



LEVANTEHAUS

Tradition und Moderne

| Hoffmann und Campe |

Michael Seufert

LEVANTEHAUS

Tradition und Moderne

| Hoffmann und Campe |

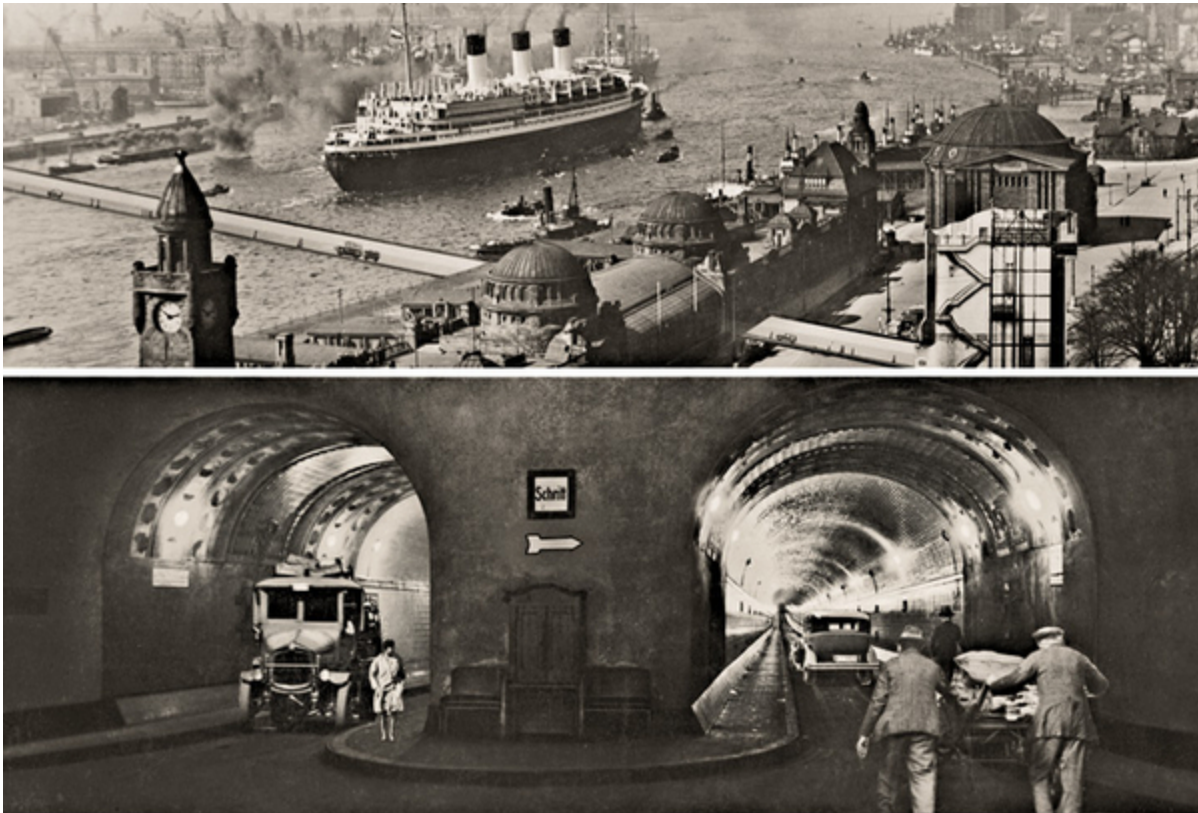
HAMBURG IM UMBRUCH



Neue Zeiten: Für die neue Mönckebergstraße muss das Gängeviertel weichen. Während vorn noch Häuser abgebrochen werden, ist im Hintergrund schon die Karstadt-Zentrale in der Steinstraße zu sehen

HAMBURG IM UMBRUCH

„Wenn das Wachstum einer Großstadt ein gewisses Maß übersteigt, pflegt der Augenblick zu kommen, wo sie dem Bedürfnis ihrer Entfaltung nicht mehr dadurch genügen kann, dass sie immer neue Ringe um den alten Kern ihres Lebenskörpers legt. Die Bedingungen, aus denen heraus dieser Kern einst seine Gestalt erhielt, sind so fremd und andersartig geworden, dass man nicht mehr allein am alten Organismus anbauen, sondern dass man ihn selber gleichsam umbauen muss. Man ist gezwungen, die Fessel, die das Alte zu bilden beginnt, gewaltsam zu sprengen.“



