

Hafenentwicklung vom Mittelalter bis zur Gegenwart

Arbeitsblätter für Schüler ab der 7. Klasse

Lehrer-
bogen

Erwartungshorizont

Drei Arbeitsblätter bieten Schülern mit drei Zeitschnitten Einblicke in die Entwicklung des Hamburger Hafens vom Mittelalter bis zum 20. Jahrhundert:

- **01 Der Hamburger Hafen im Mittelalter**
- **02 Der Hamburger Hafen vom 17. bis zum 19. Jahrhundert**
- **03 Der Hamburger Hafen im 20. Jahrhundert**

Der Hafen ist das Herz und der Antrieb in der Geschichte Hamburgs. Der Hafen hat sich im Laufe der Jahrhunderte räumlich von einem Anlandeplatz am Zusammenfluss von Bille und Alster in der Altstadt über einen Hafen an der Mündung der Alster zur heutigen Hafenanlage in der Elbe vorgeschoben. Das Bild des heutigen Hafens als komplexe Anlage einer Vielzahl von Hafenbecken und Kaizungen ist kaum älter als 100 Jahre und hat fast nichts – weder in der Technik, noch der Topografie oder Ausdehnung – mit der älteren Hafenentwicklung zu tun. Mit Hilfe der vorliegenden Arbeitsblätter können Schüler die Geschichte des Hamburger Hafens in drei Zeitschnitten untersuchen, als Hafenanlage des Mittelalters, der Neuzeit (17. – 19. Jahrhundert) und der Moderne (20. Jahrhundert). Da die gesamte politische, wirtschaftliche und soziale Entwicklung Hamburgs eng mit der Geschichte des Hafens verknüpft ist, müssen sich die Themen der Arbeitsblätter auf einige zentrale Fragestellungen beschränken, und zwar

- **zur Topografie des Hafens,**
- **zur Hafentechnik,**
- **zum Umschlag und Warenverkehr,**
- **und zur Schiffstechnik.**

Das Museum zeigt die Geschichte des Hamburger Hafens vor allem an einer Vielzahl von Modellen, die die Hafenanlagen im Ausschnitt oder im Gesamtbild präsentieren. Die Modelle sind so der Ausgangspunkt der Betrachtung der Hafenentwicklung und Hafentechnik für unsere Arbeitsblätter. Sie werden ergänzt mit der Untersuchung von Artefakten aus der Geschichte Hamburgs, wobei die Modelle im Museums selbst nicht mehr allein Anschauungshilfen sind, sondern sich zu musealen Sammlungsstücken gewandelt haben, wie z.B. das große Modell des Hafens, das zur Weltausstellung 1900 in Paris hergestellt wurde.

Jedes der Arbeitsblätter beschäftigt sich mit einem bestimmten Zeitabschnitt in der Geschichte des Hamburger Hafens und jedes der drei Blätter lenkt die Schüler in einen anderen Teil des Museums. Wir empfehlen, die Aufteilung der Arbeitsgruppen, die mit den Arbeitsblättern arbeiten sollen, bereits in der Schule vorzunehmen.

Wichtig! Die Schüler benötigen zum Ausfüllen der Fragebögen an einigen Stellen Filzstifte, da sie auf Abbildungen zeichnen sollen.

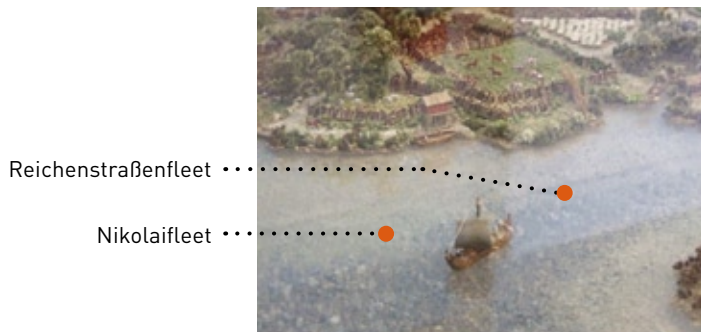
Im Einzelnen sind folgende Antworten zu erwarten:

Der Hamburger Hafen im Mittelalter

01

1

- a) Der erste Hamburger Hafen bestand aus mit Holz befestigten Anlegestellen für Boote verschiedener Größe. Ganz in der Nähe standen Viehställe, in denen Tiere vor dem Verladen untergebracht werden konnten. Wenn man so will, waren dies die ersten Speicher.
- b) Die Menschen in der Siedlung „Hammaburg“ lebten von Ackerbau, Viehzucht, Fischfang und Handel.
- c) Über die Wasserläufe Alster und Bille und dann weiter über die Elbe war die Siedlung gut zu erreichen. Außerdem führte eine Straße zur „Hammaburg“.
- d) Der Verkehr wurde mit Einmast-Segelschiffen und Ruderbooten abgewickelt.
- e) Auf dem Modell erkennt man Holz und Vieh als Ladegüter.
- f) Der erste Hamburger Hafen lag im 9. Jahrhundert am Reichenstraßenfleet, einem ehemaligen Mündungsarm der Bille in die Alster, die sich an dieser Stelle zum Nikolaifleet entwickelte. Hier befand sich das Zentrum der mittelalterlichen Stadt mit Hafen, Rathaus, Börse, Waage und Kran.



2

Ausgrabungsergebnisse zeigen den Stellenwert des Handels für die Siedlung „Hammaburg“ im 9. und 10. Jahrhundert. Gefunden wurden: Schwerter, Keramik, Nadeln, eine Waage, Perlen, Wetzsteine, Messer, Schlüssel – alles Gegenstände, die hier nicht hergestellt worden sind.

3

- a) Größere Schiffe – Koggen – ankerten im hohen Mittelalter vor der Stadt im heutigen Binnenhafen.
- b) Im Modell sieht man, dass sie Holzstämmen, Fässer, Ballen und Säcke geladen hatten.
- c) Mit dem Ladegeschirr der Kogge oder auf Rutschen wurden die Güter auf Flöße und Kähne umgeladen, um sie in das Innere der Stadt bringen zu können.
- d) Koggen waren zu groß, um direkt die Speicher an den Hamburger Fleeten anlaufen zu können.

4

a)



- b) Der Hafen war das Versorgungszentrum Hamburgs. Mit Kähnen kamen Schafe, Geflügel, Fische, Gemüse, Reisig in die Stadt und wurden zum Teil sofort an Marktständen verkauft.

5

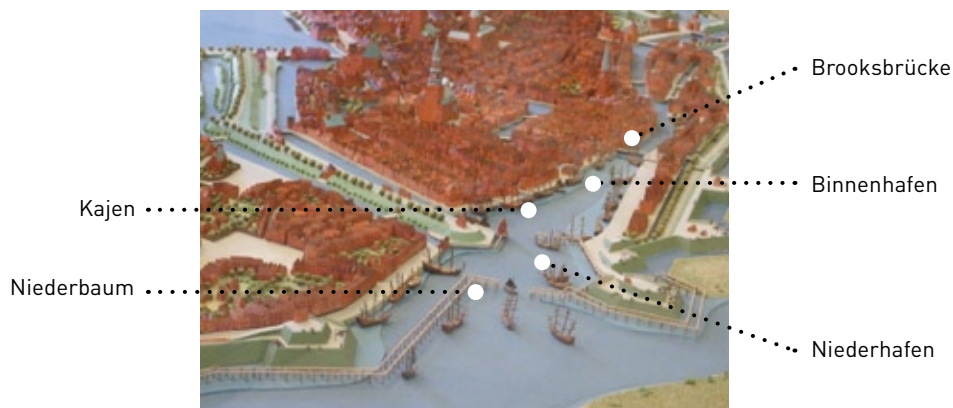
- a) Nahezu alles wurde im Mittelalter in Fässern transportiert: Im Museum zu sehen sind Fässer mit Wachs, Messerklingen, Erzen, Salz, Teer und Pottasche. Selbstverständlich wurden aber auch Bier, Wein und Heringe in Fässern verpackt.
- b) Das Fass ließ sich rollen und stapeln, es war wasser- und luftdicht und es schwamm, falls das Schiff unterging.
- c) Selbstverständlich waren auch Säcke, Kisten und Ballen gebräuchlich, aber längst nicht so praktisch wie Fässer.

