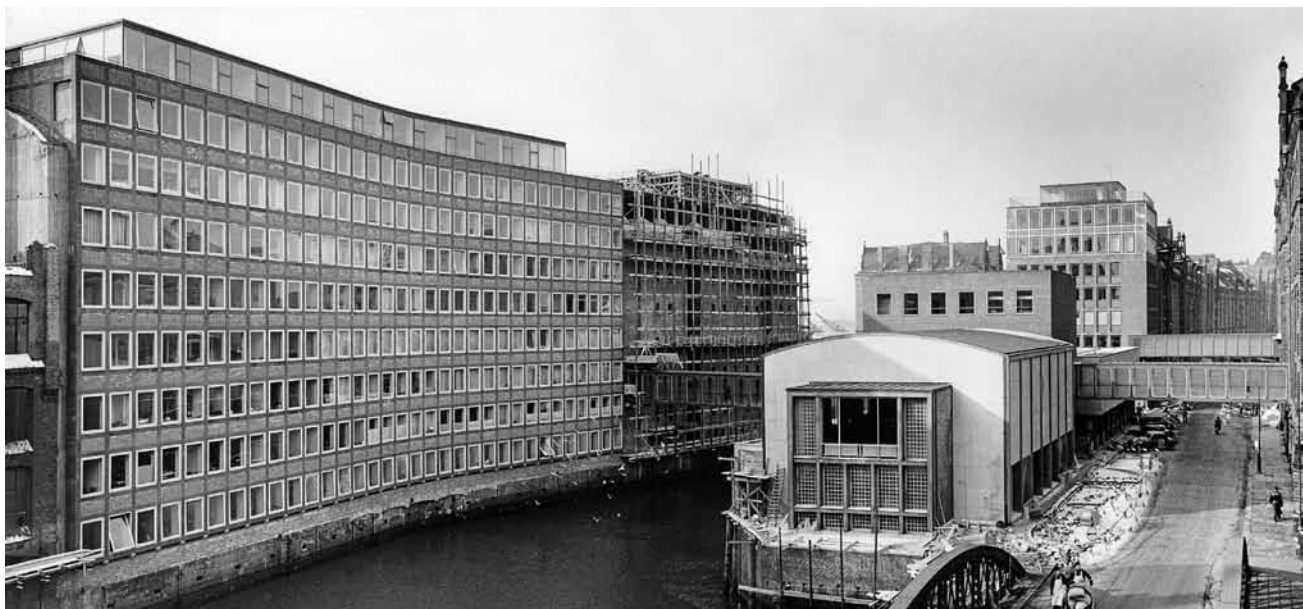




Abb. 14: Der dritte Bauabschnitt der Speicherstadt mit den Blöcken S, U und W, die ab 2000 in Bürohäuser umgewandelt wurden, sowie Block X (links) wurden. Das kubische Gebäude (Hintergrund rechts) ist Block T von Kallmorgen & Partner (1967)

diesen Kriterien wurden bereits die Blöcke D, P, Q, R, S, U und W (westliche Hälfte) revitalisiert.

Eine vorläufige Bewertung

Aufgrund ihrer Größe, ihrer baulichen Geschlossenheit und ihres guten Erhaltungszustands stellt die Speicherstadt ein auch international einzigartiges maritimes Baudenkmal dar. Lediglich in Liverpool und Triest sind mit den Docks bzw. dem Porto Vecchio vergleichbare Ensembles erhalten.⁶⁸ Allerdings waren die Lagerhäuser am Mersey und an der Adria integrale Bestandteile der Seeschiffshäfen. In Hamburg wurden Speicher am seeschiffstiefen Wasser dagegen als nicht notwendig erachtet, weil die Ladung eines Schiffes selten für ein einziges Lagerhaus bestimmt war und somit ohnehin auf mehrere Orte verteilt werden musste.⁶⁹ Deshalb erhielt der Freihafen mit der Speicherstadt und den heute bis auf Lagerhaus G nicht mehr erhaltenen Speicherblöcken am Dessauer und Melniker Ufer zwei zentrale Lagerhausviertel, die neben den Landwegen vor allem mit Binnenschiffen erreichbar waren.⁷⁰ Die seeschiffstiefen Kais waren dagegen ausschließlich für Schuppen reserviert, in denen die Güter kurzfristig zwischengelagert wurden, bis sie an die Empfänger im Hinterland gingen oder verschifft wurden.⁷¹

Ein weiteres Alleinstellungsmerkmal der Speicherstadt ist ihre repräsentative Architektur.⁷² Während die

Lagerhauskomplexe in Liverpool und Triest betont gleichförmig wirken und die Gliederung der Fassaden primär funktionalen Aspekten folgt – wenn auch in Triest nobilitiert durch Anleihen an das Palastschema –, waren die Architekten in Hamburg bestrebt, ein möglichst abwechslungsreich gestaltetes Ensemble zu entwerfen, dem Türme, hohe Dächer und Giebel überdies eine starke Fernwirkung verleihen. Diese Gestaltung war nicht nur der exponierten Lage der Speicherstadt auf einer Inselgruppe am Rand der City geschuldet. Sie machte das Viertel auch gleichsam zum architektonischen Aushängeschild des Welthafens Hamburg, der damals die führende Rolle nach London und New York behauptete – im Wettlauf mit Rotterdam⁷³ – und zudem einer der bedeutendsten Außenhandelsplätze war.

