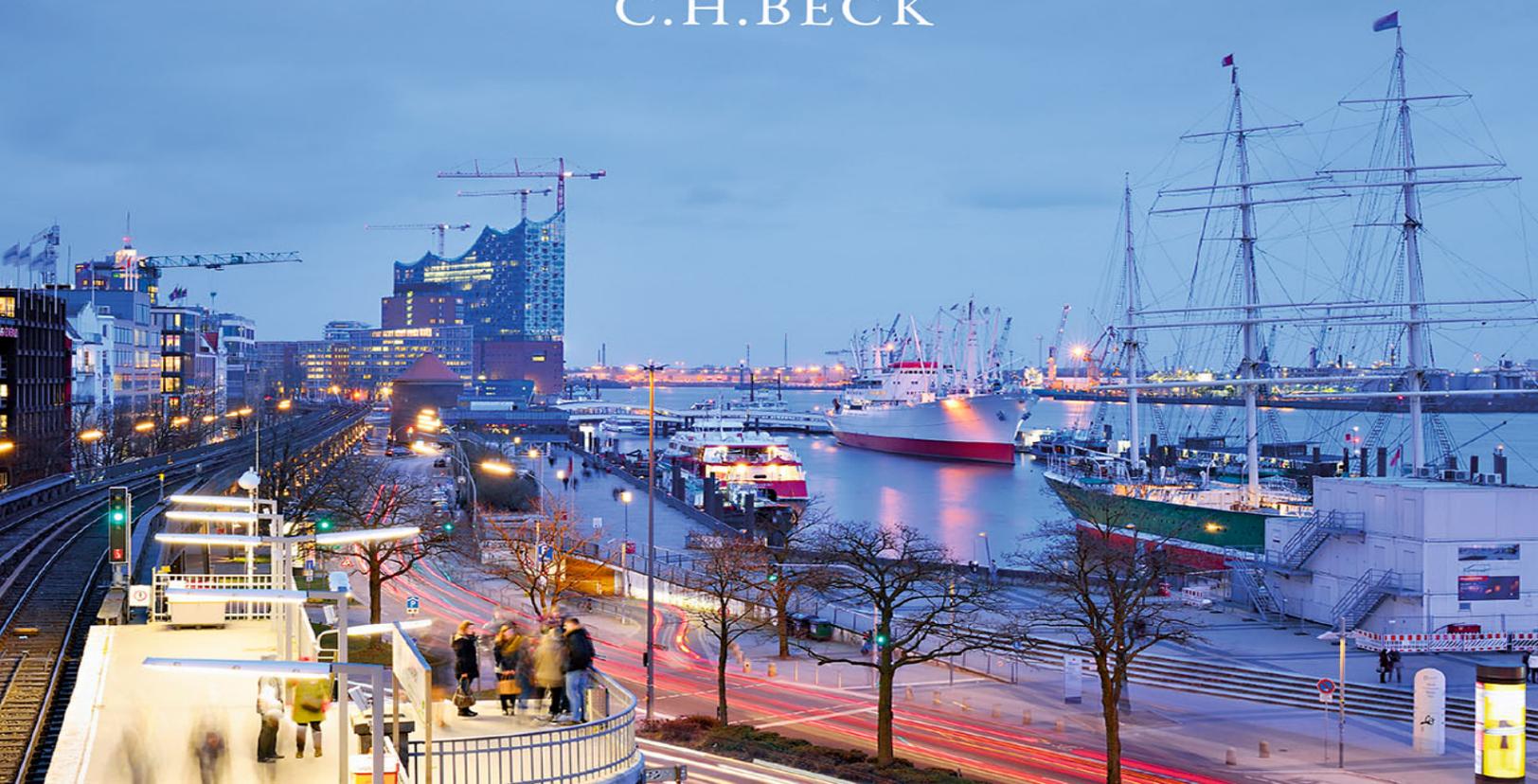


JAN BÜRGER

# ZWISCHEN HIMMEL UND ELBE

Eine Hamburger Kulturgeschichte

C.H.BECK



## Zum Buch

Hamburg, die Stadt an der Elbe, gewann nicht durch Fürsten oder den Klerus Bedeutung, sie wartet nicht mit Schlössern und Burgen auf. Hamburg wuchs allein durch den Handel und war mit seinem Hafen ein halbes Jahrtausend lang für Reisende und Auswanderer das Tor zur Welt.

