

# Geschichte der Inseln Wandrahm, Kehrwieder, Grasbrook im Übergang zu Speicherstadt und Hafencity

Bodo Werner<sup>1</sup> September 2024



---

<sup>1</sup> Email: [bodo\\_werner@t-online.de](mailto:bodo_werner@t-online.de)

## Inhalt

Vorwort .....	3
Einleitung .....	4
1250.....	7
1500.....	8
1540/1592.....	9
1644 Modell MHG.....	12
1650/1651.....	13
1690.....	14
1830.....	15
1840 Modell MHG.....	15
1853.....	17
1864.....	18
1889.....	21
1900 Modell MHG.....	22
1913.....	24
Nach dem 2. Weltkrieg .....	25
Speicherstadt heute .....	27

# Vorwort

Im Jahre 2016 habe ich ein großformatiges CEWE-Fotobuch mit diesem Titel erstellt. Jetzt möchte ich mit Hilfe von Word 365 eine pdf-Datei erzeugen, die digital vervielfältigt und auf meiner Webseite präsentiert werden kann, und dabei insbesondere den Inhalt aktualisieren.

Mich haben damals die hochauflösenden historischen Karten fasziniert, die **Christian Terstegge** im Internet<sup>2</sup> zur Verfügung stellt. Sie sind so hochauflösend, dass man mit Hilfe des Zooms interessante Details erkennen kann. Auch in weiteren Schriften habe ich regen Gebrauch von diesen historischen Karten gemacht.

Die jetzt in Angriff genommene Schrift befasst sich mit der Geschichte des **Grasbrooks**, dessen Norden mit den damaligen Inseln **Kehrwieder** und **Wandrahm** die heutige **Speicherstadt** ausmacht. Sie beginnt im 13. Jh und endet etwa vor Beginn des zweiten Weltkriegs. Im Gegensatz zu der früheren Version füge ich auch aktuelle Fotos der Speicherstadt bei.

Wie das Fotobuch von 2016 enthält auch dieses Heft einige Fotos, die ich im Museum für Hamburgische Geschichte von den dortigen Stadtmodellen aufgenommen habe. Das kann auch deshalb von Interesse sein, weil die Standardausstellung dieses Museums in Überarbeitung ist, so dass nicht klar ist, ob die Stadtmodelle von 1644, 1840 und 1900 wieder in alter Form besichtigt werden können.



Stadtsiegel 1241

## Entwicklung der Altstadt Hamburg unter Verwendung von

### Historischen Karten 1270-1913

Bodo Werner<sup>1</sup> im Mai 2017, überarbeitet im Juli 2023



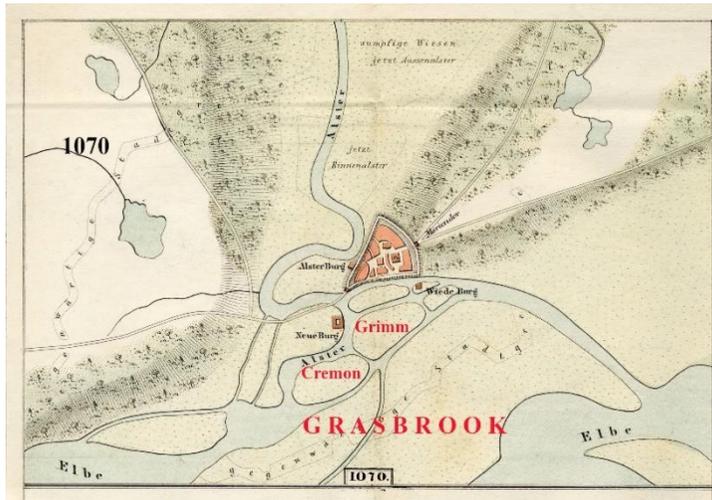
↓ Gegenstand dieses Schrift sind Informationen, die mit historischen Karten verbunden sind, welche **Christian Terstegge** dankenswerter Weise in sehr hoher Auflösung eingescannt und im Internet bereit gestellt hat ([http://www.christian-terstegge.de/hamburg/karten\\_hamburg/](http://www.christian-terstegge.de/hamburg/karten_hamburg/)). Dabei geht es um denjenigen Teil der **Altstadt Hamburg**, der im eigenen Geo-Online-Stadtplan schwarz umrandet ist.



<sup>2</sup> [Alte und historische Karten und Stadtpläne aus Hamburg \(christian-terstegge.de\)](http://www.christian-terstegge.de)

## Einleitung

In dieser Schrift geht es im Wesentlichen um den in der Historischen Karte von **1070** mit **Grasbrook** gekennzeichneten Teil - eine sumpfige Insel-landschaft im Urstromtal der Elbe vor Hamburg. Dessen nördlicher Teile wurden wie schon die Inseln Cremon und Grimm im 13. Jh nach und nach besiedelt und **1532** in das Stadtgebiet von Hamburg einbezogen – der Befestigungswall grenzte das Gebiet der heutigen Speicherstadt in Gestalt der Elbinseln **Kehrwieder** und **Wandrahm** von dem **Grasbrook** ab.

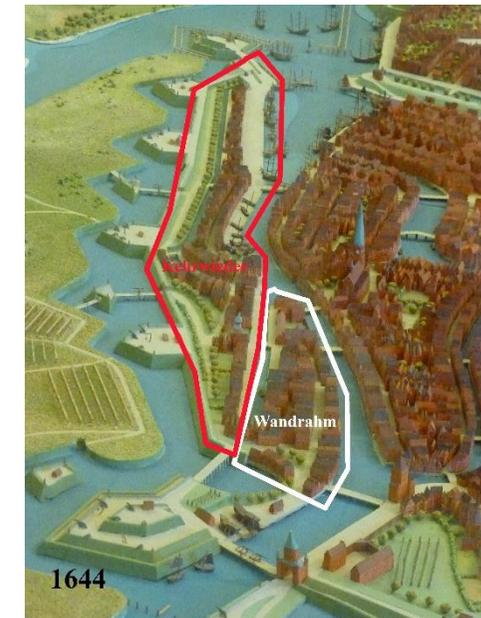
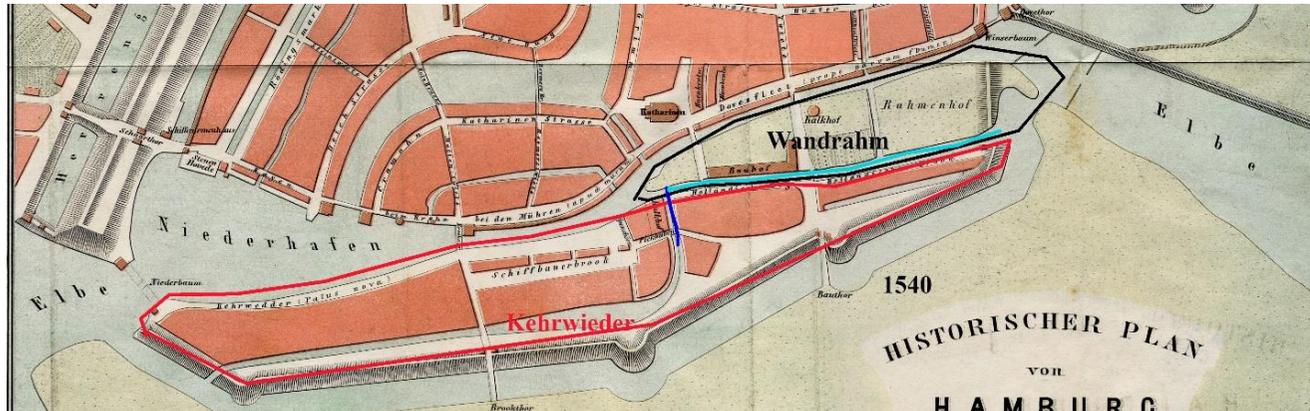


Wikipedia bietet umfangreiche Informationen über **Kehrwieder** und **Wandrahm** an: [Kehrwieder – Wikipedia](#) und [Wandrahm – Wikipedia](#). Danach handelt es sich um Elbinseln, die den westlichen Teil (Kehrwieder) und den östlichen Teil (Wandrahm) der heutigen Speicherstadt ausmachen. Von Wandrahm heißt es: *Die Insel ist durch den Zollkanal im Norden und den Oberhafen im Osten von der Altstadt und durch das Wandrahmfleet, das St.-Annen-Fleet und das Holländischbrookfleet im Süden vom ehemaligen Hafengebiet getrennt. Vom Kehrwieder im Westen grenzt sie sich durch das **Kleine Fleet** ab.* Von Kehrwieder: *Vom Wandrahm wird sie getrennt durch das **Kleine Fleet** bei der Kannengießerbrücke und der Pickhubenbrücke.*

Die Herkunft der Namen *Kehrwieder* und *Wandrahm* ist bekannt. *Kehrwieder* ist eine Bezeichnung für eine Sackgasse - auf dieser schmalen Insel musste man vor dem Bau der Niederbaumbrücke (1880) wieder umkehren, zurück bis zur Brooksbrücke. Der Name *Wandrahm* stammt von den Wandbereitern, das sind Tuchhersteller, die Tuche bearbeiten, färben und walken.

Wie grenzen sich *Kehrwieder* und *Wandrahm* geografisch voneinander ab? Ich habe in die historische Karte von 1540 eine mögliche Aufteilung eingezeichnet, die auch das MHG-Modell Hamburgs von 1644 nahelegt:

:



Von Inseln *kann* man eigentlich nur auf Grund des Stadtgrabens sprechen, der zu der Befestigungsanlage gehört, die im 16. Jh errichtet wird. Das *Holländischbrooksfleet* könnte als Grenze der beiden Inseln angesehen werden, aber auch das eben erwähnte *Kleine Fleet*. Beide habe ich blau markiert in leicht unterschiedlichen Blau-Tönen.