In kunsthistorischer Hinsicht lässt sich der Rang der Speicherstadt am besten greifen, wenn man sie als ein herausragendes Beispiel der „protomodernen“ Architektur wertet, die gerade im Industrie- und Gewerbebau des 19. Jahrhunderts Lösungen hervorgebracht hat, die aus einer späteren, zugegebenermaßen verkürzenden Sicht, wie Pioniertaten der architektonischen Moderne wirken.⁷⁴ Charakteristische Merkmale dieser „Protomodern“ der Speicherstadt sind die Skelettbauweise aus vorgefertigten Stahlelementen, die hierdurch bedingte Entlastung der Außenwände von ihrer statischen Funktion – die somit nur noch als Klimahüllen fungieren – und die modularen Strukturen der Fassaden, deren Maße im Sinne der „Hannoverschen Schule“ konsequent

aus dem genormten Ziegelformat abgeleitet sind. Nicht zu vergessen die standardisierten Grundrisse, für die Franz Andreas Meyer das verbindliche Muster entwickelt hatte.⁷⁵ Dieser prinzipiell moderne Charakter der Speicherstadt wurde Ende der 1940er Jahre von Werner Kallmorgen erkannt und von ihm für den Wiederaufbau des schwer zerstörten Viertels fruchtbar gemacht.

Abstract

Hamburg Warehouse District (The Speicherstadt)

Trade and shipping have always had a strong influence on Hamburg's development. This process gained particular momentum in the course of the 19th century when the Port of Hamburg came to be rated among the most important ones in the world, ranking third only to London and New York. With its 15 blocks of warehouses the *Speicherstadt* is clear evidence of this. The blocks have been preserved to this day and form the largest integrated complex of warehouse buildings the world over. The *Speicherstadt* also includes administrative buildings belonging to the port owner and operator HHLA (formerly HFLG) and buildings that were formerly used by customs and for technical purposes.

The *Speicherstadt* was an up-front investment anticipating the integration of Hamburg into the German Customs Union (Deutsches Zollgebiet) which was completed on October 15, 1888. Before, in many parts of Hamburg imported goods could be introduced, stored and processed duty-free. After 1888, this privilege obtained only within the port area which was the reason why many warehouse operators had to move there. The *Brookinseln* (islands) to the South of the Old Town were chosen as the area where the new Free Port warehouses would be built. In 1881, there were some 16000 people who inhabited those islands. All the buildings on the islands were torn down and the islands were integrated into the port area.

The demolition process began in 1883. Construction of the first group of warehouses – blocks A to O – was started in 1885 and completed in time for the integration into the German Customs Union in 1888. The second group – blocks P, Q and R – were built between 1891 and 1896. Due to WW I and the subsequent economic crises, the completion of the third group of warehouses – blocks S to X – was delayed till 1927. However, by 1912, with the exception of the Eastern half of block W (1925–1927), large part of this section of the *Speicherstadt* was almost complete. Blocks Y and Z were no longer needed after WW I and plans to build them were abandoned.

The *Speicherstadt* is among the main oeuvres of the *Hannoversche Schule* – this was the name of the neo-Gothic architecture taught by the *Technische Hochschule Hannover* at the time. Two of the most senior architects involved in building the *Speicherstadt* had studied in Hannover: Franz Andreas Meyer, Senior Engineer of the City of Hamburg, and Georg Thielen who was responsible for nearly the entire first group of warehouses plus block P. The *Hannoversche Schule* was not so much concerned about style, but focused

mainly on what it considered to be appropriate ways of using brick as a design feature. In this regard, much inspiration was to be had in the north from medieval architecture.

Most buildings within the *Speicherstadt* were built with skeleton frames in order to produce large office spaces that could be compartmentalised as needed and thus offered maximum flexibility of use. To begin with the steel frames consisted of riveted pillars, supporting beams and girders which were prefabricated and delivered from the Ruhr District. For reasons of fire protection, as of 1891 wooden constructions were preferred. From 1904 onwards warehouses were built with fire-proofed jacketed pillars. Hoists for the lifting of goods to the warehouses were hydraulically powered, i.e. by water. Illumination was fully electrified as early as 1888.

In 1945, fifty per cent of the *Speicherstadt* was in ruins. Werner Kallmorgen was put in charge of reconstructing the *Speicherstadt*. He saw to it that the neo-Gothic facades some of which had collapsed were restored true to their original versions. An exception were the roofs: They were simplified and some of the ornamental turrets and gables were left out. However, when it came to replacing those warehouses which had been completely destroyed, Kallmorgen opted for an uncompromisingly modern design. Yet his brick facades and certain other design elements and structures of his office and warehouse buildings easily fit in with the historical ensemble.

