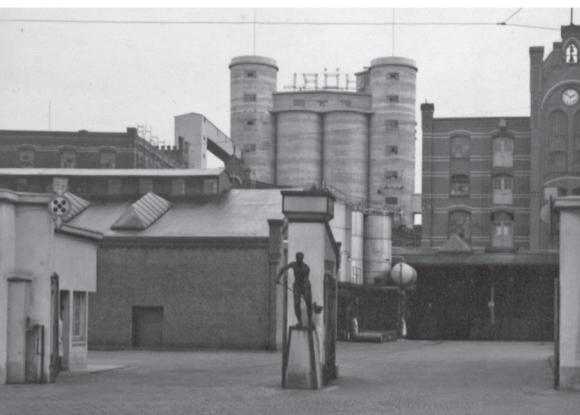


Arbeit im Hafen – Hafen in Arbeit

Der Harburger Binnenhafen im Spiegel von Zeitzeugenberichten

Teil 2



I	Einleitung	9
	Thema	9
	Kapitel	9
	Quellen und Literatur	9
	Zitierweise und Begriffserklärungen	10
	Repräsentativität	10
II	Die Industrialisierung Harburgs	11
III	Daten und Gesprächspartner	15
	Datenerhebung	15
	Leitfaden	15
	Vorstellung der Gesprächspartner	16
IV	F. Thörl's Vereinigte Harburger Oelfabriken AG	17
	Firmengeschichte	17
	Aus- und Fortbildung	31
	Arbeitsalltag(e)	34
	Arbeits- und Umweltschutz	49
	Gewerkschaftliche Aktivitäten und Betriebsrat	51
	Betriebsklima	53
	Bezug zum Binnenhafen	56
V	Schlossmühle Gustav Flügge	61
	Firmengeschichte	61
	Aus- und Fortbildung	71
	Arbeitsalltag(e)	71
	Arbeits- und Umweltschutz	75
	Gewerkschaftliche Aktivitäten und Betriebsrat	75
	Betriebsklima	76
	Bezug zum Binnenhafen	76
VI	Güterbahnhof Hamburg-Harburg	81
	Firmengeschichte	81
	Aus- und Fortbildung	91
	Arbeitsalltag(e)	98
	Arbeits- und Umweltschutz	108
	Gewerkschaftliche Aktivitäten und Betriebsrat	110
	Betriebsklima	113
	Bezug zum Binnenhafen	115
VII	Anmerkungen	117
VIII	Glossar	127
IX	Quellen und Literatur	133
	Interviews: Firmen und Gesprächspartner	133
	Schriftliche Quellen	133
	Bilder, Fotografien, Dokumente	133
	Karten und Lagepläne	133
	Literatur	134
X	Abbildungsverzeichnis	147



Abb. IV 35 Förderanlage im Saatsilo Westlicher Bahnhofskanal, Aufnahme von 1937¹³⁴

Noch gut erinnern konnte er, dass er in seiner Arbeit eigentlich immer unter Termindruck stand.

Peter Banys durchlief während seiner Lehre zum Industriekaufmann mehrere Abteilungen der Verwaltung bei Thörl. Er lernte aber auch für jeweils vier Wochen die betrieblichen Abläufe in den Werken Schloßstraße, Citadelle und Seehafen kennen. Für jede der Ausbildungsstationen musste er im Anschluss Tätigkeitsberichte verfassen.

Besonders deutlich in Erinnerung waren Peter Banys noch die mit den verschiedenen Produktionsgängen verbundenen aufwendigen Zwischentransporte: *Das kann man sich ja heute gar nicht mehr vorstellen!*¹²⁹ Ein Großteil der Rohwaren musste zunächst ins Silo am Westlichen Bahnhofskanal transportiert und gelöscht werden. Nach der Pressung im Werk Schloßstraße wurden die Zwischenerzeugnisse per Schute dann zur Weiterbe-

handlung zur Citadelle oder an den Seehafen gefahren.

Im Werk Schloßstraße war Peter Banys häufiger mit Kollegen unterwegs, wenn Unterlagen in den Betrieb gebracht werden mussten oder bestimmte Fragen mit den Meistern zu klären waren. Um die betrieblichen Arbeitsabläufe kennen zu lernen, war er im Palmspeicher, in der Leinsaatverarbeitung und im Silo.

