

6.Mai 2023

Hafengeburtstag - was gibt's denn da zu feiern?

Die Stadt Hamburg feiert den Hafengeburtstag. Zweifler an der Geburtsurkunde beschied Bürgermeister Tschenscher (Rede im Überseeclub April 2022):

"Auch wenn der sogenannte Freibrief, den Kaiser Friedrich Barbarossa am 7. Mai 1189 für das Privileg des zollfreien Elbtransports ausgestellt hat, aus Sicht mancher Historiker möglicherweise eine Fälschung war, sind wir nicht schlecht damit gefahren."

Selbst im amtlichen Geschichtsbuch der Schulbehörde der Stadt Hamburg <https://geschichtsbuch.hamburg.de/> wird die Urkunde als Fälschung erkannt, denn sie trägt nicht das Siegel Barbarossas, sondern das seines Nach-Nachfolgers Friedrich II. Aber soviel kritische Einsicht ist die Ausnahme in der hamburgischen Geschichtsschreibung. Dass der Bürgermeister die dunklen Seiten der Stadtgeschichte nicht wahrhaben will, ist das, was an den Schulen gelehrt wird.

Gründung des Hafens

Von einem gezielten Hafenaufbau kann man ab dem Mittelalter sprechen. Eine Klimaerwärmung, bessere Technik und die Besiedlung der fruchtbaren Marschlande erlaubten es ab dem 12. Jahrhundert, Überschüsse in der Landwirtschaft zu produzieren, mit denen man Handel treiben konnte. Das stimulierte weitere Gewerbe. Orte an Wasserwegen versuchten, als Häfen und Handelsplätze von dem Wirtschaftswachstum zu profitieren. Der Landesherr Hamburgs, Graf Adolf III von Schauenburg, lockte Kaufleute in den neu ausgebauten Stadtteil um die Nikolaikirche.

Andere Städte wie Stade hatten dieselbe Geschäftsidee. Adolf ging daher den Kaiser Friedrich I, genannt Rotbart, um eine Gefälligkeit an, nämlich, dass die Schiffe zwischen Hamburg und der Nordsee nicht durch andere Landherren von Zöllen und dergleichen behelligt werden dürften. Das versprach ihm der Kaiser im Jahre 1189, weil Adolf mit Kriegern und Ausrüstung an dessen Kreuzzug teilnahm. Leider versäumte es Rotbart, Brief und Siegel auf den Handel zu geben, so dass die Hamburger mit leeren Händen da standen, als Rotbart 1190 fern in der Türkei in einem Fluss ertrank. Die Hamburger ließen sich deshalb Jahrzehnte später gegen eine angemessene Gebühr in der kaiserlichen Kanzlei von Rotbarts Enkel und Nach-Nachfolger Friedrich II (der wohl nichts davon ahnte) die heute noch im Staatsarchiv gehütete Urkunde ausstellen und besiegeln.



Abbildung 1:

Ganz wichtig für den neuen Stadtteil: eigene Kirche, St. Nicolai, Schutzpatron der Seeleute

[Diesen Vorsprung bauten die Hamburger gegen die anderen Städte aus, bis sie des Reiches mächtigster Hafen waren.](https://geschichtsbuch.hamburg.de/wp-content/uploads/sites/255/2017/05/QUELLE-<u>Barbarossas-Freibrief.pdf</u></p></div><div data-bbox=)

Die Geschichte lehrt also, dass sich Verbrechen für die Hamburger gelohnt haben, als da wären Beihilfe zu einem terroristischen Angriffskrieg radikaler Christianisten, Urkundenfälschung, Korruption usw., und das wird gefeiert.