Früher als andere deutsche Städte wurde Hamburg zum Schmelztiegel der Lebensformen und Kulturen. Die Hansestadt, wie wir sie heute kennen, ist überwiegend in den vergangenen hundertfünfzig Jahren entstanden. Dennoch begegnet uns in ihr an vielen Orten plötzlich die ältere Vergangenheit. Mit dem Liniennetz der Hamburger U- und S-Bahnen als Orientierungshilfe streift Jan Bürger mit uns durch die Straßen und Viertel und erzählt die Geschichte ihrer vielfältigen Kultur und derer, die sie schufen. Von Literatur und Theater, von Musik und Museen, von Gräbern und Gelehrten, vom Strich und vom Hafen, vom Hirschpark und von Övelgönne – von Lessing, Carl Philipp Emanuel Bach, Anita Rée bis hin zu Wolfgang Borchert, Peter Rühmkorf, Brigitte Kronauer, den Beatles und der Elbphilharmonie. Eine kulturgeschichtliche Entdeckungsreise durch eine der aufregendsten deutschen Städte.

## Über den Autor

Jan Bürger, 1968 geboren, studierte in Hamburg, veröffentlichte Bücher über Hans Henny Jahnn, Gottfried Benn und Max Frisch und ist Mitglied der Freien Akademie der Künste in Hamburg. Er war Redakteur in Berlin und Gastprofessor in Nashville, Tennessee. Seit 2002 arbeitet er am Deutschen Literaturarchiv Marbach, wo er u.a. den Nachlass von Peter Rühmkorf betreut. Bei C.H.Beck erschienen «Der Neckar. Eine literarische Reise» (2013) und zwei Neueditionen von Reportagen Joseph Roths: «Reisen in die Ukraine und nach Russland» (2015) sowie «Pariser Nächte» (2018).

# Inhalt

Bildteil

Vorsatz vorne

Vorsatz hinten

Unterwegs. Fünf Betrachtungen vorab

Baumwall – (Elbphilharmonie)

1. Der zerbrochene Spiegel 
2. Im Jahrhundert der Genies 
3. Klopstocks Grab oder Pilgern nach Altona 

Gänsemarkt

4. Vom Schönen und vom Nützlichen 

Meißberg

5. Lessings Abenteuer 
6. Bürgertum und seltsame Seefische 

Mönckebergstraße

7. Über verschütteten Anfängen 
8. Zentrale Speersort 
9. Shoppen, Reisen, Handeln 

## Rödingsmarkt

- 10. Das höchste Gebäude der Welt
- 11. Gomorrha
- 12. Borcherts Billbrook

## Dammtor

- 13. Als die Gelehrten an den Grindel zogen
- 14. Im Zeichen der Musen-Mutter
- 15. Pferdestall und Kammerspiele

## Hallerstraße

- 16. Die Bücher-Arche
- 17. Nördlich der Lombardsbrücke
- 18. Musik als Tor zur Welt
- 19. Ekstase und Apokalypse

## Hauptbahnhof

- 20. Strich und Idyll
- 21. Brockes, Ziegel und das große Theater
- 22. Lichtwark, Pauli und die Sezession

## St. Pauli

- 23. Berühmt und berüchtigt
- 24. Beat und Tabulosigkeit
- 25. Schlangen, Seehunde und Pferdewürste