Die Arbeit im Silo war seiner Erinnerung nach die schwierigste. Obwohl er sich nur Notizen über den Betriebsablauf machen sollte und nicht zur Mitarbeit verpflichtet war, half er den Männern im Silo. Das Löschen der Saaten war insbesondere im Winter Schwerstarbeit. Während seiner Ausbildungszeit wurde noch viel Kopra verarbeitet. Angeliefert wurden nicht die ganzen Früchte, sondern das in den Anbauländern bereits aus der Kokosnuss entfernte, zerbrochene und getrocknete Fruchtfleisch.¹³¹

*Ich hab sogar in den Schuten gestanden und Saaten gelöscht! Manchmal hat's ja geschneit, aber ich bin da auch mit rein gegangen. Und dann kam Kopra, und wenn es schneite, dann klebten die Stücke manchmal aneinander und verstopften die Elevatoren. In den Saugrohren waren so Klappen, die musste man dann aufmachen und mit Stangen herumstochern, um diese Verstopfungen aufzulösen. Das musste natürlich alles in den Bericht, und alle waren stinkig. Die arbeiteten ja im Akkord und kriegten acht Stunden bezahlt! Und dann haute das nicht hin!*¹³²

Vier Artikel in Thörls Oel-Pressen widmen sich den Arbeitsabläufen im Thörl'schen Saatsilo am Westlichen Bahnhofskanal.¹³⁵ Das Silo, 1936 fertig gestellt, hatte 15 große Zellen, mehrere Nebenzellen und ein Fassungsvermögen von 15000 Tonnen. Die sechzehnte Zelle enthielt die maschinelle Anlage mit den Elevatoren, die *pneumatische Löschanlage mit Vacuumpumpen*, automatische Waagen und einen Fahrstuhl. Der Löschvorgang lief folgendermaßen ab:

Die durch die Vacuumpumpen erzeugte Luft saugt die Saat aus den Schiffen zu ei-

ner Kesselanlage. Diese Kessel geben die Saat nach Passieren der elektrischen Magneten, die etwaige Eisenteile aus der Saat ziehen, über die Siebe in einen Elevator, der die Saat zur automatischen Waage bringt. Ein anderer Elevator übernimmt von hier die Saat und schafft diese zum achten Boden, wo kreuz und quer die sogenannten Raedler (Förderanlage) laufen. Von hier aus fällt nun die Saat in die einzelnen Zellen.¹³⁶

Schnelligkeit, Aufmerksamkeit, Konzentration und gute Kenntnisse der Anlage waren für einen störungsfreien Ablauf beim Löschen erforderlich. Die Löschkolonnen arbeiteten in drei Schichten rund um die Uhr unter oft schwierigsten Witterungsverhältnissen. Je nach Art der Anlieferung waren vorbereitende Arbeiten fällig: Sackware beispielsweise musste erst aufgeschnitten werden, bevor die Saugrohre zum Einsatz kommen konnten. Waren die Säcke nur halb gefüllt und dazu schlecht genäht, mussten die Arbeiter die Messer am Wetzstein ständig nachschärfen, was Zeit kostete.

Zu Stockungen kam es, wenn sperrige Teile die Anlage zum Stillstand brachten. Das konnte nicht nur durch grobstückige Kopra geschehen, wie es Peter Banys erlebt hatte, auch Fremdkörper wie Holzstücke und Steine setzen sich im Saugrohr fest. Nicht selten fand sich aber auch Unerwartetes wie Messer mit primitiver Klinge, Verschlüsse von Coca-Cola-Flaschen, alte Geldmünzen, ein bunter kleiner Holzschuh, ein nagelneuer Tropenhelm, ein amerikanischer Warenhauskatalog in malaisischer Sprache an. Sogar eine gut erhaltene Damenjacke, in den Täschchen noch Lippenstift und Puderdose, war einmal dabei.

