



Route der Industriekultur Hamburg-Harburg

24 Stationen der Industriegeschichte

Routen der Industriekultur

In der Metropolregion Hamburg entsteht ein Netz von Routen der Industriekultur (hellblau markiert). Damit können Sie die lokale und die regionale Wirtschafts-, Technik- und Sozialgeschichte des Industriezeitalters auf eigene Faust erkunden.

Informationen unter:
[metropolregion.hamburg.de/
industriekultur/routen](https://metropolregion.hamburg.de/industriekultur/routen)



Touristische Hinweise:
www.hamburg-tourism.de

Impressum

Herausgeber: Freie und Hansestadt Hamburg,
Behörde für Wirtschaft und Innovation
Texte und Fotos: Sven Bardua und Gorch von Blomberg
Gestaltung: Ina Saken
Druck: bertheau druck GmbH

1. Auflage Juni 2024



Vorwort

Hamburg wird gemeinhin als Handelsmetropole und Standort des größten deutschen Hafens wahrgenommen. Doch auf dieser Basis hat sich bereits vor 150 Jahren ein bedeutender Industriestandort entwickelt. Dazu gehören traditionell die Rohstoffverarbeiter wie Hüttenwerke für Kupfer, Stahl und Aluminium, die Mineralölindustrie, Chemiewerke und Lebensmittelerzeuger. Darauf und auf dem charakteristischen Schiffbau aufsetzend entwickelte sich eine sehr vielfältige Maschinenbauindustrie ebenso wie der Fahrzeugbau. Und aus der von einer Großwerft an der Elbe gegründeten Flugzeugfabrik entstand ein weltweit bedeutender Standort der Luftfahrtindustrie.

Das florierende Gemeinwesen der Stadt baute zudem große Versorgungsanlagen für Wasser, Strom, Gas, gründete Krankenhäuser und baute Entsorgungssysteme für Abwasser und Reststoffe. Auch die im deutschen Vergleich recht spät gegründeten Hochschulen sorgen im Gewerbe und der öffentlichen Daseinsvorsorge längst für vielfältige Impulse. So ist Hamburg ein wichtiger Standort für die Medizintechnik und die Pharmaindustrie, nicht zuletzt auch der Konsumgüterindustrie. Insgesamt prägen wenige Konzerne, vor allem aber oft eher unbekanntes Klein- und Mittelbetriebe diese äußerst vielfältige Industrielandschaft der Stadt.

Den Industriestandort zu stärken und innovativ weiterzuentwickeln, ist erklärtes Ziel des Senats. Um die jetzigen Erfolge zu verstehen, ist immer wieder ein Blick in die Geschichte wichtig. Vor diesem Hintergrund fördert der Senat die Hamburger Routen der Industriekultur. Denn die alte und die neue Industrie fasziniert die Menschen, vor allem wenn sie ihnen erklärt wird.

Weitere Informationen

Industrie ist vielfältig und spannend – machen Sie sich ein Bild:

www.hamburg.de/bwi/industriepolitik-hamburg



Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

24 Stationen der Industriegeschichte in Hamburg-Harburg

Harburg ist der am stärksten von Industrie geprägte Bezirk in Hamburg. Entscheidend für den Aufstieg zu einer bedeutenden Industriestadt war ihre Lage an der Süderelbe. Der Name geht auf die 1133 erwähnte „Horeburg“ (Sumpfburg) zurück. Reste der steinernen Burg von 1392 sind im Schlossgebäude erhalten. 1644 zu einer Zitadelle ausgebaut, siedelten sich die Bewohner südlich davon entlang der Harburger Schloßstraße an. Möglich machte dies der Bau von Deichen und Entwässerungsgräben.

Für die Schifffahrt ausgebaut dienten die Gräben der Marsch dann als Hafen. Das Königreich Hannover entschied sich trotz der Konkurrenz zu Hamburg und Altona und dem schwierigen Köhlbrand-Fahrwasser für einen modernen, über eine Schleuse erreichbaren Dockhafen. Sein 1849 vollendeter Bau veränderte Harburgs Situation entscheidend, zumal hier 1847 der erste Zug aus Hannover ankam. Der direkte Umschlag zwischen Schiff und Bahn war ein Standortvorteil. Allerdings kostet Schleusen Zeit: Damit zog die Landungsbrücke für die (Personen-) Dampfer 1846 an die Süderelbe. Dort am Dampfschiffsweg 21 besteht noch heute das Harburger Fährhaus als Gastronomie. Das Königreich Hannover gehörte seit 1854 zum Deutschen Zollverein. Deshalb verlegten sogar Hamburger ihre Werke hierher. 1856 wuchs die örtliche Industrie schlagartig mit den ersten Kautschukfabriken. Gaiser folgte 1859 mit der Verarbeitung von Ölsaaten aus Afrika. Nach Übernahme des Königreichs Hannover 1866 durch Preußen folgten die großen Ölfabriken Thörl (1883 gegründet), Hobum (1896) und Teutonia (1902). 1913 war Harburg mit Abstand der größte Ölmühlenstandort in Europa.





Prägend für Harburgs Industrialisierung waren billige Arbeitskräfte aus der Region und anderen Teilen Europas sowie preiswerte Rohstoffe, die unter ausbeuterischen Arbeitsbedingungen vor allem aus Kolonien und sogar firmeneigenen Plantagen in Afrika, Südamerika und Asien („Übersee“) herangeschafft wurden. Damit fand die Wertschöpfung aus der Rohstoff-Verarbeitung nicht in den Erzeugerländern statt. Nach der Kolonialzeit wurden die Rohstoffe auf die gleiche Art bezogen und ließen die Betriebe weiter wachsen.











Mit den Schlüsselindustrien Öl und Gummi entwickelten sich, zum Teil ergänzend, auch andere Branchen, wie Chemie, Maschinen- und Schiffbau sowie die Bauwirtschaft mit den Betrieben H. C. Hagemann (1868 gegründet) und Aug. Prien (1873). Allen kamen die Neue Schleuse von 1881, der Ausbau des Binnenhafens bis 1893, die Vertiefung von Süderelbe und Köhlbrand sowie die anstelle des Dorfes Lauenbruch angelegten Seehäfen 1 bis 4 (1908 und 1929 eingeweiht) zugute.