## Königstraße

- 26. Große Religionsfreiheit

27. Hansen, Liliencron und die Liebe in den Zeiten der Cholera

Altona

28. Die Heines in Ottensen

29. Bei Rühmkorfs in Övelgönne

30. Neuer Realismus und Kulturfabriken

Blankenese

31. Ein Park mit Tieren und Künstlern

32. Wir Welt!

Mit der Hochbahn nach Norden. Sechs Betrachtungen

ANHANG

Anmerkungen

Mottos

Unterwegs. Fünf Betrachtungen vorab

Baumwall

Gänsemarkt

Meißberg

Mönckebergstraße

Rödingsmarkt

Dammtor

Hallerstraße

Hauptbahnhof

St. Pauli

Königstraße

Altona

Blankenese

Mit der Hochbahn nach Norden. Sechs Betrachtungen

Literatur

Hundert Bücher zum Weiterlesen – eine Auswahl von  
Romanen, Erzählungen, Erinnerungen und Gedichten aus  
und über Hamburg

Dank

Bildnachweis

Namenregister

Hamburger ist man ganz und gar oder überhaupt nicht, und das Hamburgertum hat seine politischen wie gemüthhaften Aspekte. Ganz gleich, was im Laufe der Zeiten aus Deutschland wurde, Hamburg hat seine eigene, hanseatische Geschichte, war eine zunächst zwar oligarchisch regierte, aber grundsätzlich doch demokratische Stadtrepublik, ein Staat im Staate, als welcher es sich bisweilen ein recht eigentümliches Gebaren erlaubt hat.

*Joachim Maass, 1961[1]*

Ein echt Hamburgischer Regen,  
bei dem das Ende undenkbar zu seyn scheint.

