

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 91 (2004)
Heft: 7/8: Hamburg

Artikel: Amphibisches Hamburg
Autor: Hipp, Hermann
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-67777>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

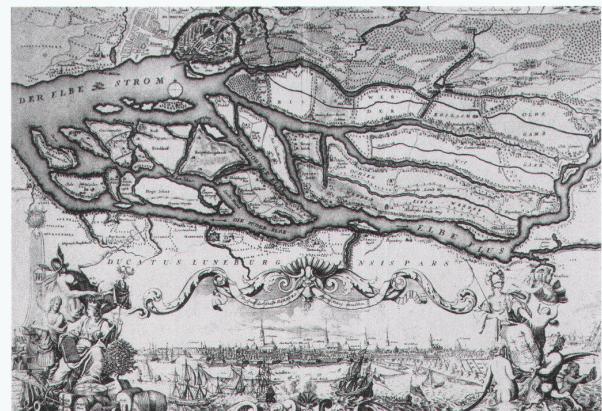
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 18.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Vogelschau-Ansicht von Hamburg mit Alster, Elbe, Fleeten im Schutz des 1615–1625 erbau-ten Wallrings und umgeben von den Wappen der Ratsmitglieder, Kupferstich von Arnoldus Pitersen, 1644



Hamburg und das Stromspaltungsgebiet der Elbe um 1710, Kupferstich von Johann Baptist Homann, Nürnberg

Amphibisches Hamburg

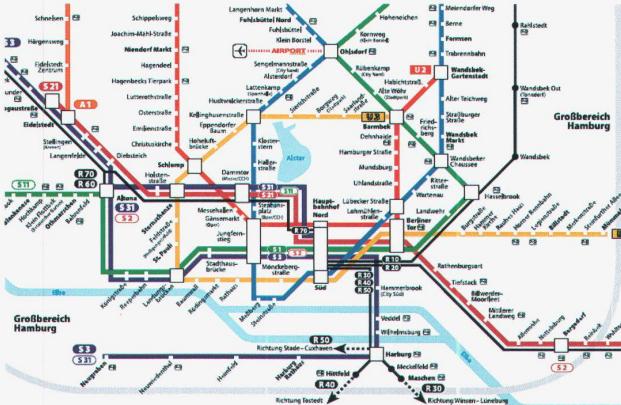
Text: Hermann Hipp, ganzseitige Fotos: Hans Meyer-Veden Für die Identität der Stadt Hamburg ist ihre Beziehung zum Wasser im wahrsten Sinne von elementarer Bedeutung. Sie ist als Organismus vom Wasser durchpulst, durchdrungen, sinnvoll belebt und mit ihm zu einem System dialektisch verwoben. Das Amphibische ihrer Natur bestimmt ihre Erscheinung als Hafenstadt.

Die Hamburger, zumal wenn sie bauen und planen, stehen noch immer im Banne jenes Gutachtens, das Volkwin Marg 1973 unter dem Titel «Hamburg – Bauen am Wasser» für die bauliche Zukunft der Stadt vorgelegt hat. Das Wasser als Lebens-Ressource und zugleich als «genius loci» ist ihr verdienstvoll ans Licht gezogenes und vielseitig verhandeltes Thema. Davon geblieben ist das symbolisch-reduzierte Konstrukt des Titelbildes, eine Art «waterfront». Solche Schlagbilder sind es wohl, die bis tief in die nunmehr fünfjährige Planungsgeschichte der «Hafencity» hineinwirken; sie wecken unbestimmte Assoziationen glänzender Bauten, die sich im Wasser spiegeln, verleiten zum vagen Reden vom «Maritimen» oder gar vom «flair sur mer». Das «Amphibische», von dem hier die Rede sein soll, ist demgegenüber rationaler, systematischer Natur und deswegen dem eigentlichen Charakter Stadt wohl näher verbunden.