Hamburgs Hafen vom 17. bis zum 19. Jahrhundert

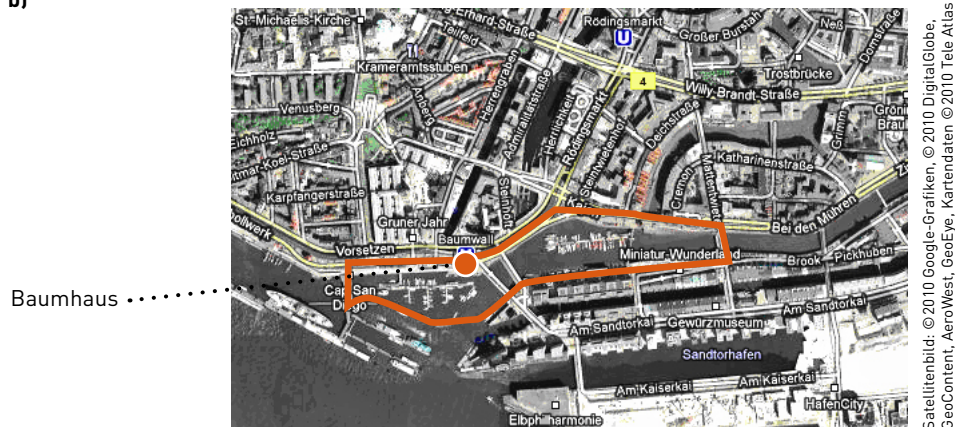
02

1

- a) Im 17. Jahrhundert lag der Hafen bereits vor dem Kern der Stadt im heutigen „Binnenhafen“ und schob sich mit dem „Niederhafen“ in die Elbe vor.



b)



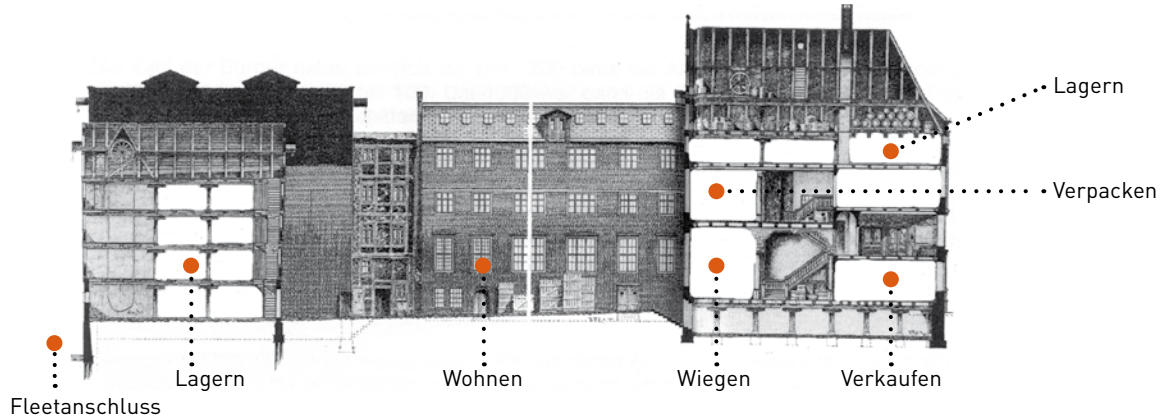
- c) Der Hafen lag im 17. Jahrhundert dicht beim Zentrum der Stadt und war von den Bastionen (der Stadtbefestigung) und den „Bäumen“ (Pfahlsperren im Wasser) geschützt.

2

- a) Das Baumhaus lag gegenüber der Kehrwinderspitze und war eine beliebte Gaststätte mit einem Festsaal für 200 Gäste. Es war vom Land wie vom Wasser aus erreichbar und bot von seiner Galerie einen reizvollen Ausblick auf den Hafen und die Elbe.
- b) Im Binnenhafen lagen Kähne und kleinere Segelschiffe, die der Versorgung der Stadt dienten und die Waren von den Großen Schiffen, die im Niederhafen lagen, zu den Kaufmannshöfen brachten.
- c) Interessant ist, dass neben Gütern des alltäglichen Lebens sehr viele Personen mit Wasserfahrzeugen transportiert wurden. Hafen- und Wasserwege dienten auch als „Nahverkehrsadern“.