*Friedrich Hebbel, 1839[2]*

# Bildteil



1 Ernst Eitner: Hochbahn-Brückenbau in Klein-Borstel, 1913



2 Friedrich Gottlieb Klopstock in Hamburg,  
gemalt von Anton Hickel



3 Gotthold Ephraim Lessing,  
um 1767, wahrscheinlich von  
Anna Rosina de Gasc gemalt



4 Eva König, 1771, Gemälde von George Desmarées

**ÖFFENTLICHE**

# **BÜCHERHALLE**

**DEN  
GANZEN TAG**

# **FREI**

**GEÖFFNET FÜR JEDERMANN**

**BÜCHER**

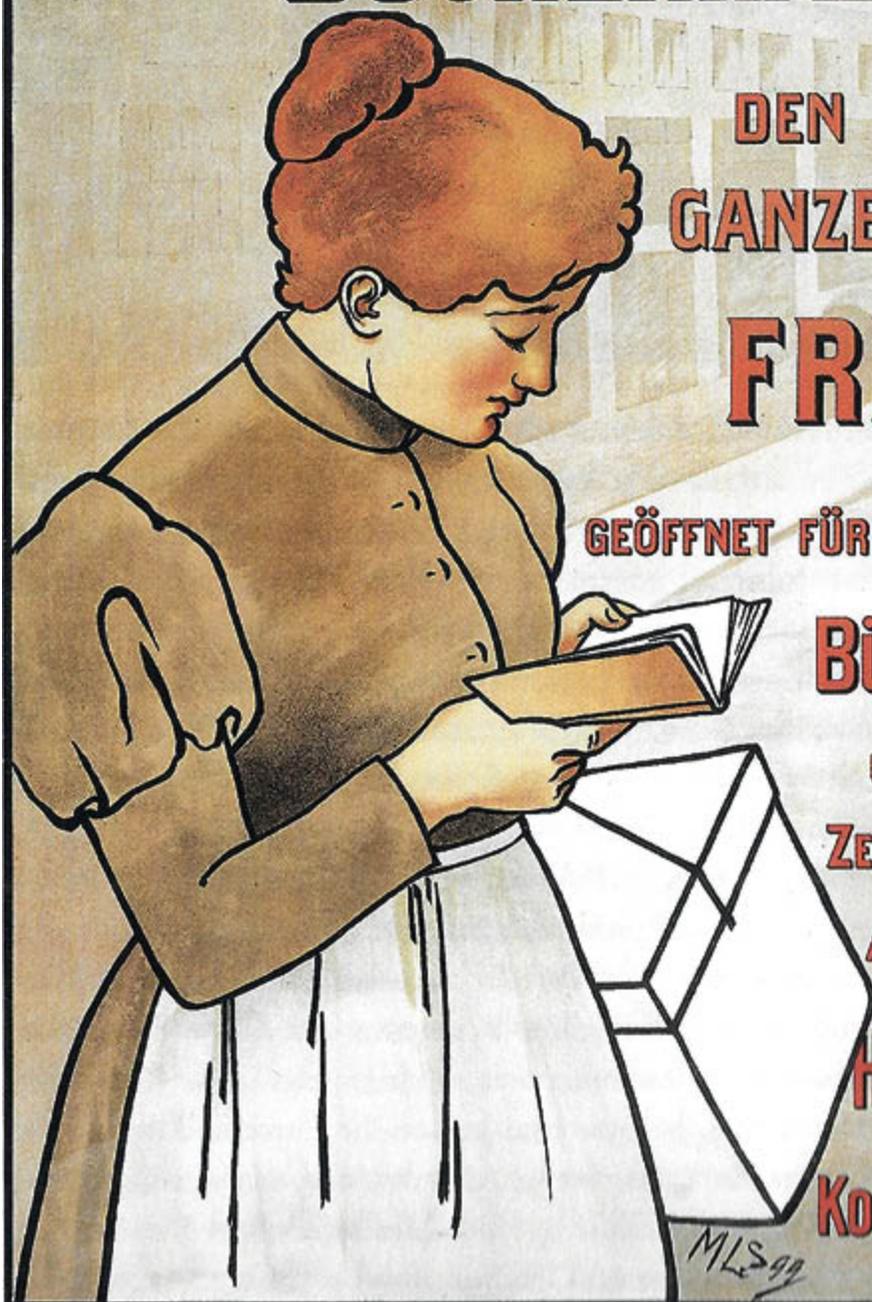
**UND**

**ZEITSCHRIFTEN**

**ALLER ART**

**HAMBURG**

**KOHLHÖFEN.**



5 Werbeplakat von 1920 für die erste Bücherhalle



6 Leopold von Kalckreuth: Alfred Lichtwark,  
1912



7 Max Liebermann: Abend am Uhlenhorster Fährhaus, 1910



8 Heinrich Stegemann: Hans  
Henny Jahnn, 1930



9 Anita Réé: Selbstbildnis, vor 1930





10 Anita Rée: Orpheus und die Tiere, 1931, frühere Oberrealschule für Mädchen, Caspar-Voght-Straße 54, Hamburg-Hamm



11 Die Palmaille um 1827, dargestellt von Jes Bundsen



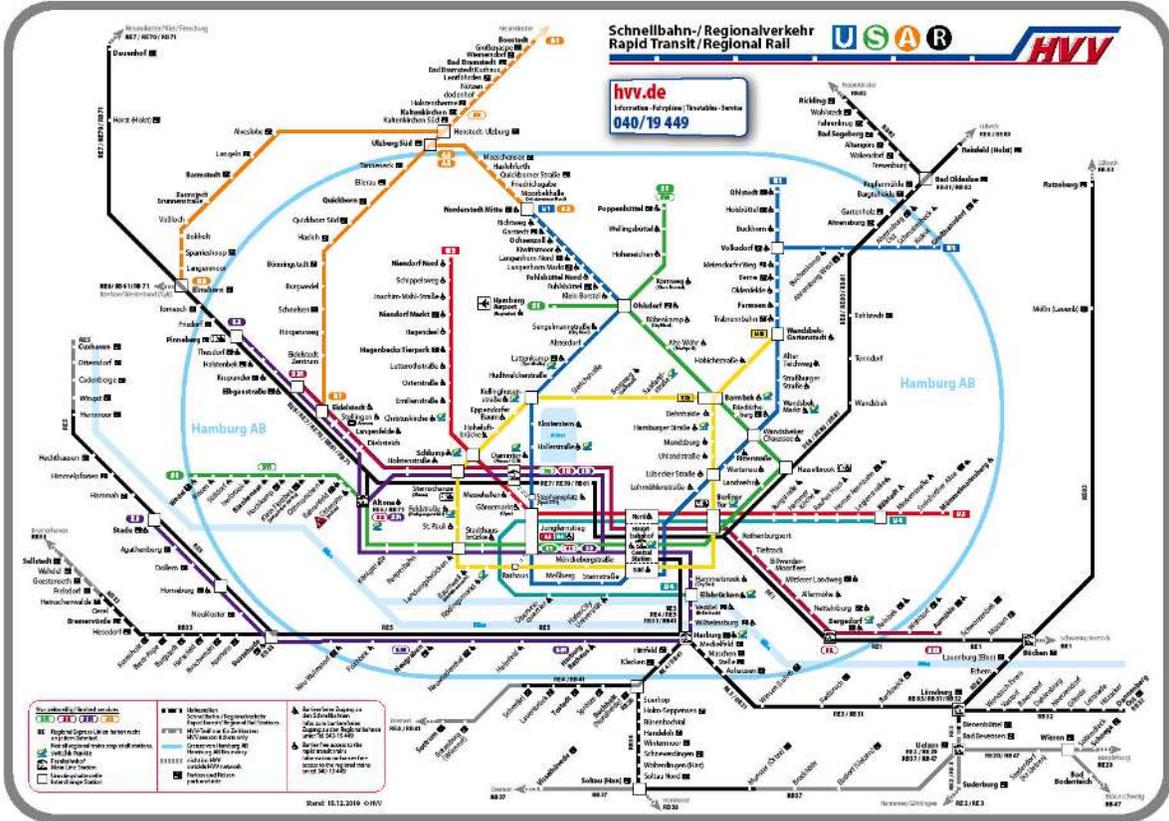


12 Joachim Luhn: Stadtansicht von 1681, ursprünglich hing das Gemälde im Rathaus, heute in St. Jacobi

Vorsatz vorne



# Vorsatz hinten



## Unterwegs. Fünf Betrachtungen vorab

*Mit dem Zug in die Zukunft.* Die Mehrheit in der Bürgerschaft war überwältigend: Im Mai 1906 wurde der Bau einer Hoch- und Untergrundbahn endgültig beschlossen. Seitdem klaffen überall in der Stadt Gruben. Gut fünf Jahre soll es dauern, bis sich Hamburg zu den modernsten Städten der Welt zählen kann, zumindest verkehrstechnisch. Unter der Großen Johannisstraße, der späteren Mönckebergstraße und an vielen anderen Orten entstehen gewaltige Tunnel. Man reißt die Fahrbahnen auf, hebt das Erdreich aus, verschalt alles mit Beton und dichtet es ab. Dann werden die Gleise verlegt, um die Schächte schließlich abzudecken und die Straßen neu zu pflastern, damit alles wieder so aussieht, als wäre zwischenzeitlich nicht viel geschehen. Auch die riesigen eisernen Viadukte am Hafen und in der Isestraße stellen eine technische Höchstleistung dar. Aber die Errichtung von Brücken gehört in der amphibischen Hansestadt eher zum Alltag als der Tunnelbau.