Technische Meisterleistung: 1911 wird der Elbtunnel eröffnet, ein Jahr später der Schiffsbahnhof Landungsbrücken

So beschreibt Hamburgs Oberbaudirektor Fritz Schumacher 1922 in seinem Buch „Die Entstehung einer Großstadt-Straße“ die Situation der Hansestadt um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert. Es ist damals eine Zeit des Aufbruchs, der wirtschaftlichen Blüte. Seitdem Hamburg ökonomisch in das Deutsche Reich eingegliedert ist, wächst die Bedeutung der Stadt. Der Hafen boomt. An der Elbe werden die größten Luxusliner der Welt gebaut. In der Vulkan-Werft läuft im Mai 1912 im Beisein von Kaiser Wilhelm II. der Überseedampfer „Imperator“ vom Stapel, ein Gigant mit einem riesigen Kaiseradler am Bug.



Stapellauf: 1912 tauft Kaiser Wilhelm II. den Passagierdampfer „Imperator“

Albert Ballin, der Chef der Hapag, hat seine Reederei zur größten der Welt gemacht. 1911 wird nach vierjähriger Bauzeit der Elbtunnel eröffnet, eine technische Meisterleistung. Die beiden Röhren verbinden die Stadt mit

den Werften und Hafenschuppen auf der anderen Elbseite. 20 Millionen Menschen nutzen diese schnelle Verbindung pro Jahr. 1912 werden nebenan die neuen St. Pauli-Landungsbrücken eingeweiht, ein moderner „Schiffsbahnhof“ für die Ozeanliner der Hapag. Im selben Jahr wird der Streckenabschnitt der Hamburger Hochbahn zwischen den Landungsbrücken bis zum Rathausmarkt in Betrieb genommen, damit ist der U-Bahn-Ring geschlossen. Die Hochbahn zählt 24,8 Millionen „Beförderungsfälle“ im ersten Jahr. Überall in der Stadt wird gebaut.

Es ist eine Stadt im Aufbruch, in die 1886 der einundzwanzigjährige Franz Bach mit seiner Lebensgefährtin Emilie Geßner und dem gerade geborenen Sohn Max nach Hamburg kommt. Franz Bach will wie Hunderttausende anderer an Bord eines Auswandererschiffes und sein Glück jenseits des Atlantiks versuchen. 1865 ist er als Bauernsohn in Langendorf in Sachsen-Anhalt geboren worden. Der Junge ist hochmusikalisch, er spielt Orgel, vertritt in der Dorfkirche immer wieder den Küster und liebäugelt mit dem Gedanken, Kantor zu werden. Doch dann entschließt er sich nach der Schule, eine Maurerlehre im nahen Weißenfels zu beginnen. Im Winter, wenn auf den Baustellen die Arbeit ruht, besucht Franz Bach während dreier Jahre als Stipendiat die Sächsische Baugewerbeschule in Leipzig, um sein theoretisches Wissen zu vertiefen. Hier werden die Vorteile moderner Baustoffe und Baumethoden vermittelt, auf dem Lehrplan stehen auch Bauvorschriften und einschlägige Gesetze. Für Bauhandwerker, die sich ein akademisches Studium nicht leisten können, ist das zu jener Zeit eine Möglichkeit, sich als Architekt zu qualifizieren.



Selfmademan: Eigentlich wollte Franz Bach aus Sachsen-Anhalt nach Amerika auswandern, doch er bleibt in Hamburg und wird einer der erfolgreichsten Architekten und Bauherren der Stadt

Franz Bach ist von der Idee, Häuser zu bauen, fasziniert. Doch in seiner Heimat sieht er keine Chancen für sich, denn anders als in Berlin und Hamburg ist im südlichen Sachsen-Anhalt vom Wirtschaftsaufschwung nichts zu

spüren. Deshalb der Entschluss, in der „Neuen Welt“ Karriere zu machen.

