Anne Frühauf: Das Industriezeitalter in Altona und Ottensen.

Entwicklung, Umbruch, letzte Zeugen

Die Industrialisierung nahm ab 1760 in England ihren Anfang mit den bahnbrechenden Erfindungen zur Mechanisierung des Spinn- und Webverfahrens sowie des Symbols des Industriezeitalters, der Dampfmaschine. Mit der Erfindung der Dampflokomotive 1804 und dem Ausbau der Eisenbahnen wurden die Weichen gestellt für den Industriestaat. Mit der Eisenbahn war eine enorme Effizienzsteigerung des Transports möglich geworden. Durch sie konnten Rohstoffe und Waren schneller und günstiger befördert werden.

Stadtentwicklungsgeschichtlich gesehen bewirkte die Industrialisierung, die nach 1820 ganz langsam auch Schleswig-Holstein erreicht hatte,[1] für Altona und Ottensen einschneidende Veränderungen. Es entstandenen völlig neue Bauaufgaben für Technik, Industrie und Verkehr. Für beide Orte begann das Industriezeitalter in den 1840er Jahren mit dem Bau von Industriemühlen am Elbufer, der Eröffnung der Ostseebahn 1844 und der Anlage von Glashütten um 1850 im Nordosten Ottensens. Die industrielle Revolution führte zur dauerhaften Umgestaltung der wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse. Die stark beschleunigte Entwicklung von Technik, Produktivität und Wissenschaft, begleitet von einem starken Bevölkerungswachstum, ging einher mit einer Zuspitzung sozialer Missstände. – Der Umbruch, der über 100 Jahre später mit der Werftenkrise in den 1970er Jahren einsetzte, der damit beginnende Prozess der Gentrifizierung und die Einordnung der letzten Zeugen des industriegeschichtlichen Erbes zeigten abschließend, wie schnell eine so prägende Zeit in Vergessenheit gerät.

Die Ausgangslage. Altona entstand im frühen 16. Jahrhundert als Fischer- und Handwerkersiedlung um die Kleine Elbstraße und den Fischmarkt. Ein Wirtshaus, der „Krug Altona“, ist 1536 urkundlich belegt. Das Dorf in der Grafschaft Holstein-Pinneberg zählte 1570 rund 60 Einwohner. In der Folgezeit wurde es besonders von dem Fürsten Ernst Graf von Holstein-Schauenburg gefördert und zum Anziehungspunkt für Glaubensflüchtlinge. Mit dem Aussterben der Schauenburger kam Altona 1640 mit der Herrschaft Pinneberg unter dänische Regierung. Mehrmals hatte Dänemark, zu dessen Königreich die Herzogtümer Schleswig, Holstein und Lauenburg gehörten, im 17. Jahrhundert Hamburg den Flecken Altona zum Kauf angeboten, doch die Hamburger Bürgerschaft lehnte den Erwerb ab. Dänemark begann daher, Altona durch Handels- und Zollprivilegien gezielt zu fördern und verlieh der sich rasch entwickelnde Gemeinde 1664 das Stadtrecht.[2] Altona wurde zum ersten Freihafen in Nordeuropa.[3] Vor allem das 18. Jahrhundert war geprägt durch eine wirtschaftliche und kulturelle Blütezeit. 1769 lebten 18 050 Menschen in Altona, am Ende des Jahrhunderts war Altona nach Kopenhagen mit 24 000 Einwohnern zur

1 Vgl. hierzu u.a. Lehmann, Sebastian/Schwabe, Astrid: Industrialisierung/Moderne, in: Danker, Uwe u.a.: Schleswig-Holstein 1800 bis heute. Eine historische Landeskunde,. Husum 2014, S. 118-127.
2 Vgl. Hamburg Lexikon, hrsg. von Kopitzsch, Franklin/Tilgner, Daniel, Hamburg 3.aAkt. Aufl. 2005, S. 31-35.
3 Vgl. Stahncke, Holmer: Altona. Geschichte einer Stadt, Hamburg 2014, S. 74.
4 Vgl. Stahncke, Altona, S. 121.

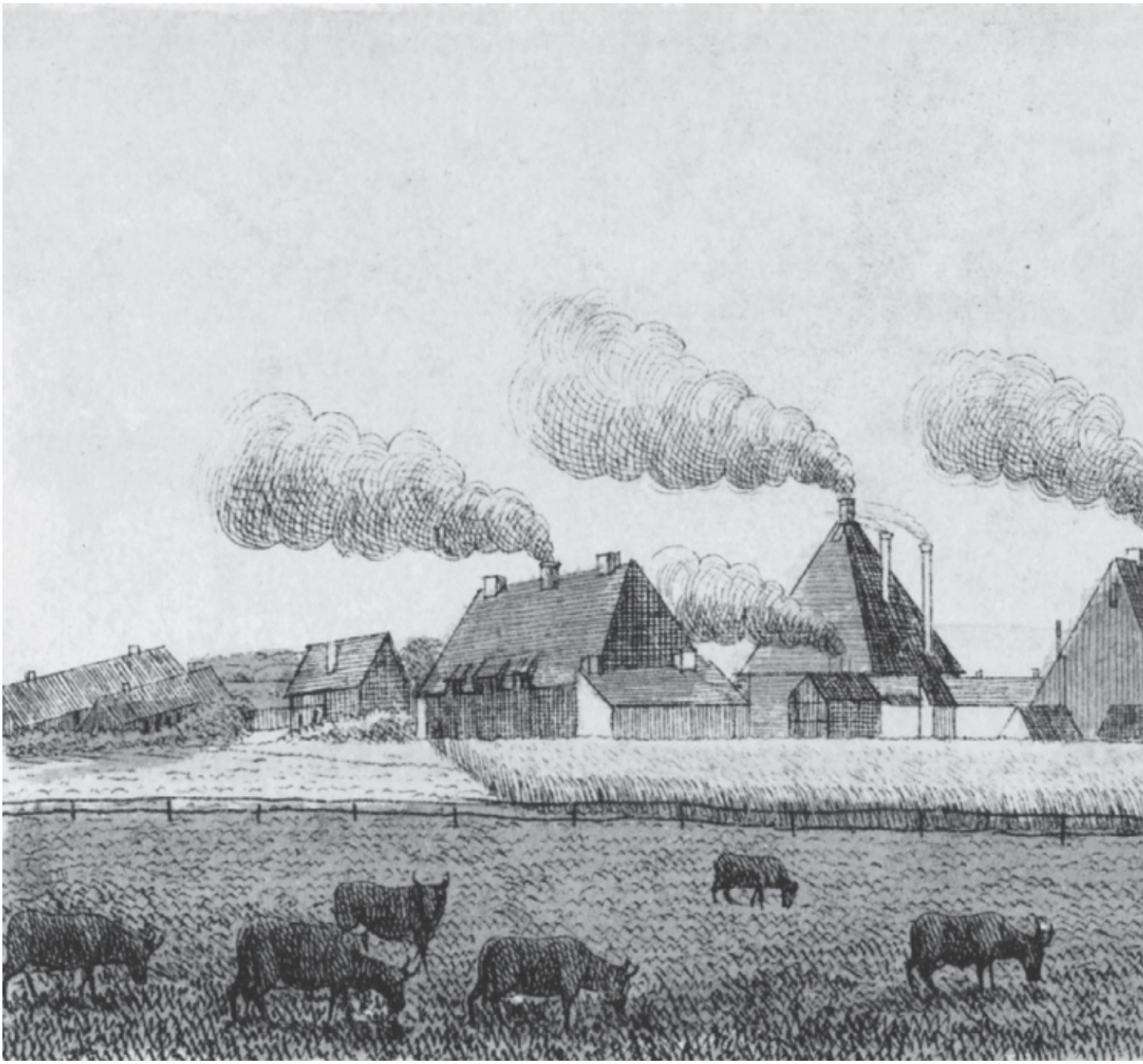
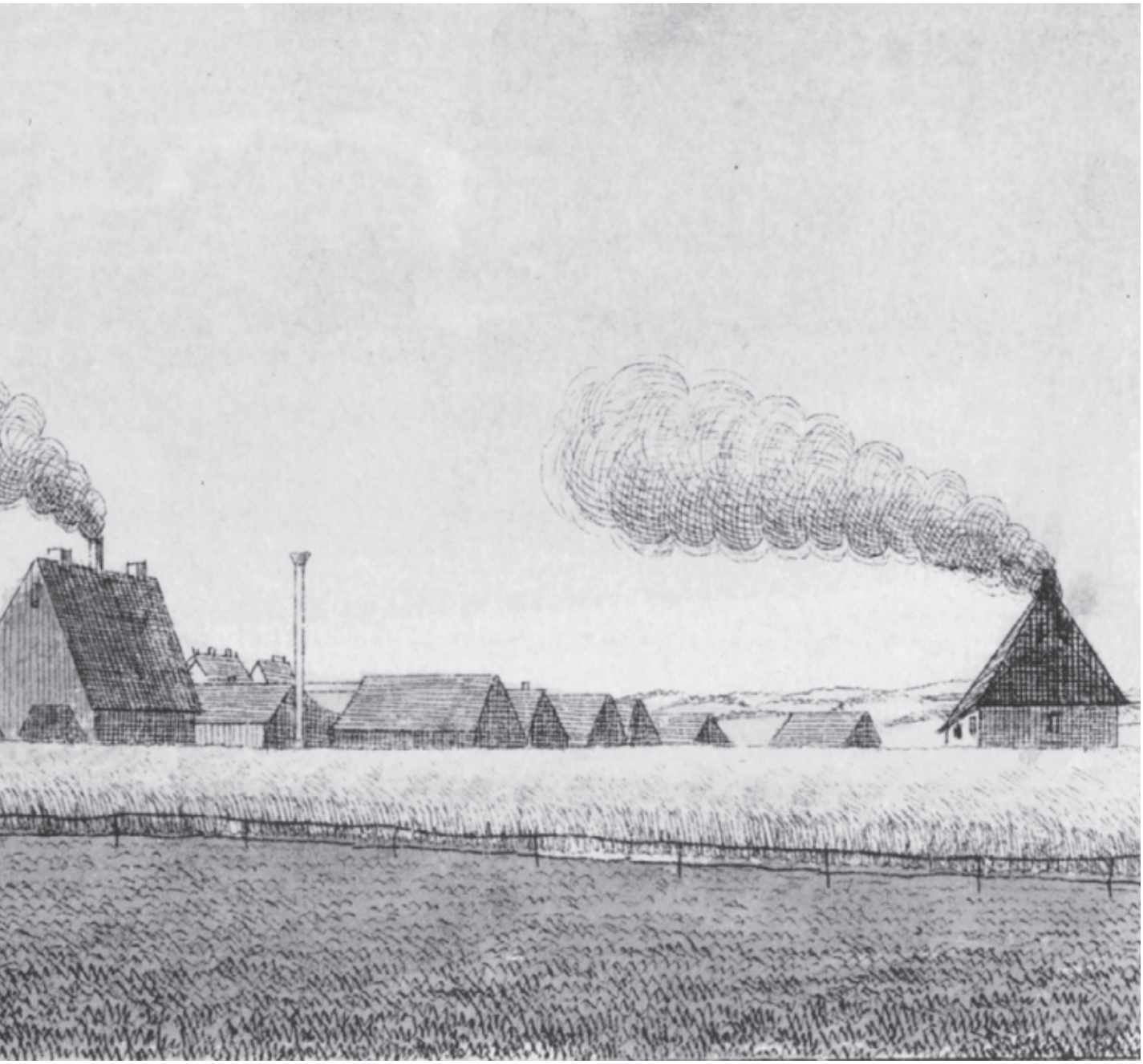


Abb. 1: Die erste Industrieansiedlung auf der grünen Wiese waren Glashütten, um 1850, Lithografie von R. v. Duhn (Bildnachweis: Staatsarchiv Hamburg, Plankammer)

zweitgrößten Stadt Dänemarks angewachsen.[4] Hafenanlagen wurden gebaut, Straßen gepflastert, Wohngebiete erweitert, das Rathaus errichtet, ein akademisches Gymnasium gegründet. Kaufleute, Reeder und Fischer machten gute Geschäfte. Die Altonaer Flotte wuchs derart, dass sie 1806 mit rund 300 seetüchtigen Schiffen sogar die Hamburger Konkurrenz überholte.[5] Die 1807 von den Franzosen verhängte Kontinentalsperre sowie die darauffolgende Blockade der Elbe durch die Engländer beendeten die positive Entwicklung. Erst ab 1835 mit dem weiteren Hafenausbau, der 1844 eröffneten Ostseebahn und der dann einsetzenden Industrialisierung wuchs Altona wieder.[6] Doch die von den dänischen Königen gewährte Zollfreiheit für alle nach Dänemark und Schleswig-Holstein ausgeführten Waren fand 1853 ein rasches Ende.[7] Durch die Beteiligung Altonaer Freiwilligenverbände an den Schleswig-Holsteinischen Befreiungskämpfen gegen Dänemark 1848 bis 1850 und das Scheitern dieses Freiheitskampfes verlor es seine Zollprivilegien und wurde zum

5 Vgl. Stahncke, Altona, S. 118.
6 Vgl. Hamburg Lexikon, S. 34.
7 Die beiden wichtigsten Gewerbe waren die Tabakverarbeitung und die Textilherstellung; vgl. Stahncke, Altona, S. 163.
8 Vgl. Bericht über die Gemeindeverwaltung der Stadt Altona in den Jahren 1863 bis 1888, Altona 1889, Bd. 1, S. 6.



Zollausland erklärt.[8] Der Freihafenstatus blieb aber bis 1888 bestehen. Nach dem deutsch-dänischen Krieg von 1864 endete die dänische Herrschaft und Altona wurde 1867 preußisch. Trotzdem entschied es sich für den Verbleib im Zollausland. Begründet wurde diese Zollpolitik durch die enge Verflechtung mit Hamburg.[9] Die Zollauslandsstellung behinderte Altonas wirtschaftliche Entwicklung jedoch erheblich. Aufgefangen werden sollte dies 1871 durch die Errichtung einer Zollvereinsniederlage – also einer Niederlassung des Deutschen Zollvereins, die zollfreien Handel und Verarbeitung erlaubte –, die aber den beabsichtigten Zweck, mit dem benachbarten Ottensen konkurrenzfähig zu sein, nicht erfüllen konnte.[10] 1888 wurde Altona an das Zollgebiet des deutschen Reiches angeschlossen.

Das Erwerbsleben war geprägt von Handel und Kleingewerbe. Im Innern der Stadt entstanden keine nennenswerten Fabrikanlagen. Sie entwickelten sich entlang der großen Verkehrsadern Elbe und

9 Vgl. Weniger, Heinz: Industrieplanung im Niederelbegebiet, Lebensbedingungen und Lebensmöglichkeiten der hamburgischen Seehafenindustrien, Hamburg 1936, S. 55.