3

Der typische Hamburger Kaufmannshof lag zwischen Fleet und Straße und vereinigte Leben und Arbeiten, Speichern und Verkaufen der Kaufmannsfamilie unter einem Dach.



4

- a) Im Modell des Hafens von 1840 ist der Hamburger Hafen deutlich gewachsen. Schiffe liegen auf Reede (an Pfählen) in der Elbe bis zur St.-Pauli-Landungsbrücke. Die Bastionen sind abgebaut, ein neues Hafenbecken, das den früheren Stadtgraben nutzt, das „Hafenbassin“ (später Sandtorhafen) ist dazu gekommen. Weiter flussaufwärts wurde ein Binnen-Holzhafen angelegt.
- b) Segelschiffe jeder Größe bis zum Dreimaster und viele Schuten und Ewer liegen im Hafen. Auch zwei Raddampfer sind zu sehen.
- c) Die meisten Schiffe liegen an Pfählen im Fluss, aber auch die Kaikanten im neuen Hafenbassin und am Binnen- sowie Niederhafen werden genutzt. Als erste moderne Kaianlage kann man die St-Pauli-Landungsbrücke von 1840 ansehen, an der Dampfschiffe festmachten.
- d) Nach wie vor werden die im Fluss liegenden Schiffe mit eigenem Ladegeschirr entladen und die Waren auf Ewer und Schuten umgeladen. Der „neue Kran“ im Binnenhafen ist schon über 150 Jahre alt, er stammt von 1676.
- e) Schuten und Ewer transportieren die Waren zu den Kaufmannshöfen in der Stadt und zu den neuen Fabriken.
- f) In Hafennähe haben sich Werften, Dampfmühlen, eine Kalk- und Zementfabrik, eine Stockfabrik sowie eine Gasanstalt angesiedelt.

g)



Satellitenbild: © 2010 Google-Grafiken, © 2010 DigitalGlobe, GeoContent, AeroWest, GeoEye, Kartendaten © 2010 Tele Atlas

Hamburgs Hafen im 20. Jahrhundert

03

1

Um 1900 zeigte sich schon die typische Form des Hamburger Hafens mit den vielen ausgebaggerten Hafenbecken und den Kaizungen. Noch nicht erschlossen waren der Köhlbrand und Waltershof.

a) Die Freihafengrenze um 1900:

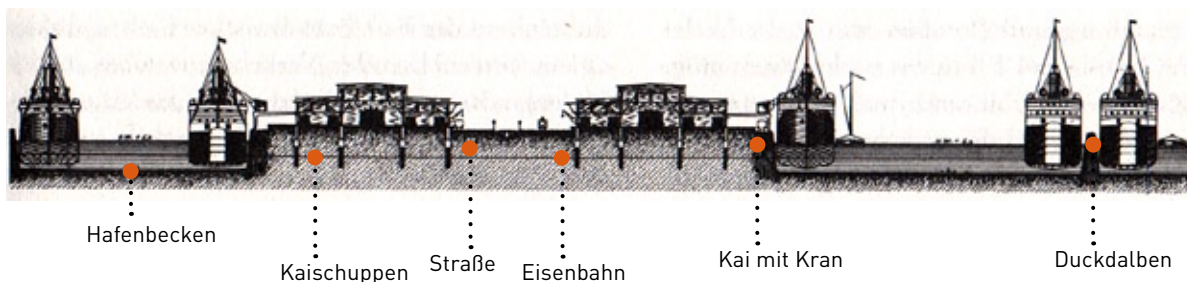


Satellitenbild: © 2010 Google-Grafiken, © 2010 DigitalGlobe, GeoContent, AeroView, GeoEye, Kartendaten © 2010 Tele Atlas

- b) Das Modell von 1900 zeigt eine Vielzahl von Schiffstypen: Frachtsegler, Frachtdampfer, Passagierdampfer, Ewer, Schuten, Schlepper.
- c) Die Schiffe legten an den Kaianlagen sowie Pfählen (Duckdalben) in den Hafenbecken an.
- d) Es gab viele spezialisierte Hafenbereiche: St. Pauli-Landungsbrücken für die Passagierschifffahrt, Fischereihafen, Kohlenhafen, Petroleumhafen, Segelshafen, Amerikakai für die Auswandererschiffe, Indiahafen für den Umschlag von Massengütern, Hansahafen für Fluss- und Seeschiffe.