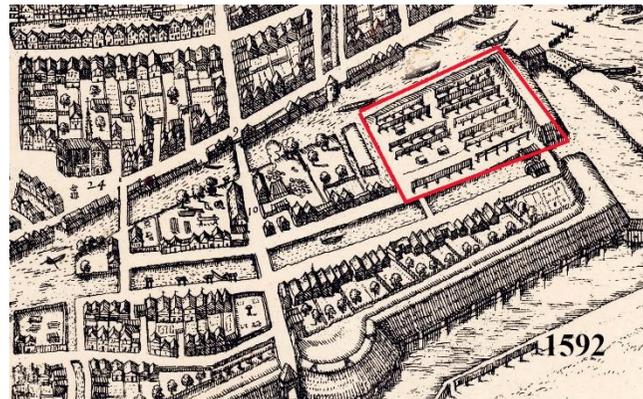
Dennoch entspricht es wohl dem heutigen Verständnis, **Kehrwieder** als westlichen und **Wandrahm** als östlichen Teil der Speicherstadt mit dem **Kleinen Fleet** als Grenze anzusehen.



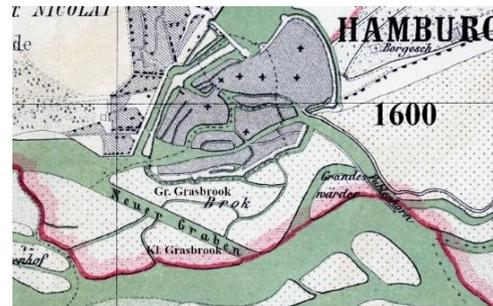
Kehrwieder und Wandrahm bestimmen die heutige **Speicherstadt**. Der **Brook** (steht für *Bruch* - niedriges und feuchtes Land), bzw. **Grasbrook** bezeichnet den Teil, der südlich angrenzt. Danach liegt die Speicherstadt also im nördlichen Teil des *Grasbrooks*.

Die *Speicherstadt* wird von zahlreichen Fleeten durchzogen, von denen das **Kehrwiederfleet** mit dem anschließenden **Brooksfleet** und dessen Verzweigung in das **Wandrahmsfleet** und **Holländischbrooksfleet** zu nennen sind. Die zahlreichen Brücken werden auf der Seite [Speicherstadt – Wikipedia](#) aufgelistet.

Vom 14. bis zum 17. Jahrhundert dient die Insel **Wandrahm** den *Wandbereitern* (Tuchherstellern) vor allem als *Rahmenhof*, also als Ort, an dem Stoffe nach dem Walken und Färben auf *Wandrahmen* (Holzgestellen) zum Trocknen aufgestellt werden (siehe den rot umrandeten Bereich auf der Karte von 1592, auch schon die Karte von 1540). Später wandern die Wandrahmen auf den Grasbrook (siehe die Karte von 1651). Eine hier eingesetzte Walkmühle (die spätere *Poggenmühle*) dient der Verarbeitung von Tuch, auch Walkstoffe genannt.



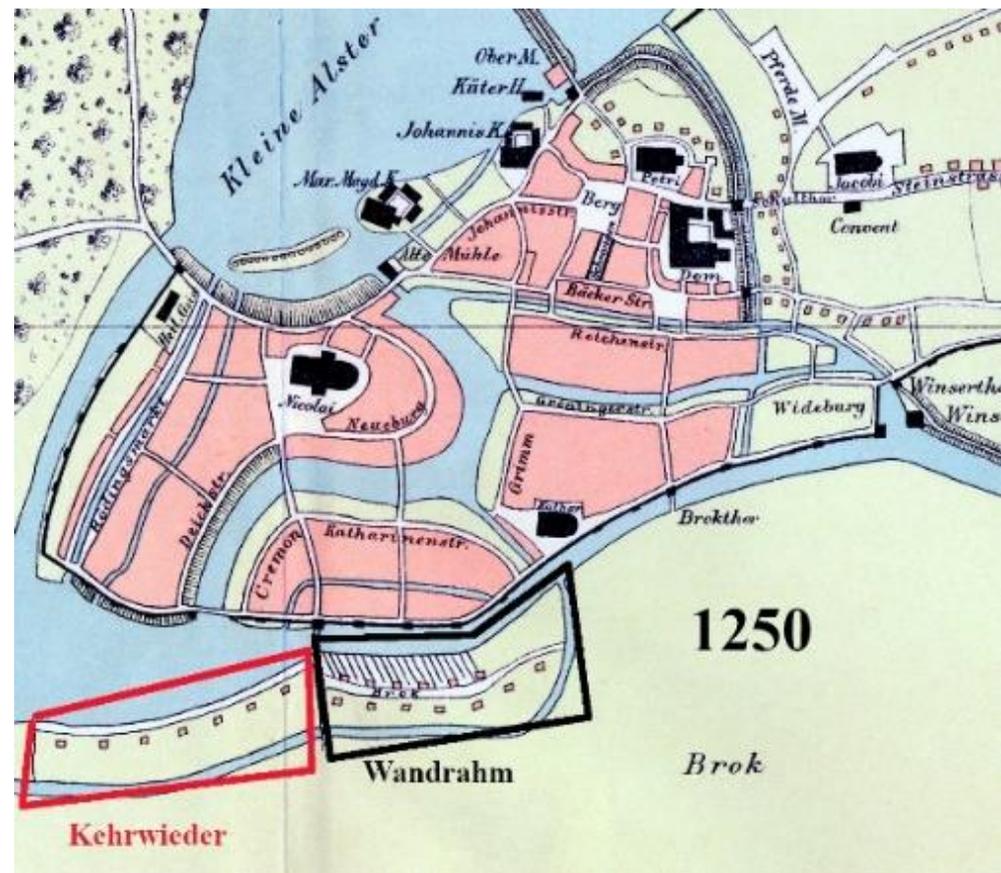
Die Unterscheidung zwischen *Großem* und *Kleinem Grasbrook* wird nach der Anlegung eines „Neuen Grabens“ (zwischen 1568 und 1605) notwendig, der heute mit dem Verlauf der Norderelbe übereinstimmt. Der **Kleine** Grasbrook liegt südlich der Norderelbe und ist heute im Fokus einer baulichen Erweiterung Hamburgs. Die heutige **HafenCity** wird ab 2002 auf dem Gebiet des Großen Grasbrooks erbaut. Bis in das 19. Jahrhundert dient der Grasbrook hauptsächlich als Viehweide. Schmieden, Schiffbauereien,



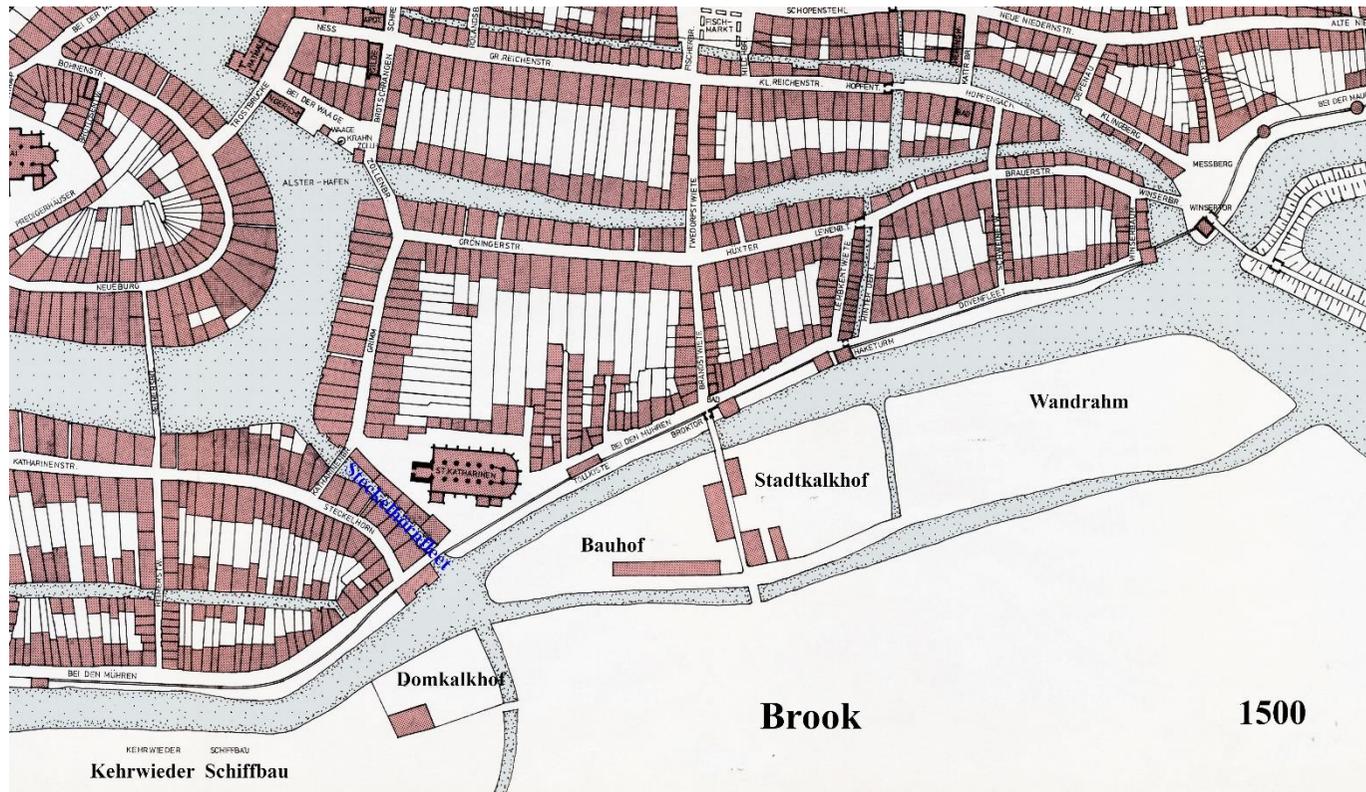
Wandrahmen und ähnliche Anlagen, für welche in der Stadt kein bequemer Platz vorhanden ist, werden hier angesiedelt. Ab 1850 finden großflächige Hafenerweiterungen statt – es entsteht der **Sandtorhafen**, der **Grasbrookhafen**, der **Brooktorhafen** und der **Magdeburger Hafen**.

## 1250

Ab **1258** entwickelt sich Hamburgs **Binnenhafen** zwischen Kajen / Hohe Brücke und Kehrwieder, für genügend Wasser sorgt die Umlenkung der Bille. Es entsteht **Dat Deep**, ein Wasserlauf, der heute noch mit dem **Oberhafen** und dem **Zollkanal** nachvollziehbar ist. Die historische Karte von **1250** zeigt erste Besiedlungen von Kehrwieder und Wandrahm.