10 Vgl. Marquardt, Paul: Das Problem der wirtschaftlichen Stellung Altonas im Städtekomplex Hamburg-Altona seit seiner Einverleibung in Preußen. Ein Beitrag zum Groß-Hamburg-Problem, Diss., Hamburg 1924, S. 21f.

Eisenbahn. Mit der Eingemeindung von Ottensen 1889 verbesserte sich Altonas industrielle Basis. Mit der Industrialisierung einher ging der weitere Ausbau des Altonaer Hafens. Das Ende der Großsegler und der Beginn der Dampfschifffahrt revolutionierten den gesamten Schiffsbau sowie die Arbeitswelt auf den Schiffen und im Hafenbetrieb. Es war zugleich der Übergang vom Holz- zum Stahlschiffsbau. Mit den Stahlschiffen und dem zunehmenden Handelsverkehr, aber auch durch die Nachfrage der Lebensmittelindustrie und der mechanisierten Landbetriebe in Holstein, entwickelte sich Altona/Ottensen zu einem Zentrum der norddeutschen Eisen- und Metallindustrie.

Ottensen wird 1310 erstmals als „Tottenhusen" erwähnt. Es blieb über viele Jahrhunderte ein Dorf mit sechs Voll- und sieben Halbhufen in der Grafschaft Holstein-Pinneberg. Im 16. Jahrhundert lebten in Ottensen circa 500 Einwohner. Mit dem Aussterben der Schauenburger kam Ottensen 1640 zu Dänemark.[11] Durch den Verlust der Altonaer Zollprivilegien begann in dem benachbarten, außerhalb der Zollgrenze liegenden Ottensen eine erste Industrialisierungsphase, die diese völlig unvorbereitet traf. Der holsteinische Ort hatte Anfang der 1850er Jahre noch stark dörflichen Charakter. In dem Handwerker- und Bauernort mit circa 3000 Einwohnern siedelten sich die ersten Fabriken auf ehemaligem Acker- und Weideland an (Abb. 1). Gebaut wurden sie entlang des vorhandenen Wegenetzes mit Schwerpunkt um die Bahrenfelder Straße, die Hauptstraße von Ottensen. Sie stellte die wichtige Transportverbindung zwischen Süden und Norden her und bot Anschluss an die Elbe als Wasserstraße und den am Westende der Palmaille gelegenen Bahnhof der Altona-Kieler Eisenbahn. 1867 wurde Ottensen preußisch und befand sich – im Gegensatz zu Altona und Hamburg – im Handelsgebiet des Deutschen Zollvereins. Ottensen, dem nun das gesamte Zollvereinsgebiet offen lag, erlebte durch diesen Zollvorteil einen zweiten Industrialisierungsboom. Viele Altonaer Fabrikanten verlagerten ihre Betriebe nach Ottensen. „Ottensen-Neumühlen wurde nunmehr in vollem Umfang die Freistätte für alle Geschäfte und Betriebe, welche nur im Zollvereinsgebiet bestehen und arbeiten konnten. Und die Zahl dieser wuchs naturgemäß mit jeder Verschärfung des Schutzzolls."[12] Auch die verkehrspolitischen Entscheidungen in Altona steigerten die Standortvorteile Ottensens. Vor diesem Hintergrund entwickelte sich Ottensen bis 1900 vom Bauern- und Handwerkerdorf zur Industriestadt. Neben einigen Großunternehmen, vor allem der Metallverarbeitung, waren in Ottensen vor allem Klein- und Mittelbetriebe vorherrschend.

Die Verbindung der Elbe mit der Ostsee und der Beginn der Industrialisierung.
Das Industriezeitalter in Altona und Ottensen war entscheidend von den Faktoren Eisenbahn, Hafen, Zoll sowie der Industrieansiedlungspolitik geprägt. Der stetig anwachsende Warentransport nach dem Ende der Kontinentalsperre und die Elbblockade zu Beginn des 19. Jahrhunderts führten zu Forderungen nach besseren Verkehrs-

11 Vgl. Hamburg Lexikon, S. 364f.
12 Gemeindeverwaltung, Altona 1889, Bd.1, S. 257; Neumühlen wurde 1868 eingemeindet.

verbindungen. Die für den West-Ost-Handel so wichtige Landstraße von Hamburg nach Lübeck war völlig unzureichend. Auch die Verbindung von Altona nach Kiel wies für den geforderten schnellen Warentransport unhaltbare Zustände auf. Bereits 1825 waren private Bestrebungen vorhanden, auf eigene Kosten moderne Chausseen von Altona nach Kiel und von Hamburg nach Lübeck anzulegen, um den gesteigerten Anforderungen der Handelsinteressen gerecht zu werden. Die Förderung der Verkehrsverhältnisse zwischen Hamburg und Lübeck lag jedoch nicht im Interesse Dänemarks und wurde deshalb abgelehnt. Hingegen stimmte Kopenhagen dem Angebot des führenden Altonaer Handelshauses Donner zu, auf eigene Kosten eine Chaussee von Altona nach Kiel anzulegen. Die Chaussee wurde am 1. Januar 1832 in voller Länge eröffnet. Allerdings blieb die von Altona und Kiel erhoffte Verlagerung des Transitverkehrs von Lübeck nach Kiel aus.

Schon 1831, vier Jahre vor der Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahnstrecke zwischen Nürnberg und Fürth, waren Äußerungen zur Anlage einer Eisenbahnverbindung von Lübeck nach Hamburg laut geworden. Es war der Lübecker Kaufmann und Reeder Emil Müller, der darauf aufmerksam gemacht hatte, wie günstig eine Eisenbahnverbindung zwischen den Hansestädten wäre. Auf mehreren Englandreisen hatte er den Nutzen der dortigen Eisenbahnen kennengelernt. Das neue Verkehrsmittel Eisenbahn war inzwischen so ausgereift, dass mit ihm auch längere Strecken sicher bewältigt werden konnten. Obwohl Müller beide Städte für das Projekt einer Hamburg-Lübecker Eisenbahn gewinnen konnte, und sogar englische und hansestädtische Kaufleute zur Finanzierung des Unternehmens beitragen wollten, fand das Vorhaben nicht die Zustimmung der dänischen Regierung. Da halfen weder seine eindringliche Schrift „Über die intendierte Hamburg-Altona- und Lübecker Eisenbahn“ aus dem Jahr 1835 noch die positive Resonanz in Holstein. Dänemark befürchtete durch neue Landverbindungen, die den Sund umgingen, Einbußen bei den Einnahmen aus dem Sundzoll und sinkende Handelszahlen in den eigenen Hafenstädten.[13]

Waren also die Bemühungen um eine Verbindung und frühe Einführung des neuen Verkehrsmittels Eisenbahn zwischen Hamburg und Lübeck an der dänischen Regierung gescheitert, so erklärte sich Kopenhagen jedoch zur Förderung einer Eisenbahnlinie zwischen Altona und Kiel bereit. Hier erhoffte sich Dänemark eine Schwächung des Hamburger Handels und eine Förderung der Konkurrenzfähigkeit seiner eigenen Hafenstädte. Die Eisenbahn zwischen Elbe und Ostsee war also in erster Linie ein Werk der dänischen Protektionismuspolitik. Besonders deutlich wird dies durch die Aktienzeichnung der dänischen Regierung. Zur Rettung des Projekts der Altona-Kieler Eisenbahn, das aus Mangel an Geldgebern zu scheitern drohte, erhöhte sie 1842 ihre Beteiligung und übernahm damit die größte Einzelsumme der Kapitalbeteiligungen.[14] Bereits zwei Jahre vorher, im Oktober 1840, war die Trassenvermessung zur Kostenermittlung durch den englischen Ingenieur Buck abgeschlossen

13 Vgl. Hilmer, C. O.: Verkehrspolitik im 19. Jahrhundert im Raum Holstein, Lauenburg und Lübeck, Hamburg 1971, S. 61-64.

14 Vgl. Hedrich, Otto: Die Entwicklung des schleswig-holsteinischen Eisenbahnwesens, Diss. Jur. Kiel, Kiel 1915, S. 52.

worden. Im März 1843 begannen die Bauarbeiten, jetzt unter der technischen Leitung des neu engagierten Ingenieurs Eduard Dietz, der seine Erfahrungen beim Bau der Leipzig-Dresdener Bahn gesammelt hatte. Verzögerungen ergaben sich durch die Verlegung der Linienführung von Barmstedt nach Elmshorn und durch Schwierig-

Abb. 2: Der erste Altonaer Bahnhof, um 1850, Stahlstich von H. Jessen (Bildnachweis: Denkmalschutzamt Hamburg, Denkmalkartei)

keiten bei der Standortwahl des Altonaer Bahnhofs. In Kiel entstand der Bahnhof in unmittelbarer Nähe des Hafens und ermöglichte zum ersten Mal den direkten Umschlag zwischen Schiff und Eisenbahn. In Altona hingegen konnte man sich lange Zeit nicht einigen. So befürworteten die einen die Lage in der Stadtmitte, um den ungehin-

derten Zugang nach Ottensen und den übrigen Orten an der Unterelbe zu erhalten, die anderen forderten eine möglichst enge Anbindung des Bahnhofs an die Elbe, um einen schnellen Umschlag vom Schiff auf die Bahn zu ermöglichen. Mit der Entscheidung, den Bahnhof am Westende der Palmaille, Altonas Prachtstraße, unmittelbar an der Geestkante circa 30 Meter über dem Altonaer Hafengebiet zu errichten, setzten sich schließlich die wirtschaftlichen Interessen gegenüber den städtebaulichen Gesichtspunkten durch. Eine Rolle spielte auch der Wunsch, den Bahnhof möglichst weit von Hamburgs Grenze entfernt anzulegen, damit Hamburg möglichst nicht von dem neuen Verkehrsmittel profitierte. So bedeutete in der Stadt Altona seit 1844 Bahngeschichte auch Stadtentwicklungsgeschichte. In diesem Jahr, am 18. September, dem Geburtstag des dänischen Königs, wurde der erste Altonaer Bahnhof der „Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft“ als Endpunkt der „König-Christian-VIII-Ostseebahn“ eröffnet. Das repräsentative zweigeschossige Empfangsgebäude, im Stil der Neo-Renaissance vermutlich vom Altonaer Stadtbaurat Heinrich Oswald Winkler geplant, orientierte sich mit seiner hellen Putzfassade an der klassizistischen Villenarchitektur der benachbarten Palmaille und den Landsitzen an der Elbchaussee[15] (Abb. 2). Als Kopfbahnhof angelegt, befanden sich die Abfertigungsgebäude zusammen mit den Seitenbahnsteigen links und rechts des Gleiskörpers, und waren streng nach Abfahrt- und Ankunftsseite getrennt. Hinzu kam südlich ein Vorbau, durch den eine U-förmige, geschlossene Dreiflügelanlage entstand. In das Innere des Bahnhofs führten vier Gleise, von denen die beiden äußeren von hölzernen Bahnsteighallen überdacht waren. Alle Gleise endeten vor einer Drehscheibe am Kopfende innerhalb der Anlage.

Altona sollte als Hafen- und Handelsstadt in Konkurrenz zu Hamburg ausgebaut werden. Von ganz besonderer Bedeutung dabei war nun die Verbindung zwischen Eisenbahn und Schiff. Bereits ein Jahr nach Eröffnung des Bahnhofs, und damit deutlich früher als in Hamburg, erfolgte 1845 die Anbindung der Bahnlinie an den fast 30 Meter tiefer gelegenen Altonaer Hafen durch die „Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft“. Über die sogenannte Geneigte Ebene mit 15 Prozent Steigung wurden die beladenen Güterwagen mittels Seilwinden befördert. Der Antrieb erfolgte anfangs mit Pferdegöpeln, dabei handelt es sich um eine durch Pferdekraft bewegte Drehvorrichtung, dann ab 1849 mit einer feststehenden Dampfmaschine. Die Anbindung des Schienenverkehrs an die Elbe schuf einen Hafenanschluss an internationale Seeschiffslinien und Binnenwasserwege im Hinterland. Zum ersten Mal wurde damit der Bahnanschluss bis an die Lösch- und Ladeplätze der Schiffe herangeführt und ein unmittelbarer Güterumschlag zwischen Schiff und Bahn möglich. Die Hoffnungen und Erwartungen, die sich mit dieser neuen Bahnlinie verbanden, beschrieb die Kieler Zeitung 1844: „Die alte, langgewohnte Straße wird verlassen werden! Der Verkehr des Nord-Ostens von Europa mit dem Süd-Westen wird der Neuen Eisenstraße sich zuwenden, so gewiß, wie der Handel die raschesten und schnellsten

15 Vgl. Dücker, Elisabeth v.: Im Herzen Altonas – Ein Platz erzählt Geschichte, in: Der Stuhlmannbrunnen. Sinnbild und Wahrzeichen im Herzen Altonas, Stadtteilarchiv Ottensen, Stiftung Denkmalpflege Hamburg (Hrsg.), Hamburg 2000, S. 12.

Wege aufsucht. Denn die Lübecker vermögen nicht, die Distanz zwischen Hamburg und ihrer Stadt auf nur zwei Stunden zu beschränken, worauf in der Tat die Entfernung vom Kieler Hafen bis zur Elbe nunmehr reduziert worden ist!"[16]

Die Altona-Kieler Eisenbahn erwies sich von Beginn an als wirtschaftlicher Erfolg. So musste bereits 1852 das Altonaer Stationsgebäude ausgebaut werden, da es durch die Industrialisierung zu einer erheblichen Zunahme der Bevölkerung kam. Zwischen 1845 und 1875 stieg die Einwohnerzahl Ottensens allein von circa 2400 auf mehr als 12 300, nochmal zehn Jahr später waren es mehr als 18 600, in Altona wuchs sie zwischen 1864 und 1885 von 53 039 auf 104 717.[17] Der Altonaer Bahnhof wurde im Mittelteil aufgestockt und mit einer Säulenloggia sowie Dreiecksgiebeln auf den Vorbauten versehen. Es entstand ein stattliches, repräsentatives und einheitlich wirkendes Gebäude. Die Anlagen waren bald von Wohn- und Industriebauten umgeben.

Der Bau der Verbindungsbahn 1866, welche die Bahnhöfe der Stadt Hamburg mit der Strecke nach Kiel verband, sowie der Bau der Vorortbahn zwischen Altona und Blankenese 1867 brachten einen weiteren Zuwachs des Verkehrs. Der Güter- und Personenverkehr nahm stetig zu. Bahnhof und Bahnanlagen kamen an ihre Belastungsgrenze. 1866 wurde der Altonaer Bahnhof erneut erweitert und umgestaltet durch den Anbau eines Seitenflügels und den Bau einer dreischiffigen Bahnsteighalle. Aus Platzgründen wurde die Südfassade im Erdgeschoss durchbrochen, um die Drehscheibe nach außen zu verlegen.