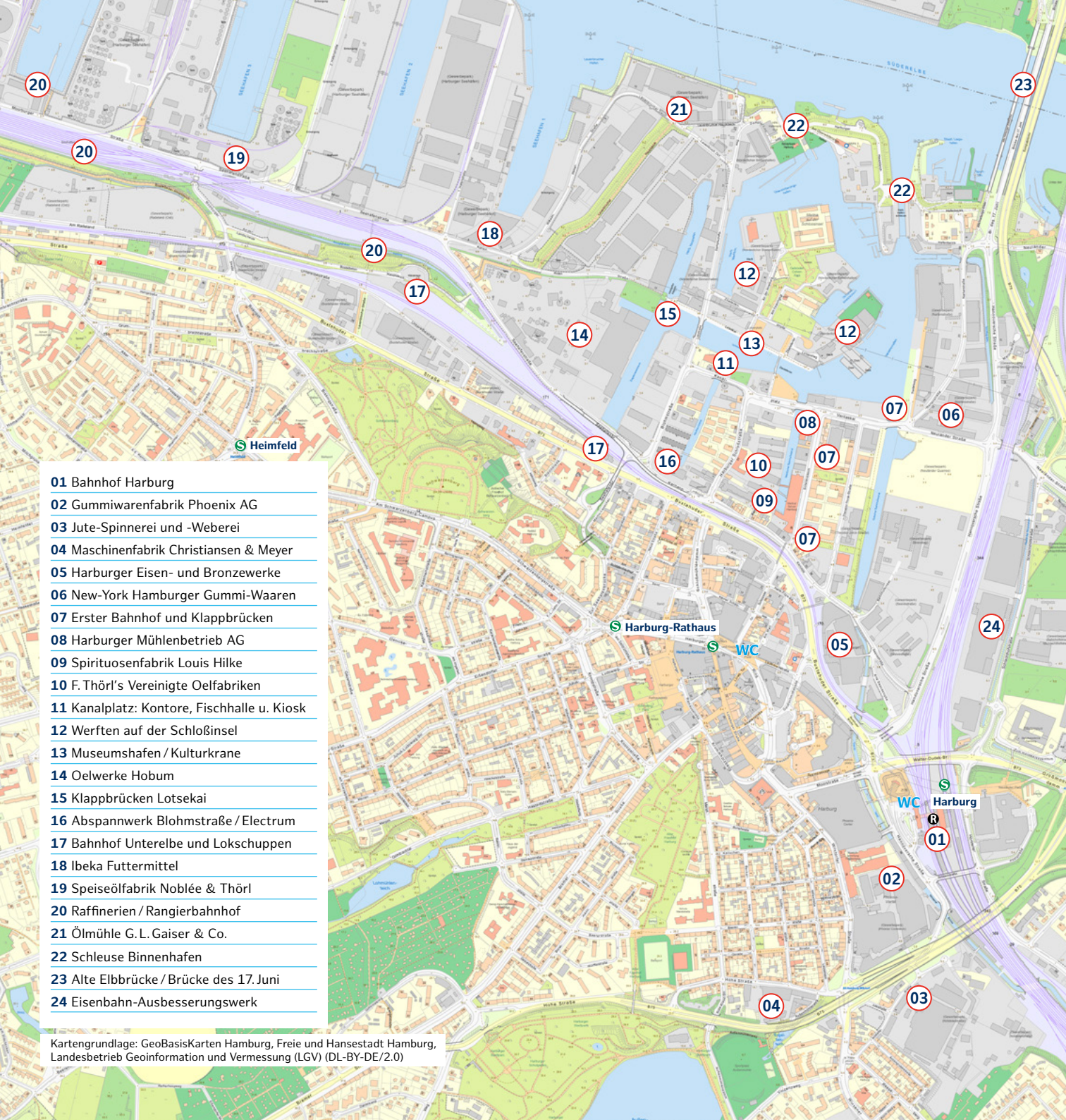
1850 wohnten 5.000 Menschen in der Stadt, im Jahre 1900 waren es fast 50.000, und der Stadtkern war endgültig vom Hafenausbau nach Süden gedrängt. Seit 1872 fährt die Eisenbahn nach Hamburg, seit 1899 führen auch Straßen über die Elbe. Harburg wuchs 1927 mit dem benachbarten „Industrie-Dorf“ zur Großstadt Harburg-Wilhelmsburg mit 115.000 Einwohnern zusammen, die 1937 Teil von Groß-Hamburg wurde. „Harburg an der Elbe“ bildete ein modernes Gemeinwesen: mit Gasbeleuchtung seit 1858, Trinkwasserversorgung und Schlachthof seit 1892, Elektrizität seit 1901, Straßenbahnen seit 1902 und Kanalisation seit 1906. Außerdem gab es ein neues Postamt (1890) und Rathaus (1892) sowie ein Theater (1894). Doch die Monokultur einer auf Öl und Gummi basierenden Großindustrie mit sehr hoher Importabhängigkeit traf die Stadt mit ihren vielen Arbeitern in beiden Weltkriegen und der Weltwirtschaftskrise 1929 besonders hart.

Nach dem Zweiten Weltkrieg entwickelte sich die Industrie auch dank vieler Zuwanderer noch einmal glänzend, ehe auch in Harburg die Deindustrialisierung einsetzte. Doch der durch die Untere Elbebahn vom städtischen Süden getrennte Hafen- und Industriebezirk wird seit den 1990er Jahren wieder als Stadtteil wahrgenommen. Seitdem transformiert sich der Harburger Norden erneut: zu einem interessanten Mix aus Arbeiten und Wohnen, aus Alt und Neu sowie als Standort für Wissenschaft, Forschung und Innovation.