1500



Die Karte von **1500** zeigt nur eine recht dünne Besiedlung von Kehrwieder und Wandrahm, während auf der nachfolgenden Karte von **1540** schon eine großflächigere Besiedlung zu erkennen ist.

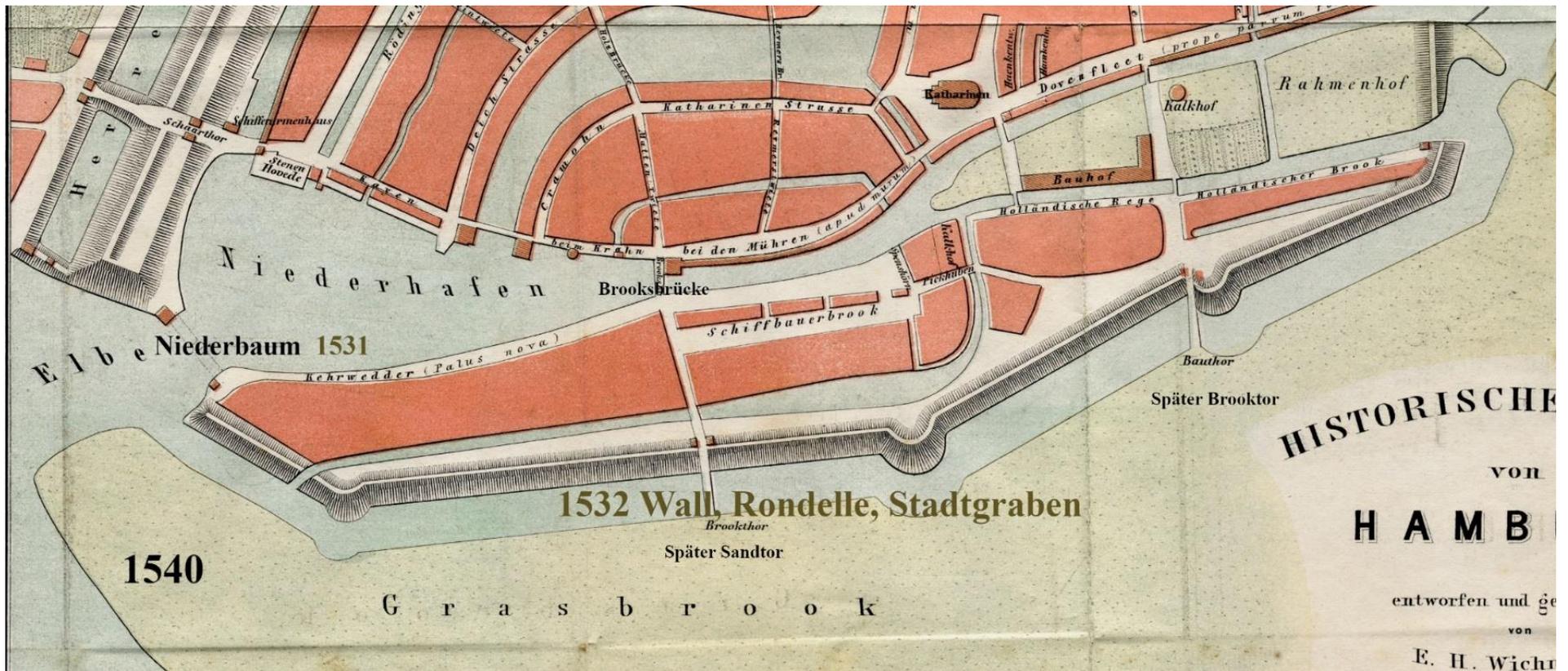
Der **Kalkhof** entsteht Mitte des 14. Jahrhunderts (**1358** lt. Hamburg Museum) auf dem **Wandrahm**. Als städtische Einrichtung dient er der Lagerung von Einrichtungen, die das private und öffentliche Bauwesen zur Herstellung von Kalkmaterialien benötigt. Dazu gehören Kalköfen und Göpelmühlen. Zudem befinden sich hier die Verkaufs- und Ausgabestelle sowie die Amtsräume des Kalkschreibers. Nahe dem Kalkhof befindet sich eine Jahrzehnte zuvor erbaute Kalkbrennerei. Mit Betriebsaufnahme einer neuen Anlage erhält der Kalkhof 1616 den Namen „Alter Kalkhof“.

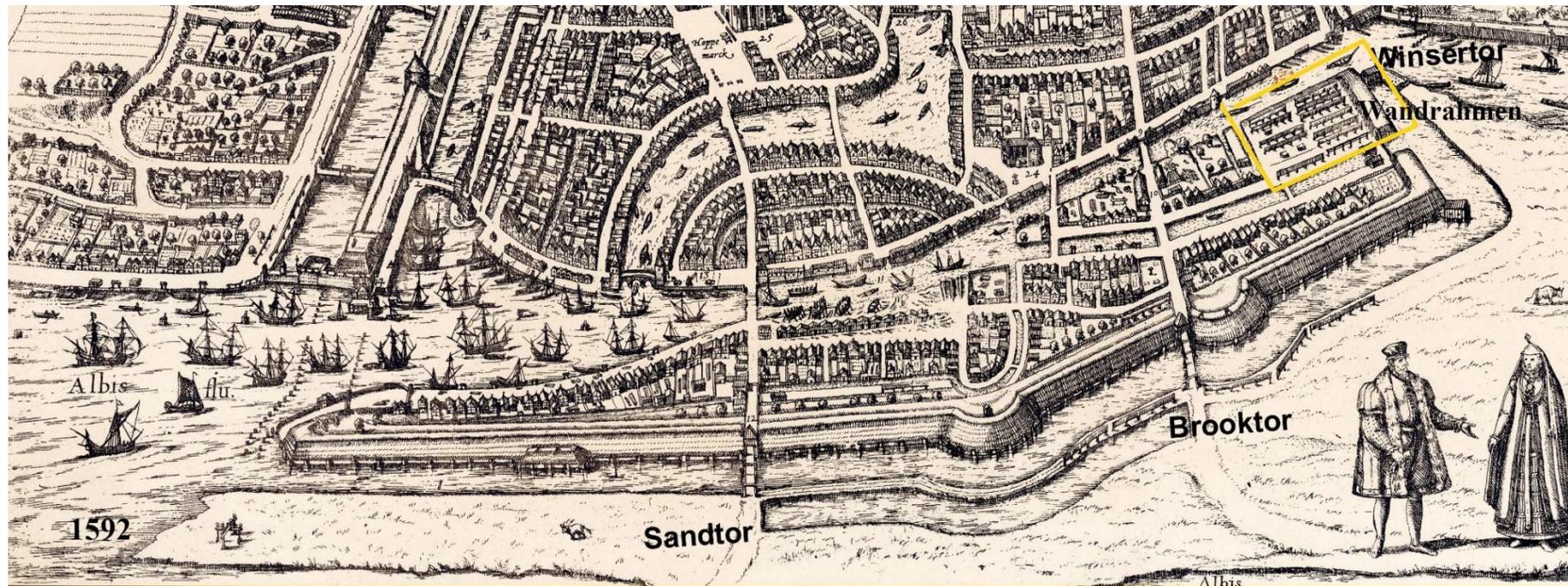
Um **1531** (1351?) wird der Binnenhafen durch den **Niederbaum**, ab 1538 der Oberhafen durch den Winser Baum oder Oberbaum geschützt.

**1532-1547** wird in Hamburg eine neue Befestigungsanlage mit Wall und einem bis zu 70 Meter breitem Stadtgraben, Toren und Rondellen angelegt. Kehr wieder und Wandrahm werden in die befestigte Stadt eingezogen – das erkennt man auf der folgenden Karte von 1540 mit dem Wall und dem Stadtgraben, der die Stadt gen Süden zum Grasbrook hin abgrenzt.

Der vor der Stadtmauer gelegene Teil wird als Viehweide genutzt. **Dat Deep**, der spätere Zollkanal, liegt nun innerhalb der Stadt.

