

## **Wo Hamburg niemals schläft**

**Seit Kaiser Friedrich Barbarossa Hamburg am 7. Mai 1189 Zollfreiheit und Marktrecht zusicherte, wurden die aus dem 9. Jahrhundert stammenden Hafenanlagen ständig erweitert. Heute verfügt die Stadt über den größten Containerhafen Deutschlands und den zweitgrößten in Europa. Von Frank Schlatermund**

Langsam schiebt sie sich die Elbe hinauf, die „Bremen Express“, vorbei an Blankenese mit dem berühmten Treppenviertel, vorbei am Internationalen Seegerichtshof, dem Airbus-Gelände und dem Jenischpark. Meter für Meter nähert sie sich ihrem Ziel, dem Container Terminal Altenwerder im Hamburger Hafen. Nur wenige Menschen stehen am Ufer – und erleben, wie eines der größten Containerschiffe der Welt vorbeigeleitet: ein schwimmender Koloss aus Stahl, 335 Meter lang, 43 Meter breit und über 60 Meter hoch. Allein das Leergewicht beträgt 35.444 Tonnen, die Tragfähigkeit der „Bremen Express“ liegt gar bei 103.567 Tonnen.

Noch keine Viertelstunde ist es her, da wurde der Riese feierlich begrüßt, ein paar Kilometer stromabwärts, am Willkommhöft in Schulau. In dem Moment, als er passierte, trugen Lautsprecher die deutsche Nationalhymne auf das Wasser hinaus, wurde die Hamburger Flagge gehisst. Seit 1962 wiederholt sich dieses Ritual viele Male am Tag, von morgens um acht Uhr bis zum Sonnenuntergang. „Wir begrüßen alle vorbeifahrenden Schiffe über fünfhundert Bruttoregistertonnen mit ihrer jeweiligen Landeshymne“, sagt Rolf Jensen, einer der insgesamt vier Schulauer Begrüßungskapitäne. „In unserem Schallplattenarchiv finden sich die Hymnen aller 155 seefahrenden Nationen.“

Zwei Schlepper begleiten die „Bremen Express“, einer hängt sich hinter das Schiff, der andere setzt sich vor den Bug. Nachdem es Neumühlen hinter sich gelassen hat, schwenkt es nach rechts in den Köhlbrand ab, nach Steuerbord, wie es in der Seemannssprache heißt. Minuten später kommt das Terminal in Sicht: Gewaltige Konstruktionen aus Stahl ragen in den Himmel und warten darauf, dem Giganten seine Fracht zu entreißen. Es sind die größten Containerbrücken, die es derzeit gibt: 110 Meter hoch, ihre Arme reichen 62 Meter und weiter über die Kaikante hinweg.

Von dem, was sich an den Terminals abspielt, bekommt kaum jemand etwas mit. Zu weit entfernt sind diese Orte von jenen, an denen sich Hafenbesucher normalerweise die Zeit vertreiben, zudem sind sie abgeschirmt von der Außenwelt durch Schranken, Mauern und doppelte Zäune. 90 Quadratkilometer ist der Hafen groß, und am besten, erzählt Bettina Schön, die es sich zur Aufgabe gemacht hat, Neugierigen diese fremde Welt auf organisierten Bus-touren näherzubringen, seien diese Dimensionen von der Köhlbrandbrücke aus zu begreifen: „Aus einer Höhe von 62 Metern wirken die Container, die sich unten zu Zigtausenden stapeln, nur noch wie bunte Legosteine.“

Wer Hafenluft schnuppern möchte, der sucht in der Regel die St. Pauli Landungsbrücken auf, besichtigt die Museumsschiffe „Rickmer Rickmers“ und „Cap San Diego“, bestaunt die historische Speicherstadt oder schlendert durch den Alten Elbtunnel, der in 24 Metern Tiefe beide Elbufer miteinander verbindet. 1911 eröffnet, galt er als technische Sensation, so einen Tunnel, erreichbar über Treppen und Fahrstühle, gab es in ganz Europa nicht. Viele Besucher zieht es auch in die HafenCity, Hamburgs neuen Stadtteil, der zurzeit auf ausgedienten Kaianlagen entsteht – und den in zwei bis drei Jahren die international diskutierte Elbphilharmonie auf dem Dach eines ehemaligen Kakaospeichers krönen wird.

Sobald sich die „Bremen Express“ an den Kai herangeschoben hat, werfen Matrosen Wurfleinen von Bord, stülpen sie über große Poller und zurren sie fest. Es gilt, das Schiff möglichst schnell zu entladen und mit neuer Fracht zu bestücken. „Mit Seefahrerromantik hat das nichts mehr zu tun“, erläutert Bettina Schön ihren Touristen, die vom Bus aus das Geschehen verfolgen. „Lag ein Schiff früher tagelang am Kai, sind es heute nur noch wenige Stunden.“ Das Terminal Altenwerder ermöglicht mit seiner einzigartigen computergesteuerten Abwicklung nicht nur ein schnelles Be- und Entladen, sondern spart auch Personal ein. Nur in den Glaskabinen der Containerbrücken, in 42 Metern Höhe, sitzen noch richtige Menschen.

Der Hafen ist das wirtschaftliche Herz Hamburgs, ein Mikrokosmos, der niemals schläft. Seinen Ursprung hat er am Nikolaifleet, vor der Mündung der Alster in die Elbe, die ersten Hafenanlagen entstanden bereits im 9. Jahrhundert. Heute verfügt die Stadt über den größten Containerhafen Deutschlands und, nach Rotterdam, den zweitgrößten in Europa, weltweit liegt Hamburg mit 320 Liegeplätzen und 41 Kilometern Kaimauer für Seeschiffe immerhin an neun-ter Stelle. Für Kaffee ist die Hansestadt seit jeher wichtigster Umschlagsplatz überhaupt, fast der gesamte Handel mit Orientteppichen erfolgt über die Speicherstadt, und auch Europas modernstes Fruchtzentrum liegt am Hamburger Elbufer.

Im touristischen Teil des Hafens geht es eher beschaulich zu, lässt sich fast so etwas wie Hafenromantik heraufbeschwören. Frachtschiffe haben hier nichts verloren, schon wegen der Tiefgänge von bis zu 13,80 Metern und künftig sogar mehr. „Wir gehen oft hier spazieren“, erzählen Karin Neitzel und ihr Mann Walter. „Es ist eine herrliche Atmosphäre, und stets macht sich ein wenig Fernweh bemerkbar.“ Die beiden stehen an der Promenade und schauen auf die Elbe, die sich behäbig Richtung Westen wälzt. Sie wissen: Das Wasser, das in diesem Moment an ihnen vorüberfließt, wird sich schon bald mit der Nordsee vermengen, bei Cuxhaven, nur hundert Kilometer von hier entfernt. Und dort, schwärmen sie, dort beginnt die große weite Welt.