Die Verbesserung der Verkehrsanbindung zwischen Hamburg, Harburg und Altona führte zu zunehmendem Güterverkehr. Der Ausbau des Neumühlener Kais in den Jahren 1872 und 1873 für die Abfertigung von bis zu 80 Waggons täglich erforderte schließlich eine leistungsfähigere Verbindung zwischen Hafen und Bahnhof. Die „Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft" beschloss deshalb 1874 den Bau einer Tunnelverbindung. Dieser 395 m lange Tunnel mit einer Steigung von 2,8 Prozent wurde am 18. Januar 1876 eröffnet: ein entscheidender Standortvorteil für die wachsende Industrie. Auf dieser durchgehenden Schienenverbindung konnten nun Züge mit Lokomotiven und mehreren Waggons befördert werden.[18] Die Hafenbahn verband bereits die ersten industriell produzierenden Betriebe am Hafenrand mit dem Altonaer Bahnhof.

Industriebetriebe am Altonaer Elbufer. Mit dem direkten Umschlag Bahn-Schiff entwickelten sich am nördlichen Elbufer zu beiden Seiten der Großen Elbstraße, einst pulsierender Wohn- und Geschäftsmittelpunkt der Handelsstadt Altona, hafenbezogene und industrielle Betriebe. Gewohnt wurde hier seit dem Beginn der Industrialisierung kaum noch.

Die Lage an der Elbe, die den Transport von Getreide zu günstigen Bedingungen ermöglichte, und der Freihafenstatus ließen seit den 1840er Jahren im Altonaer Hafen drei industrielle Getreide-

16 Zitiert nach Dreyer, Alfred: Hamburg und die dänische Eisenbahnpolitik in Schleswig-Holstein von 1835 bis 1865. In: Hamburgische Geschichts- und Heimatblätter, 2. Jg., 1927, S. 250.

17 Vgl. Gemeindeverwaltung, Altona 1889, S. 44, 47; auch Lorenzen-Schmidt, Klaus-Joachim/Pelc, Ortwin. Schleswig-Holstein Lexikon, Neumünster 2006, S. 456f.

18 Zur Entwicklung der Hafenbahn vgl. Dücker, Elisabeth v.: Die „Schellfischbahn": Fisch-Reise im Tunnel. In: Skrentny, Werner, Der Hafenführer, Hamburg 1988, S. 94f. und Frühauf, Anne: Die Bauwerke des Schienenverkehrs in Hamburg, Hamburg 1994, S. 24f.

mühlenbetriebe von großer Leistungsfähigkeit entstehen. Die Getreidemühle H. W. Lange, 1841 als „Dampfmühle-Mehlbehandlung und Schiffbrodt-Fabrik“ bezeichnet, wurde von dem Kaufmann Heinrich Wilhelm Lange aus Uetersen begründet. Sie war die erste Industriedampfmühle am Altonaer Hafen und eines der ersten mit Maschinenkraft produzierenden Unternehmen in Norddeutschland und damit Vorreiterin der Industrialisierung in Altona (Abb. 3). Das erste Mühlengebäude wurde 1879 durch Feuer zerstört. Als Ersatz entstand bereits 1880 das heutige Gebäude, das später mehrfach erweitert wurde. Bestandteil des Mühlenkomplexes ist auch der sich westlich anschließende sechsgeschossige Kaispeicher, der für eine englische Gesellschaft als „Hamburg-Altonaer Getreide- und Waarenniederlage“ ebenfalls 1880 gebaut wurde. Das Gebäude ist eine in England vorgefertigte Stahlkonstruktion, der eine Ziegelfassade vorgesetzt ist. Die ehemals repräsentative Fassade wurde im Zweiten Weltkrieg zu großen Teilen zerstört. Die Mühle produzierte hier bis 1967. Im Zuge der Umstrukturierungen der letzten Jahrzehnte am nördlichen Elbufer wurde das Mühlengebäude 2001 um vier Geschosse aufgestockt. Heute gibt es hier Wohnungen, Büros und Gastronomie.

Die weiteren Mühlen waren J. P. Lange Söhne, ehemals Gr. Elbstraße 93-97, 1960 abgebrochen, und die Dampfmühle C. Hedrich KG, Neumühlen 11. Letztere wurde von den Nationalsozialisten 1939 für die Elbuferneugestaltung enteignet und 1945 weitgehend von Bomben zerstört. Alle drei Mühlen arbeiteten nicht nur für den heimischen Markt, sondern auch für den Export.[19]

Zur Nahrungsmittelindustrie am Altonaer Hafen gehörte auch die 1867 landseitig gegründete Malzfabrik Naefeke.[20] Im Jahr 1876 erwarb die Firma die alten Anlagen der Dolck’schen Braunbier-Brauerei, die seit dem 17. Jahrhundert zwischen der Großen Elbstraße und der Kleinen Fischerstraße, der heutigen Buttstraße, ansässig war. Dem Umbau der Anlage folgte ab 1907 der Neubau der Mälzerei und des Kontorhauses an der Großen Elbstraße 66/68. Wahrzeichen der Mälzerei war der zwischenzeitlich abgebrochene, jetzt rekonstruierte spiralig gedrehte Exhaustor auf dem mächtigen Walmdach über dem Sudhaus.[21] Großflächig gegliederte Klinkerwände zeigen ein bemerkenswertes Maß an architektonischem Aufwand, der die Bedeutung der Firma zum Ausdruck brachte. Die Mälzerei Naefeke belieferte Brauereien mit dem Ausgangsprodukt des Biers, dem gedarrten Malz, das zeitweise bis nach Spanien, Portugal und Südamerika exportiert wurde. 1992 musste der Betrieb eingestellt werden. Mit der Entwicklung von immer größeren Produktionseinheiten hatte die Firma nicht schritthalten können.

1996 eröffnete hier das „stilwerk“, ein Inneneinrichtungs- und Designkaufhaus. Auf 11 000 m² Ladenfläche bieten Einrichter Produkte von Herstellern anspruchsvoller Wohnkultur an. Im Inneren ist nur noch wenig davon zu spüren, dass man sich in einem ehemaligen Fabrikgebäude befindet. Sehr wenig Bedacht wurde darauf verwendet, die einzelnen Bauabschnitte, aus denen das Gebäude im

19 Vgl. Stahncke, Altona, S. 40; Frühauf, Anne: Nahrungsmittelindustrie am Hafen. Die Dampfmühle H. W. Lange und die Mälzerei Naefeke, in: Altonaer Hafen – Fische und Fabriken, hrsg. Museum der Arbeit, 2. (erweiterte) Auflage 1993, S. 14f.; dies.: Fabrikarchitektur in Hamburg, Hamburg 1991, S. 90ff.

20 Vgl. Von Mühlen und Malz, in: Frühauf, Anne u.a.: Investors first. Vom veränderten Umgang mit unserem industriellen Erbe in Ottensen und Altona, Hamburg 2019, S.76-79; Frühauf, Fabrikarchitektur, S. 91f.

21 Als Exhaustor bezeichnet man ein Gebläse zum Absaugen von Dampf und Staub.

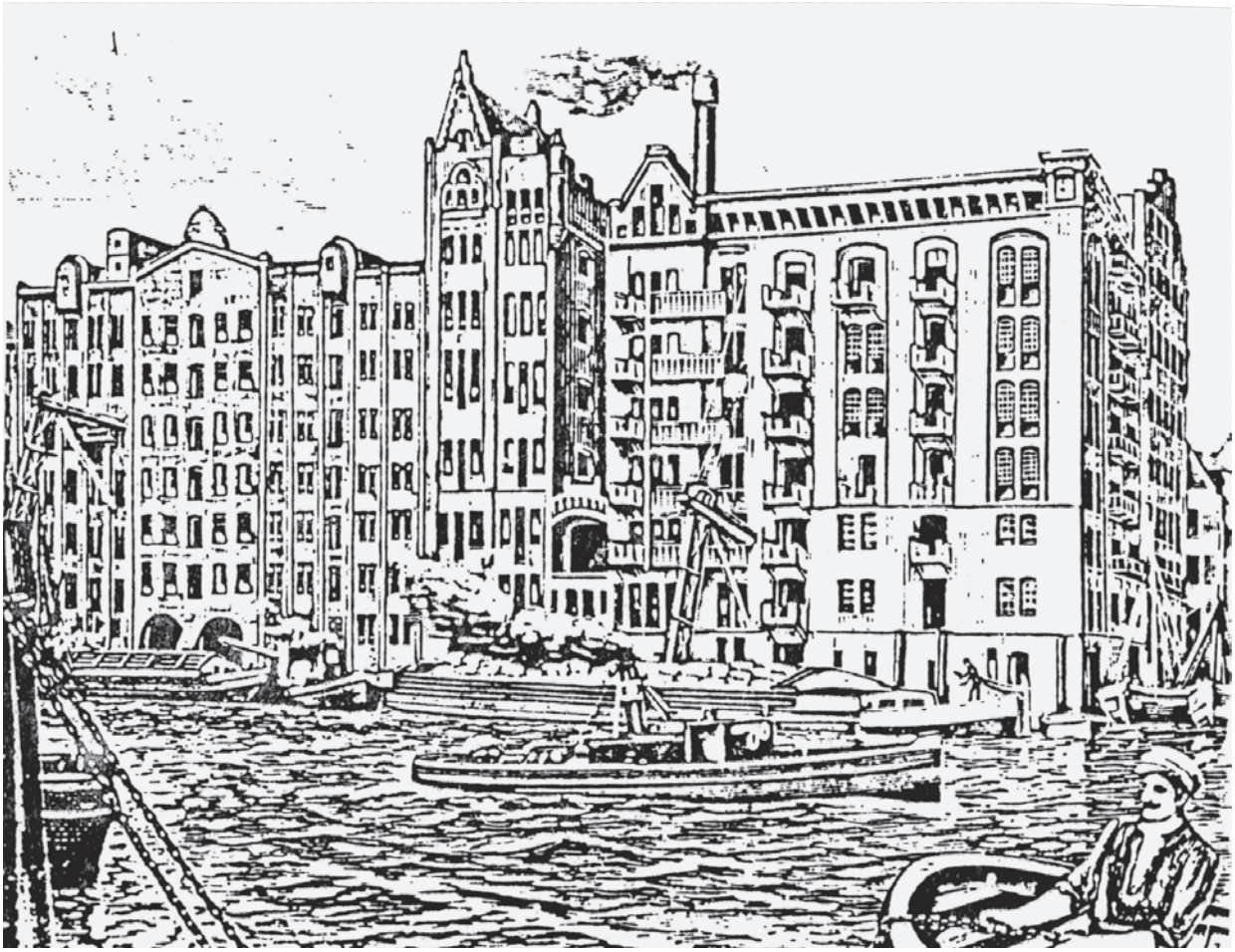


Abb. 3: Die Getreidemühle Lange mit Kaispeicher, Holzstich um 1890 (Bildnachweis: Altonaer Hafen – Fische und Fabriken, hrsg. Museum der Arbeit, 1. Aufl. 1988, S. 12)

Laufe der Zeit zusammengewachsen war, erkennbar zu lassen. Ein Kleinod des Industriezeitalters ist die ehemalige Maschinenfabrik Groth & Degenhardt. Sie spiegelt in ihrer Entstehungsgeschichte die Entwicklung der Großen Elbstraße von der im 18. und 19. Jahrhundert wichtigsten Wohn- und Geschäftsstraße Altonas zur Geschäfts- und Industriestraße wider. Sie ist Dokument des sozialen und baulichen Wandels der Altonaer Altstadt am Hafenrand.

Die Firma Groth & Degenhardt war 1876 als Maschinenfabrik und Schiffsreparaturbetrieb gegründet worden. Emil Groth und Hermann Degenhardt kauften 1881 das Grundstück Große Elbstraße 146 mit Wohn- und Hinterhaus. Das Bürgerhaus mit dem Barockgiebel war 1772 errichtet worden. Wie bei Kaufmannshäusern seit dem Mittelalter üblich, gehörten zu dem Vorderhaus an der Straße ein Speicher und ein schmaler Hof im rückwärtigen Grundstücksteil. Das Vorderhaus nutzte die Firma als Wohngebäude, den um 1820 entstandenen Speicher als Maschinenwerkstatt. 1881 erfolgte die Erweiterung des Werkstättengebäudes durch einen Dampfkesselanbau. 1888 erwarb die Firma die Nachbargrundstücke Sandberg 1-11. Im Jahr 1892 entstand im Hof ein Erweiterungsbau für die Werkstatt mit Sheddach – eine der ersten Dachkonstruktionen dieser Art in Deutschland. Ein Sheddach ist eine Dachform, die vor allem bei

Bauten mit großer Grundfläche, zum Beispiel Fabrikhallen zum Einsatz kommt. Die einzelnen Dachaufbauten werden Reiter genannt. Ein Reiter besteht aus einer abgeschrägten Dachfläche und einer steileren Fensterfläche für den Lichteinfall. Die Fensterfläche ist meist nach Norden oder Osten ausgerichtet, so dass der Lichteinfall ohne direkte Sonneneinstrahlung blendfrei ermöglicht wird. Sheddächer kamen in der Mitte des 19. Jahrhunderts zuerst in England auf, wo sie im Zuge der Industrialisierung im Fabrikbau bald weite Verbreitung fanden.[22] 1899 wurde das Vorderhaus Sandberg 1-3, das noch Wohnungen enthielt, abgerissen. An seiner Stelle ließ die Firma ein viergeschossiges Fabrik- und Speichergebäude errichten (Abb. 4). Der siebenachsige Bau spiegelt durch seinen repräsentativen Charakter das Selbstbewusstsein der Firma und ihren Aufstieg vom Schiffsreparaturbetrieb zur Dampfmaschinenfabrik wider. Das zweigeschossige Vorderhaus mit dem volutengeschmückten Mansardgiebel und den Segmentbogenstürzen weist noch die charakteristischen Merkmale der barocken Bürgerhausarchitektur Altonas auf. Dies allein macht es schon zu einem einmaligen Bau- und Kunstdenkmal. Das ungleiche Paar veranschaulicht zugleich die Umbruchsituation des Industriezeitalters und ist als Denkmalensemble der Industriegeschichte von herausragender Bedeutung.[23]

Bis heute prägender Eingriff in die Stadtgestalt: Die Verlegung der Altonaer Bahnanlagen. Mit dem Anschluss Altonas an das Zollgebiet 1888 nahm der Personen- und Güterverkehr auf der Altona-Kieler Eisenbahn nochmals erheblich zu. Der mehrfach erweiterte alte Bahnhof stieß endgültig an seine Grenzen. Am 1. Januar 1880 waren die preußischen Eisenbahnlinien verstaatlicht worden, in der Folge hatte die 1884 gegründete „Königlich Preußische Eisenbahndirektion Altona“ die Verwaltung des Altonaer Bahnhofs und der umliegenden Strecken übernommen. Ab 1890 führte sie Planungen zur Verlegung des Altonaer Bahnhofs durch. Das neue Bahnhofsgebäude, 1898 vollendet, wurde gut 500 Meter nördlich des alten Bahnhofs errichtet. Die auf mittelalterliches Formenrepertoire zurückgreifende Backsteinfassade mit doppelturmigen Hauptportal, das an das Altonaer Stadtwappen erinnerte, die Altonas Bedeutung als wichtige Bahnstadt wuchtig in Szene setzte, offenbarte im Innern eine äußerst funktionale Lösung. Vier Hallen von 160 Meter Länge überdachten die Bahnsteige. 1905-07 entstand eine fünfte Halle für die Vorortbahn. Die gesamte Hallenkonstruktion überspannte elf Gleise (Abb. 5). Im Zuge dieser Planungen wurde die Verbindungsbahn vom Straßenniveau auf einen Bahndamm verlegt. Die Streckenführung war möglich, weil dieses Areal noch weitgehend unbebaut und von Wiesen und Feldern geprägt war. Neben dem Platzmangel im Bereich des ersten Altonaer Bahnhofs war ein wichtiger Grund für die Verlegung des Altonaer Bahnhofs nach Norden die Schaffung besserer Verbindungen zwischen Altona und Ottensen, das 1889 eingemeindet worden war. Die trennenden Gleisanlagen wurden beseitigt, das freiwerdende Gelände kaufte die Stadt vom Eisenbahnfiskus.