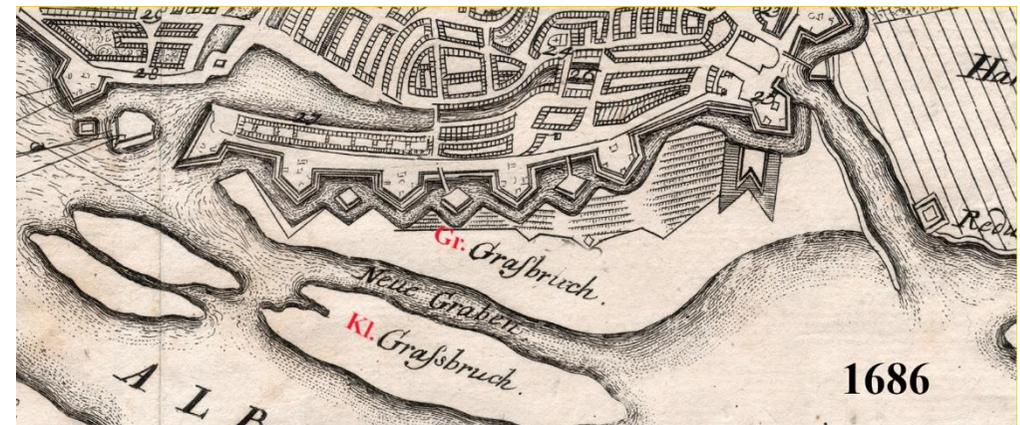
## 1540/1592

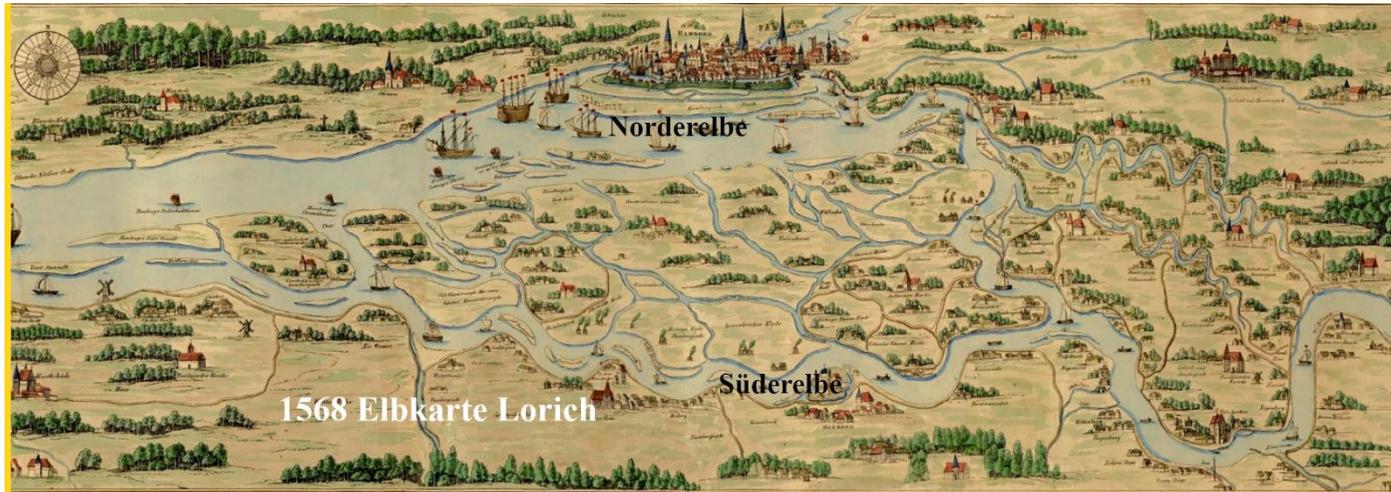




**1568-1605** wird die restliche Insel mit einem Durchstich (*Neuer Graben*) für die umgeleitete Norderelbe geteilt, um den Hamburger Hafen für Seeschiffe tauglich zu machen. So entstehen die beiden Gebiete **Großer Grasbrook** (nördlich der Norderelbe), seit 2008 als Stadtteil HafenCity, und **Kleiner Grasbrook** (südlich der Norderelbe), seit 1894 ein eigener Stadtteil Hamburgs.

Die 1568 von *Melchior Lorich* erstellte Elbkarte dient Hamburg zum Nachweis, dass die *Norderelbe*, der ehemalige Neue Graben, der Hauptstrom der Elbe ist im Gegensatz der im Machtbereich der Lüneburger Herzoge befindlichen *Süderelbe*. Hiermit begründet Hamburg erfolgreich ihren Hoheitsanspruch auf den gesamten Unterlauf der Elbe.





Auf dieser **1568** erstellten Elbkarte von Melchior Lorich ist der Große und Kleine Grasbrook nicht auszumachen.

**1618** ergeht das Urteil: Norder- und Süderelbe galten als ein Fluss, auf dem die Hamburger Privilegien anzuwenden sind.

Ein wesentlicher Einschnitt in die Geschichte Hamburgs ist die **1616-1625** von dem holländischen Ingenieur *Johan von Valckenburgh* geschaffene **Festungsanlage** mit insgesamt 22 **Bastionen** sechs bis neun Meter hohen **Wällen** und bis zu 70 m breiten **Stadtgraben** in Zickzacklinie, die jetzt auch die Neustadt westlich vom **Herrengaben** und den Wandrahm/Kehrwieder umfasst.

Die am Grasbrook angrenzende Bastionen sind von West nach Ost: Georgius, Hermannus, Ditmarus, Gerhardus, Nicolaus und Ericus.

## 1644 Modell MHG

Zurzeit wird die ständige Ausstellung im Museum für Hamburger Geschichte (MHG) im Rahmen von einer allgemeinen Sanierung neu konzipiert. Ich bin gespannt, welche Bedeutung den Modellen der Altstadt Hamburg aus den Jahren 1644, 1840 und 1900 zukommen wird. Ich habe diese Modelle teilweise fotografiert. Hier beschränke ich mich im Wesentlichen auf den Grasbrook mit Kehrwieder, Wandrahm und Zollkanal. Eine erste Übersicht des Modells von 1644 befindet auf der Titelseite.

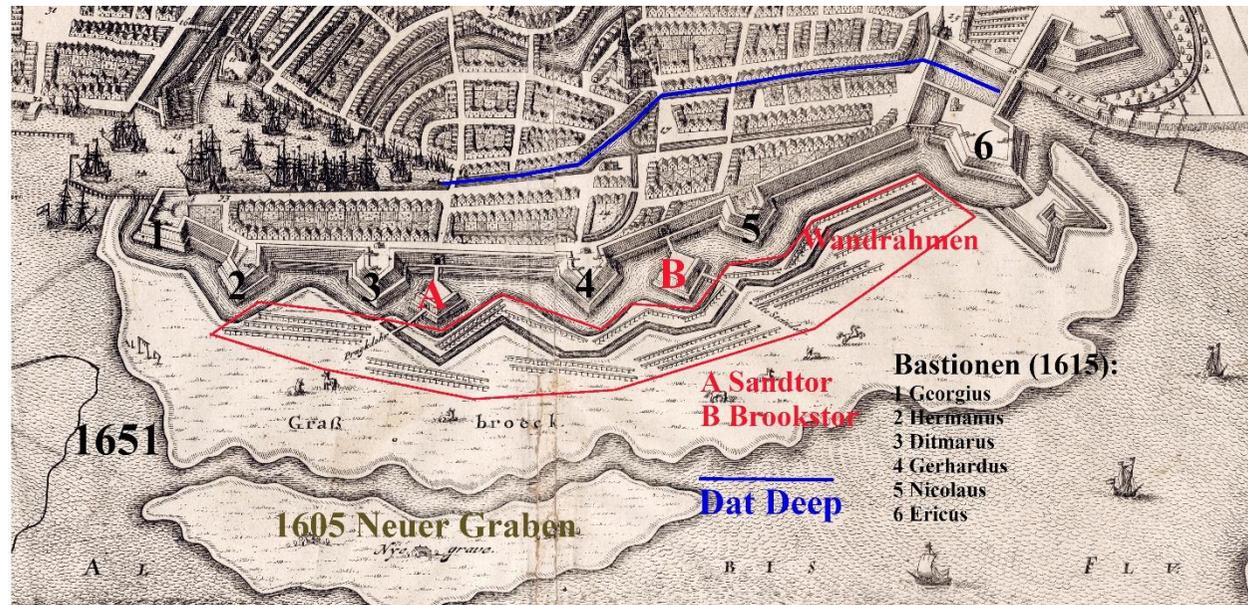
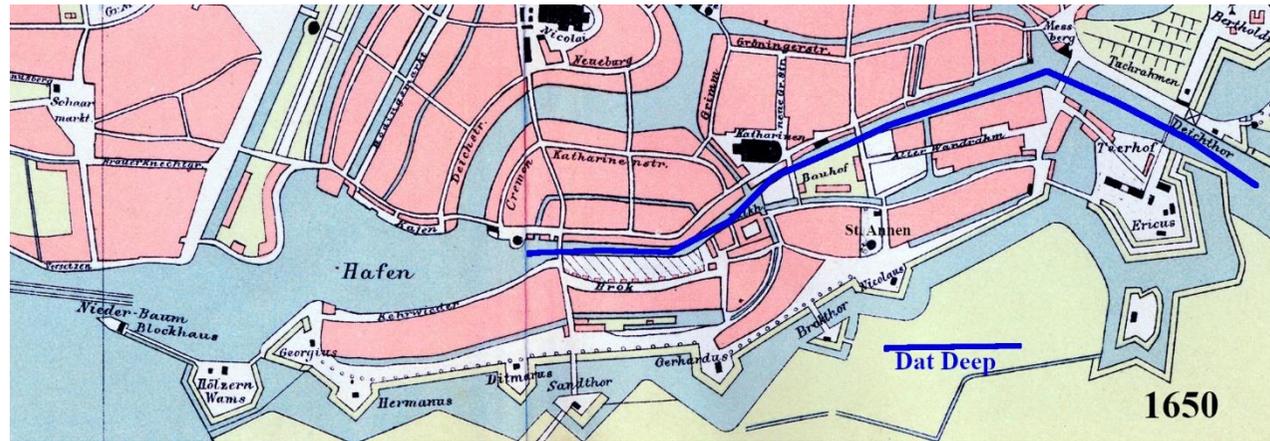


neues Zuhause finden.