Lief alles gut, wurden je nach Saat zwischen 260 und 320 Tonnen pro Schicht gelöscht. Welche Belastungen der technische Fortschritt, die Bedienung komplexer Anlagen und insbesondere die Schichtarbeit für die Arbeitnehmer in den 1950er Jahren mit sich brachten, wird in der folgenden Textpassage deutlich:

Trotz aller modernen Errungenschaften der Technik, die als Hilfsmittel in den Industriebetrieben Anwendung finden, werden heute jedoch größere Anforderungen



Abb. IV 36 Säcke mit Erdnusskernen wurden vor dem Löschen fachgerecht aufgeschnitten, damit sie bei der Schrotverladung wieder verwendet werden konnten. Aufnahme von 1956¹³⁷



Abb. IV 37 Löschkolonne mit einer Lieferung Kopra am Saatsilo Westlicher Bahnhoftkanal, Aufnahme von 1954¹³⁸

V Schlossmühle Gustav Flügge

großhandel, der Schiffsmakler Heinicke, die Kohlenhandlung Zehrer & Petersen, der Zigarrenhandel Löntz, die Klempnerei Peter, Struck & Wichers, Eisenhandel, die Gastwirtschaft Quast, Friseur Müller, Schlachtereier Penz, die Maschinenfabrik Nordwig und die Glaserei Nordwig, Neven & Grube, die Baustoffhandlung Elgehausen, die Bäckerei Otto und das Lebensmittelgeschäft Berta Möller.⁶⁹

Gute Kontakte unterhielten die Schlossmühlenbetreiber auch zu den direkten Nachbarn, von denen viele nicht nur ihr Geschäft im Bin-

nenhafen betrieben, sondern häufig dort auch wohnten.

Das war alles so kleinstädtisch und persönlich. Da fuhr man nicht mit dem Auto, wenn man zum Sand wollte oder zur Haspa. Man ging zu Fuß, und man grüßte sich. Und wissen Sie, was mir ganz viele Kunden gesagt haben? Wir vermissen Ihren Vater! Wenn die nämlich morgens in die Firma gingen, stand da oft mein Vater mit der Zigarre vor unserer Tür. „Guten Morgen, Herr Flügge.“⁷⁰

Unmittelbar rechts vom Wohnhaus befand sich der Schrotthandel Heuer & Rohbohm, daneben die Gemüsefirma Allers, dann der Goldene Engel, das Wohnhaus der Familie Bröcker, das Bornemannsche Haus und die Klempnerei Peter.

Edith Witt wuchs in der Schlossmühle auf und verband noch viele Kindheitserinnerungen mit dem Binnenhafen. In Zeiten der Lebensmittelknappheit nach dem Krieg hielt die Familie sogar Schweine in den Pferdeboxen.

Die Schloßstraße war eigentlich, als wir da aufgewachsen sind, eine richtige Idylle. Und der Karnapp auch. Es war ja noch nicht so viel Verkehr, und es gab ja auch den Seevekanal, der war ja noch offen. Da ging man natürlich auch immer mal hin, um zu gucken, was da so los ist.⁷³

Ein idealer Spielplatz für sie und ihre Schwestern und später auch für ihre eigenen Söhne war das Betriebsgelände der Schlossmühle. Hier trafen sich die Kinder aus der Nachbarschaft zum Spielen. Es gab eine kleine Grünfläche und die große Remise, wo Stroh und Heu lagerten. Aus Benzinkanistern, die nach dem Krieg überall herumlagen, und Holz bauten sie sich kleine Flöße und paddelten über den Kaufhauskanal bis in den Harburger Hafen. Sie war aber auch mit Freundinnen und Puppenwagen am Dampferanleger an der Elbe.

Geschäftliche Beziehungen bestanden zu Ölmühlen, Getreidesilos und Mischfutterwerken und zu einigen anderen Firmen im Binnenhafen.⁷⁴ Dazu gehörte u.a. die Klempnerei Ernst Peter⁷⁵, die beauftragt wurde, wenn Klemp-

78



Abb. V 24 Gustav Flügge vor dem Ladengeschäft, Aufnahme von 1970⁷¹



Abb. V 25 Harburger Schloßstraße, Blick nach Nordwesten, Aufnahme von 1967⁷²

V Schlossmühle Gustav Flügge

nerarbeiten an Mühle und Wohnhaus zu erledigen waren. Noch in den letzten Jahren der Schlossmühle wurden nach Öffnung der innerdeutschen Grenze für die Tankwagentransportfirma und Spedition Heinrich Schmalstieg der Transport von Ölfässern nach Stralsund abgewickelt.