22 Vgl. Frühauf u.a., Investors first, S. 93.

23 Vgl. Frühauf, Altonaer Hafen, S. 21-24; Frühauf: Fabrikarchitektur, S. 92f.

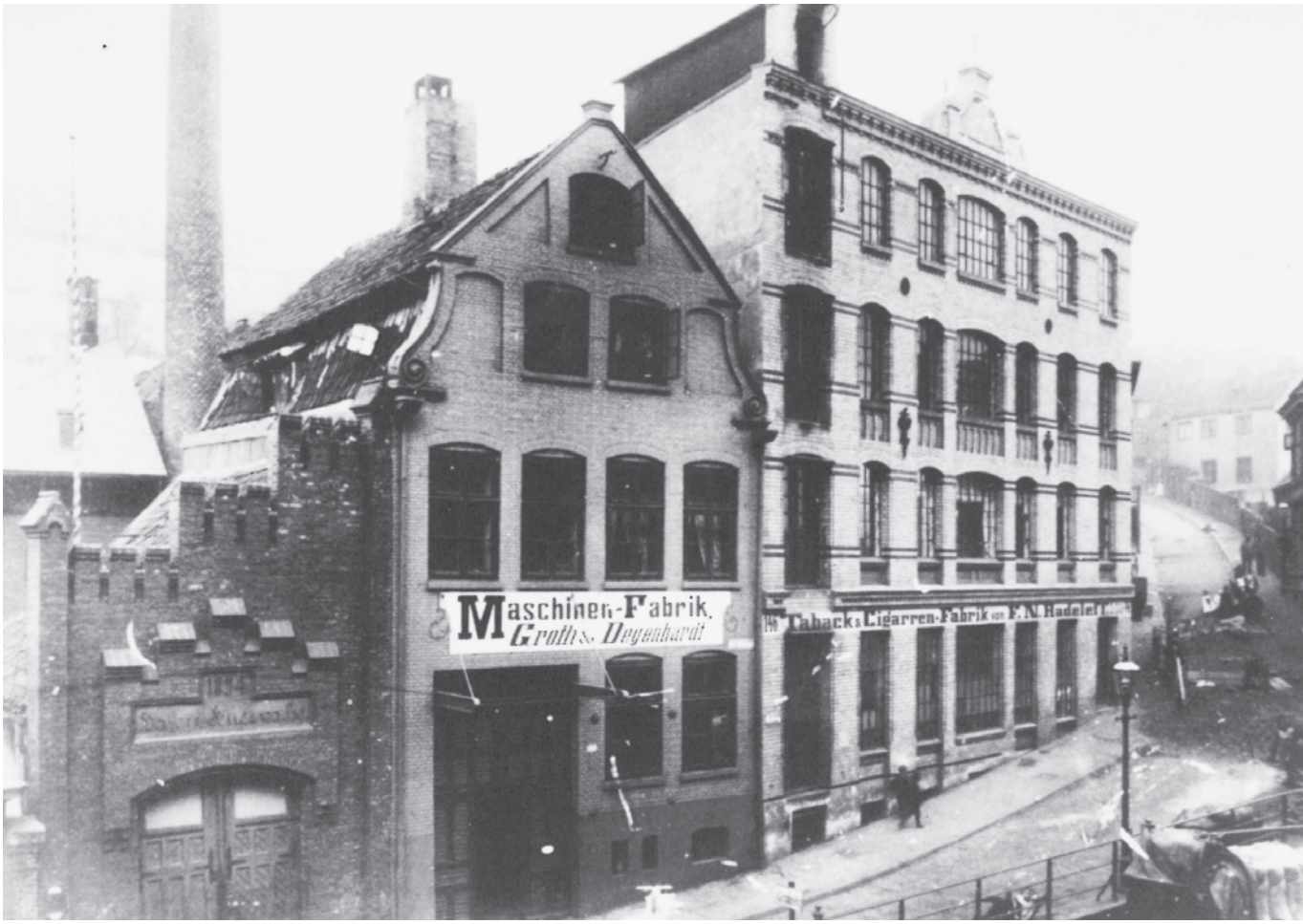


Abb. 4: Außenansicht der Maschinenfabrik Groth & Degenhardt, um 1910 (Bildnachweis: SHMH, Museum der Arbeit)

Ein neues Zentrum entsteht. Mit der Verlagerung der alten Stadtmitte von der Königstraße nach Westen entwickelte sich hier ein neues prachtvolles und repräsentatives Zentrum nach Plänen des Stadtbaurats Joseph Brix. Für die Königliche Eisenbahndirektion entstand 1895 ein Verwaltungsgebäude, das mit Backstein und neogotischer Architektursprache mit den Fassaden des benachbarten neuen Bahnhofs korrespondierte. Nach zweijährigem Umbau des alten Bahnhofgebäudes nach den Plänen des Stadtbaumeisters Emil Brandt erfolgte 1898 die Neueröffnung als Rathaus. Das alte Rathaus an der Königstraße war durch die Eingemeindung und die damit gestiegenen Verwaltungsaufgaben zu klein geworden. Die Vierflügelanlage mit großem Innenhof und Giebelrelief über dem Haupteingang an der Nordseite orientierte sich an der italienischen Renaissance. Ernst Barlach (1870–1938) und Karl Garbers (1864–1943) schufen im großen Giebelfeld als Figurenschmuck eine Symbolisierung des Gemeinwesens. Die Hauptfassade des ehemaligen Bahnhofs wurde in den Südflügel einbezogen, sodass sich die Elbseite mit ihrer Säulenloggia und den Rundbogenfenstern bis heute von den neu entworfenen Rathausfronten abhebt. An der Westseite des Platzes entstand 1901 im Stil der Neo-Renaissance das von den Berliner Architekten Reinhardt & Süßenguth geplante Altonaer Museum. Der Platz vor

Abb. 5: Der neue Altonaer Bahnhof kurz nach seiner Fertigstellung, um 1898 (Bildnachweis: SHMH-Altonaer Museum, Foto: Emil Puls, Inv.-Nr.: AB10077-1098)

Rathaus und Museum erhielt eine parkartige Bepflanzung, zwei gusseiserne Musikpavillons und zwei große Springbrunnen. Das Areal erhielt den Namen „Kaiserplatz“, nach dem Reiterstandbild Kaiser Wilhelms I., entworfen vom Bildhauer Gustav Eberlein (1847–1926), das 1898 vor dem Rathaus seinen Platz fand.

Vor dem neuen Bahnhof wurde im Jahr 1900 als imponierendes Monument der Stuhlmannbrunnen platziert, den der Berliner Bildhauer Paul Türpe (1859–1944) schuf. Er symbolisiert mit zwei kämpfenden Kentauren den Konkurrenzkampf der Fischereihäfen Altona und Hamburg. Benannt ist der Brunnen nach Günther Ludwig Stuhlmann (1797–1872). Er hatte den Städten Altona und Ottensen 48 000 Mark für die Errichtung eines Springbrunnens in Altona vermacht. Direkt neben dem neuen Bahnhof entstand nach den

Plänen des Altonaer Architekten Georg Kallmorgen (1862–1924) im Stil des Neo-Barock das Nobelhotel Kaiserhof. 1902 eröffnet, war es ein Ort für Feste und Jubiläen, aber auch für Zusammenkünfte der Arbeiter- und der Frauenbewegung.[24] Der Direktor der Hamburger Kunsthalle, Alfred Lichtwark, schrieb 1904: „Altona ist in unseren Tagen eine ganz neue Stadt geworden (…) Die stille Stadt hat im letzten Jahrzehnt eine der größten Umwälzungen durchgemacht, die im Leben einer Stadt vorkommen können: Sie hat ihren Mittelpunkt verschoben.“[25]

Nach der Umbenennung 1922 in „Platz der Republik“ entstand 1928 an der Südwestecke neben dem Museum als bewusst kompromissloser Kontrast das Berufsschulzentrum im Stil des Neuen Bauens. Sein Architekt war Stadtbaurat Gustav Oelsner (1879–1956).

24 Vgl. Dücker, Stuhlmannbrunnen, S. 11-23.

25 Lichtwark, Alfred: Eine Sommerfahrt auf der Yacht Hamburg, Hamburg 1904, S. 1, zitiert nach: Timm, Christoph: Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland Hamburg-Inventar: Bezirk Altona, Altona-Altstadt und Nord, 1987, S. 29.

Rechte Seite:
Abb. 6: Lageplan des Eisenbahnknotens, 1899 (Bildnachweis: Aus Centralblatt der Bauverwaltung, 1899, S. 345)

Die 1933 in „Adolf-Hitler-Platz“ umbenannte Anlage hätte im Rahmen der Neugestaltung des Elbufers ins Gigantische erweitert werden sollen. Verwirklicht wurde dies nicht, gleichwohl hat Altonas Zentrum durch Kriegszerstörung und Modernisierungen drastische Eingriffe erfahren, die zu erheblichen Verlusten des baukulturellen Erbes geführt haben. 1945 erfolgte die Rückbenennung in „Platz der Republik“.

Nordöstlich des Personenbahnhofs im Bogen der Verbindungsbahn entstand 1895 das neue Bahnbetriebswerk. Südöstlich, am Rainweg (heute Harkortstraße), wurde Ende der 1880er Jahre der Güterbahnhof Altona angelegt. Beide Areale zusammen waren 80 Hektar groß. Dies entspricht etwa der Hälfte der Fläche der Außenalster. Diese großflächige Verkehrslandschaft prägte Altona ganz entscheidend und war einst Arbeitsplatz für bis zu 2000 Beschäftigte der verschiedensten Gewerke[26] (Abb. 6).

Mit der Verlagerung des Altonaer Bahnhofs 1895 an seine heutige Stelle musste auch die Hafenbahn verlängert werden. Um eine erneute Trennung zwischen Altona und Ottensen durch auf Straßenniveau liegende Gleise zu verhindern, wurde der Tunnel unterhalb der heutigen Max-Brauer-Allee angelegt und maß nun 961 Meter. Er ist ein bedeutendes technikgeschichtliches Denkmal.

Der Betriebsteil „Altona-Kai“, Außenstelle des Güterbahnhofs, war gegen Ende des 19. Jahrhunderts der größte Umschlagplatz für Frischfisch in Deutschland (Abb. 7). Ursachen hierfür waren die Einführung der Fischauktion in den 1880er Jahren, welche die Direktvermarktung durch eine neue Form des Vertriebs ersetzte, und die Industrialisierung des Fischfangs durch die Hochseefischerei mit Dampfschiffen. Der Fortschritt der Kühltechnik steigerte den Versand von Fisch und Fischprodukten ins Binnenland. Fisch wurde zum günstigen Volksnahrungsmittel. In der Folge entstanden in Altona und Ottensen rund 100 fischverarbeitende Betriebe. Die Hafenbahn konnte hierdurch ihren Verkehr stetig steigern. Der Fischtransport spielte für sie eine so große Rolle, dass sie den Namen Schellfischbahn bekam und bis heute der Tunnel als Schellfischtunnel bezeichnet wird. Seit 1895 verband eine Anschlussbahn im Verlauf der Großen Elbstraße die 1896 erbaute Fischauktionshalle, den neu angelegten Fischereihafen und die am Fischmarkt gelegenen Betriebe.

Größere Fabrikanlagen, wie die Industriemühlen, entstanden an der Elbe und entlang der Eisenbahngleise. Als erster großer Fabrikkomplex an der Bahn wurde 1879 die Holsten-Brauerei an der Harkortstraße errichtet.[27] Die Brauerei hatte von Beginn an Gleisanschluss, der bis Mitte der 1980er Jahre existierte. Die Expansion des Unternehmens führte ab 1910 zu Umgestaltungen und Erweiterungen mit steigendem Flächenverbrauch. So wurde die Anlage wichtiges Merkmal der Altonaer Stadtentwicklung. Stadtbildwirksam prägen die Gesamtsilhouette bis heute die sie überragenden branchentypischen Hochsilos. Das Silo- und Maschinenhaus wird zusätzlich gekrönt von dem Firmenwahrzeichen, dem Holsten-Ritter auf der Turmhaube. Keines dieser Gebäude wurde unter Denkmalschutz ge-

26 Vgl. Frühauf, Anne/Krumm, Helmut/Riehm, Gerd: Letzte Zeugen der Eisenbahngeschichte in Altona, in: hamburger bauhefte Nr. 33, Hamburg 2020.
27 Vgl. Frühauf, Fabrikarchitektur, S. 93.