17,5 Kilometer lang wird die erste Ringlinie sein, die das Leben rund um den Alstersee verwandelt. Von nun an herrscht ein anderes Gefühl für Raum und Zeit: Besonders die Arbeiterquartiere im «roten» Barmbek scheinen dem bürgerlich-prunkvollen Rathaus plötzlich viel näher. Auf diesem Streckenabschnitt – zwischen Barmbek und Rathaus – wird am 15. Februar 1912 die Ära der

Hamburger U-Bahn feierlich eingeläutet, und bis heute dauert sie an.[1]

Schon im Sommer 1912 kann man weiter bis zum Millerntor fahren – von Barmbek bis zu den Landungsbrücken braucht man fortan nur 19 Minuten. Das ist auch nötig, denn seit 1871 hat sich Hamburgs Einwohnerzahl mehr als verdreifacht. Um immer mehr Menschen durch die boomende Metropole zu befördern, gab es seit 1866 neben den Alsterdampfern Pferdebahnen. Später kam eine Dampfbahn nach Wandsbek hinzu. Seit 1894 stellte man auf elektrische Straßenbahnen um, doch auch sie fahren gemächlich und sind meist höchstens doppelt so schnell wie die Fußgänger.[2]

Von einer Geschwindigkeitsrevolution kann erst die Rede sein, seit die Züge der Untergrund- und Hochbahn rollen. Beschleunigung ist eines der wichtigsten Merkmale der neuen Epoche: Dem Bahnverkehr folgen die Automobile und später die Flugzeuge. Der Hauptgrund für Hamburgs Attraktivität als Handelsstadt war hingegen traditionell die Lage am Wasser. Dies bleibt auch weiterhin so. Dennoch steht das 20. Jahrhundert auch an der Elbe im Zeichen des Land- und Luftverkehrs.

Als sich Ernst Eitner 1913 bei gutem Wetter von seinem Haus in Hummelsbüttel aus aufmacht, den Hochbahnbau zwischen Ohlsdorf und Fuhlsbüttel zu malen, bewegen vermutlich auch ihn Gedanken daran, dass mit der Verlegung der Schienenstränge eine Epochenschwelle überschritten wird, kennt er sich doch sehr gut in Paris aus, wo die Metro schon seit über zehn Jahren den Alltag verändert. Noch werden in Fuhlsbüttel viele Erdarbeiten mühsam mit Trägern und Pferden bewältigt. Aber das Maschinenzeitalter hat unübersehbar begonnen. Auch Dampfbagger und -loks kommen zum

Einsatz und werden von dem lange unterschätzten Impressionisten mit derselben Hingabe gemalt wie Fassaden, Gesichter und Bäume (siehe Tafel 1). Eine Retrospektive zu Eitners 150. Geburtstag im Jenisch-Haus in Klein Flottbek erklärte ihn 2017 zum «Monet des Nordens». Angesichts des Leuchtens seiner Farben wirkt dieser Vergleich gar nicht abwegig.[3] Eitner gehört zu den wenigen Malern seiner Generation, die unmittelbar auf die Impulse der impressionistischen Revolution des Sehens reagierten, ohne dabei ihre künstlerische Eigenständigkeit zu verlieren. Nicht nur die vielfältigen Nuancen des Himmels über der Elbe, auch die Farben des aufgedrehten Erdreichs beim Hochbahnbau erinnern auf seinen Bildern an Landschaften der größten französischen Meister. Eitner, seine Freunde aus dem Hamburgischen Künstlerclub und vor allem ihr einflussreicher Förderer Alfred Lichtwark rufen gemeinsam das Ende der Historienmalerei aus. Sie soll genauso der Vergangenheit angehören wie romantisierende Naturbetrachtungen, auch wenn das in Hamburg viele noch nicht wahrhaben wollen und Eitners überraschende Farbkompositionen als Schmierereien abtun.