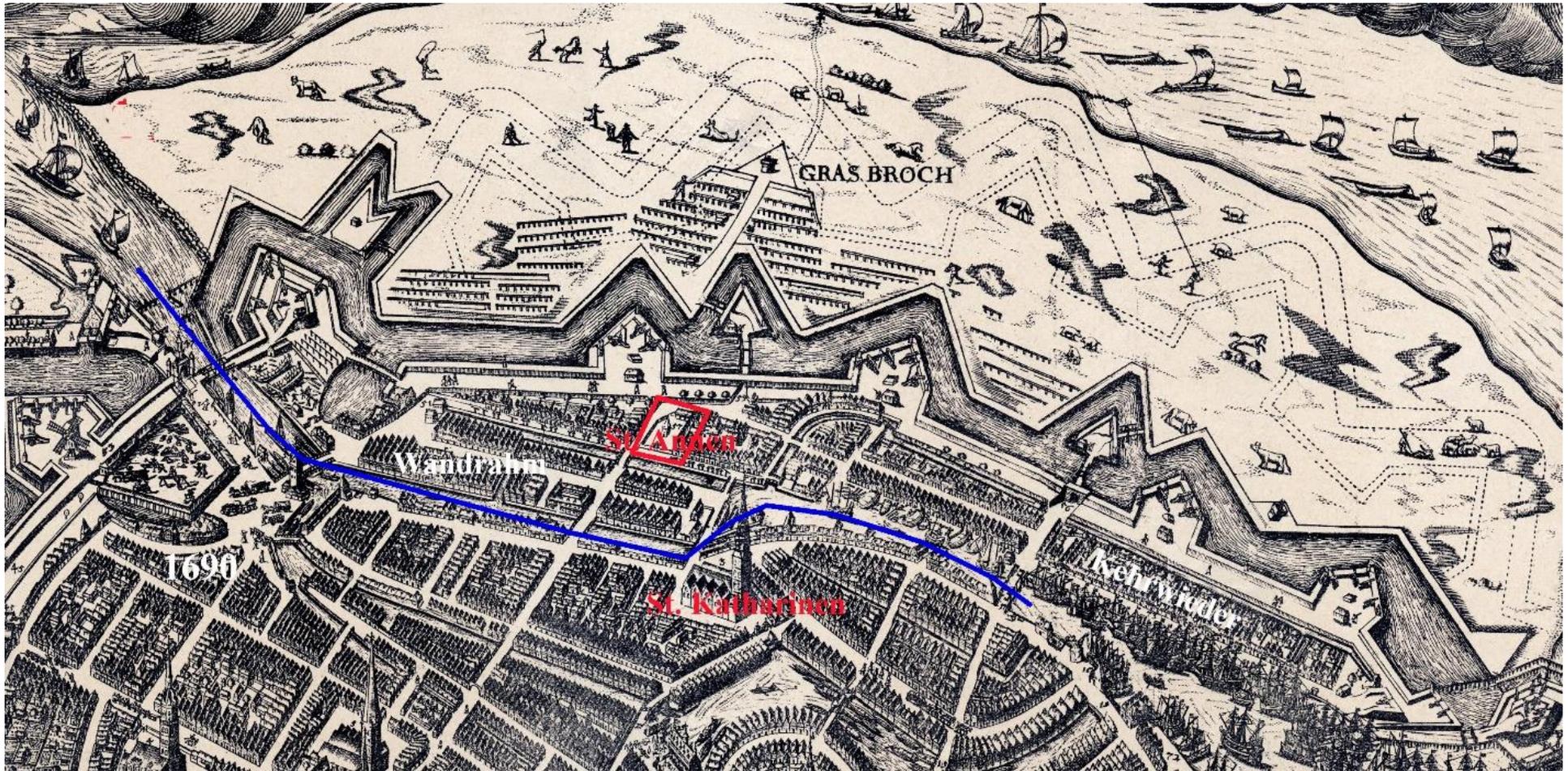
Sehr schön sind die diversen Bastionen und die beiden nach Grasbrook führenden Tore zu sehen. Auch die **1566** errichtete Friedhofskapelle **St. Annen** kann man ausmachen. Heute erinnert die Straße **Bei St. Annen** an die 1869 abgerissene Kapelle. Die heutige St.-Annen-Kirche in Hammerbrook nimmt in ihrem Namen Bezug auf diese Kapelle, da durch den Bau der Speicherstadt ab 1883 viele der einstigen Bewohner in Hammerbrook ein



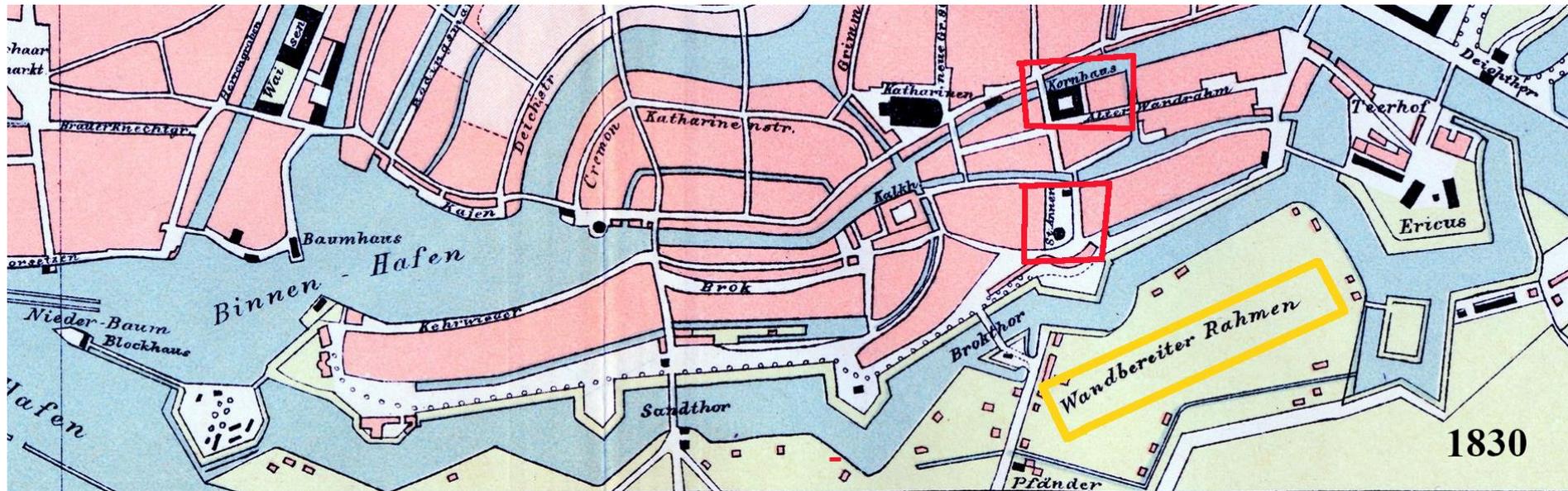
# 1650/1651



1690



1830

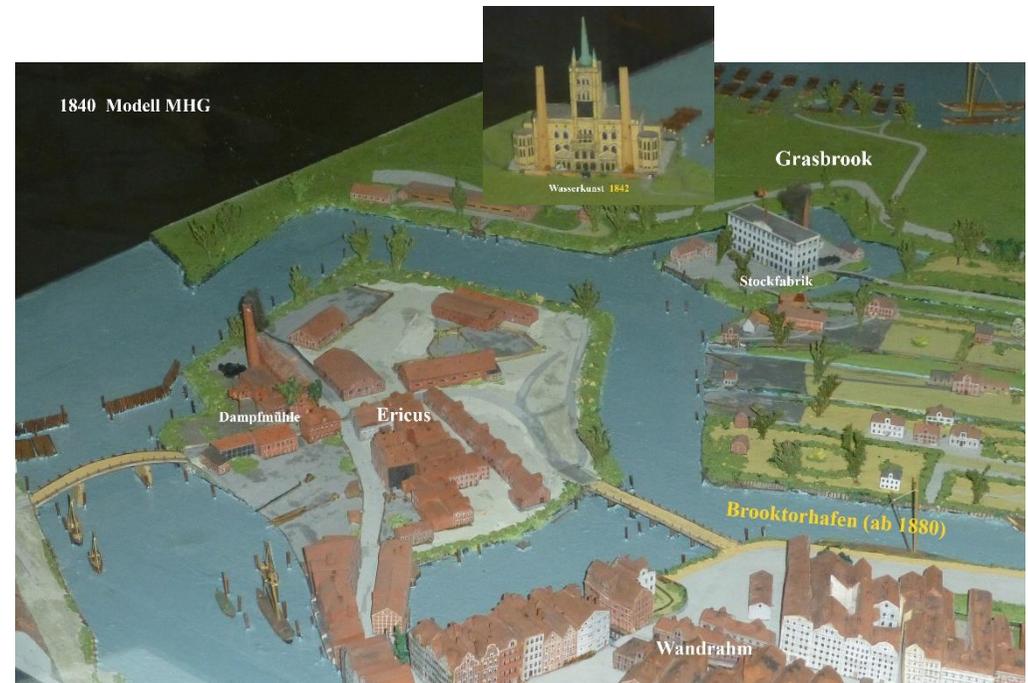
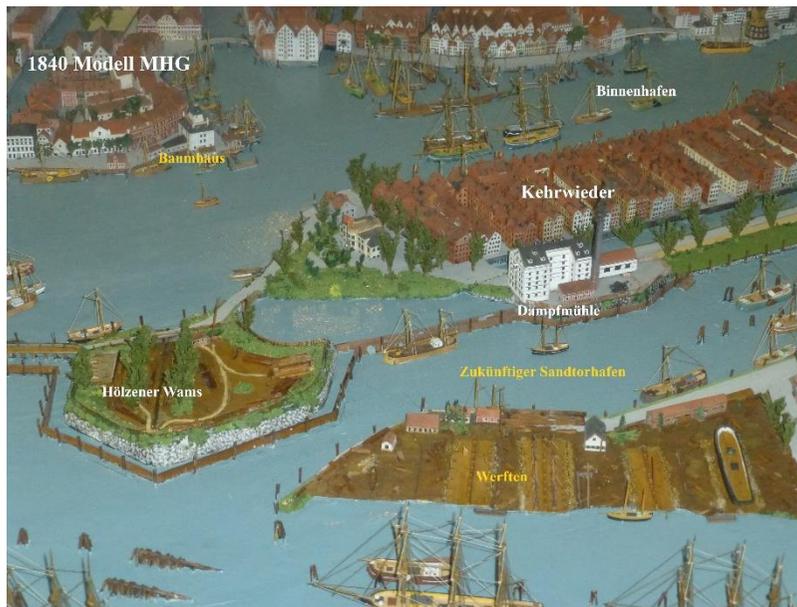


Beachte die rot umrandeten **St. Annen** und **Kornhaus** (mit der gleichnamigen Brücke).