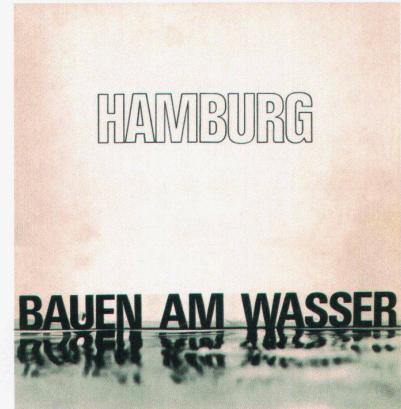
Alles geht zurück auf die naturräumlichen Gegebenheiten an der Mündung von Alster und Bille in die Elbe. Mächtig wirkende Gezeiten ließen die Elbe

seit der letzten Eiszeit ein Stromspaltungsgebiet entwickeln, gleichsam ein ins Binnenland verlegtes Mündungsdelta, von dem bis heute Norder- und Süderelbe, die Hafenbecken und -kanäle zeugen. Der Stau der Alster zum Mühlenteich, die Befestigungsgräben der Stadt, die Besiedelung der Grossen Reichenstrasse auf einem flugzeugträgergrossen, aus Holz konstruierten Podest, das im 11. oder 12. Jahrhundert nach Süden ins tideunterworfene Wasser vorgeschoben wurde, die Eindiechungen der Polder am Rödingsmarkt, am Cremon und Grimm und die spätere Erschliessung ihrer Wetterungen zu schiffbaren Kanälen, den so hamburg-typischen «Fleeten»: Insgesamt entstand auf dieser natürlichen Grundlage ein Kunstprodukt das, was Fritz Schumacher 1921 als den «Wassercharakter» der Stadt bezeichnete: «Alles, was heute an Elementen der Natur in die Wirkungen dieser Stadt hineinspielt, ist von ihr selbst künstlich geschaffen. Sie ist wie vielleicht keine andere Grossstadt ganz und gar ein Produkt der technischen Energie ihrer Bewohner».

Spät erst ist für die Integration von Natur und Baukultur dieser Stadt jener Begriff des «Amphibischen» zum geflügelten Wort geworden. Als biologistische Metapher unterstreicht sie die Ähnlichkeit der Grundstruktur der Hafenstadt mit jenen Organismen, die auf das Leben zu Wasser und zu Lande, in beiden Biosphären zugleich, angewiesen sind. Heinrich Reincke, damals Direktor des Staatsarchivs, hat das Wort 1944 in einem Vortrag aufgebracht. Nach den verheerenden Zerstörungen des «Feuersturms» vom Sommer 1943



Liniennetz des Hamburger Verkehrsverbundes, Stand 2004



Titelseite des Gutachtens «Hamburg – Bauen am Wasser», von Gerkan, Marg und Partner 1973. – Bild: Hermann Hipp

wollte er wenigstens den Stadtplan, «das Neben- und Durcheinander von Land und Wasser, den amphibischen Charakter der Stadt», als Kern der historischen Identität Hamburgs erhalten wissen. Die kleineren Fleete wurden dennoch trockengelegt, während die Hauptkanäle die Innenstadt noch immer durchziehen und Reinckes Einsicht belegen. Selbst in der äussersten Reduktion ist dieses «Amphibische» als Inbild von Hamburg erhalten: Emblematisch bildet der Linienplan des Hamburger Verkehrs-Verbundes die Verflechtung von Wasserläufen und Landverkehr ab – und damit unverwechselbar und wiedererkennbar eben – Hamburg. Das organische Geflecht dieses Musters bewahrt dennoch und betont geradezu den Gegensatz, ja die Dialektik, die polare Spannung zwischen beiden Elementen in all den Merkmalen des Stadtbildes, die sich ihnen jeweils zuwenden: Wasser und Land sind überall markant durch scharfe Grenzen voneinander geschieden, durch Ufer, Kais und Brücken.

Durch die ganze Stadt zieht sich die «Hafenkante» als komplexe amphibische Zone. Aber nirgends als landläufige «waterfront», sondern als Übergang zwischen den Lebensbereichen der Stadt, sie verbindend und voneinander distanzierend zugleich. An dieser «Hafenkante» begegnet die Stadt sozusagen sich selbst – einerseits als geschlossener, markant gefasster Körper der Architektur, andererseits als offener, vom Wasser geprägter Hafenbereich, mit ihren Landungsbrücken zugleich als Verdichtung des weltweiten Verkehrs.