\*

*Ohne Fürsten.* Während andere Metropolen durch ihre politische Funktion Bedeutung gewannen, durch Höfe oder Regierungssitze, wuchs die Stadt an der Elbe allein durch den Handel. Hamburg war sozusagen nie eine symbolische Größe. Deshalb fehlt hier vieles, was andere Städte unverwechselbar macht. Burgruinen, Exerzierplätze, prunkvolle Schlösser oder gar Wunderkammern sucht man vergebens. Es stimmt, was der Romancier und Essayist Hermann

Peter Piwitt nicht ohne Bitterkeit über seine Heimatstadt feststellt: «Wo andere große Städte einen Markt, eine ehemals fürstliche oder bischöfliche Residenz haben und ums Eck eine alte berühmte Universität, da hat sie einen zu groß geratenen Feuerlöschteich, an den ein Büro- und Geschäftszentrum grenzt. Und drumherum ein Agglomerat von großen Dörfern.»<sup>[4]</sup> Nur ist dieser ‹Teich›, der vor bald 800 Jahren aufgestaute Alstersee in der Mitte der City, fast so schön wie der Zürichsee. Und was ist an der Kaufmannskultur eigentlich so verwerflich? Hat sie wirklich mehr Unheil und Hässlichkeit in die Welt gebracht als die Fürsten und Bischöfe?

Merkwürdig ist der Wunsch, Hamburg wäre eine ganz normale europäische Großstadt, ist es doch eine Durchgangsstation auf dem Weg zum Meer. Ein halbes Jahrtausend lang, bis zum Siegeszug der Luftfahrt, mussten die meisten, die nach Deutschland wollten oder ihm den Rücken kehrten, Hamburg passieren, Reisende genauso wie Aus- und Einwanderer. Vor diesem Hintergrund ist es kein Wunder, dass vor allem die Schiffe, Docks, Kaianlagen, Speicher und Kontorhäuser die Hansestadt unverwechselbar machen. Nicht zu vergessen die Vielfalt ihrer Bewohner: Durch die Bedeutung für den Welthandel wurde Hamburg früher als andere deutsche Städte zum Schmelztiegel der Lebensformen und Kulturen.

\*

*Zerstörungen, Neuanfänge.* Das 19. Jahrhundert beginnt in Hamburg verheerend: Im November 1806 marschieren Napoleons Truppen in die Stadt ein. 1811 wird Hamburg Teil des Französischen Kaiserreichs. Wirtschaft und Handel werden von den Besatzern

regelrecht in die Knie gezwungen. Es herrschen Lebensmittelknappheit und Versorgungsengpässe, weil alles, wirklich alles militärischen Zwecken untergeordnet wird. Die meisten Schiffe bleiben im Hafen, und sogar die Kirchen werden – mit Ausnahme des Michel – in Pferdeställe verwandelt. Tausende von alteingesessenen Bürgern müssen ihre Stadt unter dem «eisernen Marschall» Louis-Nicolas Davoût verlassen, damit die fremden Truppen versorgt werden können. Um freie Schussfelder zu schaffen, werden große Teile von Hamm und des heutigen St. Pauli einfach niedergebrannt. Die Gartenhäuser an der Alster im heutigen Harvestehude zerstört man noch im Herbst 1813, damit sie militärischen Operationen nicht länger im Weg stehen. Dabei sind die Franzosen schon geschlagen. Am 6. April 1814 tritt Napoleon zurück und geht ins Exil nach Elba.[5] Davoûts Truppen ziehen aber erst Ende Mai ab.

1815 wird die befreite Stadt Mitglied des Deutschen Bundes. Es beginnt eine Periode des Wiederaufbaus. Seit 1819 ist Hamburg offiziell «Freie und Hansestadt», und endlich entwickelt sich diese über ihren engen, seiner Struktur nach mittelalterlichen Kern hinaus. Dann aber bricht am 5. Mai 1842 in der Deichstraße ein Feuer aus, das große Teile Hamburgs in Schutt und Asche legt. Die Katastrophe ist so grauenvoll, dass in ganz Europa über sie berichtet wird. Dieses Interesse sorgt für die frühesten fotografischen Aufnahmen der Stadt. Die berühmten Daguerreotypen, die Hermann Biow nach den Löscharbeiten vom Dach der vom Brand verschonten Börse macht, zeigen im Grunde nur eines: Es ist unglaublich viel kaputt.[6]