Literaturverzeichnis

- ALTSTAEDT, K. Heinrich, Quartiersmann in der Hamburger Speicherstadt, Hamburg 2003.
- ARCHITEKTEN- UND INGENIEUR-VEREIN in Hbg., Versammlung am 4. Novb. 1885. Herr Hagn macht Mittheilungen über: die in der Ausführung begriffenen Speicherbauten der Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft, in: Deutsche Bauzeitung, 1885, Nr. 95, S. 575–576, 1885.
- BECKERSHAUS, Horst, Die Hamburger Straßennamen. Woher sie kommen und was sie bedeuten, 4. Aufl., Hamburg 2000.
- BESELIN, Oskar, Franz Andreas Meyer. Ein Baumeister der Großstadt Hamburg, Hamburg 1974.
- BOLLE, Arved, Der Generalplan für den Ausbau des Hamburger Hafens im Wandel der Zeiten, in: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft, 1950/51, Bd. 21/22, Berlin – Göttingen – Heidelberg 1953, S. 34–50.
- BRACKER, Jörgen, Das Kirchspiel St. Katharinen, in: Das Kirchspiel St. Katharinen. Der Hafen, die Speicherstadt und die Kirche, Unter dem gekrönten Turm, Hamburgs Geschichte, Menschen damals und heute, Unternehmen, Hrsg. von Axel Denecke, Peter Stolt und der Hamburger Hafen- und Lagerhaus-AG, Hamburg 2000.
- BURMESTER, Andreas (Hrsg.), Die grossen Speicherbauten Hamburg's und Altona's. Eine Sammlung von Ansichten, Grundrissen und Schnitten, Hamburg 1890.
- CORNEHL, Ulrich, „Raummassagen“. Der Architekt Werner Kallmorgen 1902–1979 (Schriftenreihe des Hamburgischen Architekturarchivs), Hamburg 2003.