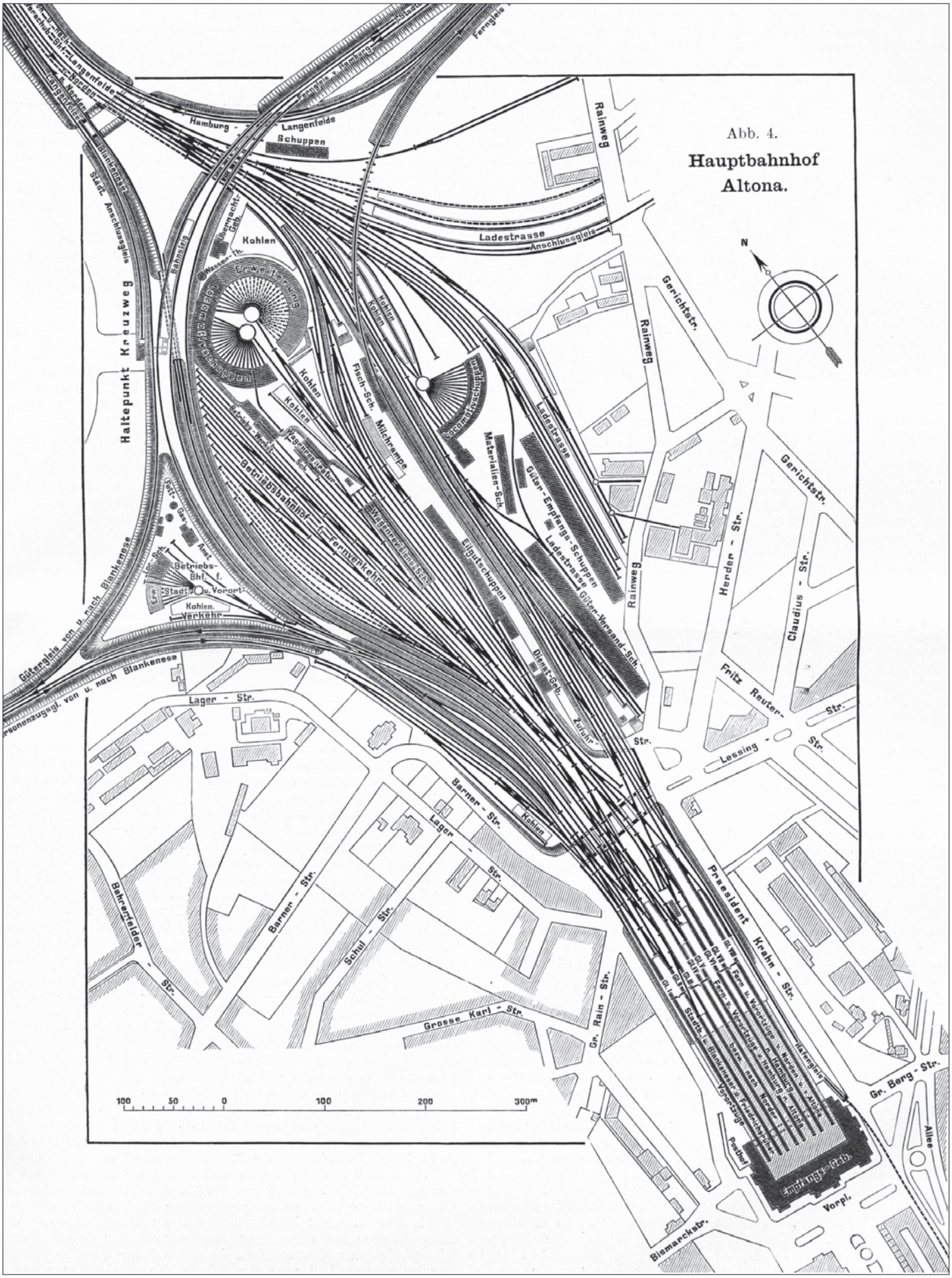


Abb. 4.
Hauptbahnhof
Altona.
N
Haltepunkt Kreuzweg
Hamburg - Langenfelde
Schuppen
Langenfelde
Rainweg
Ladestrasse
Anschlussgleis
Gerichtstr.
Kohlen
Wasser-Th.
Bahnsteig
Fracht-Sch.
Milchrampe
Personenbahnhof
Materialien-Sch.
Güter-Empfangs-Schuppen
Ladestrasse
Güter-Versand-Sch.
Betriebsbahnhof
Fernverkehr
Eilgutschuppen
Dienst-Geb.
Zufuhr
Herder - Str.
Claudius - Str.
Fritz Reuter-Str.
Lessing - Str.
Betriebs-Bhf. f. Stadt- u. Vorort-Verkehr
Kohlen-Verkehr
Gütergleis von u. nach Blankenese
Personenzugsgl. von u. nach Blankenese
Lager - Str.
Barner - Str.
Schul - Str.
Bahrenfelder - Str.
Grosse Karl - Str.
Gr. Rain - Str.
Präsident Krahn - Str.
Gr. Berg - Str.
Allee
Postbhf.
Empfangs-Geb.
Vorpl.
Bismarckstr.
100 50 0 100 200 300m

GÜTER-
ABFERTIGUNG

GUTER-
ABFERTIGUNG

Vorengehende Seiten:
Abb. 7: Guterabfertigung der Altonaer Hafenbahn, 1924 (Bildnachweis: SHMH-Altonaer Museum, Foto: Emil Puls, Inv.-Nr.: AB10077-563)

stellt. Auch die Eisenbetonkonstruktion der sogenannten Schwankhalle von 1911, die seinerzeit den modernsten Stand der Ingenieurtechnik repräsentierte, kam nur auf Intervention von Fachleuten auf die Denkmalliste. Die Holsten-Brauerei ist 2019 in moderne Anlagen in den Hamburger Stadtteil Hausbruch gezogen. Zügig sollten auf dem Areal rund 1400 Wohnungen, Gewerbe und Hotels entstehen. Doch bisher ist nichts geschehen. Stattdessen wurde das Areal zum vierten Mal verkauft und entwickelt sich zum hochpreisigen Spekulations-Objekt. Was das für den historischen Gebäudebestand bedeutet, ist nicht abzusehen.

Die Industriebahn. In Folge der Eingemeindung von Ottensen 1889 und Bahrenfeld, Othmarschen und Övelgönne 1890 zu Altona wurde auch die Ottenser Industrie 1898 mit der Anlage einer Industriebahn an das Schienensystem angeschlossen.[28] Diese verband Ottensen mit dem zum Industriegebiet ausgebauten Bahrenfeld, südlich und nördlich der Stresemannstraße kam es zur Aufschließung eines neuen Industriegeländes. Die Industriebahn wurde in den 1890er Jahren geplant, als der zunehmende Lieferverkehr für die wachsende Industrie und schwere Produkte, wie zum Beispiel Schiffsschrauben, von den Pferdefuhrwerken nicht mehr bewältigt werden konnten. Zur Einweihung der Bahn 1898 zogen Pferde die Wagen, doch schon 1903 kamen Lokomotiven zum Einsatz. Die Industriebahn war das Rückgrat der industriellen Infrastruktur Ottensens. Ohne sie hätten viele der hier ansässigen Industriebetriebe ihre Erzeugnisse nicht ausliefern können. Das Streckennetz der Industriebahn wurde immer weiter ausgebaut, bis es 1956 schließlich 27,7 Kilometer umfasste. Mehr als 50 Firmen hatten Gleisanschluss.[29]

Mit der Entwicklung Ottensens zur Industriestadt veränderten sich auch die Lebens- und Arbeitsverhältnisse massiv. Ottensen wuchs in dieser Zeit ohne baupolitische Ordnung. Wohn- und Industrieflächen waren eng ineinander verzahnt: spekulativ bis an die Ränder bebaute Grundstücke, Fabriken und mehrgeschossige Mietshäuser standen dicht nebeneinander. Unternehmer und Spekulanten setzten ihre Interessen bedenkenlos über die der Bewohner, Reglementierungen gab es kaum. Ein großer Teil der Bevölkerung lebte inmitten von Lärm, Gestank und Dreck in zumeist unzumutbaren Wohnverhältnissen. Viele wohnten auch in Altona, da dort das Leben billiger war. Die Wohnverhältnisse waren jedoch ähnlich schlecht. 1880 wohnten 70 Ptozent der Altonaer in Kleinwohnungen mit maximal zwei beheizbaren Zimmern. Nur drei Viertel hatten einen eigenen Wasseranschluss, ein Drittel ein WC und ein Viertel einen Gasanschluss.[30]

Die wichtigsten Industriezweige in Ottensen. Die eisen- und metallverarbeitende Industrie wurde wichtigster Industriezweig. Daneben waren drei weitere Industriebereiche vorherrschend: die Glasindustrie, die Tabak- und die Fischverarbeitung. Drei große Glashütten, Tabakfabriken mit tausenden Heimarbeitern und die Fischverarbei-

28 Vgl. Hintze, Helmuth: Die Ottenser Industriebahn und die anderen städtebaulichen Bahnanlagen in Altona. In: Hamburger Hefte zur Eisenbahngeschichte, Folge 3, 1978; vgl. Bericht über die Gemeindeverwaltung der Stadt Altona in den Jahren 1863-1900, 2. Teil, Altona 1906, S. 7.
29 Vgl. Dücker, Elisabeth v./Möller, Hans-Kai: Wie Ottensen zu Mottenburg wurde: Industrialisierung 1850-1890, in: Ottensen – Zur Geschichte eines Stadtteils, Ausstellungskatalog Altonaer Museum, Hamburg 1982, S. 60.
30 Vgl. Timm, Altona, S. 22.

tung, nach der das Viertel um den Hohenesch auch als „Kleinheringsdorf“ bezeichnet wurde und in der vor allem Frauen arbeiteten, bescherten den Beschäftigten äußerst prekäre Arbeitsbedingungen.

Stadt in der Stadt: Die Ottensener Glashütten. Begünstigt durch den preiswerten Kauf von einst landwirtschaftlichen Flächen erfolgte ganz im Norden der Bahrenfelder Straße, weit außerhalb des Dorfes 1849 die Ansiedlung der Brauer'schen Glashütte. Wenige Jahre später, 1853, folgte eine zweite, die Mathildenhütte von Christian Nielsen Brodersen, auf dem Nachbargrundstück. Die Hütten, die später oft als Stadt in der Stadt beschrieben wurden, mit ihren rauchenden Schloten und den zahlreichen Arbeiterhäusern stehen für den Beginn der Industrialisierung Ottensens. Nach der Volkszählung von 1864 wohnten in den Fabrikwohnungen der Mathildenhütte 63 Glasarbeiterfamilien mit insgesamt 352 Personen.[31] Der Bedarf an Flaschen und sogenannten Demijohns (großen Glasballonbehältern) für die Nachfrage im Hamburger Raum war groß – besonders galt das für das in Altona ansässige Brauereigewerbe, die Wein- und Essigfabriken sowie für die Chemieindustrie. 1889 wurden beide Hütten zusammengelegt und bildeten nun die Vereinigten Glashüttenwerke Ottensen AG. Ein Großbetrieb war entstanden. Anfangs noch handwerksmäßig betrieben, erfolgte eine starke Spezialisierung der Tätigkeiten. Um 1890 wurden 200 Glasmacher und Gehilfen, 25 Schleifer, Graveure und Ätzer, 190 verschiedene Hilfsarbeiter wie Sortierer, Packer, Speicherarbeiter, Kutscher, zehn Maschinisten, Heizer und Schürer, zehn Mechaniker, Schmiede und Tischler, 100 Korbflechter für die Demijohns beschäftigt.[32]

Der Erste Weltkrieg brachte für die Hütte gravierende, bald unüberwindliche Schwierigkeiten. Die Produktion brach zusammen, da die Hütte fast ausschließlich mit Kohle aus England arbeitete, das als Kriegsgegner seine Lieferungen einstellte. Die Vereinigten Glashüttenwerke Ottensen AG befanden sich im Juni 1918 in Abwicklung, die am 14. Februar 1919 abgeschlossen war. Die dritte Glashütte, die Gätcke'sche Hütte, 1873 an der heutigen Friedensallee gegründet, wurde 1929 stillgelegt.[33] – Nichts erinnert heute an diesen einst bedeutenden Industriezweig und die prekären Arbeits- und Lebensbedingungen.

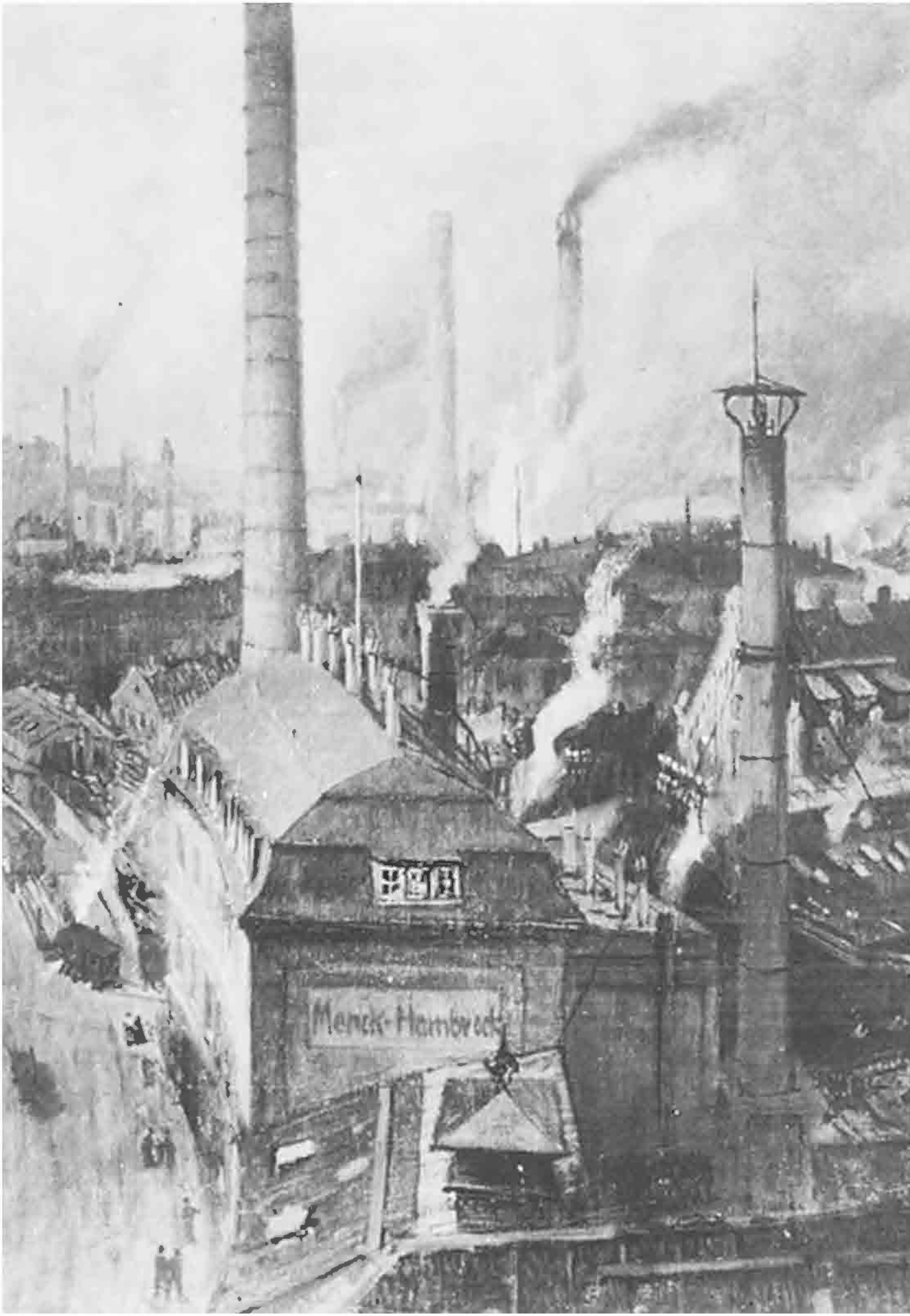
Eine Untersuchung des Arztes Dr. H. Schaefer beschreibt 1894, dass die durchschnittliche Lebenserwartung um 1890 für Glasarbeiter bei 35 Jahren, für Glasschleifer bei 33 Jahren lag.[34] Der quarzhaltige Staub verursachte sehr bald Lungenkrankheiten. Daraus entwickelte sich der Name Mottenburg, für einen Ort, wo man durch schlechte Arbeits- und Wohnverhältnisse „die Motten“ (Tuberkulose) bekommt. Nicht nur in den Glashütten selbst herrschten gesundheitsschädigende Bedingungen, auch in der Umgebung war die Gefährdung durch Rauchbelästigungen der Glashütten schon früh beklagt worden. Besonders gravierend aber war die Doppelbelastung der Glasarbeiter und ihrer Familien, die mit vielen Kindern auf dem Gelände quasi zwischen den Schloten wohnten.