\*

HH. Das Hamburg, das wir heute kennen, unser Hamburg ist vor allem in den vergangenen 150 Jahren nach dem Großen Brand entstanden. Es ist eine extrem moderne Stadt, die erstaunlich viel gemeinsam hat mit den Metropolen der Neuen Welt. Noch dazu wurde ihre Bausubstanz im Zweiten Weltkrieg zerstört wie in kaum einer anderen Weltstadt. Trotzdem oder gerade deswegen wecken auf Hamburgs Straßen sogar die Nummernschilder Erinnerungen, die bis ins Mittelalter zurückreichen, bis zur Gründung der Stadt und ihrer ersten Blüte im Zeichen der Hanse. Hansestadt Hamburg. HH. Ehe wir's uns versehen, springen wir durch die Zeitschichten, von Epoche zu Epoche, von Thema zu Thema. Erzählend bewegen wir uns fast so wie Kinder, die auf der Straße Himmel und Hölle spielen. Wir werfen einen Stein und hüpfen von Kästchen zu Kästchen.

*Hinkepott* hat der Zeichner und Gelegenheitsschriftsteller Horst Janssen seine beiden autobiografischen Bücher genannt.[7] Vor 30 Jahren konnte man seine virtuosen Porträts, Blumen und Landschaften in Hamburg an fast jeder Ecke finden. In großen Auflagen ließ der Künstler Poster drucken, die er massenweise persönlich signierte und durch zwei Buchstaben zu erschwinglichen ›Originalen‹ aufwertete. Bald dekorierten sie Buchhandlungen, Wartezimmer und WG-Küchen. Eine Zeit lang schienen sie einfach zur Stadt zu gehören, unvermeidlich wie die Lieder von Hans Albers und Udo Lindenberg oder Hagenbeck. Aber auch das ist schon fast wieder vergessen. Für Horst Janssen war es keine Frage, dass unsere Erinnerungen, auch die kollektiven Erinnerungen, selten der starren

Logik der Chronologie folgen. Das Vorher-und-Nachher unserer Geschichtsbücher ist auch nur eine Hilfskonstruktion.

\*

*Kunst und Kultur.* Wer in die Archive einer Metropole eintaucht, geht in ihnen entweder unter oder er rechnet mit der Subjektivität seiner Einsichten und Entdeckungen. Selbstverständlich ist die vorliegende Kulturgeschichte jener Stadt, in der ihr Verfasser aufgewachsen ist, in erster Linie ein Spiegel seines Wissens, seiner Interessen und Erfahrungen.

Bei aller Vielfalt meiner Ausflüge ins Gedächtnis unserer Stadt werde ich mehr Anstöße bieten als Resultate, mehr Erzählungen als Urteile. Jeder Anspruch auf Vollständigkeit wäre vermessen. Stattdessen bin ich den Quellen der Geschichten und Lebensläufe, aus denen sich mein Hamburg-Panorama zusammensetzt, möglichst genau nachgegangen, bis hin zum Blick in persönliche Hinterlassenschaften, wie sie sich in der Hamburger Staats- und Universitätsbibliothek oder im Deutschen Literaturarchiv im schwäbischen Marbach finden. Auch hier, am schmalen Neckar, werden wichtige Nachlässe von Schriftstellern und Wissenschaftlern aufbewahrt, die mit der Hansestadt in enger Verbindung standen.

Dem subjektiven Zugriff auf unsere Erinnerungsspeicher entsprechen die Stationen, von denen aus das Vergangene rekonstruiert wird. Da ich vor allem die Stadt der Moderne in den Blick nehme, geht jedes Kapitel von einer der bekannten Haltestellen der S- und U-Bahnen aus. Geschichte wird also einmal nicht chronologisch erzählt, sondern im Raster der Topografie und