Häuser, Twieten und Fleete

Das «Amphibische» in Hamburgs Stadtgestalt ist nicht nur in der topographischen Struktur begründet. Seit Jahrhunderten hat es auch die Typologie der Architektur erfasst. Zahlreiche Spuren lassen sich dafür in der City – dem Ort also des alten Hamburg – immer noch aufweisen, wenngleich der Zweite Weltkrieg die besten Zeugen alt-hamburgischer Bürgerhäuser aus Mittelalter und Früher Neuzeit weitestgehend vernichtet hat. Das traditionelle Hamburger Bürgerhaus in seiner voll entwickelten Form stand in den Marschstadtteilen, also so dicht wie möglich am Wasser und diente dem Handel und der Hafenwirtschaft, in vielen Fällen bis ins 20. Jahrhundert hinein. Es bestand aus dem üblichen norddeutschen Dielenhaus, das an der Strasse stand (die auf der Krone alter Deiche verläuft) und ihr seine repräsentative Giebelfront vorwies. Nach rückwärts schloss sich – ebenso wie in den anderen Hansestädten, vor allem in Lübeck – ein Hof an, dessen eine Seite der Wohnflügel einnahm. Wo aber in Lübeck das Grundstück endet und rückwärts das des Nachbarn beginnt, schloss sich in Hamburg ein Speicher an, der ausschliesslich der Warenlagerung diente; ohne jeden Anspruch auf repräsentative Gestaltung, mit einfacherem Backsteinfachwerk oder einer Backsteinmauer wandte er sich dem rückwärtigen Kanal, dem «Fleet» zu. Dasselbe Bild bieten, auf einen einzigen Baukörper verknüpft, die späteren, sogenannten Aussendeichshäuser, wovon einige an der Deichstrasse erhalten sind. Jedes Haus verband also auf seiner Parzelle je für sich



Hamburgs Hafenkante bei den Vorsetzen, um 1935. – Bild: Landesmedienzentrum Hamburg, Aufnahme Hans Breuer



Das Nikolaifleet mit Speicherriegeln, historische Aufnahme um 1880

Wasser und Land und verlieh diesem Verhältnis Gestalt. Diese Häuser waren die amphibischen Zellen, aus denen sich noch bis zum Zweiten Weltkrieg ganze Stadtteile konstituierten, und diese bildeten bis dahin den Grundstoff für ein hochcharakteristisches Stadtbild. Ging man nämlich auf den sogenannten Twieten, – etwa auf der Brandstwiete – durch die Stadt, dann querte man jeweils in regelmässiger Folge die (Deich-)Strassen und über Brücken die Fleeten unter ständigem Wechsel des Stadtbildes: An der Strasse erschien es repräsentativ, häufig mit bildhauerisch bearbeitetem Werkstein, seit dem mittleren 18. Jahrhundert hell verputzt – an den Fleeten formlos nüchtern, dunkel, bestimmt vom roten Ton einfacher Ziegel.

Nun ist es nichts Besonderes, wenn Häuser «vorne hui und hinten pfui» sind. In Hamburg kann man aber die Rückseiten von den Brücken aus sehen, und das sind an den Fleeten Wasserseiten. Hamburg hat damit eine von allen anderen Hafenstädten in Europa und vollends unter den Hansestädten verschiedene, gänzlich und nur dieser einen Stadt eigene Architekturtradition, die man nachgerade auf die Schlichtformel von den «zwei Stadtbildern» bringen möchte – jeder Vergleich mit Bremen, Lübeck und Danzig, mit Antwerpen, Amsterdam, Genua und Venedig würde das leicht erweisen. Düster und prächtig, «rot und weiss», gewissermassen wie in den Stadtfarben durchdrangen sich die beiden Stadtbilder und die beiden Elemente im Stadtgefüge und vergegenwärtigten damit auf Schritt und Tritt das Amphibische der Bürgerhäuser und der gesamten Stadt.

Auf der «Fleetinsel» zwischen Admiralitätsstrasse und Herrengrabefleet ist eines der letzten Beispiele dieser Typologie alter Zeit erhalten mit den repräsentativen Strassenseiten der Häuser und ihren Backstein-speicherfronten zum Fleet hin. Dass man auch sonst noch viele Spuren dieser architektonischen Dialektik findet, liegt daran, dass selbst die modernen Kontorhäuser, die seit 1885 die historische Innenstadt in eine