Ehrbare Kaufleute und Seeräuber

Die Pest 1350, die Sturmflut "Grote Mandrenke" 1362 und der Krieg Dänemark gegen Schweden/Mecklenburg um die Ostsee ließen die Wirtschaft einbrechen. Auch Moral und gesellschaftlicher Zusammenhalt erodierte. Als der Herzog von Mecklenburg um Söldner warb, strömten verarmte und deklassierte Männer ins Land, bildeten Raubgenossenschaften (Likedeeler), denen der Herzog Kaperbriefe ausstellte. Die (Hanse)Häfen Rostock und Wismar boten sichere Zuflucht und einen Markt für Raubgut. Nach dem Friedensschluss 1395 wurden die Kaperfahrer nicht mehr benötigt und aus der Ostsee vertrieben. Vor allem auf den friesischen Inseln gewährten ihnen die Häuptlinge eine neue Basis, von wo aus sie weiter auf Raub fahren konnten.

1398 kaperten sie ein Hanseschiff auf dem Weg zwischen Flandern und England. Einen der Kaufleute ließen sie frei, folgende Botschaft zu überbringen, sie seien

"Godes vrende unde al der werlt vyande, sunder der von Hamborch unde der van Bremen, want se dar mochten komen unde aff unde to varen, wanner dat ze wolden"

(Gottes Freunde und aller Welt Feind, ausser von Hamburg und Bremen, wann immer sie kommen oder fahren)

Empört schickte der Kontor Brügge einen Rundbrief an die Hanse. Das zivile Geschäft war den Hamburgern wichtiger als die Hehlerei für die Piraten, so dass sie sich als die entschiedensten Kämpfer gegen die Seeräuber präsentierten. Dafür inszenierten sie 1401 ein Event, sie hätten den furchtbaren Klaus Störtebeker und seine Bande nach hartem Kampf gefangen und geköpft.

Es gibt keinen Beleg, dass ein Klaus Störtebeker je existierte. Gesichert ist dagegen das Leben eines Seeräbers Johan Störtebeker. Der wurde aber erst Jahre später gefangen. Die Hamburger hatten wohl das Etikett "Störtebeker" auf eine Verbrecherbande geheftet, die Hinrichtung dramatisiert, die Schädel auf ein Gerüst genagelt, wo heute die Elphi steht, und bis heute die Legende gepflegt, indem sie Klaus S. sogar ein Denkmal setzten.

So lehrt uns die Geschichte die Definition, dass die Sieger die "ehrbaren Kaufleute" sind, die Verlierer aber "Seeräuber" genannt werden.

<https://de.wikipedia.org/wiki/Vitalienbrüder>

Speicherstadt

Ab der Mitte des 19. Jahrhunderts wurde der mittelalterliche Handelsplatz Hamburg in eine moderne Stadt des Industriezeitalters umgewandelt. Dampfschiffe und -loks sorgten für einen zuverlässigen massenhaften Transport von Gütern zu Wasser und zu Land. Die Unabhängigkeit der USA und der lateinamerikanischen Staaten, der von den Briten forcierte Freihandel, und die Erfindung neuer Produkte vervielfachten die globalen Seetransporte. Hinter London und New York stritt sich Hamburg mit Rotterdam um den dritten Platz unter den Häfen der Welt.

Der Hafen Hamburg wuchs und schuf sich eine neue Infrastruktur. Auch der Erwerb von Kolonien in Übersee steigerte den Hafenumschlag. Hinzu kam der Zollanschluss an das Deutsche Reich. 1883 wurde der Hafen radikal neu geplant, das Wandrahmviertel geräumt, Hafenbecken in den Grasbrook gestochen, und die Speicherstadt 1888 eröffnet.

Wie die importierten Güter produziert und erworben, auch erbeutet wurden, war gleichermaßen unfair und schrecklich. Kautschuk, Rohstoff für die bedeutende Gummiindustrie in Hamburg, wurde im brasilianischen Urwald von indianischen Zwangsarbeitern gezapft. Ebenso wurden in den deutschen Kolonien (ab 1884) die Einheimischen zur Arbeit für die Herren gezwungen.



Abbildung 2: Statue Klaus Störtebeker, Großer Grasbrook

Man kann die Speicherstadt die Räuberhöhle des deutschen Imperialismus nennen, und wundert sich, wieso diese Kultur es wert sein soll, der Welt vererbt zu werden.