Kaum an der Elbe angekommen, erlebt Franz Bach eine Stadt im Bau-Rausch. So werden damals rund 20000 Menschen auf den Elbinseln Kehrwieder und Wandrahm umgesiedelt, die Wohn- und Geschäftsquartiere abgerissen und ab 1883 durch die Neubauten der Speicherstadt ersetzt. Neue Stadtviertel entstehen in den Außenbezirken. Franz Bach sieht das als Chance und gibt seine Amerika-Pläne auf. Er beginnt damit, Wohnungen zu renovieren. Wenig später kann er baufällige Wohnungen am Steindamm kaufen, er saniert und verkauft sie mit Gewinn weiter. Er arbeitet für verschiedene Architekten, unter anderem für den hochgeschätzten Baumeister Carl Evers, der damals die ersten Kontorhäuser entwirft. Bach baut Mietskasernen, Villen und Einfamilienhäuser in Eimsbüttel, Eilbek und Hohenfelde. Von 1890 bis 1893 errichtet er Wohn- und Geschäftshäuser an der neuen Kaiser-Wilhelm-Straße, auch das ein gutes Geschäft. Er kennt sich inzwischen in Hamburg aus und knüpft Kontakte zu Geschäftsleuten, Maklern, Bankern und Behörden.

Franz Bach hat seine Emilie am 1. September 1889 geheiratet, das Ehepaar bekommt nach Sohn Max noch die Kinder Gertrud, Franz und Rudolf. 1891 erwirbt Franz Bach das Hamburger Bürgerrecht und wird damit „Vollbürger“ mit unbeschränkter Gewerbefreiheit. Dazu legt er den Bürgereid ab: „Ich gelobe und schwöre zu Gott, dem Allmächtigen, dass ich der Freien und Hansestadt Hamburg und dem Senate stets treu und hold sein, das Beste der Stadt suchen und Schaden von ihr abwenden will, soviel ich vermag; dass ich die Verfassung und die

Gesetze gewissenhaft beobachten, alle Steuern und Abgaben, wie sie jetzt bestehen und künftig zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vereinbart werden, redlich und unweigerlich entrichten und dabei, als ein rechtschaffener Mann, niemals meinen Vorteil zum Schaden der Stadt suchen will. So wahr mir Gott helfe!“ Gut zwanzig Jahre später wird sich zeigen, dass Franz Bach sich an seinen Eid gehalten hat.

1903 baut er auf eigene Rechnung seine ersten Kontorhäuser, die Klosterburg am Glockengießergwall und den Friedrichshof in der Ferdinandstraße. Und er entwickelt neue Geschäftsideen. Franz Bach hat inzwischen sein eigenes Architekturbüro und versteht sich nun als „Projekt-Entwickler“, der selbst plant, baut, für die Finanzierung sorgt und auch die Vermietung der fertigen Objekte übernimmt. Um das nötige Kapital für seine Großprojekte zu beschaffen, gründet er Bauherren-Gemeinschaften. Die Geldgeber erwerben so Anrechte an den zukünftigen Mieteinnahmen der Kontorhäuser.



Klosterburg: Das Kontorhaus baut Franz Bach 1904 am Glockengießerwall



Friedrichshof: Dieses Kontorhaus entsteht 1905 an der Ferdinandstraße

Die größte städtebauliche Umwälzung beginnt, als am 6. Dezember 1906 der neue Hauptbahnhof seinen Betrieb aufnimmt. Nun besteht nämlich die Aufgabe, den neuen Verkehrsknotenpunkt mit dem neuen Rathaus zu verbinden, das 1897 eingeweiht worden war. Eine neue, leistungsfähige Straße soll geschaffen werden, quasi eine „Starkstromleitung“ zwischen den beiden Polen, wie es der Kunsthistoriker Prof. Hermann Hipp einmal genannt hat.

Es ist ein Projekt mit besonderen Herausforderungen und Tücken. Denn zwischen Rathaus und Hauptbahnhof liegt der Teil des alten Hamburgs, der beim großen Brand von 1842 von den Flammen verschont geblieben war – das historische Gängeviertel mit seinem Gewirr kleiner Gassen und zahlreichen Hinterhöfen, wo die Ärmsten der Stadt in drückender Enge und unter erbärmlichen hygienischen Bedingungen wohnen. Hier hat 1892 die Cholera gewütet, der 8605 Menschen zum Opfer fallen.