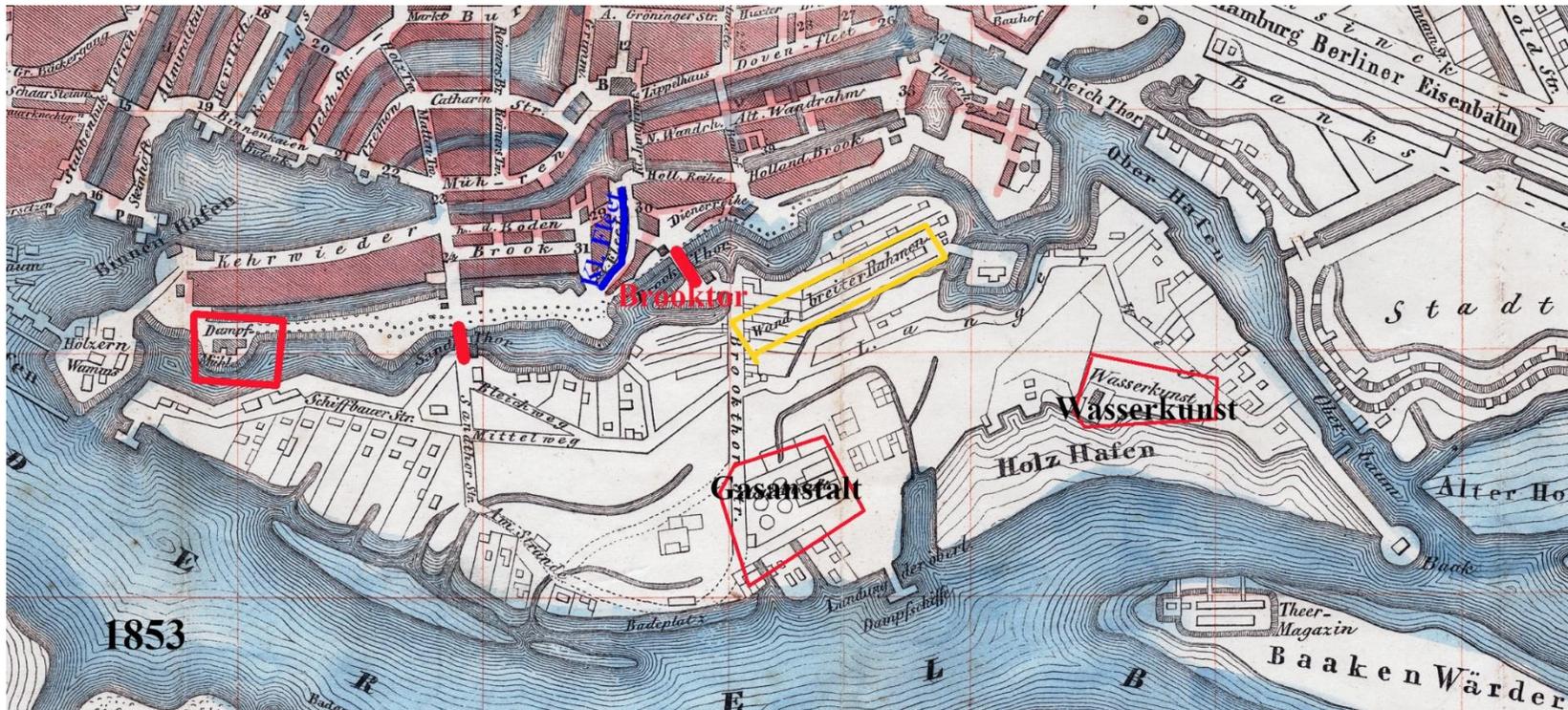
## 1840 Modell MHG

Ein zweites Hamburg-**Modell** im Museum für Hamburgische Geschichte (MHG) zeigt die Altstadt im Jahre **1840**. Von den Fotos, die ich vor einiger Zeit aufnahm, sind nur zwei gelungen – eines zeigt den Westen mit der Kehrwiederspitze, die andere den Osten mit der ehemaligen Bastion *Ericus*. Ein Vergleich mit historischen Karten ergibt nur dann eine ungefähre Übereinstimmung, wenn diesem Modell eine spätere Zeit oder den historischen Karten eine frühere Zeit zugeordnet wird. So erscheint hier der Stadtgraben bei Kehrwieder schon als ein kleiner Hafen, dem späteren **Sandtorhafen** – die Modernisierung des Hafens beginnt um 1830. Die Dampfmaschine auf Kehrwieder befinden sich auch auf den beiden folgenden Karten von 1853 und 1864, die auf dem Ericus nur auf der Karte von 1864.

Man beachte die **Smithsche Wasserkunst (1842-1851)**. Sie versorgt die Altstadt mit Trinkwasser und wird 1845 durch Kaltenhofe.  
Die **Meyerstraße** nimmt Bezug auf den Eigentümer der 1837 erbauten Stock-, Fischbein- und Gummiwaren - **Fabrik** von H.C. Meyer.



1853



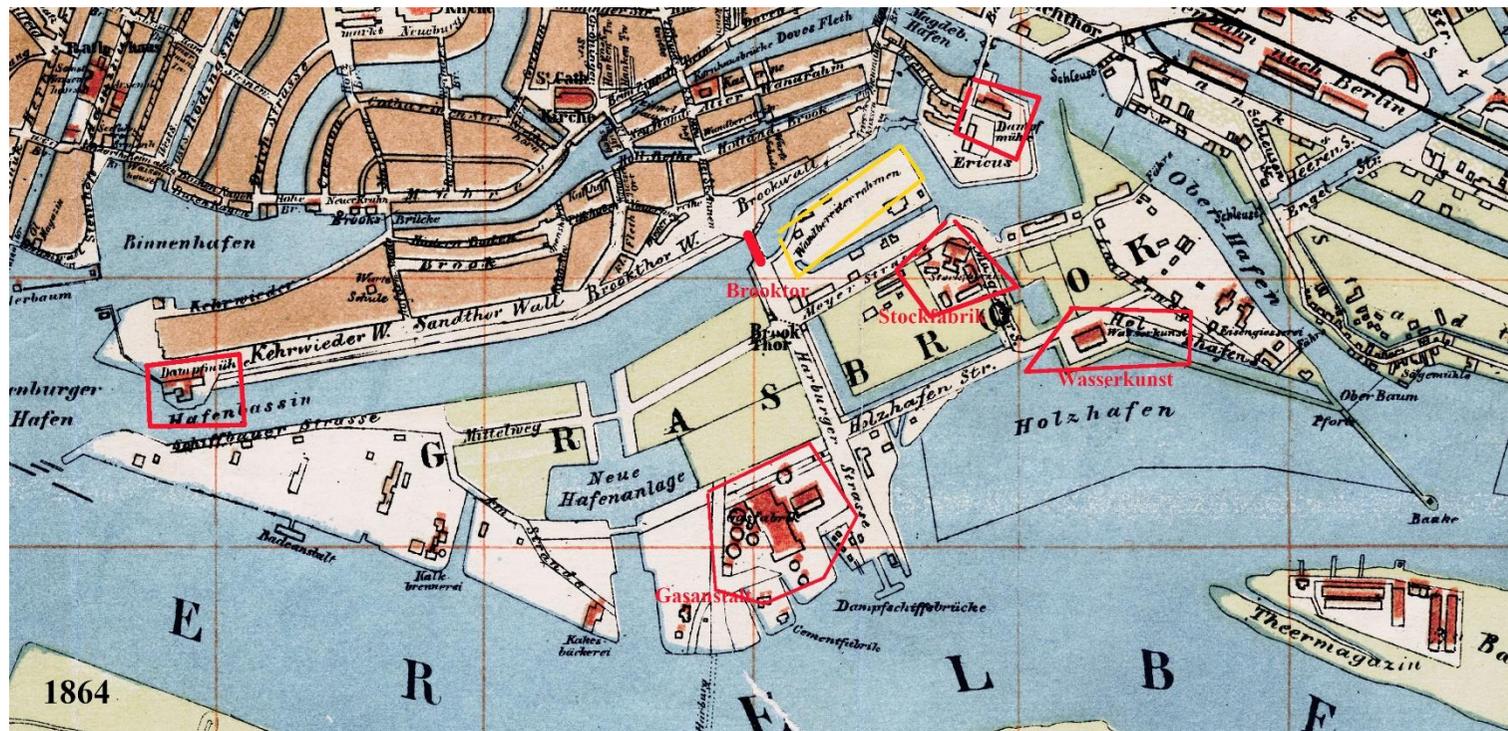
Man beachte die **Gasanstalt** (erbaut 1844, bis 1976 in Betrieb, 1984 abgerissen) und die (Smithsche) **Wasserkunst** (1842). Noch gibt es keine Spur von den späteren Hafenanlagen (**Sandtorhafen** ab 1863, **Grasbrookhafen** 1876, **Brooktorhafen** 1876). Allenfalls ahnt man, dass der ehemalige Stadtgraben, der noch immer von den beiden Toren *Sandtor* und *Brooktor* überbrückt wird, zu einem Hafenbassin ausgebaut wird (s. auch das Stadtmodell des MHG von 1840). Die **Dampfmühle** auf *Kehr wieder*, die das 1840er Stadtmodell enthält, findet sich hier wieder.

Das **Kleine Fleet** (in blau) kann hier sehr gut als Grenze zwischen *Kehr wieder* und *Wandrahm* ausgemacht werden

Auch der spätere **Magdeburger Hafen** (1872, etwas östlich von der *Gasanstalt*) ist noch nicht auszumachen. **Baaken Wårder** ist noch eine Insel – sie wird über die Elbbrücken ab 1872 mit Hamburgs Festland verbunden, wird **1887** als **Baakenhafen** wichtiger Bestandteil der Modernisierung

des Hamburger Hafens (mit dem *Versmannkai*, den *Petersenkai* und *Kirchenpauerkai*) und macht heute den Großteil des *Baakenhafenquartiers* der *HafenCity* ein.

## 1864



Auch 1864 (wie auch 1853) gibt es noch Wandbereiterrahmen (gelb umrandet) auf dem Grasbrook! Das **Hafenbassin** wird zum späteren **Sandtorhafen** (1863-1866) - das Sandtor wird entfernt, der 70m breite Stadtgraben wird weiter verbreitert. Das **Brooktor** ist noch vorhanden – dort wird der **Brooktorhafen** entstehen (1880). Die **Neue Hafenanlage** wird später zum **Grasbrookhafen** ausgebaut (1876). Man beachte die **Stockfabrik** (rot umrandet, errichtet 1837 als Stock-, Fischbein- und Gummiwaren - **Fabrik**), nach dessen Eigentümer die **Meyerstraße** benannt ist – heute heißt sie **Stockmeyerstraße** als Anspielung auf die Stockfabrik.

Die Smithsche **Wasserkunst** (1842) und die **Gasanstalt** (1844) habe ich rot umrandet, ebenso die beiden Dampfmaschinen auf dem *Ericus* und auf *Kehrwieder*, die das Stadtmodell von 1840 ebenfalls ausweist.

1860 erlässt der Hamburger Senat den Generalplan für den Ausbau des Hamburger Hafens; dieser wurde umgesetzt von *Johannes Dalmann*, dem späteren Wasserbaudirektor von Hamburg.

**1863-66** wird der **Sandtorhafen** vor dem ehemaligen *Sandtor* des geschleiften Stadtwalls angelegt. Die hier zuvor ansässigen Schiffbauer und Werften müssen auf die andere Elbseite zum Kleinen Grasbrook und nach Steinwerder umsiedeln.