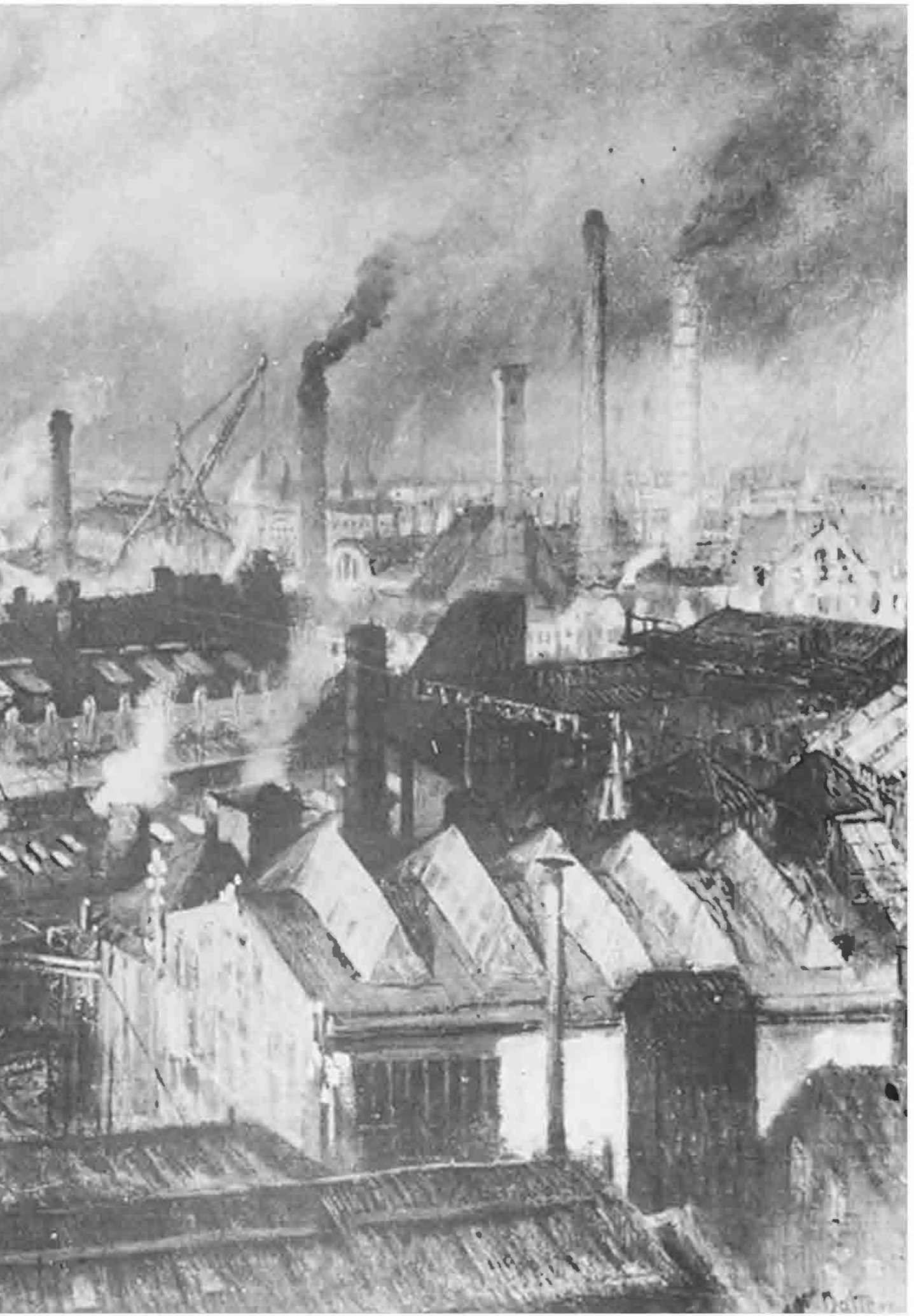
31 Vgl. Dücker, Elisabeth v.: In Mottenburg da kriegst du die Motten – da arbeiten und wohnen die Glasmacher, in: Ottensen, S. 89.

32 Vgl. Comité der Altonaischen Abteilung: Altona-Ottensen auf der Hamburgischen Gewerbe- und Industrieausstellung 1889, Hamburg 1889, S. 48.

33 Vgl. Dücker, Mottenburg, in: Ottensen, S. 89ff., s. a. Hirschfeld, Altonas Großindustrie, S. 7.

34 Schaefer, H.: Die Gewerbekrankheiten der Glasarbeiter, in: Deutsche Vierteljahresschrift für öffentliche Gesundheitspflege, Bd. 26, Braunschweig 1894, S. 286,: zitiert nach Dücker, Mottenburg, in: Ottensen, S. 87.


Merck-Hambrecht



Vorangehende Seiten:
Abb. 8: Die Industriestadt Ottensen, um 1910, Gemälde von W. Battermann (Bildnachweis: Stadtteilarchiv Ottensen)

Die Werkswohnungen auf den Hüttengeländen, oft als soziale Errungenschaften gepriesen,[35] bezeichnet Schaefer 1894 als Kasernen: eng, dunkel, unhygienisch. Häufig seien sie zu klein, ohne Toiletten und Waschraum. Arbeitszeiten von 16 bis 18 Stunden, Akkordlohn, Kinderarbeit, kaum Sonntagsruhe – das sind Arbeitsverhältnisse, die die Glasmacher in langwierigen Auseinandersetzungen mit ihren Arbeitgebern bekämpften. Der Kampf um bessere Arbeitsbedingungen dauerte Jahrzehnte. Es kam immer wieder zu Aussperrungen und Entlassungen von Arbeitern. Das traf die Ottenser Glasarbeiter doppelt hart, denn mit dem Arbeitsplats verloren sie meist auch ihre Werkswohnung.[36]

Zentrum der norddeutschen metallverarbeitenden Industrie. Ottensen entwickelte sich bereits ab 1865 zu einem Schwerpunkt der Metallverarbeitung. Hergestellt wurden unter anderem fahrbare Dampfmaschinen (Lokomobile), Pumpen, Dampframmen, Hebezeuge, Feld- und Industriebahnanlagen, Klein-Lokomotiven, Bagger und Schiffsschrauben[37] (Abb. 8). Die Arbeitskräfte kamen zunächst aus Altona und St. Pauli. Hier waren die Lebenshaltungskosten wegen der zollfreien Einfuhr niedriger als im Zollvereinsgebiet. Die Mechanisierung der Landwirtschaft führte in den ländlichen Gebieten in Schleswig-Holstein und Mecklenburg zu einer erheblichen Bevölkerungswanderung in die aufstrebenden Industrien, auch nach Ottensen. Aus Landarbeitern wurden Industriearbeiter, entsprechend wuchs die Nachfrage nach Wohnraum und Sozial- und Bildungseinrichtungen.

Der Produktionsprozess der eisen- und metallverarbeitenden Betriebe machte den eingeschossigen Hallenbau erforderlich, der die benötigen Raumhöhe aufwies. Dieser ermöglichte den Zusammenbau hoher Maschinen, den Einbau von zusätzlichen Arbeitsflächen (Galerien) und die Befestigung von Kranbahnen. Die größere Raumhöhe gestattete, besonders bei erhöhtem Mittelschiff der dreischiffigen Hallen, den Einfall des Lichts nicht nur durch das Deckenoberlicht, sondern zusätzlich noch durch die Seitenlichter.

Im Ersten und Zweiten Weltkrieg profitierten die Ottenser Maschinenfabriken kräftig von Rüstungsaufträgen.[38] Neben den Großwerften war in Altona-Ottensen die größte Konzentration von Rüstungsbetrieben.[39] „Dabei handelt es sich fast ausschließlich um alteingesessene Metallbetriebe, die oftmals schon vor und während des ersten Weltkrieges am lukrativen Rüstungsgeschäft verdienten.“[40] Der Wiederaufbau in Stadt und Hafen führte nach dem Zweiten Weltkrieg zu guter Auslastung und später zu Erweiterungen der Industrieanlagen. Doch die Schiffbaukrise der 1970er Jahre und die damit verbundenen Auftragsrückgänge führten schließlich zum Niedergang der metall- und eisenverarbeitenden Industrie. Heute gibt es in Ottensen keine Betriebe dieser Branche mehr. Von den einst prägenden Hallen der Metallindustrie ist mit ganz wenigen Ausnahmen alles der Abrissbirne zum Opfer gefallen (Abb. 9, Abb. 10).

Die Geschichte der Maschinenfabrik Menck & Hambrock steht beispielhaft für die industrielle Entwicklung des Stadtteils. Die Fir-

35 Vgl. Hirschfeld, Altonas Großindustrie, S. 6.
36 Vgl. Dücker, Elisabeth v.: Ein fast vergessenes Kapitel Altonaer Industrie- und Arbeitergeschichte – Anmerkungen zur Geschichte der Glasmacher und der Glasindustrie in Ottensen (1850-1930), in: Arbeit- und Arbeiterbewegung in Schleswig-Holstein im 19. und 20. Jahrhundert, hrsg. von Paetau, Rainer/Rüdel, Holger, Neumünster 1987, S. 97-134.
37 Vgl. Möller, Hans-Kai: Die Ottenser Metallindustrie, in: Ottensen, S. 111.
38 Vgl. Möller, Hans-Kai: Ein verdrängtes Kapitel. Rüstungsproduktion und Zwangsarbeit in der Metallindustrie, in: „Ohne uns hätten sie das gar nicht machen können“. Nazizeit und Nachkrieg in Altona und Ottensen, hrsg. Stadtteilarchiv Ottensen, Hamburg 1985, S. 74-97.
39 Staatsarchiv Hamburg, Architekt Konstanty Gutschow (A. Gw.), B 36, Erfassung der wichtigsten Rüstungsbetriebe, 1943.
40 Möller, Rüstungsproduktion, S. 74.

ma wurde 1868 gegründet. Das Stammwerk stand an der Großen Brunnenstraße/Ecke Ottenser Hauptstraße. Die Firma entwickelte sich zum größten Betrieb der Metallindustrie in Ottensen mit fünf Werken. Hergestellt wurden neben Dampframmen ab 1888 vor allem Bagger. Menck zählte über Jahrzehnte zu Europas bedeutendsten Baggerherstellern.

In beiden Weltkriegen wurde gewinnbringend für die Rüstung produziert. Ausländische Zivilarbeiter, vor allem Franzosen, und russische Kriegsgefangene ersetzten die an die Front eingezogenen Menck-Arbeiter. 1942 waren fast 400 Zwangsarbeiter, die aus dem von deutschen Truppen besetzten Russland deportiert worden waren, bei Menck beschäftigt.

Die Firma erlebte nach dem Zweiten Weltkrieg durch den Wiederaufbau einen gewaltigen Aufschwung. In den Jahren 1959 bis 1965 arbeiteten in den fünf Werken durchschnittlich 2000 Personen. Seit den frühen 1960er Jahren zeichnete sich bei Baggern jedoch ein grundlegender Technologiewechsel ab, weg von den traditionellen Seilgeräten hin zu den weit leistungsfähigeren Hydraulikbaggern. Die Firma erkannte den Umbruch nicht rechtzeitig. Mit dem Verkauf von 30 Prozent der Marktanteile an die Konkurrenzfirma Demag (Deutsche Maschinenfabrik AG) und der Übernahme 1966 durch die amerikanische Koehring Company begann 1965 der Niedergang. 1974 wurde mit dem Abriss begonnen.[41]

Die Bau- und Unternehmensgeschichte der Theodor Zeise GmbH & Co zeigt Aufstieg und Fall der schifffahrtsbezogenen Industrie in Ottensen analog zur Entwicklung der Schiffbauindustrie. Die Firma wurde vom Unternehmer Theodor Zeise 1868 auf dem Grundstück Friedensallee/Ecke Bergiusstraße gegründet. In den 1880er Jahren konstruierte der Sohn, Alfred Zeise, die Zeise-Schraube. Sie bewirkte eine Beschleunigung der Schiffe und verminderte gefährliche Vibrationen. Mit ihr nahm die Firma für viele Jahrzehnte eine konkurrenzlose Stellung auf dem Weltmarkt ein und entwickelte sich zur größten deutschen Schiffsschraubenfabrik. Für die Herstellung entstanden große Gießereihallen, die zum Teil bis heute bestehen. Im Ersten Weltkrieg wurde die gesamte Produktion auf Rüstungsgüter umgestellt. Im Zweiten Weltkrieg war Zeise nach Einstellung der zivilen Schifffahrt auf die Bestellungen der Marine angewiesen. Der Forderung nach Produktionssteigerung durch das nationalsozialistische Wirtschaftsprogramm folgte das Unternehmen mit Fabrikerweiterungen. Auch die Firma Zeise beschäftigte Zwangsarbeiter.[42] In den fünfziger Jahren war die Firma erneut gut ausgelastet und baute Schiffsschrauben für Riesentanker mit einem Gewicht von über 50 000 Kilogramm. 1975, die Belegschaft zählt damals noch 420 Mitglieder, geriet Zeise in eine ernsthafte Wirtschaftskrise. Bis zum Konkurs 1979 war die Belegschaft auf 213 geschrumpft. Die Übriggebliebenen verloren nicht nur ihren Arbeitsplatz, sondern konnten meist nicht mehr in ihren Beruf zurück und mussten zum Teil erhebliche Lohneinbußen hinnehmen. Schmelzer, Gießer und Schleifer wurden nicht mehr gebraucht.[43]

Folgende Seiten:
Abb. 9: Die Maschinenfabrik von Menck & Hambrock, Luftaufnahme, 1920er Jahre (Bildnachweis: Stadtteilarchiv Ottensen/Slg. Cordes)

41 Vgl. Möller, Hans-Kai: Die Ottenser Metallindustrie, in: Ottensen, S. 108-131.
42 Vgl. Mahn, Anne: Propeller des Fortschritts. Die Zeises in Hamburg-Altona, hrsg. vom Altonaer Museum, Hamburg 2008, S. 59, 62. Vgl. Möller, Metallindustrie, in: Ottensen, S. 123f.
43 Vgl. Möller, Metallindustrie, in: Ottensen, S. 129ff.; Frühauf: Fabrikarchitektur, S. 80ff.; Michel, H./Michel, S./Mielke, D.: Konkurs der Schiffsschraubenfabrik Zeise in Hamburg-Altona, Hamburg 1981.