Historische Spuren gibt es reichlich, auch dank ausgeprägtem Denkmalschutz. Mit einer Gesamtlänge von 12 Kilometern streift die vorliegende Route gastronomische Angebote an den S-Bahnhöfen und im Umkreis des Kanalplatzes (Station 18). Dort halten die Busse der Linien 142 und 153, während die Linie 157 den Nord- und Westteil der Tour erschließt (Stationen 19 bis 21). Auch mit dem Rad lässt sich die Route gut befahren, allerdings ist sie nicht durchgehend barrierefrei. Begeben Sie sich entlang der 24 Stationen auf die Entdeckung der Harburger Industriekultur.

Weitere Informationen: www.geschichtswerkstatt-harburg.de

	Fabriken		Brücken
	Hafenanlagen		Kraftwerke
	Werften		Landverkehr
	Schiffe		Museen
	Schleusen		Sehenswürdigkeiten



- 01 Bahnhof Harburg
- 02 Gummiwarenfabrik Phoenix AG
- 03 Jute-Spinnerei und -Weberei
- 04 Maschinenfabrik Christiansen & Meyer
- 05 Harburger Eisen- und Bronzwerke
- 06 New-York Hamburger Gummi-Waaren
- 07 Erster Bahnhof und Klappbrücken
- 08 Harburger Mühlenbetrieb AG
- 09 Spirituosenfabrik Louis Hilke
- 10 F.Thörl's Vereinigte Oelfabriken
- 11 Kanalplatz: Kontore, Fischhalle u. Kiosk
- 12 Werften auf der Schloßinsel
- 13 Museumshafen / Kulturkrane
- 14 Oelwerke Hobum
- 15 Klappbrücken Lotsekaai
- 16 Abspannwerk Blohmstraße / Electrum
- 17 Bahnhof Unterelbe und Lokschuppen
- 18 Ibeka Futtermittel
- 19 Speiseölfabrik Noblée & Thörl
- 20 Raffinerien / Rangierbahnhof
- 21 Ölmühle G.L. Gaiser & Co.
- 22 Schleuse Binnenhafen
- 23 Alte Elbbrücke / Brücke des 17. Juni
- 24 Eisenbahn-Ausbesserungswerk

Kartengrundlage: GeoBasisKarten Hamburg, Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV) (DL-BY-DE/2.0)

01 Bahnhof Harburg



1897 nahm die Preußische Staatsbahn den Bahnhof Harburg als wichtigen Knotenpunkt des Personenverkehrs in Betrieb. Der Vorgänger, der Richtung Elbbrücken an der damaligen Grube-straße 1872 erbaute Venloer Bahnhof, war mit dem stark wachsenden Verkehr zwischen Hannover (1847 eröffnet), Hamburg (1872), Bremen (1874) und

Cuxhaven (1881) überlastet. Der (neue) Inselbahnhof mit seitlich hochliegenden Empfangsgebäude in romanisch und norddeutsch-gotischen Formen stammt vom Architekten Hubert Stier. Schmiedeeiserne Brücken verbinden die Bahnhofsteile. Auch eiserne Bahnsteigdächer und der Wartesaal der 1. Klasse im Hauptgebäude (heute Kunstverein) blieben aus der Ursprungszeit erhalten. Auffallend sind die Gepäckbrücken mit Aufzügen von 1963 und der prägnante Turm des Stellwerks „Hhf“ von 1965. Seitdem ist die Strecke Hamburg–Hannover elektrifiziert. Rangierbahnhof und Bahnbetriebswerk südlich davon sind längst stillgelegt. Die Tunnel-S-Bahn gibt es seit 1983.



Ort: Hannoversche Straße 85, 21079 Hamburg

02 Gummiwarenfabrik Phoenix AG



Die 1856 gegründete Gummiwarenfabrik von Albert & Louis Cohen zählte zu den ersten Industriebetrieben der Stadt. Und sie war auch der Größte: Auf dem etliche Male erweiterten und umgebauten Areal der späteren Phoenix AG, vieles von den Architekten Distel & Grubitz, waren fast 8.000 Menschen beschäftigt. Die Firma zählte zu den größten Gummi-Herstellern

in Europa, produzierte zuerst Schuhe und Mäntel, dann vor allem auch Reifen (bis 1983). Es folgten Fördergurte, Schläuche und Autoteile sowie viele andere Produkte aus Weichgummi und anderen Kunststoffen. Für Prozesse nutzte die Fabrik Wasser aus dem Seevekanal. Die Arbeiter wohnten gegenüber im Phoenix-Viertel. Braunkohle wurde von 1919 bis 1922 vom Bergwerk Robertshall in Hausbruch bezogen. 2004 übernahm die Continental AG die Phoenix. Seitdem schrumpft das Werk. Prägnant sind das Kesselhaus auf dem Hof sowie das 1930, 1940 und um 1955 entstandene Bürohaus (mit Paternoster) gegenüber vom Bahnhof.

Ort: Wilstorfer Straße und Hannoversche Straße, 21073 Hamburg

Info: Gute Aussicht von der Skylounge im Hotel PHNX, Hannoversche Straße 88

03 Jute-Spinnerei und -Weberei



Die Norddeutsche Jute-Spinnerei und -Weberei stellte Säcke und andere Verpackungen aus Jute unter anderem für die Ölmühlen und Gummi-Fabriken in Harburg her. Später kamen Gewebe für Linoleumböden dazu. Beschäftigt wurden bis zu 1.650 Arbeiter, vor allem Frauen: Sie wurden in Österreich und Böhmen angeworben und wohnten nebenan am

Reeseberg mit katholischer St. Franz-Josef-Kirche von 1913. Die Spinn- und Webmaschinen standen in Shedhallen, die – im Krieg zerstört – 1948 durch Tonnenschalen-Konstruktionen des Systems Zeiss-Dywidag ersetzt wurden. Die 1883/84 errichteten Randbauten, das Kesselhaus, der Eingang und die Heimstätte gegenüber blieben erhalten. Letztere diente seit 1912 mit Krippe und Warteschule als Heim für alleinstehende Arbeiterinnen. Nach dem Krieg stellte die „Jute“ noch Kunststoffböden und Teppiche her. 1962 wurde sie geschlossen. Die benachbarte Phoenix AG übernahm das Werk für die Produktion von Auto-Dämmmatten.



