

INHALT

Einleitung	5
------------	---

1 HISTORISCHES PFLASTER	6
2 »GEVERS-UHR«	8
3 SCHNELLRESTAURANT »VON – BIS«	10
4 »DAS WÄLDCHEN«	11
DER ERSTE HARBURGER BAHNHOF	13
5 DREHSCHLEIBE MIT PRELLBOCK	14
6 BAHNGLEIS	16
7 SCHRANKEN	18
8 FABRIKHALLE	20
9 HOCHTANK	23
10 WOHN- UND GESCHÄFTSHAUS	24
11 LAGERGEBÄUDE	26
12 BAHNGLEIS	27
13 STÄDT. FISCHHALLE / EINTEILUNGS- STELLE FÜR HAFENARBEITER	28
14 »TRINKHALLE SEIT 1876«	31
15 BRÜCKENWÄRTERHAUS	32
16 HISTORISCHES BRÜCKENGELÄNDER	33
17 LAGERSCHUPPEN V	34
18 LAGERSCHUPPEN IV	36
19 TRAFU-HAUS	38
20 HPA -WERKHALLE	39
21 »DAS TÜRMCHEN«	40
22 HARBURGER FÄHRHAUS »BEI ROSI«	42

Literatur + Quellen	44
Bildnachweis	45
Dank	46
Impressum	47
KARTE DER KOSTBARKEITEN	48

KOSTBARKEITEN im Harburger Binnenhafen

Birgit Caumanns

Herausgeber: Geschichtswerkstatt Harburg e. V.

geschichts
werkstatt harburg



Lotsekai 1

← Der ehemalige Schuppen IV aus den 1920er Jahren (2015)

↓ Umschlag mit Portalkran bei Föhrtmann & Behne am Lotsekai

→ Arbeit im Hafen: Das Sacken von Getreide und Futtermitteln (1926)



Mit Lagerschuppen IV, einem massiven Schuppen mit Backsteinfassade

und im typischen Baustil der 1920er Jahre, wurde der hölzerne Schuppen von Föhrtmann & Behne an der Ecke Dampfschiffsweg ersetzt. Die Kaianlage war mit Gleisanschluss und einem Portalkran ausgestattet, was schnelle Arbeitsabläufe bei Umschlag und Lagerei von Getreide- und Futtermitteln sicherstellte. Schuppen IV hatte im Zweiten Weltkrieg noch schwerere Schäden als Schuppen V davongetragen. 1947 erfolgten auch hier Übernahme und Wiederaufbau durch die Franz Brinckman KG, an die sich bis 1996 die gemeinsame Nutzung mit Neven & Grube anschloss. Die Schuppen wurden 1999 von Bischoff & Munneke übernommen (siehe auch KOSTBARKEIT 17)..

Die ehemaligen Lagerschuppen am Lotsekai stellen in Verbindung mit der Schienen führenden, beweglichen Holzhafenbrücke von 1929/30 und dem gepflasterten Kai mit den noch erhaltenen Gleissträngen ein reizvolles Ensemble dar, an dem sich die Arbeitsabläufe im Hafen auch heute noch als funktionale Einheit nachvollziehen lassen. In die Neugestaltung des sich östlich anschließenden Abschnitts des Lotsekais wurden die auch hier noch vorhandenen Gleise vorbildlich integriert. Während für die Holzhafenbrücke und die Kaianlage Denkmalschutz besteht, ist nach Bebauungsplan anstelle der ehemaligen Lagerschuppen eine Neubebauung vorgesehen.

Zurzeit findet in Schuppen IV mit seiner imposanten hölzernen Deckenkonstruktion eine Zwischennutzung durch die Freiwillige Feuerwehr statt. Für handwerkliche und maritime Nutzungen in Verbindung mit dem geplanten Museumshafen erscheint das Ensemble prädestiniert: Hier könnte eine maritime Meile entstehen.

1 HISTORISCHES PFLASTER Vorindustrielles Harburg



Das alte Pflaster auf der Südseite des Kanalplatzes

markiert die ehemals mit Gasthäusern, Hotels und Königlicher Post bebaute südliche Platzkante sowie den historischen Straßenverlauf. In direkter Verlängerung nach Osten befand sich die erste Brücke über das angrenzende Fleet (heute Westlicher Bahnhofskanal). Die Brückenverbindung wurde im Rahmen der Erschließung und Aufschüttung des weiter östlich gelegenen Bahngeländes Mitte des 19. Jahrhunderts an den heutigen Standort verlegt. Feldsteinpflaster und Bordsteine aus Sandstein stammen vermutlich aus den Anfängen des 19. Jahrhunderts und damit noch aus vorindustrieller Zeit.