Südwest-Hafen

Ursprünglich wurde das Hafenbecken als "Petroleumhafen" vor dem 1. Weltkrieg angelegt. Nach dem Krieg wurde es zum Stückguthafen umgebaut und "Südwest-Hafen" genannt, eingerahmt von Kamerun- und Togokai. Wie alle Kolonien hatte Deutschland auch "Deutsch-Südwest" im Krieg verloren. Aber es blieb die Erinnerung, heia Safari! Komplette verdrängt wurde, dass das Land eigentlich "Namibia" heißt, und dass die deutschen Herren das Volk der Herero und Nama durch Verhungern und Verdursten ermordet hatten.

Cholera

1892 brach in Hamburg die Cholera aus, zum 14ten Mal seit 1831. Im Wasserwerk Rothenburgsort wurde das aus der Elbe entnommene Wasser ohne Bakterienfilter in die Leitungen gepumpt. Das Wasserwerk Altonas besaß Sand/Kies-Filter, dort blieben die Menschen gesund.



Abbildung 3: Wasserwerk Rothenburgsort; Elbwasser wurde über den Deich in Absetzbecken gepumpt und dann auf den Druckturm

Der Senat hatte nicht vorgesorgt, denn dann hätte eine strikte Quarantäne verhängt werden müssen. Die hätte das lukrative Geschäft mit Auswanderern verdorben. Noch eine Woche nach dem ersten Fall hatte Senator Hachmann den besorgten Vizekonsul der USA, Burke, beruhigt, es gäbe keine Cholera in Hamburg, Burke könne weiterhin Gesundheitszeugnisse für die Auswandererschiffe ausstellen. Lieber ließ der Senat 8.600 Menschen elend sterben, als das Hafengeschäft einzuschränken. Erst der von der Reichsregierung entsandte Gesundheitskommissar Robert Koch zwang den Senat zum Handeln.

Bevor der englische Historiker Evans den Fall in seinem dicken Buch beschrieb, wurde die Cholera ignoriert. Das

Versagen des Senats und der herrschenden Klasse war zu peinlich.

Richard J. Evans: "Tod in Hamburg. Stadt, Gesellschaft und Politik in den Cholera-Jahren 1830-1910": Rowohlt Verlag, Reinbek 1990

Raubmord

Im Faschismus wurden hamburgische Juden, Roma und andere Menschen zusammengetrieben und vom Hannoverschen Bahnhof aus in die KZ transportiert. Gleiches geschah in ganz Deutschland und allen eroberten Ländern.

Zum Mord gesellte sich Raub. Der Hausrat wurde beschlagnahmt, nach Deutschland gebracht und verkauft. Das wurde von einer Reichsdienststelle unter dem Titel M-Aktion organisiert. Voran die Logistik-Firma Kühne&Nagel machte das Geschäft und nutzte den Hafen als Lager und Verteilstelle. Und die Güter wurden vor allem von den vielen Ausgebombten dringend gebraucht.

"Schon ein Blick in die Geschichte zeigt, dass Logistik und Handel immer die Grundlage für Wachstum, Wohlstand und Fortschritt gelegt haben."