Ort: Nöldekestraße 4, 21079 Hamburg

04 Maschinenfabrik Christiansen & Meyer



Die 1880 am Ufer der Engelbek gegründete Christiansen & Meyer, Maschinen- und Dampfkesselfabrik, Eisen- und Metallgießerei oHG hatte 1923 mit 300 Mitarbeitern bereits etwa 4.200 Dampfkessel und 700 Dampfmaschinen abgeliefert. Davon waren für Schiffe – hergestellt im östlichen Anbau von 1899 (Architekten Schaar &

Hintzpeter) – etwa 300 Kessel und 200 Dampfmaschinen. Vieles wurde exportiert. Außerdem wurden spezielle Maschinen für die Gummi- und Ölsaatenindustrien hergestellt, wie eine Margarinefabrik für die Sowjetunion. Der 1910 für den Hafenschlepper „Tiger“ von der Firma hergestellte Kessel steht heute an der Zitadellenstraße 10, eine Dampfmaschine ist im Museumsschiff „Rickmer Rickmers“ erhalten. 1959 erwarb der Düsseldorfer SPD-Politiker Karl Bender die Firma und legte sie vor 1970 still. Die seitdem mischgenutzten, vielfach kriegsgeschädigten Gebäude von 1881 bis 1916 mit Feldbahngleisen im Hof werden nun von der Stadt überplant.



Ort: Außenmühlenweg 10, 21073 Hamburg

05 Harburger Eisen- und Bronzwerke



German Koeber aus Heilbronn gründete 1854 „Koeber’s Hütte Eisengießerei und Maschinenfabrik“ am Seevekanal und der Zufahrt zum ersten Harburger Bahnhof. 1910 wurde sie mit der Maschinenfabrik Eddebüttel zu den Harburger Eisen- und Bronzwerken fusioniert. Das Werk gehörte ab 1918 zum Krupp-Konzern und firmierte seit

2005 als Harburg-Freudenberger Maschinenbau GmbH. Sein Schwerpunkt war die Herstellung von Maschinen für die Speiseöl- und Gummiindustrien, beispielsweise Kalander zum Auspressen der Ölfrüchte ebenso wie zum Walken von Kautschukmischungen. Bei Reifenaufbau-Maschinen und Reifenpressen (Vulkanisierung) war die Fabrik Weltmarktführer. Die ältesten erhaltenen Gebäude stammen von 1906/10; der nördliche Teil stammt von den Architekten Distel & Grubitz. Die transparenten Shedhallen daneben sind von 1960. Die Firma zog 2020 in die Schlachthofstraße 22. Es verbleibt ein denkmalgeschütztes Ensemble mit Potenzial.



Ort: Seevestraße 1, 21079 Hamburg

06 New-York Hamburger Gummi-Waaren



H. A. Meyer aus Harburg erwarb 1851 in USA die Goodyear-Europa-Patente für die Vulkanisation von Kautschuk zu Hartgummi. Seit 1856 stellte seine Harburger Gummi-Kamm Co. damit insbesondere Kämmen her. 1929 übernahm die New-York Hamburger Gummi-Waaren-Compagnie aus Barmbek (heute Museum der Arbeit) die Firma. Hartgummi als Vorläufer

moderner Kunststoffe ist technisch beständig und maßhaltig, wurde beispielsweise für Stockgriffe, Grabschmuck und Bauteile verwendet. Die mit hohem Personaleinsatz gesägten und polierten Kämmen der Marke „Hercules Sägemann“ werden seit 2009 in Lüneburg hergestellt und haben im Friseurhandwerk weltweit einen sehr guten Ruf. Nach einem Totalverlust durch Brand entstanden ab 1866 die Gebäude an der Neuländer Straße, ab 1909 die Kopfbauten mit Eisenbetonskelett im Westen und Osten (Architektur- und Ingenieurbüro H. Hagn & Söhne). Trotz Denkmalschutz ist eine neue Nutzung wegen Nitrosamin-Belastung schwierig.



Ort: Nartenstraße 12 / Neuländer Straße, 21079 Hamburg

Info: www.shmh.de/museum-der-arbeit

07 Erster Bahnhof und Klappbrücken



Ein Kopfbahnhof gehörte zur Keimzelle des modernen Harburg: Neben ihrem Siedlungskern an der Schloßstraße nahm die Stadt ihn 1847 am heutigen Schellerdamm mit 21 Gleisen in Betrieb. Und am heutigen Veritaskai fand seit 1849 der Umschlag zwischen Bahn und Schiff statt. Damit war Harburg der Stadt Hamburg voraus. Seit 1872, mit der Verlegung des

Personenverkehrs zum Venloer Bahnhof (heute etwa Hannoversche Straße 40), diente die alte Station mit den Bahnhofskanälen an den Seiten dem Güterumschlag. Auch der vom Östlichen Bahnhofskanal abzweigende, um 1975 zugeschüttete Hafencanal gehörte dazu. Historische Relikte sind eine Werkstatt von 1872 und eine Drehscheibe am Schellerdamm 19 und 9 sowie zwei Rollklappbrücken. Über den Östlichen Bahnhofskanal führt ein 1934 eingeweihtes Exemplar der MAN AG mit Gegengewicht über der Straße (2016 als feste Brücke neugebaut). Über den Westlichen Bahnhofskanal gibt es eine Brücke von 1955 mit Gegengewicht im Keller.