Elendsquartiere: die Springeltwiete um 1912. Das Gängeviertel wird für Neubauten abgerissen

Der Arzt Robert Koch, der Entdecker des Cholera-Bazillus, empört sich bei einem Hamburgbesuch angesichts der

Verhältnisse im Gängeviertels: „Ich vergesse, dass ich mich in Europa befinde.“ Hier mittendurch soll nun die neue Magistrale geschlagen werden.

Um der Grundstücksspekulation nicht Tür und Tor zu öffnen und die Preise einigermaßen unter Kontrolle zu halten, laufen die Planungen in den Behörden in aller Verschwiegenheit. Besonders der genaue Verlauf der Durchbruchstraße soll geheim bleiben. Doch das Vorhaben gerät zum Skandal: Am 16. November 1905 veröffentlicht das sozialdemokratische „Hamburger Echo“ einen Artikel mit der Überschrift „Die Hasen im Kohlfeld“. Darin wird „über den intimen Verkehr gewisser Beamten mit Spekulanten“ berichtet, die zum Schaden der Stadt kriminelle Geschäfte gemacht hätten.



Prachtstraße: 1910 ist der neue Boulevard Mönckebergstraße erst einseitig bebaut, rechts der Barkhof

Ein Bauzeichner in der Ingenieurabteilung der Baudeputation hatte den Plan der Durchbruchstraße kopiert und an einen befreundeten Hotelier übergeben, der reichte Kopien an Hausmakler, Geschäftsleute und einen Weinhändler weiter. Der ließ die Pläne bei einem Architekten vervielfältigen und ging damit bei weiteren

Maklern, Kaufleuten und Architekten hausieren. Nach heftigen politischen Debatten setzt die Bürgerschaft einen zehnköpfigen Untersuchungsausschuss ein. Es zeigt sich, dass selbst ein angesehenener Reeder und Bürgerschaftsabgeordneter in den Fall verwickelt ist.

Auch Franz Bach wird als Zeuge vor den Ausschuss geladen. Denn der Weinhändler hatte versucht, ihm ebenfalls seine Pläne vorzulegen. Ohne mit ihm gesprochen zu haben, habe er den Mann hinauswerfen lassen, so sagt er aus. In seinem Buch „Das Hamburger Gängeviertel“ zitiert Autor Geerd Dahms den Zeugen Franz Bach, er habe sich gedacht: „Entweder sind die Pläne unrichtig, dann ist der Kerl ein Betrüger, der mich hereinlegen will, oder sie sind richtig, dann ist er ein Lump, und ich hätte dieselbe Bezeichnung verdient, wenn ich mir die Pläne hätte zeigen lassen.“ Der Untersuchungsausschuss stuft sein Verhalten „als vorbildlich für manchen anderen“ ein.

Innerhalb eines halben Jahres waren die Grundstückspreise um mehr als 50 Prozent gestiegen. Statt der veranschlagten 28,6 Millionen Mark muss der Senat am Ende wegen des Geheimnisverrats 38,8 Millionen Mark für den Erwerb der Grundstücke aufwenden. Allein der ungetreue Bauzeichner wird verurteilt. Kein Hehler und auch kein Spekulant wird belangt, sie dürfen ihre unredlichen Gewinne behalten.

Franz Bach erregt dagegen als Planer und Bauherr Aufsehen. Mit dem 1907 eingeweihten Semperhaus in der Spitalerstraße setzt er Maßstäbe. 1910 wird der Barkhof eingeweiht, der zwischen Mönckebergstraße und

Spitalerstraße liegt und der neuen Prachtstraße Gesicht gibt.



Denkmal: Das Semperhaus entsteht 1907 zur Erinnerung an den großen Baumeister

Am Donnerstag, den 11. April 1912, steht in der Börse „präzise 2 ½ Uhr Nachmittag“ eine neue Versteigerung der Finanzdeputation an. Diesmal geht es um ein 4830,2 Quadratmeter großes zwischen Mönckebergstraße und Bugenhagenstraße gelegenes Grundstück, das meistbietend unter den Hammer kommt. Den Zuschlag erhält Franz Bach für 2415100 Mark. Es ist der Bauplatz für das Levantehaus.