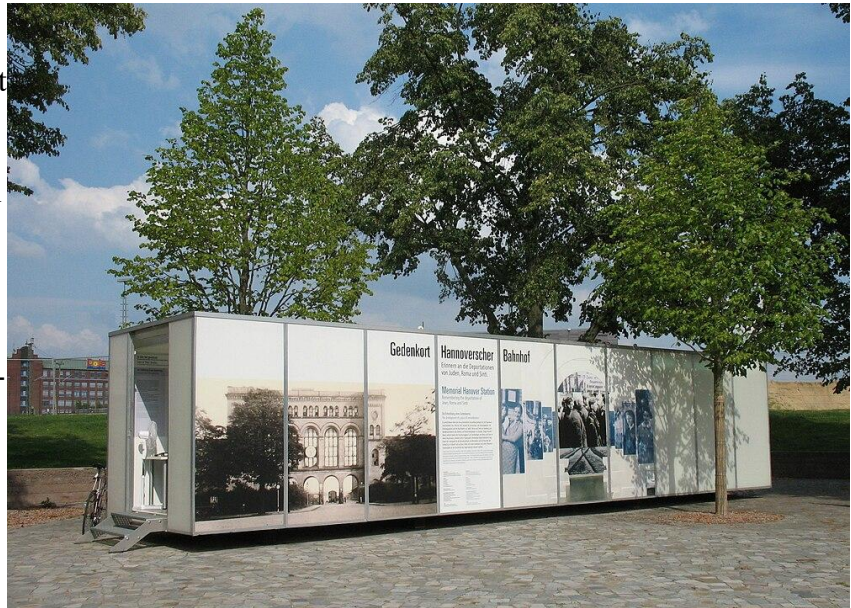


Abbildung 4: Von Doris Antony, Berlin - Eigenes Werk, CC BY-SA 4.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=34907115>

so Bürgermeister Tschenscher, Rede im Überseeclub April 2022.

Wo das Bettchen der Anne Frank geblieben ist, da sind die Unterlagen leider verloren gegangen.

<https://de.wikipedia.org/wiki/M-Aktion>

Sturmflut 1962

Vom 31. Januar auf den 1. Februar 1953 waren England, Belgien und die Niederlande von einer schweren Sturmflut heimgesucht worden. In den deutschen Küstenländern beschloß man, die Deiche mit 6,50 m neu zu bemessen. In Hamburg stellte der Senat das Vorhaben zurück, bis die neuen Grenzen der Hafenerweiterung festgelegt wären. Dazu notierte die Baubehörde Hamburg in ihrem Tätigkeitsbericht 1955/1956/1957:

"Zur Wiederherstellung der Deichsicherheit wurden insgesamt 15 700 lfdm (von 104 km, d. Verf.) erhöht und verstärkt ... Obwohl die errechnete Sollhöhe +6,50 m N.N. beträgt, wurde die fertiggestellte Strecke nur auf +5,65 m N.N. erhöht (die seit 1825 geltende Höhe, d. Verf.). Dieses ist vertretbar, weil nach der Planung durch die Hafenerweiterungen und die Schaffung von Industriegelände Teile der Wehrdeiche nicht mehr nötig sind."

Schlimmer noch, es zählten aufgehöhte Hafenflächen nicht als Deich. Die Aufhöhung am Spreehafen in Wilhelmsburg (fälschlich "Klütjenfelder Deich") war ein derartiger Fall, der zu den schlimmsten Überflutungen führte und anteilig die meisten Todesopfer forderte:

"Zwischen dem Spreehafen und der Harburger Reichsstraße liegt das aufgehöhte Berliner Ufer. ... Die Höhe dieses Erdkörpers, der Wilhelmsburg vor Hochwasser schützt, beträgt zum Spreehafen hin +5,40 m NN ... Eine Deichunterhaltungspflicht und eine Deichaufsicht bestehen nicht." (Ausschuss von Sachverständigen).

Pegelstand St. Pauli: 5,72 m.

In der Nacht vom 16. auf 17.2.1962 brachen die Deiche, wodurch in Hamburg 315 Menschen starben, in den anderen Küstenländern 28. In Hamburg wird die Vorgeschichte der Sturmflut ignoriert. Das Gedenken konzentriert sich auf wenige Tage in Hamburg und den Retter Helmut Schmidt. Aber auch ihm muss man grobe Fahrlässigkeit bei der Vorsorge vorwerfen. Einen Plan, was zu tun sei, wenn die Jahrhundertflut früher käme als die Deicherhöhungen, hatte er nicht. In Bremen war man besser vorbereitet und evakuierte die gefährdeten Gebiete.

