

Studienreise Hamburg

Samstag, 7. September 2013, von 9 – 11.30 Uhr,

Hafenrundfahrt, Werften Blohm & Voss, Hafenumuseum am Bremerkai- Schuppen 50 A (Teil 3)

Das Hamburger Hafengelände ist gross genug, sich darin zu verirren. Die Richtung und Länge der Kais und Hafenbecken und deren Verbindungen erschliesst sich nur den Ortskundigen. Während die Barkasse wieder einen Weg zum Ausgangspunkt der Rundfahrt zu suchen scheint, hält Klaus Kowolik eine Karte des Hafengeländes hoch, um dem etwas desorientierten Publikum die nächsten Etappen im Labyrinth anzukündigen.



Die grossen Universal- und Transithäfen wie Hamburg, Antwerpen oder Rotterdam sind in einem intensiven Wettbewerb untereinander. Dabei geht es auch um die Fähigkeit, auch die

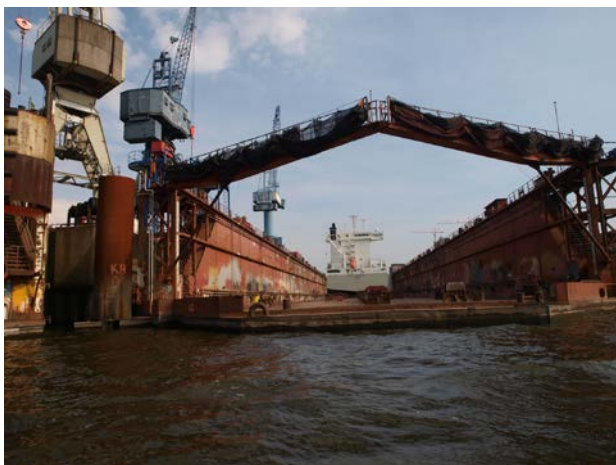
weltgrössten Containerfrachter abfertigen zu können. Frachtschiffe mit einer Ladefähigkeit von 10'000 TEU (20-Fuss-Einheits-Container) oder mehr, die anhand ihrer Abmessung gerade noch durch die Schleusen des Panamakanals passen, (deren Abmessungen: 305 m lang, 33,5 m breit und 12,2 m tief), werden zur Panmax-Klasse gezählt. Immer mehr Containerfrachter überschreiten auch diese Masse.

Die etwas einschüchternden Dimensionen dieser Riesenkähne sind an diesem Wochenende nur zu erahnen, da vergleichsweise wenig Schiffsverkehr auf der Elbe zu beobachten ist. Der Drang nach Grösse hat einen Grund. Die weltweite Überkapazität an Schiffsladeraum führte dazu, dass die Frachtraten über die Jahre ständig gefallen sind. Wenn die Marge pro zu transportierendem Container dünn wird, sind die Reedereien bestrebt, diese über die Menge der Containereinheiten wettzumachen.

Grössenwahn nach oben und unten

Im Nordseeraum gilt der Hamburger Hafen als der bedeutende Hub. 2005 waren 35 Prozent der Umschlagsmenge Transshipment. Das heisst: Die Container erreichen Hamburg auf langen Distanzen aus Asien und Amerika und werden dann auf kleineren Feeder-Schiffen in den Ostseeraum weitertransportiert oder kommen von dort nach Hamburg.

Der Drang nach Grösse zu Wasser und zu Lande prägt die Politik in Hamburg und schürt heftige Debatten. Da ist zum einen die Elbvertiefung. Hamburgs Behörden planen die Vertiefung der Fahrinne seit zehn Jahren und versuchen alle Parteien an einen Tisch zu bringen. Doch der Grundsatzkonflikt liegt tief im Wasser. Denn die Angst geht um, dass die erneute Vertiefung noch mehr salzhaltiges Wasser die Elbe hochtreibt und damit noch mehr Sand abgelagert wird. Die



Obstbauern Norddeutschlands befürchten eine Versalzung der Bewässerungsanlagen, Fischer und Meeresbiologen eine Verarmung der Artenvielfalt. Der deutsche Naturschutzbund erreichte einen Baustopp der Maßnahmen beim Bundesverwaltungsgericht in Leipzig.