Ort: Schellerdamm / Veritaskai, 21079 Hamburg

08 Harburger Mühlenbetrieb AG



Der Backsteinkomplex am Westlichen Bahnhofskanal gehörte zur Harburger Mühlenbetrieb AG: Die Hafengroßmühle mit etwa 70 Arbeitern produzierte Mehl unter der Marke „Ideal“. Die großen Bauten der Mühle (an der Kanalecke) und des Speichers gehen auf die 1883 vom Kaufmann Emil Scheller gegründete Firma zurück. 1899/1900 wurden sie

um das flache Kesselhaus, das Kontorgebäude am Schellerdamm und den Mehlspeicher an der Straßenecke ergänzt. Die weißen Putzbauten daneben (Schellerdamm 2a/4) sind Kaufmannshäuser von 1845/50 mit wasserseitigem Lager. Die später auf dem Areal ansässige Hemo-Mohr KG Mischfutterwerke legten den Betrieb 1983 still (Foto von 1999). Bis 2008 wurde der Komplex entkernt und zu einem Büro- und Parkhaus umgebaut. Über eine Brücke mit der Mühle verbunden waren 1924, 1934 und 1939 sowie 1961 errichtete Silos am Veritaskai. Beim Umbau zum Bürohaus 2002 teilweise erhalten blieb nur das älteste Silo in der Mitte.



Ort: Schellerdamm 2 / Veritaskai 1-2, 21079 Hamburg

09 Spirituosenfabrik Louis Hilke



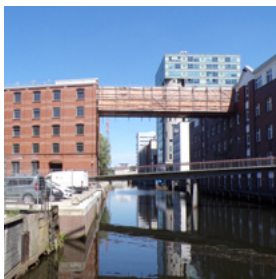
Die 1833 von H. Osterhoff gegründete Brennerei war eine der ersten Fabriken Harburgs. Der dort um 1500 angelegte Karnapp ist die zweitälteste Straße der Stadt, und unter der Fahrbahn verläuft der um 1900 überdeckelte Seevekanal. Mit „Hilke’s Korn“ und „Harburger Doppelkummel“ stellte die Brennerei Schnäpse und Likore her, die – wie

damals üblich – auch bei der Arbeit konsumiert wurden. Das Wohnhaus Nr. 15 von 1859 mit Kontor und den mit Stuckdecken erhaltenen Verkaufsräumen ist ein traufständiger, dreigeschossiger Backsteinbau. 1893 übernahm Louis Hilke den Betrieb und ließ 1899 das Lager- und Wohnhaus Nr. 16 errichten. Produktionsanlagen (vor 1897) und Schornstein mit Gesimskranz (1901) sind im Hinterhaus vorhanden. Der Leerstand seit 1980 hinterließ deutliche Spuren wie eingestürzte Dächer und Schwammbefall. 2022/23 gab es Sicherungsmaßnahmen. Neue Nutzungen wurden bisher nicht realisiert.



Ort: Karnapp 15/16, 21079 Hamburg

10 F. Thörl’s Vereinigte Oelfabriken



1883 gründete Friedrich Thörl seine Harburger Ölfabrik, die durch Zukäufe schnell wuchs. Der am Westlichen Bahnhofskanal gelegene „Palmspeicher“, 1878 für die Firma Heins & Asbeck als Salpeterfabrik gebaut, ist ihr ältester Bau. Dem Verlauf der Harburger Schloßstraße folgend baute Thörl um 1920 den Putzbau einer Weberei für Filtertücher

und Treibriemen, in den später die Verwaltung einzog. 1978 wurde hier die heutige Technische Universität Hamburg gegründet. F. Thörl’s Vereinigte Oelfabriken AG betrieb vor dem Zweiten Weltkrieg mit 1.500 Mitarbeitern bis zu fünf Standorte in Harburg. Auf der Schloßinsel im Werk Citadelle entstanden Kleinmengen wie Leinsaatöl, die großen Palmöl-Chargen am Seehafen und am Westlichen Bahnhofskanal. Im Besitz von Unilever („Sunlicht“) produzierte sie bis 1985 Seifen und Waschmittel. Das 16-zellige Silo für Ölfrüchte von 1935 am Schellerdamm wurde 2003 zum Bürohaus umgebaut (mit Restaurant unter den Schüttkegeln).



Ort: Harburger Schloßstraße 20 / Schellerdamm 16, 21079 Hamburg

11 Kanalplatz: Kontore, Fischhalle u. Kiosk



Der Kanalplatz war einst das Handelszentrum der Stadt, Standort von vier Gasthäusern, Post und Zollamt sowie Abfahrtstelle für die mit Fracht und Passagieren segelnden Ewer. Die Häuser Nr. 6 und 8 wurden 1854 als Wohnhäuser gebaut und dienten später als Kontore. 1906 zog die Schiffsmaklerei und Spedition Renck & Hessenmüller in Nr. 6

(heute Kulturwerkstatt), die Ewerführerei Föhrtmann & Behne folgte 1921 in Nr. 8. Mit dem Hafenausbau 1872 wurde die Brücke zur Schloßinsel entfernt – und erst 2016 als Fußgänger-Drehbrücke neugebaut. Jenseits des Kaufhauskanals liegt die Fischhalle von 1906 (seit 1909 Einteilungsstelle für Hafenarbeiter, heute Maritimes Kulturzentrum und Geschichtswerkstatt). An der Ecke Blohmstraße steht seit 1876 der Kiosk „Trinkhalle“ – für Arbeiter und andere Fahrgäste günstig, weil sie vom Fähranleger oder aus Betrieben kommend hier den Lotsekanal queren mussten. 2015 geschlossen, ist er nun „Kulturkiosk“.