<https://www.rettet-die-elbe.de/1kapitel/sturmflut1962.php>



Abbildung 5: Eingangstor Werft Blohm&Voss

Blohm&Voss

Gegründet 1877 wuchs B&V zu einem der wichtigsten Hafenbetriebe Hamburgs. Er überstand zwei Weltkriege. 1945 lag er in Trümmern. Ab 1954 erlaubten die Siegermächte, dass Seeschiffe wieder auf deutschen Werften gebaut werden. Der Reichswirtschaftsführer und Zwangsarbeiterschinder Rudolf Blohm führte seinen Betrieb zu alter Größe, mit 7800 Beschäftigten in den 1960er Jahren. Doch dann schrumpften alle deutschen Werften, heute

arbeiten hier noch ca. 500 Menschen. Ach, bedauerte M. Kopp im Hamburger Abendblatt (25.11.2021) die einst so stolzen Blohmer:

"Doch von den glanzvollen Zeiten, als die bei der Hamburger Traditionswerft gebauten Schiffe die Weltmeere beherrschten..."

Welche Schiffe, die die Weltmeere beherrschten, sind wohl gemeint?

Bismarck-Denkmal

Nach der Gründung des deutschen Reiches forderte eine Lobby aus vor allem bremischen und hamburgischen Unternehmern, nun müssten auch Kolonien erworben werden. Dazu reichte die Handelskammer Hamburg 1883 eine Denkschrift ein. Reichskanzler Bismarck hielt wenig davon, wegen der hohen Kosten und dem potentiellen Ärger mit anderen Kolonialmächten. Schließlich gab er doch nach. Ergebnis s.o. Die dankbaren Pfeffersäcke setzten ihm (nach seinem Tod) ein gigantisches Denkmal.

In jüngster Zeit entstand eine Debatte, ob man diesen Politiker von Blut und Eisen noch so stehen lassen könne. Abriß, meinen einige. Eine typisch hamburgische Projektion der Schuld nach außen. Denn blickte man nach innen, müsste man die Villen oder Kontorhäuser derer abreißen, die das Denkmal gesetzt hatten. Oder die Speicherstadt? Oder den Südwest-Hafen zuschütten? ...