- Thielen, Georg, in: DENKSCHRIFT zum 50jährigen Stiftungsfest des Architekten- und Ingenieur-Vereins zu Hamburg am 18. April 1909, Hamburg 1909, S. 93–94.
- EILERT, P., Die Entwicklung der bau- und maschinentechnischen Anlagen der Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft, in: Zeitschrift des Vereines Deutscher Ingenieure, 1910, Nr. 50, S. 2081–2089, S. 2135–2143 u. S. 2176–2183.
- ENGELS, H., Eduard Vermehren †, in: Zentralblatt der Bauverwaltung, 1918, Nr. 11/12, S. 56.
- GURLITT, Cornelius, Die deutsche Kunst des Neunzehnten Jahrhunderts. Ihre Ziele und Thaten (Das Neunzehnte Jahrhundert in Deutschlands Entwicklung. Bd. 2), Berlin 1899.
- HAGN, Zum Speicherbrand in Hamburg, in: Deutsche Bauzeitung, 1891, Nr. 52, S. 313–314.
- HAMBURG UND SEINE BAUTEN, unter Berücksichtigung der Nachbarstädte Altona und Wandsbeck. Zur IX. Wanderversammlung des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine in Hamburg vom 24. bis 28. August 1890, Hrsg. vom Architekten- und Ingenieur-Verein zu Hamburg, Hamburg 1890.
- HAMBURG UND SEINE BAUTEN unter Berücksichtigung der Nachbarstädte Altona und Wandsbek 1914, Hrsg. vom Architekten und Ingenieur-Verein Hamburg, 2 Bde., Hamburg 1914.
- HANSEN, Theodor, Hamburg und die zollpolitische Entwicklung Hamburgs im 19. Jahrhundert, Hamburg 1913.
- HENCKE, Joachim, Der Wiederaufbau der Speicherstadt im Hamburger Hafen, in: Handbuch für Hafenaufbau und Umschlagstechnik, Bd. IX, Hamburg 1963, S. 146–154.
- HERTZ, Paul, Unser Elternhaus (Hamburgische Hausbibliothek), Hamburg 1902.
- HINZ, Frank M., Planung und Finanzierung der Speicherstadt in Hamburg. Gemischtwirtschaftliche Unternehmensgründungen im 19. Jahrhundert unter besonderer Berücksichtigung der Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft (Veröffentlichungen des Hamburger Arbeitskreises für Regionalgeschichte, Bd. 7), Münster – Hamburg – London 2000.
- HIPP, Hermann, Amtliche Erinnerung. Denkmalpflege und Stadtplanung in Hamburg vor und nach dem Zweiten Weltkrieg, in: Peter Reichel (Hrsg.): Das Gedächtnis der Stadt. Hamburg im Umgang mit seiner nationalsozialistischen Vergangenheit (Schriftenreihe der Hamburgischen Kulturstiftung, Bd. 6), Hamburg 1997, S. 61–80.
- INDUSTRIEBAU, Ausstellung veranstaltet von der Universität Stuttgart, Institut für Entwerfen und Konstruktion Professor Kurt Ackermann, 2. Aufl., Stuttgart 1984.
- KLEMMANN, Hein A. M., Wirtschaftliche Verflechtungen im Schatten zweier Kriege 1914 bis 1940, in: Hein A. M. Klemmann und Friso Wielenga (Hrsg.), Deutschland und die Niederlande. Wirtschaftsbeziehungen im 19. und 20. Jahrhundert (Niederlande-Studien, Bd. 46), Münster 2009, S. 19–39.
- KLOSTERMEIER, Collin und WIECKHORST, Thomas, Fabriken und Speicher neu genutzt. 13 industrielle Gebäude mit neuer Funktion (Edition Bauhandwerk, Bd. 2), Gütersloh 2008.
- KOKKELINK, Günther und LEMKE-KOKKELINK, Monika, Baukunst in Norddeutschland. Architektur und Kunsthandwerk der Hannoverschen Schule 1850–1900, Hannover 1998.
- LANGE, Ralf, Hamburgs Familiensilber wird poliert: Die aktuelle Entwicklung in der Speicherstadt, in: Architektur in Hamburg. Jahrbuch der Hamburgischen Architektenkammer, Hrsg. von der Hamburgischen Architektenkammer, Hamburg 2002, S. 130–135.
- LANGE, Ralf, HafenCity und Speicherstadt. Das maritime Quartier in Hamburg, 3. erweiterte u. aktualisierte Aufl., Hamburg 2010.
- MAAK, Karin, Die Speicherstadt im Hamburger Freihafen. Eine Stadt an Stelle der Stadt (Arbeitshefte zur Denkmalpflege in Hamburg, Nr. 7), Hamburg 1985.
- MAASS, Dieter, Der Ausbau des Hamburger Hafens 1840 bis 1910. Entscheidung und Verwirklichung, Hamburg 1990.
- MEYER-BRUNSWICK, Uwe, Palaisähnliche Hamburger Bürgerhäuser des 17. Jahrhunderts und ihre Geschichte, Hamburg 1990.
- MITTHEILUNG DES SENATS AN DIE BÜRGERSCHAFT, betreffend die mit der Reichsregierung geführten Verhandlungen über den Anschluß Hamburgs an das deutsche Zollgebiet. NO. 46. Hamburg, den 27. Mai 1881, in: Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft im Jahre 1881, Hamburg 1882, S. 201–202.
- MITTHEILUNG DES SENATS AN DIE BÜRGERSCHAFT. NO. 47. Hamburg, den 3. Juni 1881. Antrag, betreffend Genehmigung der mit der Reichsregierung über die Modalitäten des Anschlusses Hamburgs an das Deutsche Zollgebiet getroffenen Vereinbarung vom 25. Mai d. J., in: Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft im Jahre 1881, Hamburg 1882, S. 207–248.
- MITTHEILUNG DES SENATS AN DIE BÜRGERSCHAFT. NO. 73. Hamburg, den 3. Juli 1882. Antrag, betreffend den Anschluß Hamburgs an das Deutsche Zollgebiet, insbesondere den Generalplan und Generalkostenanschlag, in: Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft im Jahre 1882, Hamburg 1883, S. 289–300.
- MITTHEILUNG DES SENATS AN DIE BÜRGERSCHAFT. NO. 200. Hamburg, den 24. Nov. 1897. Bericht der Senats- und Bürgerschafts-Commission zur Ausführung des Zollanschlusses, betreffend die Aftirung der Wandrahminsel für Freihafenspeicher, in: Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft 1897, Bd. 2, Hamburg 1898, Bd. 2, S. 727–741.
- MITTEILUNG DES SENATS AN DIE BÜRGERSCHAFT. NO. 255. Hamburg, den 29. November 1905. Bericht der Senats- und Bürgerschaftskommission zur Ausführung des Anschlusses Hamburgs an das deutsche Zollgebiet, betreffend die Aftirung des östlichen Teiles der Kehr wieder-Wandrahminsel für Freihafenspeicher, in: Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft 1905, Bd. 2, Hamburg 1906, S. 815–822.
- RATH, Jürgen, Arbeit im Hamburger Hafen. Eine historische Untersuchung von Jürgen Rath (Hamburger Studien zur Geschichte der Arbeit, Bd. 1), Hamburg 1988.
- THAU, Carsten und VINDUM, Kjeld: Arne Jacobsen, Copenhagen 2001.

WASMUTHS LEXIKON der Baukunst, 4 Bde., Berlin 1932.
 WENDEMUTH, Ludwig und BÖTTCHER, Walter, Der
 Hamburger Hafen, 2. Aufl., Hamburg 1931.
 Ueber die ZOLLANSCHLUSS-BAUTEN Hamburgs. Nach
 einem Vortrage des Ober-Ingen. F. A. Meyer, in: Deutsche
 Bauzeitung, 1884, Nr. 17, S. 97–99.

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1, 3, 9, 11, 13: Speicherstadtmuseum
 Abb. 2: Hamburg und seine Bauten 1914

Abb. 4: Die Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft
 1885–1910. Denkschrift zum 25-jährigen Jubiläum, Ham-
 burg 1910.