Hier können ab 1866 erstmals Frachtschiffe direkt am Kai festmachen und müssen nicht mehr im Strom liegend auf Ewer und Schuten ihre Fracht löschen. Mit Kranen, wie dem berühmten Brownschen Dampfkran, werden die Waren direkt vom Schiff auf die Bahn und in den Speicher verladen. Die neugeschaffenen Kaianlagen des nördlichen **Sandtorkais** bestehen aus hölzernen Bollwerken, später beim südlichen **Kaiserkai**, **1872** fertiggestellt, aus Mauern aus Klinkern, an der die Seeschiffe direkt anlegen können. Sie gelten als Meisterwerke baulicher Statik, da sie dem Erddruck auf der einen und dem tidenbedingten unterschiedlichen Wasserdruck auf der anderen Seite standhalten müssen. Sie verfügen meistens über parallel zur Kaikante auf Schienen beweglichen Krananlagen für den Stückgutumschlag, über Eisenbahnanschluss sowie einfache Kaischuppen, die dem Sortieren, nicht aber dem Lagern von Waren dienen. Dies ermöglicht zum ersten Mal einen direkten Warenumschlag in Bahnwaggons oder Fuhrwerke und gilt seinerzeit als das modernste Umschlagsystem der Welt. Binnen weniger Jahre erfolgt der Bau weiterer Hafenbecken auf dem Großen Grasbrook, so des **Grasbrookhafens** (1876), des **Magdeburger Hafen** (ab 1872) und des **Brooktorhafen** (um 1880) mit einem Durchlass zwischen beiden.

1875 wird der **Kaiserspeicher** von *Johannes Dalmann* errichtet.

Insbesondere sein Turm mit einer Zeitball-Anlage, dessen Signalball jeden Mittag um exakt zwölf Uhr fällt und den Schiffen die präzise Regulierung der für die Navigation wichtigen Chronometer ermöglicht, gilt viele Jahrzehnte als das Wahrzeichen des Hafens, bis er 1963 abgerissen und durch einen monumentalen, aber schlichten Speicherbau (**Kaispeicher A**), ersetzt wird.

1868-72 werden die **Elbbrücken** für die Eisenbahn und 1872 der **Venloer Bahnhof** (ab 1892 **Hannoversche Bahnhof**) erbaut.

1879 entsteht der **Kaispeicher B**, der heute das Maritim-Museum beherbergt.

Ab 1887 wird die Neue Elbbrücke für den Straßenverkehr sowie eine Eisenbahnbrücke, die **Große Wandrahmsbrücke**, über den Oberhafen angelegt.

1887 entsteht der Baakenhafen.



**1888** erfolgt der **Zollanschluss** Hamburgs an das Deutsche Reich, der ab 1883 zum Bau der **Speicherstadt** und ab 1882 zur Zwangsumsiedlung von 20.000 Bewohnern *Kehrwieders* und *Wandrahms* führt<sup>3</sup>. Die *Speicherstadt* war damit ein Teil des Freihafens. Die Bauleitung hatte der Oberingenieur der Hamburger Baudeputation *Franz Andreas Meyer*.

Die *Speicherstadt* besteht ursprünglich aus 17, heute 15 Lagerkomplexen, die als Blöcke von A–X, unter Auslassung von F und I, alphabetisch nummeriert sind. Die Blöcke Y und Z, die für die Ericusspitze vorgesehen waren, werden nicht mehr gebaut.

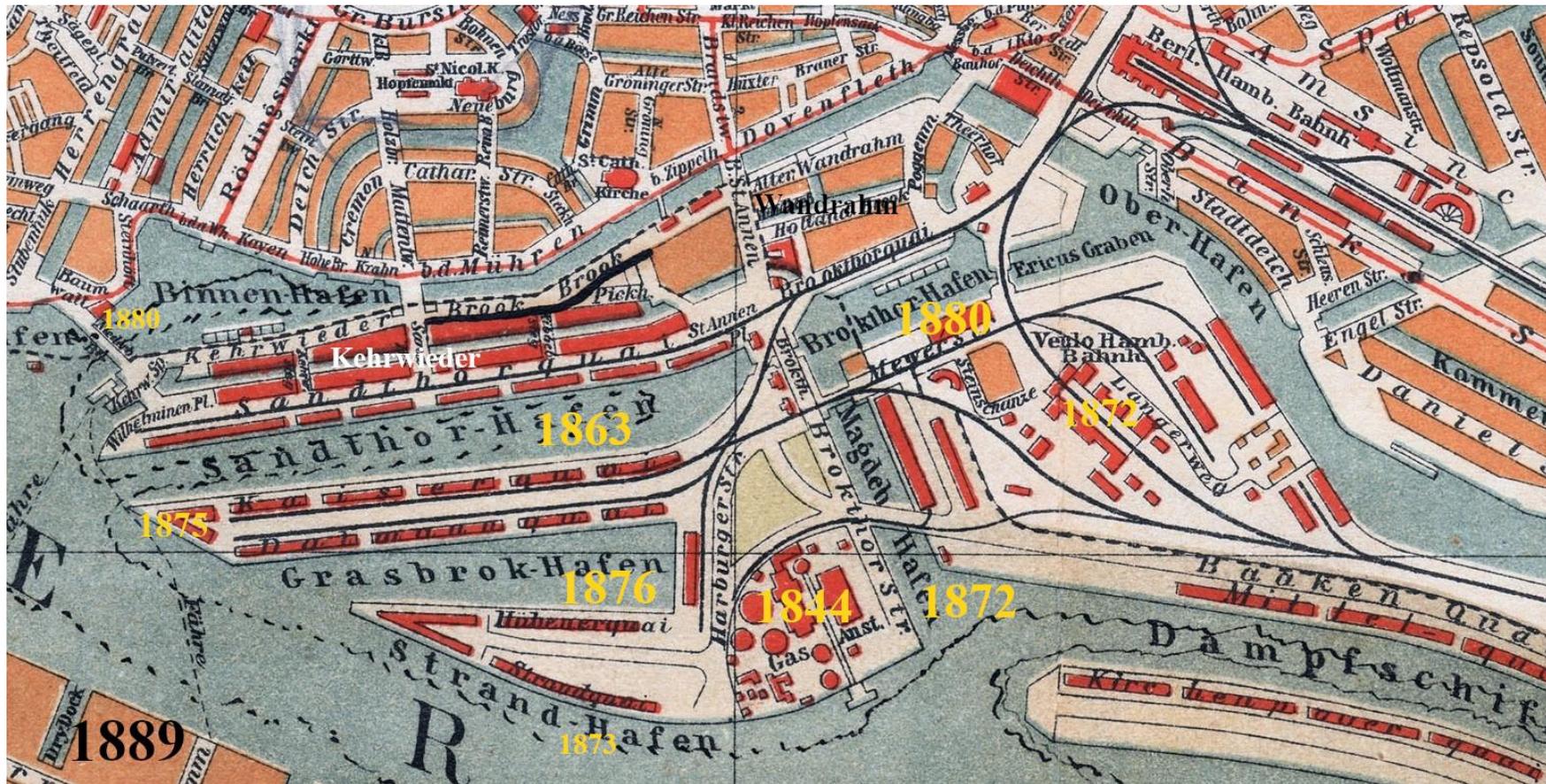
Im Zweiten Weltkrieg wird durch die alliierten Luftangriffe (→ *Operation Gomorrha*) etwa die Hälfte der Bausubstanz zerstört. Der fast vollständig vernichtete Bereich westlich des Kehrwiederstegs wird nicht wiederaufgebaut. Dort entsteht ab 1994 das **Hanseatic Trade Center**.

Der größte Teil der Gebäude wird jedoch unter der Leitung des Architekten **Werner Kallmorgen** weitgehend originalgetreu rekonstruiert. Er entwirft auch einige Neubauten im Stil der Nachkriegsmoderne, die sich nahtlos in ihre Umgebung einfügen. Dazu gehören die 1956 fertiggestellte Kaffeebörse am *Pickhuben* und das gegenüberliegende Bürogebäude am **Sandtorkai** von 1959, das nach einem Umbau seit 2014 als Hotel genutzt wird. Den Abschluss bildet das 1967 fertiggestellte Verwaltungsgebäude für die HHLA am *Alten Wandrahm*. Der 1957 wieder aufgebaute Speicher am Sandtorkai wird 2004 durch ein von GMP entworfenes und ebenfalls im Stil angepasstes Parkhaus ersetzt.

---

<sup>3</sup> Der Kehrwieder galt als Arbeiter- und Handwerkerviertel mit teilweise enger Bebauung wie im Gängeviertel. Der Wandrahm war vor allem mit Kaufmanns- und Bürgerhäusern aus dem 17. und 18. Jahrhundert bebaut und von holländischen Einwanderern geprägt.