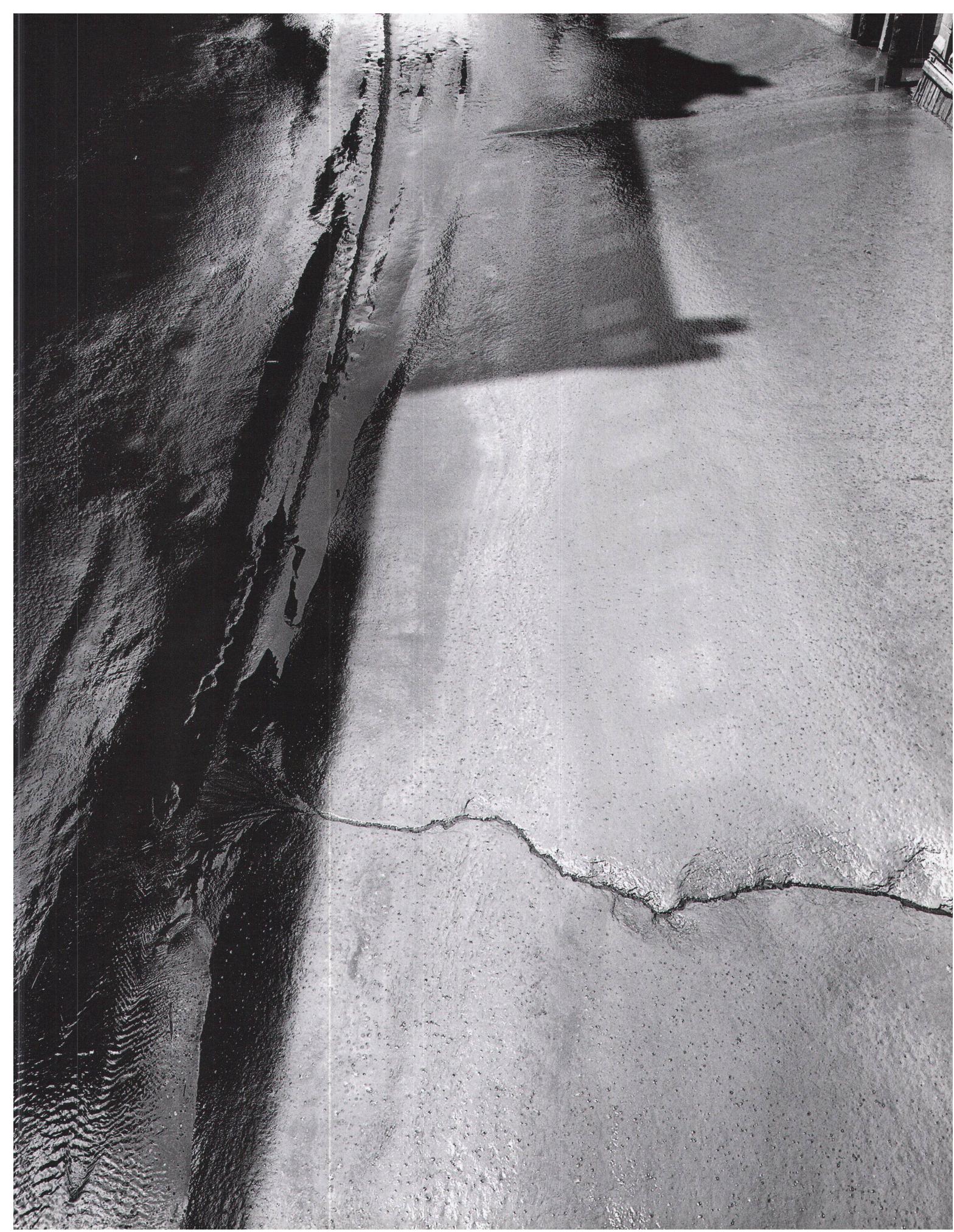
moderne City verwandelt haben, sich in diese Struktur einpassten, indem ihren repräsentativen Strassenfassaden fast regelmässig eine betont nüchterne Backstein-rückfront entspricht.

Im städtebaulichen Massstab entfalteten sich die zwei Stadtbilder, als seit 1881 durch den Zollanschluss an das Deutsche Reich die Trennung der Funktionen in der Stadt erzwungen wurde. Die im neuen Freihafenbezirk konzentrierten Speicher stehen seitdem backstein-rot als Teil der Hafenkante und als «Speicherstadt» dem zur Kontorhaus-City verwandelten alten Hamburg gegenüber – von ihm getrennt durch den Zollkanal als einem von bis zum Zweiten Weltkrieg teils monumentalen Brücken überspannten Fleet. Symbolisch gesteigert erscheint diese Beziehung, wenn man sie ausdehnt auf das seit 1884 neu errichtete Rathaus als Zentrum der Stadt und auf die neuen Staatsbauten am Wallring, etwa das Justizforum. Alles zusammen interpretierte den Stadtorganismus architektonisch neu – mit dem alten Mittel der rot-weissen Zwei-Stadtbilder-Dialektik. Speicherstadt und Rathaus spannen rot-weiss-amphibisch das Herz der Stadt zwischen sich ein.