Napoleonische Truppen hatten während der Besetzung Harburgs 1813 die Bebauung am Kanalplatz und im nördlichen Abschnitt der (Harburger) Schloßstraße abgerissen, um ein freies Schussfeld zu haben. Zwischen 1814 und 1834 entstand die Bebauung am Kanalplatz neu, Straßen wurden in diesem Zuge ausgebessert und gepflastert.

Auf dem Grundstück der alten Post, dem späteren Katasteramt, befindet sich seit den 1970er Jahren die Gewerbehalle von Segel Raap und Raap Planen und Zelte.

Kanalplatz (vor Kanalplatz 2 - 5)

↖ Die frühere Einfahrt in den Posthof (rechts im Bild) ist heute noch deutlich an der Pflasterung zu erkennen.

↑ Die Südseite des Kanalplatzes auf einer Ansichtskarte von um 1917

← Die Gebäudezeile in den 1880er Jahren mit den Hotels »König von Schweden« und »Zum weissen Schwan«, dazwischen das Postamt, im Vordergrund die Brücke über den Westlichen Bahnhofskanal (1895)





Kanalplatz (vor Kanalplatz 6/8)

← Die »Gevers-Uhr« nach der Neugestaltung des Kanalplatzes (2015)

↓ Das Betriebsgelände der Spedition Gevers & Sohn (2010)

➤ Der alte Hafenplatz Harburgs um 1870



Mit der Uhr auf dem neu gestalteten Kanalplatz hat es eine besondere Bewandnis:

Sie gehörte zum Betriebsgelände der Spedition Gevers, die 2010 für die Neugestaltung des Kanalplatzes ihren langjährigen Standort verlassen hat. Der Platz hat eine ausgesprochen interessante Entstehungs- und Nutzungsgeschichte: Über Jahrhunderte war der alte Hafenplatz Harburgs von Reiseverkehr und Warenumschat, ab den 1930er Jahren zunehmend auch durch private Gewerbebetriebe geprägt.

Aus der Kulturwerkstatt Harburg kam die Idee, die »Gevers-Uhr« zur Erinnerung an die vorherige Nutzung an alter Stelle zu belassen. Die Uhr – sie stammt von der Hamburger Hochbahn von etwa 1960 – wurde von Wolfgang Gevers zur Verfügung gestellt und der Vorschlag vom Bezirksamt Harburg aufgegriffen. Nach der Neugestaltung des Kanalplatzes 2011/2012 bekam die »Gevers-Uhr«, vom Bezirksamt mit neuem Uhrwerk und einer Solarzelle ausgestattet, wieder ihren alten Platz. Eine kleine Erfolgsgeschichte!



HARBURG

Partie am Hafen



Schellerdamm 16

↑ Ein kurzes Gleisstück erinnert an den direkten Anschluss des Silos an die Bahn.

➤ Das Thörl'sche Silo am Güterbahnhof kurz nach seiner Fertigstellung (1937)

➔ Urban Sketches, Peter Koch: Blick vom Veritaskai (2015)



Das kurze Gleisstück am Eingang des Restaurants verdeutlicht noch heute den direkten Anschluss eines Industriebetriebs an den Harburger Güterbahnhof.

In dem Silo, 1935/36 vom Pflanzenölproduzenten F. Thörl's Vereinigte Harburger Oelfabriken als Saatsilo errichtet und ab 1955 von der Firma Andreas Hansen genutzt, fand bis 1993 die Lagerung von Ölsaaten statt. Kopra, Erdnusskerne oder Soja beispielsweise wurden im Westlichen Bahnhofskanal umgeschlagen und mittels Saugvorrichtungen in die Silozellen befördert. Für den Weitertransport zum verarbeitenden Betrieb befuhren Güterwagen auf dem Anschlussgleis die Schüttkegelhalle, um dort das Schüttgut unter den Silozellen direkt aufzunehmen. Anschlussgleise waren privat und mussten von den Unternehmen unterhalten werden.

Beim Umbau des Silos zu einem Bürohaus (2002/2004) blieben mehrere Silozellen und ein Teil der Schüttkegelhalle erhalten. Schüttkegel und die dazu gehörigen Schiebevorrichtungen sind mit dem Ausbau zum Restaurant zu Elementen in der Raumgestaltung geworden.