Ort: Kanalplatz 6, 8, 16 / Blohmstraße 28, 21079 Hamburg

Info: www.geschichtswerkstatt-harburg.de

12 Werften auf der Schloßinsel



Auf der Westseite der Schloßinsel gab es seit 1899 den preußischen Wasserbauhof mit heute noch erhaltener Querslipanlage. Bis 2022 hielt die Hamburg Port Authority auf dieser „Staatswerft“ unter anderem ihre Schiffe instand. Östlich vom Schloss kaufte Reinhold Holtz 1884 das Areal und ließ hier mehr als 5.000 Schuten und Schiffe bauen. Viele davon wurden

zerlegt nach Afrika oder Südamerika transportiert, wo sie zwischen Plantagen und Küsten auf den Flüssen pendelten. Im Jahr 1900 erwarb Holtz die Schlossgebäude für Wohnzwecke und nannte seinen Betrieb Schloßwerft. Doch 1930 musste sie schließen. Mitarbeiter gründeten 1933 daneben die heutige Jöhnk Werft. Ihre Anlagen stammen von Mitte der 1950er Jahre. 1957 beschäftigte Jöhnk etwa 150 Mann und es entstanden viele Neubauten. Den nördlichen Teil des Holtz-Areals nutzte im Krieg die Gebrüder Sachsenberg AG für die Entwicklung von Tragflügelbauten, seit 1995 die Nassbaggerei Heinrich Hirdes GmbH.



Ort: An der Horeburg 9 / Zitadellenstraße 14, 21079 Hamburg

Info: www.joehnkwerft.de

13 Museumshafen / Kulturkrane



Die Hafenschleuse in Harburg begrenzt die Schiffsgrößen. Doch auch die kleinen Schlepper, Schuten und Frachtschiffe sorgten im tide- und eisfreien Binnenhafen für regen Verkehr. So wurden die Brücken bis in die 1980er Jahre viertelstündlich geöffnet. Die heutige Ruhe ermöglicht ehemaligen Berufsschiffen einen Platz im Museumshafen.

Dauerhaft liegen hier der 1914 von J. Boel & Zonen in belgischen Temse erbaute Binnenfrachter „Lydios“ (jetzt Hotelschiff) und die dem Verein Museumshafen Harburg e. V. gehörende Barkasse „Jan“, 1921 von der Schüler-Werft in Moorrege gebaut. Am Lotsekai wurden seit 1900 Massengüter umgeschlagen, an den westlichen Lagerhäusern auch Stückgut. Mulch Güterservice hinterließ 2006 beim Umzug am Lotsekai den gelben, 1972 von Liebherr gebauten Zehn-Tonnen Portal Drehkran „120L/150G“. Der Verein hält ihn, wie auch den blauen Drei-Tonnen-Kran „W40“ der Norddeutsche Maschinen- und Schraubenwerke AG (Peine), betriebsfähig.



Ort: Lotsekai / Kanalplatz, 21079 Hamburg

Info: www.muahar.de

14 Oelwerke Hobum



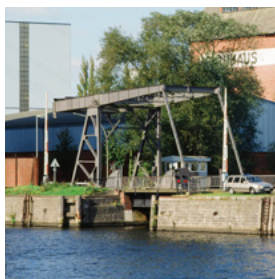
Im Gegensatz zu den Oelwerken Teutonia am Schellerdamm 24 und den Oelfabriken von Friedrich Thörl konnte sich die 1896 am Ziegelwieskanal gegründete Harburger Leinoel- und Firnisfabrik Brinckmann & Co. GmbH gut ausdehnen. An den seit 1893 fertigen Kanal schließt sich ein um 1916 angelegter Werkhafen an. 1906 stieg der Hersteller von technischen

Ölen in die Speiseölproduktion ein (seitdem Hobum – Harburger Oelwerke Brinckmann & Mergell, seit 1998 Cargill GmbH), und investierte immer wieder. In der Spitze 1935 gehörten 1.130 Mitarbeiter zur Firma, welche etwa 300.000 Tonnen Ölsaaten pro Jahr verarbeitete. Markant sind das Silo von 1939 für 12.000 Tonnen Ölsaaten und die Lagerhallen am Ziegelwieskanal. Die ältesten Bauten sind am Werkhafen der Koprashuppen von 1911 und die Raffinerie von 1914 (Architekten Distel & Grubitz). Auffällig sind an der Seehafenstraße das Kesselhaus von 1923 (Distel & Grubitz) und die von 1910 bis 1935 entstandene Speiseölraffinerie.



Ort: Seehafenstraße 2, 21079 Hamburg

15 Klappbrücken Lotsekai



Waagebalkenklappbrücken sind bewährte Klassiker. Fahrbahnträger und der darüber angebrachte Waagebalken arbeiten parallel und dank Hebelgesetz kraftsparend: Das Gegengewicht am oberen Balken wirkt über Zugstangen auf die Fahrbahnklappe. Zu diesem Typus gehört die 1929/30 von der MAN AG erbaute Straßen- und Eisenbahnbrücke

über dem Holzhafen (Foto von 1998) ebenso wie die Lotsekanalbrücke von 1979. Letztere ersetzte eine gleicharmige Drehbrücke aus Eisen von 1892 mit Drehpfeiler mitten im Kanal, entstanden mit dem Hafenausbau von 1889 bis 1893. Auch die erste Holzhafenbrücke stammt aus dieser Zeit: Ein darüber führendes Gleis verband seit 1898 den Bahnhof Untereibe mit der Schloßinsel. Neben den Schienen stehen die von der Spedition Föhrtmann & Behne errichteten Lagerschuppen IV (von etwa 1925) und V (von etwa 1898), welche kriegszerstört und repariert bis 1996 vor allem dem Futtermittel-Umschlag dienten.



Ort: Konsul-Ritter-Straße / Lotsekai, 21079 Hamburg

16 Abspannwerk Blohmstraße / Electrum



Das von der Hamburgische Electricitäts-Werke AG (HEW) zwischen 1961 und 1964 für Spannungen von 110, 25 und 10 Kilovolt erbaute Abspannwerk Blohmstraße versorgt bis heute große Teile Harburgs mit Strom. Entworfen hat es HEW-Architekt Werner Gebauer. Vorher stand dort am Kaufhauskanal, auf dem Gelände des ersten Hafenbeckens,

das erste Kraftwerk Harburgs (1901 bis 1943). In der Nähe besaß HEW noch zwei Kraftwerke: eine ehemals der Nordwestdeutsche Kraftwerke AG gehörende Anlage in der 2. Hafestraße von 1911 (im Krieg zerstört) und ein Heizkraftwerk an der Seehafenstraße 20. Es versorgte die benachbarte Industrie von 1951 bis 1995 mit Strom und vor allem mit Dampf. Im Untergeschoss des Bürohauses neben dem Abspannwerk sitzt seit 2011 das Electrum – Museum der Elektrizität. Es zeigt vor allem elektrische Geräte. Die von einem Verein getragene Schau geht auf das HEW-Electrum im Umspannwerk Klinikweg zurück.