Schuppen, Speicher und Container

Amphibisch geriet erst recht und wieder aus technisch rationalsten Gründen die Einrichtung des modernen Hafens jenseits der Speicherstadt und jenseits der Norderelbe: Seit dem 1866 eröffneten Sandtorkai hat Hamburg hier für die Gezeiten offene Hafenbecken eingerichtet, die Kais mit Kränen, Schuppen und Eisenbahnen besetzt – als Ganzes ein von Anfang an ideales amphibisches Konstrukt, ein vollkommenes technisches Instrument zur Integration der Warenströme zu Wasser und zu Lande. Für rund hundert Jahre diente es dem Hafenausbau und gab so dem gesamten Hafengebiet das Gepräge gab.

Seit den 1960er Jahren hat der Container die Macht in Seefahrt und Hafenwirtschaft ergriffen und liess die





Die Strassenseite des Kontorhauses «Europahaus» am Ballindamm 39, erbaut nach Entwürfen von George Radel 1909/12, abgerissen 2003 zugunsten des Projektes «Europa-passage». Die Rückseite zur Hermannstrasse zeigte eine Backsteinfassade wie sonst an den Fleetseiten.
Bild: Hermann Hipp



Die Speicherfronten der «Fleetinsel»-Häuser, um 1985, vor der Neubebauung der Umgebung. – Bild: Hermann Hipp

alten Hafenschuppen und zunehmend die Speicherstadt überflüssig werden. Neue grosse Lagerplätze, neue Kran- und Transporteinrichtungen wurden dafür nötig. Grössere Schiffe sind aufgekommen, es wird schneller umgeschlagen. Weltweit werden die Containerhäfen neu angelegt, grossflächig, verkehrsgünstig und an möglichst tiefem Wasser – deswegen überall in grosser Distanz zu den Städten. Die Modernisierung von Seefahrt und Hafenwirtschaft hat nicht mehr und nicht weniger gebracht als die Desintegration von Hafen und Stadt, faktisch das Ende der Hafenstädte. Aus ihnen wurden und werden blosse Städte am Wasser. Von Barcelona bis Sydney, Baltimore oder London sind internationale Urbanisierungsstrategien und Modernisierungen von Hafenstädten bestrebt, durch mehr oder weniger eindrucksvolle Architektur über reflektierenden Wasserflächen eine erregende, erhabene, glänzend-vornehme «waterfront» zu gewinnen – von der die bisher in sie integrierte «working front» sich vollständig löst. Die «Hafenstadt» ist vielerorts nur noch eine Metapher.

In Hamburg sind die neuen Container-Häfen immerhin nur wenig elbabwärts gerückt und bleiben immer noch Bestandteil der angestammten Hafenzone. Sie stehen nach wie vor in eindrucksvoll amphibischer Wechselbeziehung zu den vornehmen Elbvororten. Aber auch hier hat der alte, unmittelbar der Stadt be-

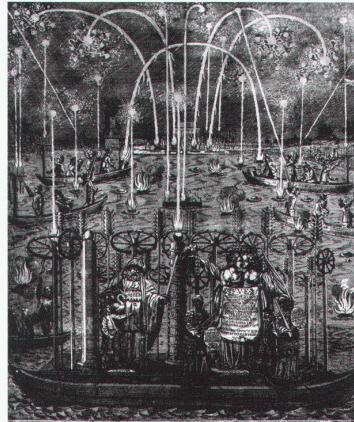
nachbare Kern des Hafens seine Aufgabe eingebüsst. Eben dort soll die «Hafencity» entstehen, eine «maritim» gestimmte, wasserbezogene, aber eben doch nur eine Erweiterung der Innenstadt, prangend mit ihrer Lage «am Wasser». Ein international waterfront-konkurrenzfähiges Schau- und Glanzstück. Hierin soll sich «das Gesicht der Stadt» wieder wenden.