Abb. 5: HHLA, Gustav Werbeck

Abb. 6: Klaus Frahm

Abb. 7, 12, 14: Elbe & Flut, Thomas Hampel

Abb. 8: Hamburg und seine Bauten 1890

Abb. 10: Heinz-Joachim Hettchen

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

¹ Einige zentrale Aspekte der Baugeschichte der Speicher-
 stadt, insbesondere die Rolle von Oberingenieur Franz
 Andreas Meyer und die Standortdiskussion, sind Gegen-
 stand von: MAAK, Speicherstadt, 1985. Maak wird
 jedoch nicht dem Anspruch einer umfassenden Darstel-
 lung der Speicherstadt gerecht, zumal sie nur einzelne
 Blöcke des ersten Bauabschnitts ausführlicher behandelt.
 Siehe deshalb im Folgenden vor allem: HAMBURG UND
 SEINE BAUTEN, 1890, S. 398 ff.; EILERT, Entwicklung,
 1910; HAMBURG UND SEINE BAUTEN, 1914, Bd. 2,
 S. 76 ff.; LANGE, Speicherstadt, 2010, S. 57 ff.

² Vgl. den Plan mit den Blockbezeichnungen in: HAM-
 BURG UND SEINE BAUTEN, 1914, Bd. 2, S. 77.

³ Siehe auch im Folgenden: HANSEN, Entwicklung, 1913,
 S. 151 ff.

⁴ Der Zollanschluss wurde auf einen noch zu bestimmenden
 Tag nach dem 1. Oktober 1888 terminiert. Der Bundesrat
 sollte den exakten Termin in Abstimmung mit dem Ham-
 burger Senat festlegen. Siehe MITTHEILUNG, NO. 47,
 1882, Anlage 1, S. 240.

⁵ MITTHEILUNG, NO. 46, 1882, S. 202.

⁶ MITTHEILUNG, NO. 47, 1882, S. 209.

⁷ Vgl. BURMESTER, Speicherbauten, 1890.

⁸ „Wir beschränken uns darauf zu constatieren, dass in dem
 projectirten Freigebiet, abgesehen von der verhältnismä-
 sig nur geringen Zahl und Größe der in den Quartieren
 Kehr wieder und Brook belegenen Privatspeicher, bis jetzt
 ausser den Lagerschuppen auf Steinwärdern für Guano,
 Salpeter und dergl. nur der Speicher am Kaiserquai für
 Warenlagerung und der Silospeicher am Brooktorhafen
 für Kornlagerung existirt [...]“. Bemerkungen und Erlä-
 uterungen zu einem Plan und Kostenanschlag betreffend
 den Anschluß Hamburgs an das Reichszollgebiet, unter-
 zeichnet von Franz Andreas Meyer und Christian Nehls,
 Hamburg, 12. Mai 1881. Zitiert nach MAAK, Speicher-
 stadt, 1985, S. 20.

⁹ Zur kontroversen Diskussion um den Standort der Frei-
 hafenerlagerhäuser siehe: MAAK, Speicherstadt, 1985,
 S. 15 ff. und S. 41 ff.

¹⁰ So stand bereits zu Beginn der Planungen fest, dass die
 Brookinseln zumindest teilweise in den Freihafen einbe-
 zogen werden: „Der Freihafenbezirk umfaßt die Norde-
 relbe bei Hamburg, den Hafen und die Quaianlagen, einen
 von Hamburg noch näher zu bestimmenden Theil der
 zwischen den Quaianlagen [auf dem Großen Grasbrook,

R. L.] und dem vom Binnenhafen nach dem Oberhafen
 sich erstreckenden Flethzug [dem späteren Zollkanal,
 R. L.] belegenen Straßen und Häusercomplexe, sowie die
 der Stadt gegenüber belegenen Elbinseln.“ MITTHEI-
 LUNG, NO. 46, 1882, S. 201.

¹¹ MITTHEILUNG, NO. 73, Anlage A, 1883, S. 15.

¹² MITTHEILUNG, NO. 73, Anlage A, 1883, S. 15.

¹³ Hierzu ausführlicher: MAASS, Ausbau, 1990, S. 90 ff.
 Allerdings beschränkt sich Dieter Maass auf den eigent-
 lichen Hafenausbau und geht nicht auf die Norderelbbrü-
 cke ein, die unter der Leitung von Franz Andreas Meyer
 errichtet wurde. Siehe ZOLLANSCHLUSS-BAUTEN,
 1884, S. 97.

¹⁴ MITTHEILUNG, NO. 47, 1882, S. 231.

¹⁵ Die Kosten waren davon abhängig, in welchem Umfang
 die Brookinseln für die geplanten Freihafenspeicher
 abgebrochen wurden. Als im Mai 1881 die ersten kon-
 kreten Planungen vorlagen, wurden die Kosten auf 93
 bis 104 Millionen Mark geschätzt. Siehe MAAK, 1885,
 S. 24 ff. 1882 beliefen sich die Schätzungen bereits auf
 100,3 bis 123 Millionen Mark. Siehe MITTHEILUNG,
 NO. 73, 1883, S. 289.