1889

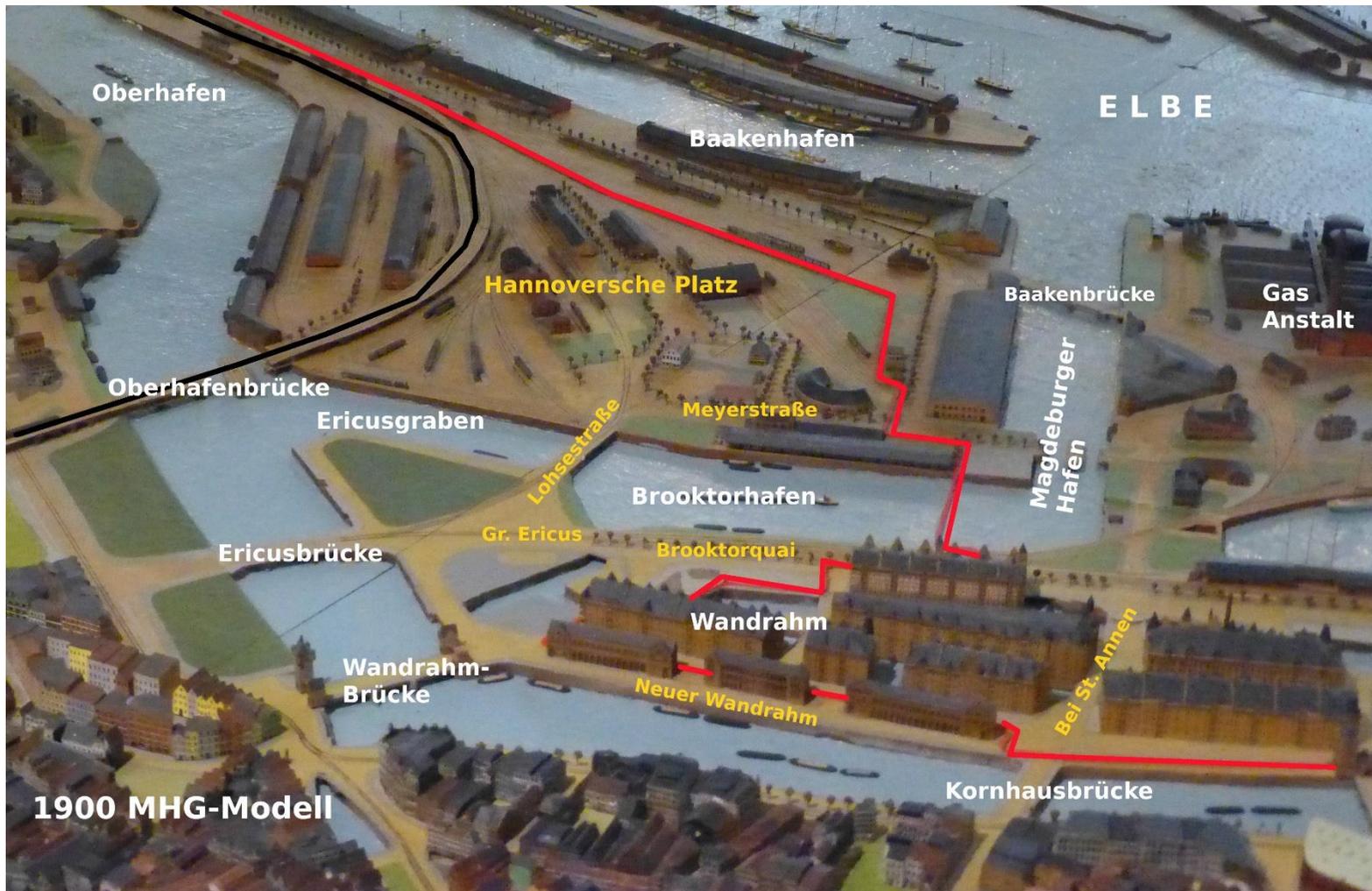


Noch bleibt der **Wandrahm** von den Abrissarbeiten verschont – die **Speicherstadt** mit dem **Sandtorkai** am Sandtorhafen beschränkt sich noch auf **Kehrwieder**. Die Zollgrenze des Freihafens wird durch eine gestrichelte Linie wiedergegeben.

Diese Karte von 1889 deckt in etwa das Gebiet der heutigen Hafencity ab. Die Häfen **Sandtorhafen** (1863), **Brooktorhafen** (1880), **Oberhafen**, **Binnenhafen**, **Grasbrookhafen** (1876), **Strandhafen** (1873) und **Baakenhafen** (1887) mit den (gelb umrandeten) Kais **Sandtorkai**, **Kaiserkai**, **Dalmannkai**, **Hübener Kai**, **Strandkai**, **Versmannkai**, **Petersenkai** und **Kirchenpauerkai** haben ihren bis heute gültigen Namen behalten. Die westlichen Enden der Landzungen, **Sandtorhöft**, **Kaiserhöft**, **Strandhöft** und **Baakenhöft** werden auch heute noch so bezeichnet – nur den Namen **Kaiserhöft** findet man heute nicht mehr. Am **Kaiserhöft** ist der 1875 von Johannes Dalmann errichtete **Kaiserspeicher** eingezeichnet. An Stelle der **Gasanstalt** (1844-1976) gibt es heute das **Überseequartier**.

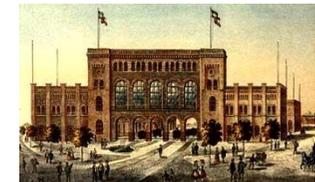
## 1900 Modell MHG





Der rote Faden markiert die Grenze zum **Freihafen**.

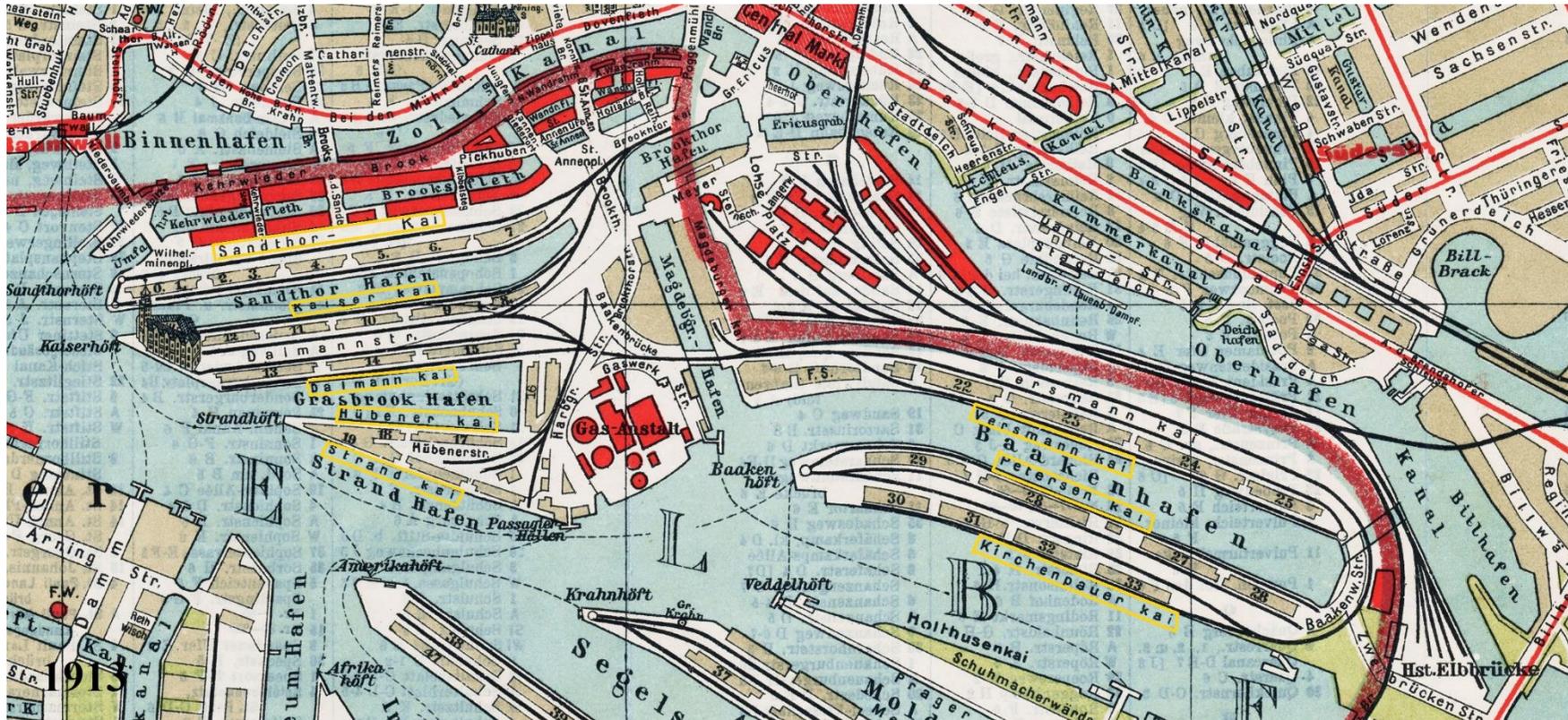
Am Hannoverschen Platz befindet sich der **Hannoversche Bahnhof**<sup>4</sup> (1872 als *Venloer Bahnhof* erbaut).



Die Haupt-Bahnlinie habe ich schwarz markiert – sie verläuft auf der Oberhafenbrücke, die um die Jahrhundertwende erbaut wurde.

<sup>4</sup> Heute gibt es im Lohsepark eine Gedenkstätte gleichen Namens, weil dieser Bahnhof von 1940-1945 ein zentraler Ausgangspunkt für Deportationen in Ghettos, Konzentrations- und Vernichtungslager war.

1913



Die heutige **Magdeburger Brücke** heißt hier **Baakenbrücke**. Erst, als die Brücke von der Versmannstraße zum Baakenhafenquartier 2013 fertig gestellt und ebenfalls **Baakenbrücke** genannt wird, heißt die Brücke über den Magdeburger Hafen **Magdeburger Brücke**. Man beachte die vielen Kai-Namen (gelb umrandet) – sie finden sich noch immer auf Stadtplänen.

Die Brücken über den Zollkanal heißen von West nach Ost wie heute **Niederbaumbrücke** (1880), **Brooksbrücke**, **Jungfernbrücke**, **Kornhausbrücke**<sup>5</sup> und Wandbereiterbrücke – die auch benannte **Poggenmühlenbrücke**<sup>6</sup> führt heute vom Wandrahm auf die Ericusspitze. Die heutige Oberbaumbrücke trägt hier den Namen *Gr. Ericus*.

Der Quartiername *Am Lohsepark* findet sich in der **Lohsestraße** wieder – ansonsten dominiert hier der *Hannoversche Bahnhof*.

## Nach dem 2. Weltkrieg



<sup>5</sup> 1662-1871 befand sich hier das Kornhaus.

<sup>6</sup> Die **Poggenmühle** wird um 1555 erbaut und dient auf dem Wandrahm, dem nördlichen Teil des Grasbrooks als Walk- und Pochmühle zum Walken und Färben von Stoffen, für die Stadt Hamburg war es über einige Jahrhunderte ein erfolgreicher Gewerbebezweig.



Diesen Ausschnitt habe ich einem älteren Falk-Stadtplan entnommen, der wohl aus den 90er Jahren stammt. Er dokumentiert die wohl nur kurzfristige Existenz eines Kraftwerks auf dem Strandkai. Das *Hanseatic Trade Center* wird als im Bau befindlich notiert – es wird von 1990-2002 erbaut. Es gibt noch Zollstationen des Freihafens und auch einen „Grenzübergang“ – im Januar 2013 wird das Zollprivileg aufgehoben. Die heutige *Magdeburger Brücke* heißt immer noch *Baakenbrücke* – das ändert sich erst 2013 mit dem Bau einer Brücke vom Versmannkai zum Baakenhöft.

## Speicherstadt heute