<https://geschichtsbuch.hamburg.de/epochen/kolonialismus/>

<http://www.hafengruppe-hamburg.de/>

Der Auftrag der Geschichte

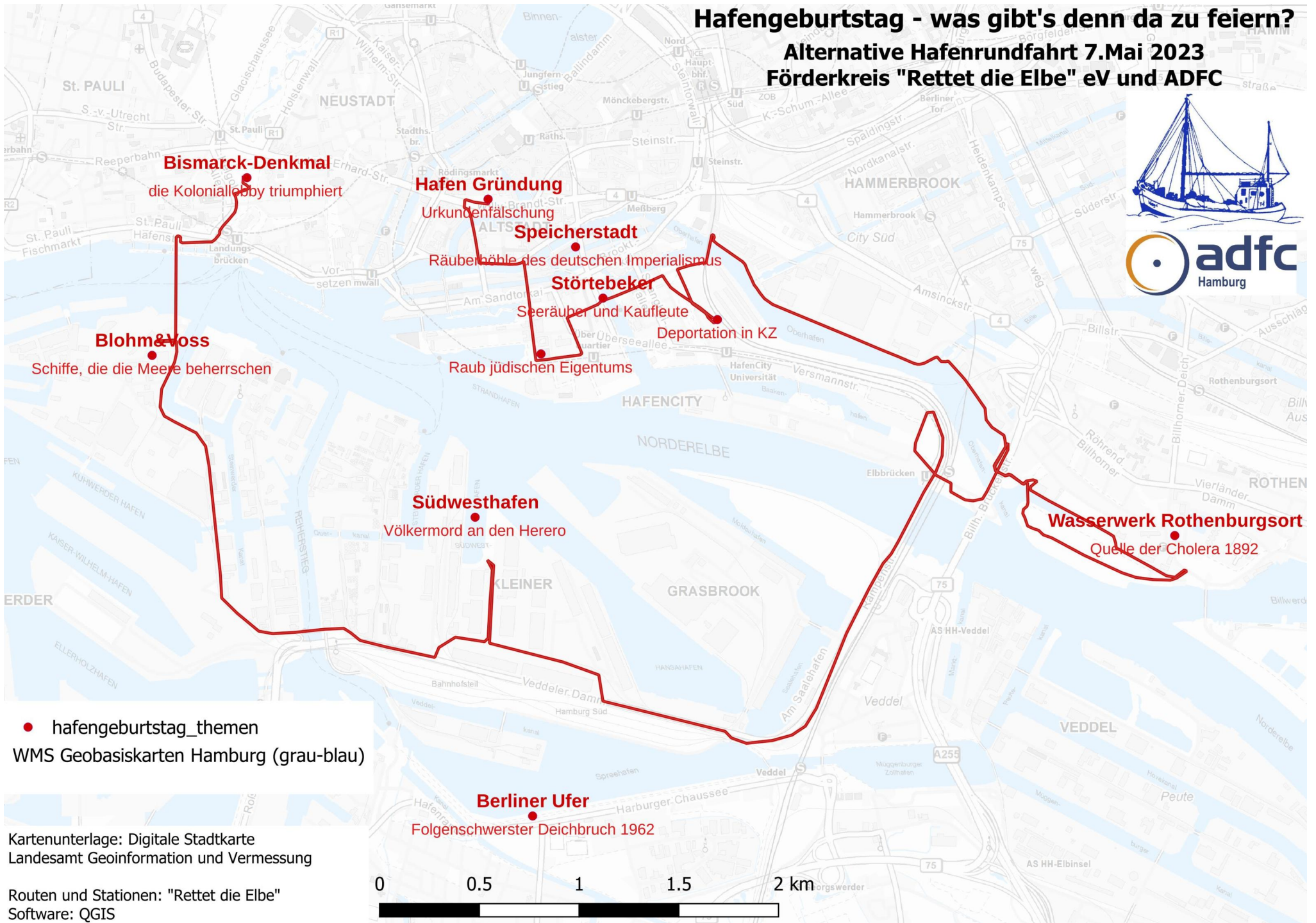
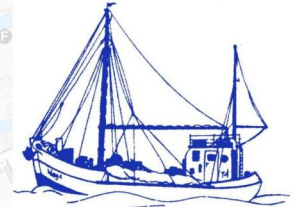
"Die Freie und Hansestadt Hamburg hat als Welthafenstadt eine ihr durch Geschichte und Lage zugewiesene, besondere Aufgabe gegenüber dem deutschen Volke zu erfüllen ... Sie will im Geiste des Friedens eine Mittlerin zwischen allen Erdteilen und Völkern der Welt sein"

heißt es in der Präambel der Verfassung der Freien und Hansestadt Hamburg. Diese Geschichte und ihre bis heute reichenden Folgen müssten die Hamburger erstmal verstehen. In der politischen Praxis versteht sich Hammonia nicht als Dienerin des deutschen Volkes, sondern stellt Ansprüche. Der größte deutsche Hafen müsse mehr Geld vom Reich von der Bunderegierung erhalten für Elbvertiefung, Autobahnen, Köhlbrandbrücke, als Wasserstoff-Hub ...

Sonst wird der Bund nicht mehr zum Hafengeburtstag eingeladen!

Hafengeburtstag - was gibt's denn da zu feiern?

Alternative Hafenrundfahrt 7.Mai 2023
Förderkreis "Rettet die Elbe" eV und ADFC



● hafengeburtstag_themen
WMS Geobasiskarten Hamburg (grau-blau)

Kartenunterlage: Digitale Stadtkarte
Landesamt Geoinformation und Vermessung

Routen und Stationen: "Rettet die Elbe"
Software: QGIS