¹⁶ 54,5 Millionen Mark waren die kalkulierten Kosten für
 die gesamten Brookinseln sowie für die Grundstücke, die
 für den Ausbau des Zollkanals benötigt wurden, also die-
 jenigen Flächen, die später auch tatsächlich in Anspruch
 genommen wurden. Siehe MITTHEILUNG, NO. 73, An-
 lage A, 1883, S. 15.

¹⁷ Zur Geschichte der Brookinseln siehe auch im Folgenden:
 BRACKER, Kirchspiel, 2000, S. 16 ff.

¹⁸ BECKERSHAUS, Straßennamen, 2000, S. 16 f. und S.
 259 f.

¹⁹ Der Zustand der Brookinseln kurz vor dem Abriss ist
 besonders gut belegt, weil Georg Koppmann von der
 Baudeputation mit einer fotografischen Dokumentation
 beauftragt wurde. Weitere Aufnahmen liegen von Fried-
 rich Strumper vor. Siehe MAAK, 1985, S. 30 ff.

²⁰ Exemplarisch belegen lässt sich diese Entwicklung anhand
 des besonders repräsentativen Bürgerhauses Neuer Wand-
 rahm 6 (um 1680), das um 1870 von Hanssen & Meerwein
 für Kontorzwecke umgebaut und von mehreren Firmen,
 darunter auch das Architekturbüro selbst, genutzt wurde.
 Siehe MEYER-BRUNSWICK, Bürgerhäuser, 1990,
 S. 199 f. Zum sozialen Wandel der Brookinseln siehe
 auch die Erinnerungen von Paul Hertz, dessen Familie