Ort: Karnapp 1 / Harburger Schloßstraße 1, 21079 Hamburg

Info: www.electrum-hamburg.de

17 Bahnhof Unterelbe und Lokschuppen



1881 eröffnete die Unter-Elbe'sche Eisenbahn-Gesellschaft ihre 102,8 Kilometer lange Strecke von Harburg über Stade nach Cuxhaven. Nach einem finanziell schwierigen Start war seit 1877 kontinuierlich an der Strecke gearbeitet worden. Sie endete an der Station „Harburg-Unterelbe“. Doch verband sie ein in den Straßen verlegtes Gleis bereits

mit dem Venloer Bahnhof an den Elbbrücken. 1890 übernahm Preußen die Bahn und baute sie bis 1896 zweigleisig aus. Mit dem neuen Bahnhof Harburg wurde der Unterelbe-Bahnhof 1897 endgültig zur Durchgangsstation und der Lokschuppen von 1880 am Bostelbeker Hauptdeich 2 überflüssig. Dort wurden nun Waggon repariert, später zog eine Gießerei ein. Das Empfangsgebäude ähnelt anderen mittelgroßen Bahnhöfen entlang der Strecke. Für den Personenverkehr wurde er 1984 stillgelegt; die neue S-Bahn nach Neugraben übernahm den Verkehr. Daneben gibt es in der Unterelbestraße 10 noch Bauten der Güterabfertigung.



Ort: Buxtehuder Straße 2 / Unterelbestraße 10 / Bostelbeker Hauptdeich 2, 21079 Hamburg

18 Ibeka Futtermittel



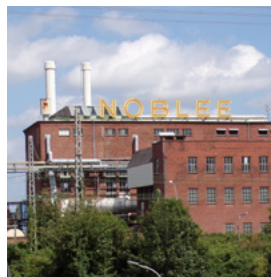
Den Harburger Spruch „Du kannst die Windrichtung am Geruch erkennen“ erfüllt das Werk der Ibeka (heute HL Hamburger Leistungsfuttermittel GmbH) nur noch selten. Unter anderem aus den Presskuchen, den Reststoffen der Speiseöl-Fabriken, stellt es Tierfutter her. Die 1878 in Schleswig gegründete, spätere Ibeka (Akronym für Johannes Bischoff,

Kiel) sitzt seit 1929 am Ende des Seehafens 1. Das Areal hatte seit 1908 der Getreideimportfirma von Senator August Helms (1876 gegründet) gehört. Ibeka baute es zu einem großen Kraftfutterwerk aus und errichtete das den einstigen Gleisbögen der Hafensbahn angepasste Kontorhaus 1936. Rohstoffe werden mit einem Drei-Tonnen-Halbportal-Drehkran der Demag von 1959 vom Schiff entladen, Produkte per Lkw abgefahren. Gegenüber, an der 1. Hafenstraße hat ein Gründerzeit-Wohnhaus mit dem ehemaligen Seeleute- und Arbeiter-Restaurant „Seehafen Cap Horn“ des Wirts Julius Horn im Industriegebiet überdauert.



Ort: Konsul-Ritter-Straße 3, 21079 Hamburg

19 Speiseölfabrik Noblée & Thörl



Der Franzose und Hamburger Unternehmer Henri Noblée gründete 1855 eine Hydrocarbür-Anstalt (Leuchtöl und -gas aus Kohle für die Stadtbeleuchtung) in der Moorstraße 22. Ab den 1860er Jahren stieg er, anderen Beispielen folgend, ins Pflanzenöl-Geschäft mit Rohstoffen aus Kolonien ein. Noblée erweiterte den Betrieb ab 1872 mit dem aus der

gleichnamigen Ölfamilie stammenden Max Thörl „zur Gewinnung von Öl aus Palmkernen mittels Extraktion durch Benzin [1908 erfunden], auch Kopra, Soja, Leinsaat, auch für die Seifenindustrie“ (Zitat von 1925). Das 1908 am Seehafen 3 errichtete Werk konnte etwa 150.000 Tonnen Ölsaaten pro Jahr verarbeiten. Die dort hergestellten Öle wurden vor allem für Seifen verwendet. Die Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs überdauerten nur Reste; der Noblée-Verwaltungsbau ist von 1952. Seit 1999 gehört das Werk zur Archer Daniels Midland AG, die erst die Pressung verlagerte und 2023 die Produktion in Harburg einstellte.



Ort: Seehafenstraße 24, 21079 Hamburg

20 Raffinerien / Rangierbahnhof



Von 1904 bis 1907 entstanden westlich vom Binnenhafen die tideabhängigen Seehäfen 1 bis 3 und der Rangierbahnhof „Seehafen“ als Teil von Harburg-Unterelbe. Anschlussgleise zweigten zu den Betrieben an den Seehäfen ab. Unterquert wird die gut zwei Kilometer lange Anlage von der Moorburger Straße. Fußgänger können sie zudem zwischen der

Seehafenstraße 17 und dem Bahnübergang Lauenbrucher Deich durch einen 1912 errichteten Tunnel queren. Längst wird der Rangierbahnhof vor allem von den Erdölraffinerien am Seehafen 4 genutzt. Das Hafenbecken war erst 1929 eingeweiht worden. Seitdem arbeiteten dort auf der Ostseite des Seehafens 4 die Rhenania-Ossag Mineralölwerke AG (später Deutsche Shell GmbH, heute Nynas, stillgelegt) und westlich die Ebano-Asphaltwerke AG (später Esso AG, heute Holborn). Ihren Schwerpunkt hatten beide Vollraffinerien zunächst in der Asphaltproduktion. Nach Kriegsschäden gingen sie erst 1949 wieder in Betrieb.