Vorangehende Seiten:
Abb. 10: Das freigeräumte Gelände der Maschinenfabrik Menck & Hambrock, Luftaufnahme, 1976 (Bildnachweis: Stadtteilarchiv Ottensen)

Von den größeren Betrieben, die die Gründungsphase der Ottenser Metallindustrie mitgetragen haben, ist nur noch die Werksanlage der Firma Zeise als letztes Bauzeugnis erhalten geblieben. Durch die Lage des Betriebes in dem gleichzeitig entstandenen innerstädtischen Wohngebiet ist diese Fabrik ein zentrales Merkmal der Ottensener Stadtentwicklung und des heutigen Stadtbildes und wurde 1985 unter Denkmalschutz gestellt. Nach jahrelangem Leerstand gelang eine denkmalgerechte Umnutzung mit öffentlicher Passage, Programmkino, Gastronomie, Geschäften und Büros.

Abb. 11: Zigarrenfabrik Langhans & Jurgensen, Feier zum 25jährigen Bestehen, 1906 (Bildnachweis: Stadtteilarchiv Ottensen/OBV-Archiv)

„Stadt in Tabak und Zigarren". So wurde Ottensen in der Festschrift zum 60. Jubiläum des Bürgervereins bezeichnet.[44] Aufschwung erhielt die Ottenser Zigarrenverarbeitung durch die Aufhebung der Altonaer Zollprivilegien. So verlegten fünf Tabakunternehmer ihre Fabriken nach 1853 von Altona nach Ottensen.

Mit der Entwicklung der Zigarre vom Luxus- zum Massenkonsumgut stieg die Anzahl der Ottenser Zigarrenmacher rapide an. Nach der Gewerbezählung vom 1882 arbeiteten 3221 Beschäftigte in der Ottenser Tabakverarbeitung. Anfangs war die Zigarrenherstel-

44 60 Jahre Bürgerverein in Ottensen, Festschrift des Bürgervereins in Ottensen zum 23. November, 1867-1927, S. 32.

lung noch ausschließlich Manufakturarbeit, in den achtziger Jahren überwog die Verarbeitung mit 80 Prozent in den „eigenen vier Wänden".[45] Der typische Zigarrenarbeiter stellte, unterstützt von Frau und Kindern, die Zigarren allein in seiner Wohnung her. Daneben gab es die sogenannten Zwischenmeister, die selbst noch weitere Zigarrenarbeiter beschäftigten. In der Regel produzierten Heimarbeiter und Zwischenmeister im Auftrag einzelner Fabrikanten und nur selten auf eigene Rechnung. Es entwickelte sich die Heimarbeit im Verlagssystem. Der Rohtabak wurde vom Unternehmer an den Hausarbeiter geliefert, der bis zu zehn Zigarrenmacher auf eigene Rechnung in seiner Wohnung beschäftigte. Diese Form der Verarbeitung bedeutete eine „Ausdehnung des Großbetriebs über die Grenzen der Fabrik hinaus in die Wohnung des Arbeiters".[46] Der Fabrikant sparte die Kosten für Arbeitsräume und konnte bei schlechter Auftragslage die Produktion einschränken oder in Billiglohngebiete verlegen.

Arbeiten und Wohnen lagen bei den Tabakarbeitern eng beisammen, was oft zu unhaltbaren hygienischen Zuständen führte. Sie wohnten und arbeiteten mit ihren Familien in feuchten, kaum belüftbaren, schlecht beleuchteten und viel zu kleinen Wohnungen. Die Folge dieser gesundheitsschädlichen und menschenunwürdigen Verhältnisse waren, wie bei den Glasarbeitern, vor allem Lungenkrankheiten wie Tuberkulose.

Viele arbeiteten in sogenannten Zigarrenmacherstuben. Da die Arbeit äußerst monoton war, wurde häufig während der Arbeit diskutiert und politisiert. Aus Unterhaltungen über politische Fragen entstand mit der Zeit die Institution des Vorlesers. Ein Arbeiter, der besonders gut lesen konnte, wurde von seinen Kollegen als Vorleser „beschäftigt"; sie zahlten ihm seinen Tageslohn. Vorgelesen wurde meist aus sozialistischen Zeitschriften und Büchern. Dies spielte eine wichtige Rolle bei der Politisierung der Zigarrenarbeiter. „Da wurde den ganzen Tag über debattiert und politisiert. Und mancher tüchtige Führer der Sozialdemokratie hat den Grund zu seinem späteren Können gelegt in diesem eifrigen Disputieren über sozialistische Bestrebungen und Theorien mit seinen Kollegen in den Zigarrenmacherstuben."[47] Durch diese Form der politischen Bildung und wegen ihrer extremen Ausbeutung entwickelte sich bei den Zigarrenarbeitern früh ein Klassenbewusstsein, das sie zu den Begründern und wichtigsten Trägern der politischen und gewerkschaftlichen Arbeiterbewegung in Ottensen werden ließ.

Eine der größten Ottenser Zigarrenfabriken, die Firma Langhans & Jürgensen, lag von 1881 bis 1931 an der Ecke Bahrenfelder Straße 35/Arnoldstraße. Sie beschäftigte 1881 neben den 23 Fabrikarbeitern auch 126 Hausarbeiter (Abb. 11). Wie ab den 1890er Jahren viele Ottensener Zigarrenfabrikanten in Westfalen, Thüringen und Sachsen Filialfabriken errichteten, da dort die Löhne erheblich niedriger lagen, verlegte auch Langhans & Jürgensen Teile der Produktion in Billiglohngebiete. Die Chronik der Stadt Neustadt am Rennsteig in Thüringen berichtet, dass „1896 mit der Produktion

45 Möller, Hans-Kai: Die Mottenburger Piependreher, in: Ottensen, S. 67ff.
46 Möller, Hans-Kai, Die Zigarrenmacher in Ottensen. Zur Wiederentdeckung einer fast vergessenen Berufsgruppe. In: DG 1 (1986), S. 13.
47 Bruhns, Julius: Es klingt im Sturm ein altes Lied!", Aus der Jugendzeit der Sozialdemokratie, Stuttgart/Berlin 1921, S. 13f.

von Zigarren im Gasthaus 'Zum wilden Mann' mit 10 Arbeitskräften begonnen wurde, durch die Firma Langhans & Jürgensen Hamburg. In Ermangelung ausreichender anderer Erwerbsmöglichkeiten, war das für viele Frauen und Heimarbeiterinnen die einzige Möglichkeit, den Lebensunterhalt der vielen kinderreichen Familien zu verdienen. Immerhin erhielten 80 bis 100 Personen dadurch Arbeit. Die Arbeitszeit beträgt täglich 11 Stunden bei einem Wochenlohn von 3,00 Mark. Davon gingen noch die Steuern ab, so daß 2,87 Mark zur Auszahlung gelangten. Für die qualifizierteste Arbeit wurden für 1.000 Stck. Zigarren – Wickelmachen, Rollen, einschließlich Zurichtung des Umblattes, Deckblattes und reißen der Einlagen – 6,00 Mark als Lohn gezahlt. Für die Zigarrenindustrie ist es bezeichnend, daß man neue Betriebe dort eröffnet, wo man auf Grund der Notlage der Bevölkerung billige Arbeitskräfte bekam. Und von einer solchen Notlage kann man wohl in erster Linie in unserem Ort sprechen. Einen bezahlten Urlaub oder einen Haushaltstag kannten die Arbeiter nicht."[48] Die Zigarrenmacher in Ottensen, die durch diese Verlagerungen arbeitslos wurden, begannen nun oftmals in der eigenen Wohnung für Zigarrengeschäfte, Gastwirte und private Abnehmer zu produzieren.

Die wesentlich billigere Zigarette und die maschinelle Produktion der Zigarre in Großbetrieben führten zum Ende der traditionsreichen Ottenser Zigarrenherstellung.[49] Heute erinnert nur wenig an diese Zeit, die die Geschichte des Stadtteils viele Jahrzehnte hindurch mitgeprägt hat.

Die Fischverarbeitung. Besonders um die Straße Hohenesch befanden sich viele fischverarbeitende Betriebe, die zahlreiche Arbeitsplätze schufen. Bis in die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg war Fischverarbeitung hauptsächlich von Frauen ausgeführte Handarbeit. In der Hochsaison, das heißt von September bis April, wurden hunderte Arbeiterinnen eingestellt. Hinzu kamen typische Zulieferbetriebe, die Essig, Gewürze, Späne, Kisten, Dosen, Gläser herstellten.

Bereits 1870 hatte die „Fischräucherei und Marinieranstalt Heinrich Gerlach" ihren Betrieb an der Bahrenfelder Straße, Ecke Barnerstraße. Um 1890 galt sie als „eines der größten Unternehmen dieser Art in Altona". Die Firma beschäftigte zu dieser Zeit je nach Saison 50 bis 90 Arbeiterinnen und Arbeiter. In 18 Räucheröfen wurden neben anderen geräucherten Fischen täglich etwa acht Tonnen der begehrten „Kieler Sprotten" hergestellt.[50] In der Hochsaison arbeiteten hier viele Frauen von Glasmachern der benachbarten Glashütte als Saisonarbeiterinnen: „Fünf Minuten vor Arbeitsbeginn schlug der Meister mit dem Hammer ans eiserne Fabriktor, dann wußten die Glasarbeiterfrauen, daß die Arbeit gleich beginnt", berichtet die Enkelin des Firmeninhabers, Frau Gäbler.[51] Damals gehörte die Arbeit in der Fischfabrik – neben dem Lumpensammeln – zu den schlecht bezahlten, am wenigsten angesehenen und sehr schmutzigen Tätigkeiten. Ihre Merkmale waren: Kälte, Nässe, Abfall und der in alle Poren, Haare, Kleidungsstücke eindringende Fischgeruch. Zu

48 Thüringer Rennsteigverein e. V., Geschichte von Neustadt, in: http://www.zigarrenverarbeitung Neustadt am Rennsteig (abgerufen 1. August 2021).

49 Vgl. Möller: Piependreher, in: Ottensen, S. 70f.

50 Vgl. Hirschfeld, Paul: Schleswig-Holsteins Großindustrie und Großhandel, Berlin 1894, S. 3.

51 Interview mit Frau Gäbler, Bestand Stadtteilarchiv Ottensen, zitiert nach Dücker, Elisabeth v.: „Gesund und frisch durch Fisch", in: Ottensen, S. 134.

Bild rechts:
Abb. 12: Ehemalige Fischräucherei Hennings, Hohenesch 70. Anbringung der restaurierten Fischsilhouette, die ehemals auf dem rechteckigen Räucherschornstein für die Räucherei warb, 1984 (Bildnachweis: Stadtteilarchiv Ottensen)

diesen ungünstigen Bedingungen am Arbeitsplatz kamen die oft sehr unregelmäßigen Arbeitszeiten. Das bedeutete häufig Überstunden und Arbeitszeiten bis in die Nacht – für die zumeist verheirateten Fischarbeiterinnen eine zusätzliche Belastung zur Hausarbeit.[52]

Aber nicht nur die Beschäftigten litten. Für die Nachbarschaft der Betriebe stellten die Gerüche der Fischverarbeitung eine ständige Belastung dar. Die Bau-Commission Ottensen berichtet schon 1879: „Es ist der üble Geruch des Fischfetts sowie des mit diesem Geruch geschwängerten Rauchs, welcher die Nachbarschaft in weitem Umkreis ekelerregend belästigt und der auch durch Schornsteine von beispielsweise 13 m Höhe wie bei Gerlach's Anlage noch nicht im geringsten unschädlich zu machen ist.“[53] 1925 war die Situation noch nicht besser geworden, wie ein Brief von drei Bewohnern aus der Bahrenfelder Straße 251 illustriert, die bei der Polizeibehörde Beschwerde gegen die Fischräucherei Hatje in der Bahrenfelder Str. 255 einlegten: „Wir sind nicht in der Lage am Tage die Fenster zu öffnen, da sonst, weil der Schornstein der Räucherei niedriger ist als die umliegenden Wohnhäuser, der ganze Rauch in die Wohnungen eindringt, was gesundheitlich wohl nicht von Vorteil ist, vor allem nicht für die Kinder.“[54]

Anfang der zwanziger Jahre kaufte die „Nordsee – Deutsche Hochseefischerei Bremen-Cuxhaven A. G.“ die Firma Gerlach unter Beibehaltung des alten Firmennamens. In den Folgejahren baute sie den Betrieb immer weiter aus. Schließlich beantragte sie 1942 die Erweiterung eines Arbeitsraumes: „Dieser Werkraum soll zur Vergrößerung des Wehrmachtkontingentes an Fischkonserven dienen.“ Die „Nordsee“ hat nachweislich russische Zwangsarbeiterinnen beschäftigt. Ein Aktenvermerk belegt, dass die Gebietsgruppe Groß-Hamburg der Fachgruppe Fischwirtschaft am 28.9.1942 mitteilt, „daß sie für eine Reihe von Firmen der Fischindustrie noch russische Arbeitskräfte braucht, die mangels anderer Unterkunftsmöglichkeiten in Barackenlagern untergebracht werden müßten. Es sollen durchgehend weibliche russische Arbeitskräfte vorgesehen werden.“[55]

Bis 1952 wurde hier weiter Fisch verarbeitet. Dann verkaufte die „Nordsee“ das Grundstück an die Lebensmittelgroßhandlung Georg Fölsch.[56] In Kürze steht der Abriss der Restgebäude an, in denen zur Zeit noch gewohnt und gearbeitet wird. Die letzte Ottensener Fischräucherei an der Großen Brunnenstraße stellte 1982 ihren Betrieb ein. Bis heute erinnern nur noch sehr wenige der typischen vierkantigen Räucherschornsteine im Stadtbild Ottensens an die einstige Bedeutung der Fischindustrie (Abb. 12).

Von der Industriestadt zur Industriekultur. Noch kann man an der Topographie Ottensens die dörflichen Strukturen ablesen, die die Grundlagen für eines der dichtesten Industrieareale im Westen Hamburgs wurden.