- am Holländischen Brook wohnte: HERTZ, Elternhaus, 1902.
- ²¹ Siehe auch im Folgenden: MAAK, Speicherstadt, 1985, S. 82
- ²² ZOLLANSCHLUSS-BAUTEN, 1884, S. 97.
- ²³ MAASS, Ausbau, 1990, S. 95 ff.
- ²⁴ MAAK, Speicherstadt, S. 82. Die sukzessive Realisierung des Zollkanals resultierte aus dem Umstand, dass der Verkehr auf dem Mührenfleet und dem Dovenfleet möglichst wenig beeinträchtigt werden sollte. Siehe ZOLLANSCHLUSS-BAUTEN, 1884, S. 99.
- ²⁵ Diese Erweiterung wurde vom Senat und von der Bürgerschaft am 19. bzw. 24. Juni 1897 beschlossen. Siehe MITTHEILUNG, NR. 200, 1898, S. S. 727. Am 1. November 1897 wurden die Häuser am Alten Wandrahm und am Wandbereiterbrook gekündigt. Mit dem Abriss sollte unverzüglich begonnen werden. Die Häuser am Holländischen Brook und am Brooktorkai folgten erst ein Jahr später. Siehe ebd., S. 727.
- ²⁶ Siehe MITTHEILUNG, NR. 255, 1906, S. S. 815.
- ²⁷ Siehe hierzu auch im Folgenden: HINZ, Planung, 2000, S. 193 ff. u. S. 290 f.
- ²⁸ Diese dominante Rolle der Quartiersleute in der Speicherstadt war allerdings anfänglich nicht intendiert und musste von ihnen erst erstritten werden. Siehe HINZ, Planung, 2000, S. 137 ff.
- ²⁹ Siehe RATH, Arbeit, 1988, S. 288 ff. Zum Beruf und zur Tradition der Quartiersleute siehe auch allgemein: ALTSTAEDT; Quartiersmann, 2003.
- ³⁰ Zu den Speichern von Jebens und Lorenz Meyer, die übrigens von Gustav Schrader bzw. Puttfarcken & Janda stammten, siehe: HAMBURG UND SEINE BAUTEN, 1890, S. 404 und S. 414 f.; HINZ, Planung, 2000, S. 213 ff. Zum Engagement der Firma Hanssen & Studt in der Speicherstadt siehe: HINZ, Planung, 2000, S. 233 ff.
- ³¹ Siehe im Einzelnen: HAMBURG UND SEINE BAUTEN, 1890, S. 416 f.; HINZ, Planung, 2000, S. 234 f. u. 245 f. Der Speicher am Sandtorkai wurde 1891 durch einen Brand zerstört und die Maschinenzentralstation danach ohne Lagergeschosse wiederhergestellt.
- ³² HAMBURG UND SEINE BAUTEN, 1890, S. 401 ff.
- ³³ EILERT, Entwicklung, 1910, S. 2083 f.
- ³⁴ Siehe auch im Folgenden: LANGE, Speicherstadt, 2010, S. 82 f. u. 96 ff.
- ³⁵ Um Entwürfe für den späteren Block O und das Verwaltungsgebäude der HFLG wurden die Architekten Hanssen & Meerwein, Stammann & Zinnow und Carl Elvers gebeten. Franz Andreas Meyer favorisierte den Entwurf von Hanssen & Meerwein. Die HFLG wollte aber auch Stammann & Zinnow an der Realisierung beteiligen. Siehe ARCHITEKTEN- UND INGENIEUR-VEREIN, 1885, S. 575 f. Zum zweiten Verwaltungsgebäude der HFLG wie Anm. 56.
- ³⁶ MAAK, Speicherstadt, S. 79 ff.
- ³⁷ Zur Biographie von Franz Eduard Vermehren (1847–1918) siehe: ENGELS, Vermehren, 1918, S. 56; KOKKELINK und LEMKE-KOKKELINK, Baukunst, 1998, S. 572.
- ³⁸ Nach dem bisherigen Forschungsstand ist über Raywood kaum mehr bekannt als seine Unterschriften auf den Plänen zu den erwähnten Speicherblöcken. Außerdem hat er für die HFLG Speicher am Melniker Ufer realisiert.
- ³⁹ Der Planung des vierten Bauabschnitts wurde 1905 in Angriff genommen, wenn auch zunächst nur im Hinblick auf die Infrastrukturen, die 1910 fertiggestellt sein sollten. Siehe MITTHEILUNG, NR. 255, 1906, S. S. 820. Pläne für die auf der Ericusspitze geplanten Blöcke Y und Z sind nach dem bisherigen Stand der Forschung nicht überliefert.
- ⁴⁰ Zur Biographie von Franz Andreas Meyer (1837–1901) siehe: BESELIN, Meyer, 1974. Zur Biographie von Georg Thielen (1855–1901) siehe: DENKSCHRIFT, 1909, S. 93 f. Zur Biographie von Franz Eduard Vermehren wie Anm. 37.
- ⁴¹ Siehe KOKKELINK und LEMKE-KOKKELINK, Baukunst, 1998, insbes. S. 11 ff. u. S. 87 ff.
- ⁴² GURLITT, Kunst, 1899, S. 455.
- ⁴³ Zu Biographie und Werk von Werner Kallmorgen (1902–1977) siehe: CORNEHL, Raummassagen, 2003.
- ⁴⁴ So reagierte Günther Grundmann, von 1950 bis 1959 Landesdenkmalpfleger in Hamburg, mit Unverständnis, als er 1950 in einem Radiointerview auf die Speicherstadt angesprochen wurde, die er offenbar nicht als denkmalgeschützwürdig erachtete. Siehe HIPPE, Erinnerung, 1997, S. 74.
- ⁴⁵ Hamburgisches Architekturarchiv, Bestand Werner Kallmorgen, S021, Moderne Häfen. Bau und Erscheinungsbild, Vortrag im Kunstverein Göttingen am 19. 11. 1973, Typoskript, S. 7 f.
- ⁴⁶ Zur technischen Ausrüstung der Speicherstadt siehe auch im Folgenden: HAMBURG UND SEINE BAUTEN, 1890, S. 417 ff. u. S. 422 f.; EILERT, Entwicklung, 1910, S. 2139 ff.
- ⁴⁷ EILERT, Entwicklung, 1910, S. 2143.
- ⁴⁸ Zur technischen Ausrüstung der Speicherstadt siehe: EILERT, Entwicklung, 1910, S. 2139 ff. u. S. 2176 ff. Zur Umrüstung der Winden auf Elektromotoren siehe: HENCKE, Speicherstadt, 1963, S. 152.
- ⁴⁹ „Ziegelrohbau, Backsteinrohbau bezeichnet den Reinbau in Ziegeln, ohne oder mit nur ganz untergeordneter Verwendung anderer Baustoffe zur Herstellung des Mauerwerks, das also im wesentlichen einheitlich gebildet ist, aus Ziegeln im Verbandsbau besteht und diesen Verband in der Ansicht zeigt.“ WASMUTHS LEXIKON, Bd. IV, 1932, S. 744.
- ⁵⁰ Die Blöcke P, Q und R waren die ersten Speicherblöcke, die sowohl an der Land- als auch an der Wasserseite über feuerfeste Treppenhäuser verfügten. Siehe EILERT, Entwicklung, 1910, S. 2136.
- ⁵¹ Vgl. HAMBURG UND SEINE BAUTEN, 1914, Bd. 2, S. 80. Zur Biographie von Adolph Libert Westphalen, der seit 1893 Hamburger Branddirektor war, siehe: <http://feuerwehrhistoriker.de/historie.html>. Aufgerufen am 02. Februar 2012. In diesem Artikel werden auch die „Westphalentürme“ erwähnt.
- ⁵² EILERT, Entwicklung, 1910, S. 2087.
- ⁵³ HENCKE, Speicherstadt, 1963, S. 148.
- ⁵⁴ Siehe auch im Folgenden: EILERT, Entwicklung, 1910, S. 2088 f.
- ⁵⁵ Hierzu ausführlicher: HAGN, Speicherbrand, 1891.