2

Die Hafenzungen – immer gleich organisiert – waren das Besondere des Hamburger Hafens:



3

a) Folgende Stationen durchlief das Stückgut an der Kaianlage:

1. Es wurde mit dem Kran vom Schiff gehoben,
2. auf der Rampe des Schuppens abgesetzt,
3. mit der Sack-, Hand-, Elektrokarre oder dem Gabelstapler in den Schuppen geschoben und verstaute,
4. geprüft und gewogen
5. und schließlich auf ein Fuhrwerk, einen LKW oder Eisenbahnwagen verladen.

b) Das Modell zeigt viele Arbeiter, die mit dem Be- und Entladen von Schiffen beschäftigt waren. Es waren:

- auf dem Schiff der Schauer (er verstaute) und der Stauvize (er verantwortete das Stauen),
- am Kai und im Schuppen der Kranführer, der Kaiarbeiter mit seinem Vorarbeiter, Lademeister und Schuppenvorsteher,
- und schließlich der Wäger und der Tallyman (er kontrollierte die Ladung).

c) Zur Zeit der Stückgutfrachter, für die die Kaischuppen gebaut wurden, waren die meisten Güter in Säcken, Kisten, Rollen und Ballen verpackt.

4

- a) In den 1950er Jahren sind viele Kaianlagen modernisiert worden. LKW- und Eisenbahnverkehr wurden getrennt (die Bahn befand sich auf der Schiffsseite, die LKW-Beladung fand auf der anderen Seite des Schuppens statt), die Kairampe war verbreitert, damit mehrere Bahngleise nebeneinander liegen konnten und es wurden Portalkräne eingesetzt.
- b) Die Modernisierung diente der Beschleunigung des Umschlags.

5

- a) Der Containerverkehr revolutionierte am Ende der 1960er Jahre den Hafenumschlag. Das Stückgut, das bisher in „handlichen“ Gebinden verpackt war, die gehoben, transportiert, verstaut, geprüft und verladen werden konnten, verschwand in genormten Stahlkisten, den Containern. Kaischuppen wurden weitgehend überflüssig. Zu einer Containeranlage gehören seitdem nur noch der Kai, die Containerbrücke (Krananlage), der Van-Carrier und ein Stapelplatz für die Container.
- b) Entsprechend sind nur noch wenige Berufsgruppen mit dem Be- und Entladen von Containerschiffen beschäftigt: der Containerbrückenführer, der Van-Carrier-Fahrer und der Lascher, der die Container auf dem Schiff befestigt.
- c) Die Einführung des Containers bedeutete einen extremen Sprung in der Rationalisierung der Hafenarbeit.

Zusammenfassung und Ausblick

Das Zusammentragen der Ergebnisse der drei Arbeitsblätter bietet den Schülern ein annäherndes Bild von der Entwicklung des Hamburger Hafens vom ersten Anlandeplatz für Boote an Bille und Alster im 9. Jahrhundert bis zum modernen Tiedehafen an und in der Elbe. Anhand der Arbeitsblätter lassen sich folgende Fragenkomplexe beantworten:

- In welchen Stufen veränderte sich die Topografie des Hafens - oder, wie schob sich der Hafen vom Zentrum der Stadt in die Elbe?
- Wie und wann änderte sich die Hafentechnik in Bezug auf das Be- und Entladen der Schiffe? In welchen Schritten wurde die Muskelkraft durch technische Hilfen ergänzt und ersetzt?
- Welche Korrespondenzen gibt es zwischen der Entwicklung der Schiffstechnik und der Hafentechnik? Warum brauchte die Kogge keinen Kaischuppen?

Es empfiehlt sich, die Antworten zu diesen Fragen in einem Zeitraster festzuhalten, jeweils getrennt nach Standort des Hafens, Umschlagtechnik und Schiffstechnik. Danach können weitergehende Fragen

- nach dem Wandel der Arbeit im Hafen,
 - nach der Bedeutung des Hafens für die Entwicklung der Stadt
 - und nach Veränderungen im Handel
- gestellt und evtl. mit Hilfe ergänzender Quellen beantwortet werden.