Wie bei anderen Grundstücksverkäufen an der Mönckebergstraße sind auch in diesem Kaufvertrag genaue Bedingungen festgeschrieben. Da dieser 29 Meter breite

Boulevard das Gesicht von Hamburg prägen wird, wollen Senat und Verwaltung diesmal bei der Gestaltung maßgeblich beteiligt sein. Das Stadtbild soll endlich der Größe und Wirtschaftskraft Hamburgs entsprechen. Ein einheitlicher Stadtraum soll entstehen. Schließlich war Hamburg, so Oberbaudirektor Fritz Schumacher, „grausam gewarnt worden durch das Ergebnis eines anderen Durchbruchs, den es kurz vorher in Form der Kaiser-Wilhelm-Straße vom Platz des Oberlandesgerichts aus in den Stadtkern gemacht hatte. Hier war, nachdem man den Straßenzug festgelegt hatte, die architektonische Entwicklung sich selbst überlassen worden, und was daraus entstanden ist, vermag man wohl nur mit lebhaftem Schrecken zu betrachten.“

Deshalb bestimmt der Kaufvertrag jetzt: „Um das öffentliche Interesse bezüglich einer guten architektonischen Gesamtwirkung der Fassaden im Straßenbilde wahrnehmen zu können, unterliegen die Entwürfe für die Fassaden [...] und die nach außen sichtbaren Gebäudeteile [...] der Prüfung durch eine besondere Kommission unter Zuziehung von Sachverständigen.“ Dieses Genehmigungsverfahren durch das Experten-Gremium liegt vor der baupolizeilichen Prüfung des Projekts. „Wird die Genehmigung versagt, so stehen den Käufern deswegen keinerlei Ansprüche an den Staat zu; die Käufer sind in diesem Falle verpflichtet, die geänderten Zeichnungen innerhalb einer angemessenen Frist zur Genehmigung vorzulegen.“ Innerhalb von Jahresfrist muss der Bau begonnen und zügig beendet werden.

Mit dem Levantehaus - ursprünglich soll es „Hubertushof“ heißen - baut Franz Bach das damals modernste Bürohaus Hamburgs. Es ist einer der schönsten Backsteinbauten der Kaiserzeit. Die beiden Gebäudeteile an der Mönckeberg- und Bugenhagenstraße sind durch ein großzügiges zentrales Treppenhaus verbunden, repräsentativ mit feinsten Kacheln an den Wänden, die mit einer Putten-Galerie geziert werden, und erlesener elektrischer Beleuchtung ausgestattet. Für jeden Hausflügel gibt es zwei Treppenaufgänge, je einen Personenaufzug, je zwei Paternoster und einen Lastenfahrstuhl.

Eine Rohrpost, Telefonleitungen, Zentralheizung, moderne Toiletten- und Waschanlagen sind selbstverständlich. Die einzelnen Geschosse sind zwanzig Meter tief, freitragend ohne jede Zwischenwand gebaut. Jeder Mieter kann sich seine Büro-Etage individuell aufteilen und auch später ohne großen Aufwand den Grundriss umändern.

Mit der Gestaltung der Fassade des Levantehauses beauftragt Franz Bach seinen jungen Kollegen Carl Gustav Benschel. Der hat zuvor für die Preußische Eisenbahndirektion in Köln etliche Bahnhöfe gebaut, sich dann in Düsseldorf selbständig gemacht, sich erfolgreich an Wettbewerben für Bürohäuser in der Mönckebergstraße beteiligt und ist so mit Franz Bach bekannt geworden. Der Rohbau des Levantehauses ist hochmodern als Stahlbetonskelett errichtet worden. Die Fassade gliedert Benschel nun mit Giebeln und klaren Vertikalen an den Fenstern. Der Unterschied von tragenden und nichttragenden Bauteilen wird durch Verzierungen in den Fensterbrüstungen deutlich. Drei Erker-Vorbauten im Zentrum setzen einen besonderen Akzent. Auf