- ⁵⁶ Zur Planungsgeschichte des HFLG-Gebäudes, das zusammen mit Block O, entstand, siehe: MAAK, Speicherstadt, 1985, S. 87 ff.
- ⁵⁷ BRACKER, Kirchspiel, 2000, S. 18 f.
- ⁵⁸ Im Wettbewerb wurden zwei gleiche erste Preise an Hansen & Meerwein und Johannes Grotjan verliehen, die sich daraufhin das Projekt teilten. Siehe: WETTBEWERB, 1902, S. 200. Zu dem Gebäude siehe auch: HAMBURG UND SEINE BAUTEN, 1914, Bd. 1, S. 474.
- ⁵⁹ Siehe auch im Folgenden: WETTBEWERB, 1902, S. 16.
- ⁶⁰ LANGE, Familiensilber, 2002, S. 135. KLOSTERMEIER und WIECKHORST, Fabriken und Speicher, 2008, S. 102 ff.
- ⁶¹ Siehe auch im Folgenden: HENCKE, Speicherstadt, 1963, S. 148.
- ⁶² CORNEHL, Raummassagen, 2003, S. 71 ff. Vgl. auch LANGE, Speicherstadt, 2010, S. 96 ff.
- ⁶³ Die Planungsgeschichte der Blöcke O und N und die Umstände, die zu ihrer Errichtung geführt haben, werden ausführlich dargestellt in: MAACK, Speicherstadt, 1985, S. 87 ff.; HINZ, Planung, 2000, S. 226 ff.
- ⁶⁴ CORNEHL, Raummassagen, Hamburg 2003, S. 318 f. u. S. 326 f.
- ⁶⁵ Vgl. THAU und VINDUM, Jacobsen, 2001, S. 98 ff. u. S. 272 ff.
- ⁶⁶ LANGE, Familiensilber, 2002, S. 130 f.
- ⁶⁷ Vgl. auch im Folgenden: LANGE, Familiensilber, 2002; KLOSTERMEIER und WIECKHORST, Fabriken und Speicher, 2008, S. 99 ff.
- ⁶⁸ Vgl. die betreffenden Artikel in diesem Band.
- ⁶⁹ Diese Ansicht vertrat z. B. die einflussreiche Deputation für Handel und Schifffahrt. Siehe MITTHEILUNG, NO. 73, 1882, Anlage B, S. 4.
- ⁷⁰ Zu den Speichern A bis E am Melnicker Ufer und den Speicher F bis H am Dessauer Ufer, die zeitgleich mit der Speicherstadt entstanden (1888–1910) und von der HFLG in eigener Regie bewirtschaftet wurden, siehe: EILERT, Entwicklung, 1901, S. 2085 f. und S. 2135.
- ⁷¹ „Der Kaischuppen soll nicht zur längeren Lagerung der Güter dienen, sondern nur zur kurzfristigen Aufnahme von Löschgut bis zur Auslieferung an die Empfänger, von Ladegut bis zur Verschiffung. Er braucht also nicht größer zu sein, als die Aufnahme und die übersichtliche Ausbreitung einer vollen Schiffsladung auf eine Schiffslänge fordert. Dazu genügt erfahrungsgemäß bei den größten Schiffen eine Schuppenbreite von etwa 50 Metern.“ WENDEMUTH und BÖTTCHER, Hafen, 1931, S. 60 ff.
- ⁷² Dieses Urteil reflektiert allerdings heutige Maßstäbe. Die damaligen Kritiker urteilten noch völlig anders: „Bezüglich der äußeren Erscheinung der Speicher waltete das Bestreben vor, die großen Gebäudekomplexe vor nüchternen Kahlheit zu bewahren, wenn auch im Ganzen nur auf eine günstige Massenwirkung hingearbeitet werden konnte, und von der Anwendung weitergehenden Schmuckes, als der Bestimmung der Gebäude nicht entsprechend, abgesehen werden mußte.“ HAMBURG UND SEINE BAUTEN, 1890, S. 407. Zur zeitgenössischen Rezeption der Speicherstadt siehe auch: MAAK, Speicherstadt, 1985, S. 117 ff.
- ⁷³ 1913 wurden in den Groß-Hamburger Häfen, d.h. einschließlich Altona und Harburg, 27,7 Mio. Tonnen umgeschlagen. Siehe BOLLE, Generalplan, 1953, S. 40. In Rotterdam waren es 23 Mio. Tonnen. Siehe KLEMANN, Verflechtungen 2009, S. 23.
- ⁷⁴ Siehe hierzu als beispielhaft: INDUSTRIEBAU, 1984, S. 11 ff.
- ⁷⁵ „Die Grundbedingungen für die Einrichtung der Speicher wurden bereits vor Konstituierung der Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft an der Hand eines vom Ingenieurwesen der Bau-Deputation ausgearbeiteten Entwurfes zu einem Speicherkomplex festgestellt[...]. Im Wesentlichen handelte es sich dabei um die Geschoßhöhen, die relative Höhenlage des Raumes [gemeint ist das Erdgeschoss, R. L.] zur Straße und die Maximalbelastungen der einzelnen Böden, um die Art und Vertheilung der Brandmauern und der feuersicher anzulegenden Treppenhäuser.“ HAMBURG UND SEINE BAUTEN, 1890, S. 405 f.