Innerstädtische Wasserkanten

Hamburgs Gesicht hat sich freilich seit zweihundert Jahren längst im Norden herausgeputzt. Dort liegen schon lange die anderswo künstlich aufgezäumten glänzenden Wasserspiegel. Wie die innerstädtischen Fleete und der Hafen verdanken auch sie sich technischer Energie: der offensichtlich ganz der stadtteillichen Schönheit des Wassers verschriebene Alstersee, die Binnen- und die Außenalster. Der Jungfernstieg, die innerstädtische Wasserkante von legendärer Lebensqualität, ist nichts anderes als der alte Damm, der im 13. Jahrhundert die Alster zum See aufstaute und den Betrieb leistungsfähiger Mühlen erlaubte. Nicht nur als schöne Aussicht gehört der Alstersee zum Jungfernstieg, sondern auch funktional als Mühlenteich. Seit der Aufklärung ist die Alsterseite zur schönsten Schauseite Hamburgs geworden. Als amphibische Kante der Stadt ist der «Jungfernstieg» vornehme Geschäftsstrasse, übergrünte innerstädtische Promenade und Landungsbrücke zugleich. Ein Blick genügt, und es wird klar: Das ist der reflecting pool der Stadt, hier liegt gleich dreimal und schon lange ihre «waterfront», vornehm, schimmernd, frei von störender Beunruhigung durch Arbeit und Hafenatmosphäre. Das Wasser der gestauten Alster dient sei eh und je vor allem dem Freizeitvergnügen und festlicher Inszenierung – man denke nur an die berühmten Feuerwerke, die Hamburg hier in der Barockzeit inszeniert hat.

Auch von dieser Seite bildet das Rathaus im Stadtbild und im Stadtorganismus das Zentrum. Alstersee und Rathaus werden durch jenes Freiraumgefüge miteinander in Beziehung gesetzt, das Alfred Lichwark mit Venedig verglich und Fritz Schumacher zum städtebaulichen «Kunstwerk Hamburg» verklärte – es ist ein amphibisches Raumkunstwerk. Der Rathausmarkt an Land und das ihm – analog zur venezianischen Piazzetta – hakenförmig zugeordnete, architektonisch





Feuerwerk auf der Binnenalster am 5. 9. 1650 zur Feier des «langsehnten Friedens» nach dem Dreissigjährigen Krieg. Auf der Wasserfläche die allegorische Inszenierung von «Friede und Einigkeit», bewirkt durch «Feder und Schwert». Im Hintergrund der Lombards-Wall mit Windmühle und Brücke. Kupferstich mit Erläuterungstext, Arnoldus Pitersen. Bild: Staatsarchiv Hamburg



Das amphibische Herz der Stadt mit Binnenalster, Kleiner Alster und Rathausmarkt, vermittelt durch die viertelskreisförmige Wassertreppe an der Kleinen Alster, Luftaufnahme um 1930. Bild: Landesmedienzentrum Hamburg

gefasste Becken der Kleinen Alster komponieren es seit dem Wiederaufbau der Innenstadt nach dem Grossen Brand von 1842. Den amphibischen Schlüssel, sozusagen die amphibischste Stelle der Stadt überhaupt, bildet seitdem die viertelskreisförmige Treppe, die den Übergang vom Rathausmarkt auf das Wasser ermöglicht: Von hier aus kann man sowohl hinaus auf die Alster, wie hinein in die Fleeten der Stadt und zum Hafen gelangen.

Das andere Hamburg

Wo künftig die Hafencity entstehen soll, ist die ehemals amphibisch-technische Faszination des Hafens allmählich der poetisch-gefährlichen, geheimnisvollen Anmutung verlassener Gleise, morbider aufgegebener Zweckbauten, nutzloser Technikrudimente und verfallender Kaimauern gewichen. Wenn man so will, ist jene Wildnis wieder eingetreten, die auf den alten Stadtansichten Hamburgs eben dieses Areal des «Grasbrook» als unkultiviert und unsicher, als den Gezeiten ausgesetzte Natur der mauerumfassten, sicheren Stadt konfrontiert haben. Wird man dem mit neuem Glanz gerecht? Gälte es nicht, das «ganz Andere» dieses Areals zu kultivieren – und sei es durch Neues? Die amphibische Erbschaft nicht nur in Bezug auf das Wasser, sondern auf das Hafenkantenverhältnis zur Stadt aufzugreifen, würde Hamburgs alten Charakter und seine einzigartige Architekturtypologie ernstnehmen – und als etwas Besonderes in den internationalen Wettbewerb der Hafenkonversion und ihrer immer spektakulärer und doch auch immer austauschbarer werdenden «waterfronts» einbringen.