Ort: Moorburger Straße 3 und 21 / Seehafenstraße 17, 21079 Hamburg

21 Ölmühle G. L. Gaiser & Co.



Gottlieb L. Gaiser aus Hamburg gründete 1859 in Harburg die erste Ölmühle der deutschen Länder für Übersee-Rohstoffe. Ab 1865 importierte er mit eigenen Schiffen erstmals Palmöl-Früchte statt gepressten Öls. Sein Standort an der Süderelbe bot Vorteile für den Seeschiff-Umschlag, zudem einen Gleisanschluss. Gaiser versuchte 1884, seinen Besitz

„Mahin-Land“ in Nigeria unter deutsche Schutzherrschaft zu stellen, was allerdings 1886 an Bismarcks Veto scheiterte. Dennoch gehört Gaiser zu den ersten, die sowohl Plantagen in Übersee als auch Fabriken in Deutschland besaßen und so die Wertschöpfung aus der gesamten Produktionskette beherrschten. Andere taten es seinem Beispiel nach. 1899 kaufte Thörl die Anlagen und nutzte sie als „Ölwerke Elbe“ und Stärkefabrik. H. C. Hagemann und Aug. Prien bauten sie dafür mit differenzierter Architektur grundlegend um. Danach übernahm der Paternoster-Hersteller Comba die Immobilie. Heute dient sie einer Spedition.



Ort: Lauenbrucher Deich 4–12, 21079 Hamburg

22 Schleuse Binnenhafen



Als Zugang zum Binnenhafen ging 1881 die Neue Schleuse für bis zu 70 Meter lange und 17 Meter breite Schiffe in Betrieb. Sie hatte doppelte Stemmtorpaare. Damit funktionierte sie sowohl bei Hoch- wie auch bei Niedrigwasser der Elbe. 1974 wurde die Schleuse auf eine Länge von 125 Meter erweitert und bekam beidseitig belastbare Schiebetore.

Von der Alten Schleuse am Überwinterungshafen, 1847 mit nur 40 Meter Nutzlänge gebaut, gibt es noch das Außenhaupt; dahinter wurde ein Pumpwerk für die Wasserhaltung eingebaut. Denn der tidefreie Binnenhafen wird nur von dem in den Östlichen Bahnhofskanal mündenden Seevekanal gespeist. Wegen geringen Sedimenteintrags muss er kaum ausgebaggert werden, um die Wassertiefe in den Hauptgewässern zwischen 5,00 und 6,00 Meter zu halten. Seine 8.000 Meter langen, zwischen 1847 und 1900 erbauten Kaimauern tragen Naturstein-Köpfe und sind für das Treideln von Schuten zur Schleuse ausgerüstet. Draußen in der Elbe übernahmen Motorschiffe die Schuten.

Ort: Hafenzentrum / Harburger Hauptdeich, 21079 Hamburg



Info: Fuß- und Radweg (mit Treppen) über das nördliche Schleusentor!

23 Alte Elbbrücke / Brücke des 17. Juni



Die „Alte“ Harburger Elbbrücke, 1899 vollendet, war die erste Straßenbrücke über der Süderelbe. Bis dahin war der Elbübergang nur per Bahn oder Fähre möglich. Mit ihren flusseisernen Deutschen Bögen (Fachwerkbögen mit Zugband) und den Sandstein-Portalen ist die 474 Meter lange Großbrücke ein wichtiges Baudenkmal. Entworfen

haben sie der Ingenieur C. Otto Gleim und die Maschinenbau-Aktiengesellschaft Nürnberg; die Portale stammen vom Architekten Hubert Stier. Zu den Baufirmen gehörte die örtliche Aug. Prien. 1928 wurde die Brücke verstärkt, bis 1995 für den Rad- und Fußgängerverkehr saniert, dabei die Gehwege an den Seiten entfernt. Die Brücke des 17. Juni daneben entstand 1937 für die Wilhelmsburger Reichsstraße mit vollwandigen Durchlaufträgern, ebenso wie die 1938 eingeweihte Autobahnbrücke ganz im Osten (1965 verbreitert). Dazwischen entlastet seit 1984 die Europabrücke (Hohlkastenträger aus Stahlbeton) die Altbauten.



Ort: Alte Harburger Elbbrücke / Brücke des 17. Juni, 21079 Hamburg

24 Eisenbahn-Ausbesserungswerk



In den Satteldachhallen nordöstlich vom Bahnhof waren zeitweise mehr als 1.000 Menschen beschäftigt: Hier arbeitete von 1885 bis 1990 ein Eisenbahn-Ausbesserungswerk. Seit 2007 sitzt darin ein Baumarkt. Schiebebühne und Gleise blieben nicht erhalten, dafür Hallenkran und Radsatz-Drehbank.

Der Komplex entstand gegenüber dem von 1872 bis 1897 betriebenen Venloer Bahnhof. In der Mitte und dann im Süden des Areals wurden von 1883 bis 1895 Rechteckhallen als mehrschiffige Eisenkonstruktionen mit Polonceaubindern und Ziegelwänden errichtet. Sie orientierten sich mit ihren Schmuckgiebeln an der Hannoverschen Schule und wurden bis 1920 ergänzt. Seit 1925 reparierte die als Lokomotiv- und Wagenwerkstatt (im Süden) konzipierte Anlage nur noch Güterwaggons. Im Zweiten Weltkrieg zum Teil zerstört und lediglich mit einfachen Giebeln wiederhergestellt, wurde das Werk etwa 1965 um eine zwischen die Altbauten gesetzte Stahl-Glas-Halle ergänzt.



Ort: Schlachthofstraße 1–3, 21079 Hamburg