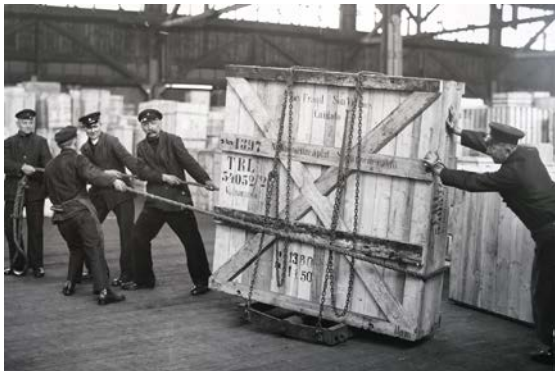
Zu reden gibt auch das neue Wahrzeichen Hamburgs, das in die Höhe schießt. Die Elbphilharmonie, ein Entwurf des Schweizer Architektenbüros Herzog und de Meuron, an der schon seit April 2007 gebaut wird, war einmal mit 77 Mio. € budgetiert und wird jetzt das Zehnfache kosten; so richtig schön teuer, wie es sich für einen Prestigebau gehört. Drei

Konzertsäle, ein Kindertheater, eine Plaza auf 37 Meter Höhe mit Sichtfenstern gegen Norden und Süden, unten mehrere Parkgeschosse und ganz oben ein gewelltes Dach, alles mit 90'000 Tonnen Stahl und Glas verwirklicht.

Jachten, Bananen und Fitness

Vorbei am Sandtorkai geht's weiter flussabwärts. Die Schiffsdimensionen werden wieder grösser. Die Barkasse passiert Steinwerder, gegenüber den Landungsbrücken. Die frühere Insel liegt am Zusammenfluss der so genannten Norderelbe mit dem Köhlbrand, einem Mündungsarm der Süderelbe. Nach Osten wird sie durch den Reiherstieg, einem kanalisierten Elbarm, begrenzt.

Auf Steinwerden entstanden die ersten grossen Werften. In den 1850er Jahren wurden die ersten Trocken- und Schwimmdocks auf Hamburger Staatsgebiet errichtet. Von den einst 18 Werften sind alle, so Kowollik, infolge Insolvenz «in die Knie gegangen».



Ausser eine, inzwischen ein Schatten ihrer Selbst, unterhält Blohm & Voss, einst grösste Werft der Welt, ältere Schiffe instand oder modernisiert sie. Roman Abramowitsch, der russische Ölmilliardär und Inhaber des FC Chelsea, liess hier seine Jacht bauen – und laut unserem Reiseleiter während des Baus viermal verlängern. Alles vergebens: Laut Wikipedia gilt die «Eclipse» seit kurzer Zeit nur noch als zweitgrösste Jacht der Welt.

Die Barkasse tuckert weiter in Richtung kleiner Grasbrook, ebenfalls eine ehemalige kleine Binneninsel im Elbestrom. Nebst der

Containerisierung des Stückguts soll nicht vergessen gehen, dass auch Treibstoffe, Erze und gekühlte Lebensmittel in Hamburger Hafen umgeschlagen werden.

Auf dem Gebiet des ehemaligen Segelschiffhafens auf dem kleinen Grasbrook wurde 1978 das Frucht- und Kühl-Zentrum des Lokalmatadors Hamburg Hafen und Logistik AG in Betrieb genommen, das lange zu den modernsten Europas gehörte. Auch heute werden am O'Swaldkai noch Früchte – vor allem Bananen – gelöscht, temperiert gelagert und weiterverteilt.

Ein Schrei reisst die Barkassengäste aus ihrer gemütlichen Stimmung. Eine der Kai Kräne am Bremer Kais wurde in eine Bungeejumping-Anlage umgewandelt. Am Bremer Kai ist auch das Hafenumuseum im denkmalgeschützten Kaischuppen 50A untergebracht, wo zahlreiche Exponate aus der Geschichte des Schiffbaus und des Hafenumschlags ausgestellt werden. Die komplette Sammlung wird durch ehrenamtliche Fachleute vermittelt: Fachleute, die ihr Arbeitsleben im Hafen verbracht haben oder die heute im Hafen tätig sind. «Früher brauchte niemand ein Fitnesscenter, man konnte sich in der Firma verausgaben», sagt einer von ihnen. 70 kg schwere Kaffeesäcke, Schiffspläne, Modelle, Aufzugsklammern, zahlreiche Gegenstände zeugen vom arbeitsintensiven Leben am Hafen vor der Containerrevolution.



Text
 Manuel Fischer