Die Hafenstadt ist kein gewöhnlicher Ort, sondern eine amphibische Metapher von Leben und Tod. Phi-

losophen und Theologen, Dichter und die Alltagssprache haben dafür in unserer abendländischen Tradition zahllose Beispiele, Maler wie Arnold Böcklin mit seiner «Toteninsel» Bilder formuliert: Merkwürdige Sehnsüchte werden wach, wenn wir einlaufen in den Hafen der Ehe, in den Hafen der Ruhe, in den Hafen des Friedens: «Kurz, zu einem Jeden heisst es einmal: Du bist eingestiegen, gefahren, im Hafen eingelaufen: so steige nun aus! Geht's in ein anderes Leben – gewiss in keins, das ohne Götter ist ...» (Marc Aurel). ■

Herrmann Hipp (1944) hat in Tübingen und Wien Kunstgeschichte, Archäologie sowie Vor- und Frühgeschichte studiert. Seit 1984 ist er Professor am Kunstgeschichtlichen Seminar der Universität Hamburg. Ein Schwerpunkt der Tätigkeit liegt in der regionalen Kunstgeschichte; er ist eingebunden in den Forschungsschwerpunkt Politische Ikonographie.

Hamburg amphibia Pour l'identité de la ville de Hambourg, la relation à l'eau est d'une signification véritablement fondamentale. L'eau irrigue l'organisme urbain, le stimule positivement et forme avec lui une trame dialectique. La nature amphibia détermine son aspect en tant que ville portuaire et va bien au delà de l'image des «waterfronts» prestigieux, mais aussi répétitifs qui, en nombre lieux du monde, entrent dans le répertoire de rénovation des villes côtières. Le développement de Hambourg est issu des propriétés spatiales naturelles. A partir de ses canaux, de ses digues, de ses bassins portuaires et de ses fossés de fortification s'est constitué le système artificiel que Fritz Schumacher qualifia en 1921 de «caractère aquatique» de la ville. Rives, quais et ponts tracent des limites précises entre l'eau et la terre, le tout constituant une zone amphibia ou «Hafenkante» (frange portuaire). Le long de cette «Hafenkante», la ville se rencontre pour ainsi dire avec elle-même. Depuis des siècles,



l'amphibisme a également influencé la typologie architecturale. La maison hambourgeoise traditionnelle était située aussi proche de l'eau que possible et servait au commerce et à l'activité portuaire: tournée vers la rue avec une magnifique façade-pignon, et vers l'arrière, sans aucune recherche d'apparat, le grenier s'ouvrant vers le canal. Chaque maison réussissait ainsi sur sa parcelle l'eau et la terre. Très différemment des autres cités portuaires comparables: Brême, Lübeck et Dantzig, Anvers, Amsterdam, Gênes ou Venise, Hambourg se caractérise globalement par deux visages urbains qui s'interpénètrent et concrétisent à chaque pas la particularité amphibie. Dans la zone du port franc au 19ème siècle, avec son quartier d'entrepôts en briques rouges et le vieil Hambourg des comptoirs, cette dualité des deux images urbaines s'est également développée à l'échelle urbanistique. Au delà des entrepôts près de la «Norderelbe», l'aménagement du port moderne s'est fait de manière amphibie: des quais et des grues, des hangars et des voies ferrées, un instrument technique complet pour intégrer les flux de marchandises sur l'eau et dans les terres. Mais depuis les années 1960, le container a pris le pouvoir dans la navigation et l'activité portuaire, rendant tous les anciens hangars et progressivement les entrepôts superflus. Cette modernisation engendra finalement la désintégration du port et de la ville, pratiquement même la mort de la ville portuaire. Il n'est resté et ne restera finalement que des villes au bord de l'eau. En de nombreux lieux, la ville portuaire n'est plus qu'une métaphore. Avec la future «HafenCity», Hambourg voudrait retrouver un visage de caractère maritime. Mais depuis deux siècles, au droit de l'Alster, Hambourg possède déjà ses célèbres plans d'eau intérieurs à la ville; avec depuis l'époque des lumières, le «Jungfernstieg», élégante rue commerçante, un des aspects les plus prestigieux de la ville, promenade urbaine verdoyante formant aussi quai d'accostage. Il est là le reflecting pool de la cité. Depuis longtemps et même trois fois, on trouve là son «waterfront», construction spatiale amphibie, élégante et brillante. Mais là où la HafenCity doit voir le jour, la fascination technique du port d'autan a peu à peu fait place à une ambiance poétique mystérieuse et ambiguë de voies ferrées désaffectées, de bâtiments abandonnés morbides, de vestiges techniques inutiles et de murs de quais délabrés. Pourrait-on redonner vie à tout cela? Ne devrait-on pas cultiver «le tout différent» de cette zone, même avec du neuf? Reprendre l'héritage amphibie de la ville, non pas seulement vis-à-vis de l'eau, mais aussi quant au rapport entre front portuaire et ville, correspondrait bien plus à l'ancien caractère de Hambourg et à sa typologie architecturale exceptionnelle. ■

Amphibian Hamburg Its association with the water is of elementary importance to Hamburg's identity. Like an organism, the city is permeated by water and dialectically interwoven with it to form a meaningful system. Hamburg's amphibian character defines it as a port and has far more meaning than the mere picture of shining but exchangeable "waterfronts" common to the repertoire of so many of the world's waterside cities.