Heute besteht der Reiz des Viertels in dem Nebeneinander von Wohnbauten, ehemaligen Fabriken und in Hinterhöfen gelegenen

52 Vgl. Dücker, „Gesund“, S. 136f.
53 Bezirksamt Altona, Bauprüfabteilung, Bauakte Bahrenfelder Str. 213/215.
54 Bezirksamt Altona, Bauprüfabteilung, Bauakte Bahrenfelder Str. 255.
55 StAH, Architekt Konstanty Gutschow, Akte B 90, „Unterbringung ausländischer Arbeitskräfte 1941-43“.
56 Bezirksamt Altona, Bauprüfabteilung, Bauakte: Bahrenfelder Str. 215/Barner Str. 42.

Gewerbegebäuden. Kaum sonst in Hamburg findet man in so verdichteter Form Zeugnisse des Industriezeitalters. Doch der Vergleich der Industrieausdehnung vor 1914 mit den noch erhaltenen Fabrikgebäuden zeigt, dass die Zeugen der Industrialisierung zum größten Teil verschwunden sind, da sie lange als zweitrangig und nicht erhaltenswert galten.[57]

Die Wertschätzung der im vorletzten Jahrhundert entstandenen Bauaufgaben der Technik und Industrie, des Handels und des Verkehrs ging von England aus. Besonders die unter dem Begriff „Industriearchäologie" bekannt gewordene Bewegung hat in dieser Hinsicht wegweisend gewirkt, so dass 1973 in Telford der erste internationale Kongress zur Erhaltung industrieller Denkmäler stattfand.[58] Er übte maßgeblichen Einfluss in zahlreichen Ländern Europas und in Deutschland aus. Hier wurde die Bezeichnung Industriekultur geprägt als Oberbegriff für viele verschiedene Erscheinungen des Industriezeitalters bis zur Gegenwart.

Die Denkmalpflege in Deutschland erweiterte ihren Denkmalbegriff in den 1970er Jahren. Sie erkannte, dass neben Schlössern, Palästen und Bürgerhäusern auch die Zeugen der industriellen Vergangenheit wesentlichen Anteil haben an der Gegenwart und mitbestimmend waren für die gebaute Umwelt, in der wir heute leben.

In Hamburg formulierte das Denkmalschutzamt 1975 im „Erhaltungskonzept Ottensen" sein Interesse an den Zeugnissen der Industriegeschichte, gleichzeitig wurde dort formuliert: „Der Fabrikbau wird möglicherweise ganz aus dem Stadtbild Ottensens verschwinden. Schon jetzt hat die Aussiedlung größerer Industrieunternehmen zum Abbruch zahlreicher Fabrikanlagen, darunter auch markanter und architektonisch reizvoller Gebäude geführt."[59]

Bis 1985 hatte Ottensen alle größeren Maschinenbaufirmen und Schiffszulieferer verloren. Durch den Einsatz von Lastwagen nahm auch die Nutzung der Industriebahn in den 1960er Jahren ab, 1981 wurde der Betrieb schließlich ganz eingestellt. Die Ottenser Industriebahn verschwand wie auch die meisten Betriebe aus dem Straßenbild. Die Gleisanlagen wurden vollständig aus dem öffentlichen Raum entfernt. Nur in renovierten und umgenutzten Gewerbehöfen, wie bei Zeise, finden sich heute noch Schienen, da sie zur denkmalgeschützten Gesamtanlage gehören.

Auch von den Altonaer Bahnanlagen blieb nicht viel. Mit dem 1967 begonnenen Bau der unterirdischen City-S-Bahn setzte der gravierendste Eingriff in die Bahnhofs- und Platzgestalt ein. Unvergessen bleibt der Abriss des Altonaer Personenbahnhofs ab 1973 (Abb. 13). Das Wahrzeichen und Herzstück des Eisenbahnzeitalters in Altona wich einem nüchternen Neubau, an dem die kalte Rationalität abzulesen ist. Es entstand ein gesichtsloser Zweckbau, der fast jedes Zeichen seiner äußeren Bestimmung aufgab. Aber auch von dem ausgedehnten Gleisareal hinter dem Personenbahnhof sind nur wenige bauliche Zeugen erhalten. Nachdem die Bahn in einem schleichenden, jahrzehntelangen Prozess seit Ende der 1960er Jahre ihre Anlagen verlassen hatte, folgten Jahre, in denen das Gelände

57 Vgl. Frühauf, Fabrikarchitektur, S. 40f.: Kartengrundlagen: Deutsche Grundkarte, Blatt 6238, Ausgabe 1931/36 und Deutsche Grundkarte, Blatt 6036, Ausgabe 1982.

58 Vgl. Kongressberichte des FICCIM = First International Congress on the Conservation of Industrial Monuments, Transactions, Telford 1975.

59 Nicolaisen, Dörte: Ottensen – Historische Topographie und Architektur. Erhaltungskonzept für Ottensen, 1977, S. 25f.

eine Industriebrache war. Viele wichtige Gebäude verfielen oder wurden abgerissen. Das Bahnbetriebswerk war 1982, zehn Jahre nach dem Ende der Dampflokzeit, aufgelöst und seine Funktionen vom Bahnbetriebswerk Eidelstedt übernommen worden. Hier blieben nur die Kleiderkasse, erbaut um 1898, und der Wasserturm von 1955 erhalten.[60] Spätestens ab den 1970er Jahren konnte der Stückguttransport der Bahn nicht mehr mit dem deutlich flexibleren Lastwagenverkehr mithalten. Infolge dieser Entwicklung wurde 1996/97 der Güterbahnhof stillgelegt. Erhalten blieben nur die heute umgenutzten Güterhallen aus den 1890er Jahren mit Güterabfertigung und Technischer Dienststelle. Zuvor hatte bereits 1992 die Altonaer Hafenbahn ihren Betrieb eingestellt. Zuletzt war nur noch ein einziger Betrieb in Neumühlen regelmäßig bedient worden. Der Hafenbahntunnel wurde stillgelegt und der Tunnelmund am Südportal mit einem Eisengitter verschlossen. Lange war er unzugänglich. Zur Zeit wird an einem Nutzungskonzept gearbeitet. Kultursenator Brosda setzt sich für eine Öffnung ein: „Die Zugänglichkeit dieses Industriedenkmals ist die Grundlage dafür, dass ein wichtiger Teil der Geschichte Altonas und Hamburgs für die Öffentlichkeit erlebbar ist".[61] In Kürze sollen wieder Führungen durch den Tunnel angeboten werden.

Heute ist auf einem großen Teil des Gleisareals der erste Teil der „Mitte Altona" mit 1600 Wohnungen entstanden. Von der Geschichte ist heute kaum noch etwas ablesbar. Gebäude und Gleise sind weitgehend verschwunden und die Namen der fünfzehn neuen Straßen und Plätze blenden weitgehend die historisch gewachsenen Hintergründe aus. Im zweiten Bauabschnitt nach Verlegung des Fernbahnhofs zum Diebsteich, die Fertigstellung ist für 2027 geplant, sollen weitere 1900 Wohnungen errichtet werden. Auf dem Gelände der benachbarten ehemaligen Holsten-Brauerei sind weitere 1300 Wohnungen vorgesehen.

Sich ständig fortsetzende Veränderungen der Produktionsweise, der ökonomischen Bedingungen, der Wandel zur Dienstleistungsgesellschaft sowie mangelndes Bewusstsein für die Objekte der Arbeitswelt haben zu einem erheblichen Verlust des industriegeschichtlichen Erbes geführt. Von nahezu einem Totalverlust kann bezüglich der maschinellen Einrichtungen gesprochen werden.

In Altona/Ottensen sind nur in der ehemaligen Drahtstiftefabrik Feldtmann in der Zeißstraße 28 Teile der Maschinen und die Betriebsschlosserei am authentischen Ort erhalten. Es handelt sich in Hamburg um eine der gelungensten Umnutzungen.[62] Als 1986 der Abbruch drohte, erwarben die türkisch-deutsche Fraueninitiative Inci und das Stadtteilarchiv Ottensen das Ensemble, beantragten die Unterschutzstellung und bauten es mit Hilfe von Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen denkmalgerecht für die eigene Nutzung um. Dabei blieb der historisch bedeutsame Bestand – es handelt sich um einen der ältesten Industriebetriebe in Ottensen – weitgehend erhalten. Die 1989 in ihrer Gesamtheit unter Denkmalschutz gestellte Fabrik mit den Vorderhäusern zeigt einen einfühlsamen Umgang mit dem

Folgende Seiten:
Abb. 13: Abriss des zweiten Altonaer Bahnhofs, 1974 (Bildnachweis: Stadtteilarchiv Ottensen)

60 Vgl. Frühauf/Krumm/Riehm: Letzte Zeugen, S. 7, 23, 41.
61 Hamburger Abendblatt, 24.11.2021.
62 Vgl. Frühauf, Fabrikarchitektur, S. 45, 107.

Oranseher Drahtstiften-Fabrik V.

v. J.D.Feldmann
12
14

Vorangehende Seiten:
Abb. 14: Drahtstiftefabrik Feldtmann, 1910 (Bildnachweis: Stadtteilarchiv Ottensen)

Ort. Hier kommen mehrere positive Aspekte zusammen: weitgehender Erhalt der Gebäudesubstanz, Erhalt eines Teils der maschinellen Anlagen zum Teil mit Transmissionsantrieb, die noch vorgeführt werden können, Erlebbarkeit des Ortes als ehemalige Arbeitsstätte und nicht nur als Raumhülle, öffentliche Zugänglichkeit durch die Art der Nutzung als Ausstellungsräume und Archiv. Durch die Umwandlung in eine Geschichtswerkstatt materialisiert sich hier Geschichte und bleibt real präsent.

Der Gewerbekomplex besteht straßenseitig aus zwei zweigeschossigen Ziegelrohbauten, die bis zur Schließung im Erdgeschoss Kontor-, Pack- und Sozialräume und in den Obergeschossen Wohnungen aufnahmen. Die Vorderhäuser sind typische Sahlhäuser (Abb. 14). Für das Wohnhaus der Arbeiter, Handwerker und Kleingewerbetreibenden bildete sich in den 1860er Jahren in Ottensen dieser Gebäudetyp aus. Er geht auf die vorindustrielle Zeit zurück und ist durch die Aufstockung von Kleinhäusern und Buden entstanden. Sahlhäuser sind mehrgeschossige Wohnhäuser, deren obere Stockwerke, Sähle oder Sahlwohnung genannt, durch eine eigene Treppe erreichbar sind.

Auffälliges Element sind die drei nebeneinander liegenden Türen, bei der hinter der mittleren die Sahltreppe liegt und unmittelbar rechts und links davon die Türen für die separaten Erdgeschosswohnungen. Mit durchaus spekulativen Absichten wurde das Gebiet beidseitig der Zeißstraße seit 1858 mit dem Erwerb durch den Schuhmacher Carl Ludwig Halsinger parzelliert. Das Sahlhaus Zeißstraße 22-26 gehört zu den ersten, die seit 1860 hier erbaut wurden. In der Folge siedelten sich in den Hinterhofbereichen Handwerks- und Kleinbetriebe an. Als Zulieferbetrieb war an dieser Stelle schon in den 1870er Jahren eine Drahtstiftefabrik mit Kesselhaus und Schlot vorhanden, die 1883 der Altländer Kapitän J. D. Feldtmann zusammen mit den Vorderhäusern erwarb. Produziert wurden Drahtstifte für die Fischkistenindustrie, aber auch für Zigarren-, Milch- und Bierkistenbetriebe und für Verpackungen der Glasindustrie. Für die expandierende Gießereiindustrie stellte die Fabrik Formerstifte her. So war Feldtmann eng mit Handwerk und Industrie in Ottensen verbunden. Der Plastikboom, billigere Importe aus dem Osten und der Niedergang der Industrie in Ottensen führten 1985 zum Ende des nicht mehr konkurrenzfähigen Betriebes, der in Hochzeiten bis zu 20 Beschäftigte hatte.

Die Drahtstiftefabrik J. D. Feldtmann dokumentiert besonders anschaulich die Frühzeit der Industrie in Ottensen. Gleichzeitig ist sie zusammen mit den vielen erhaltenen zweigeschossigen Sahlhäusern in der Zeißstraße im ersten Stadterweiterungsgebiet in Ottensen ein außergewöhnliches Zeugnis für den Arbeiterwohnungsbau um die Mitte des 19. Jahrhunderts. Die Zeißstraße steht als eine der wenigen Straßen in Hamburg fast vollständig unter Denkmalschutz. Durch die Umnutzung der Drahtstiftefabrik war es nicht nur möglich, ein Bau-, Industrie- und Technikdenkmal in großen Teilen zu

erhalten, sondern auch seine Bedeutung im Stadtteil für die Bevölkerung erfahrbar zu machen.[63]

Nur hier im Stadtteilarchiv Ottensen kann der Arbeitsprozess, können die Arbeitsbedingungen anhand von Schautafeln und Maschinenvorführungen nahegebracht werden. Sonst finden sich nur Versatzstücke, vor allem Reste von Kranbahnen, die einer Umnutzung nicht im Weg standen. Das maschinelle Inventar war bei Insolvenz meist Teil der Konkursmasse oder wurde bei Umsiedelung mitgenommen oder verschrottet.

Auch wenn die einst vorherrschende Fabrikarbeit vollständig aus dem Stadtteil verschwunden ist, so zeugen die wenigen noch vorhandenen Produktionsanlagen von der industriellen Vergangenheit, die einst Ottensen grundlegend veränderte und das Stadtbild mitbestimmte. Zu Beginn der 1970er Jahre entwickelte sich ein steigendes Interesse, alte Fabrikgebäude umzunutzen. Abgeschreckt durch tote Trabantenstädte, gehören heute die alten, revitalisierten Fabriken zum wiedergewonnenen Lebensbereich und sind nicht mehr wegzudenken. Waren es anfangs vor allem Gruppen des alternativen Spektrums, die mit wenig Geld, viel Idealismus und viel Eigenleistung die zum Abriss bestimmten Gebäude herrichteten, so waren es später häufig finanzstarke Firmen, die zum Teil mit luxuriösen Umbauten die Atmosphäre in dem nun „schick" gewordenen Fabrikambiente nutzten.[64]

Auch wenn heute neue Nutzungen die alten Produktionsräume ausfüllen, so vermag das äußere Erscheinungsbild und die Dichte der städtebaulichen Situation einen authentischen Eindruck der Wohn- und Arbeitswirklichkeit des Industriezeitalters im Altona und Ottensen des 19. und 20. Jahrhunderts zu vermitteln.

63 Vgl. Die ehemalige Drahtstiftefabrik J. D. Feldtmann, in: Frühauf u.a., Investors first, S. 54f. Vgl. auch Krämer, Gerd: Zwischen Bückel und Parfüm. Die Drahtstiftefabrik in Ottensen, in: Demokratische Geschichte 4 (1989), S. 185-227.

64 Vgl. Fabriketagen – Leben in alten Industriebauten, hrsg. v. Ursula Schneider, Hamburg 1997.