Hamburg's development goes back to its natural conditions. The basis of this work of art that Fritz Schumacher described as the town's "water character" in 1921 was its canals, dykes, docks and fortifications. The shores, quays and bridges represent strict boundaries between the land and the water and form a complex amphibian "port border" zone. It is on this border that the city encounters itself.

For centuries, Hamburg's amphibian character has also determined the typology of its architecture. The traditional Hamburg town houses were located as close to the water as possible and, with their magnificent gable façades facing the street and unpretentious storehouse premises at back looking onto the canal, were used for the trade and commerce of the port. Thus every house was part of both the water and the land and gave a form to this relationship. Unlike the comparable ports of Bremen, Lübeck and Danzig, Antwerp, Amsterdam, Genoa and Venice, Hamburg is characterised by two cityscapes that interpenetrate and emphasise the town's unusual amphibian quality throughout. And the duality of the two cityscapes is also generated in terms of urban development through the red brick Speicherstadt in the 19th century free port zone and the old Hamburg with its office buildings.

The modern port beyond the Speicherstadt and the Norderelbe is just as amphibian in character: with quays and cranes, sheds and trains, it is a perfect instrument for the integration of the stream of merchandise by land and water. In the 1960s, containers achieved their predominance on the sea and in the ports and made the old port sheds, and increasingly also the Speicherstadt, redundant. This modernisation finally brought about the disintegration of the port and the town, and virtually the end of the ports, which changed into mere towns on the waterfront. The "port" is now a mere metaphor in many places.

With the future "HafenCity", Hamburg is to be given a maritime character. In fact, however, the city on the Alstersee has had its own legendary waterfront for the past two hundred years. Ever since the Enlightenment this has been the loveliest part of Hamburg, with the elegant "Jungfernstieg" shopping street, green city centre promenade and jetty at one and the same time. This is the city's reflecting pool, it is here that its "waterfront" is located, three times over and for a long time, dignified and gleaming – an amphibian spatial work of art.

The future HafenCity is to be located where the former amphibian-technical central city waterfront is gradually giving way to the poetic, dangerous and mysterious charm of abandoned railway tracks, morbidly resurrected functional buildings, useless technical rudiments and dilapidated quay walls. Will this new splendour be in place? Would it not be better to cultivate the "otherness" of this site in modern terms? It would be far more appropriate to Hamburg's historic character and its unique architectural typology to continue the amphibian heritage, not only as regards its relationship to the water, but also in terms of the relationship between the port and the town. ■



Hans Meyer-Veden

Hans Meyer-Veden wurde 1931 in Stade/Niederelbe geboren. Als ausgebildeter Maschinenbauer arbeitete er bis 1953 im Schiffbau und in der Seeschifffahrt. Dann folgten eine Lehre als Fotograf und das Studium der Fotografie an der Hochschule für bildende Künste Hamburg (bei Prof. E. Troeger). Von 1959–1963 Lehrauftrag, 1963–1965 Dozentur für Fotografie an der HfbK Hamburg, dann bis 1980 freiberuflich tätig. 1980–1985 Professor für Visuelle Kommunikation an der FH Dortmund, 1985–1993 Professur im Studienschwerpunkt Fotografie an der FH Kassel. Zahlreiche Ausstellungen und Publikationen, namentlich Bücher zu Hamburg.

Prof. Meyer-Veden hat sich als einfühlsamer und aufmerksamer Beobachter einen Namen gemacht. Mit geschärftem Auge, gleichermaßen für das Vordergründige und das Unscheinbare, zeigt er in seinen Bildern vielschichtige, poetische und nicht selten überraschende Momente des Alltags, unspektakulär und spektakulär zugleich. Die hier publizierten Aufnahmen tragen viele Verknüpfungen zum Amphibischen in sich, führen uns ebenso ins Reale wie ins Unterschwellige, in die Gegenwart und in die Vergangenheit. Wir danken Prof. Meyer-Veden, dass er uns für dieses Heft eine Auswahl noch unveröffentlichter Aufnahmen zur Verfügung gestellt hat.