Befragt nach besonderen Ereignissen, konnte Edith Witt sich noch gut an Überflutungen der Kellerräume erinnern, die in Zusammenhang mit der Verfüllung des südlichen Kaufhauskanals und der Verrohrung des Seevekanals standen.

Ganz zum Schluss hat man ja alles verrohrt, aber mit einem kleinen Rohr, das hätte viel größer sein müssen im Durchbesser! Deshalb sind wir zweimal abgesoffen! [...] An einem Sonntag war mein Mann gerade in der Mühle am Mahlen, als mit einem Gewitterguss das Wasser stieg. Da hab ich schnell angerufen und gesagt: Stell den Motor ab! Sonst hätten wir das ganze Wasser über die Elevatoren hoch transportiert in den Silo!⁷⁶

An Gerüche und Geräusche erinnerte Edith Witt sich noch sehr gut, auch wenn sie die damit verbundenen Belästigungen unterschiedlich schwer empfand. Wenn Fischmehl am Lotsekai oder am Treidelweg umgeschlagen wurde, roch es bei bestimmten Windrichtungen in der Harburger Schloßstraße besonders unangenehm. Intensive Gerüche waren auch mit der Saatverarbeitung bei Thörl oder der Waschmittelproduktion bei Sunlicht verbunden.

Thörl hat gestunken, der Binnenhafen hat gestunken. Und das Wasser am Kaufhauskanal hat auch gestunken. Widerlich!⁷⁷

Lärm war ihr weniger deutlich im Gedächtnis. Lärmquelle war vor allem die Straßenbahn, die beim Queren der Bahnschienen gewaltig schepperte. Auch Ruß und Schmutz von der Bundesbahn waren ein Thema: Wenn die Loks Dampf abließen, gingen Mengen schwarzer Rußpartikel im Betriebshof nieder, wo die Wäsche zum Trocknen hing.

Wolfgang Götze beschrieb in einem 1971 erschienenen Artikel für die Harburger Anzeigen

und Nachrichten die Lärmbelastung am Bahnübergang Harburger Schloßstraße, wie er sie erlebte:

Wie ich hier nun am Bahnübergang sitze, werde ich fast irre von dem Verkehr – [...]. Meine Ohren werden dauernd und entsetzlich malträtiert von dem Sausen der elektrisch gesteuerten Schrankenschaltung hinter meinem Rücken. Ganz zu schweigen von dem Gebimmel beim Öffnen und Schließen. Dann donnert der Moorburger Dieselexpreß vorüber, aber der Lärm ist gar nicht zu ver-

79



Abb. V 26 Bahnübergang Harburger Schloßstraße, rechts oben das Speichergebäude der Schlossmühle, Aufnahme von 1963⁷⁹



Abb. V 27 Die Straßenbahn der Linie 12 vor der Schlossmühle, Aufnahme vom 14. Februar 1971⁸⁰

VI Güterbahnhof Hamburg-Harburg

*Stunde oder so. Die Leute habe geschimpft wie verrückt! Aber die Anlieger wussten immer, wann wir rangiert haben.*⁸⁰

Von den Drehscheiben an den Kaianlagen Nartenstraße (heute Veritaskai) waren in Theo Lackners und Ernst Wilkens' Erinnerung noch zwei, zuletzt war nur noch eine in Betrieb. Da auf der Drehscheibe immer nur ein Wagen Platz hatte, wurde dieser erst mit der Lok über die Straße auf die Drehscheibe geschoben, dort von Hand gedreht und weitergeschoben. Für diesen Weitertransport zu den Anschlussgleisen der Firmen verwendete man den sogenannten *Ilo-Wagenschieber*, ein einachsiges Kraftfahrzeug

mit Dieselmotor, zwei Rädern und Schiebervorrichtung. So wurde mit jedem der Wagen verfahren, bis sich alle auf der anderen Seite befanden.⁸³

*Das Ilo-Gerät musste aber vorher bestellt werden. Wir hatten, glaube ich, zwei Mitarbeiter, die zum Rangierpersonal gehörten und dieses Fahrzeug bedienen konnten. Der hat den Wagen auf der Drehscheibe gedreht, wo er ihn hinhaben wollte, und hat ihn dann mit diesem Ilo-Schieber weitergeschoben.*⁸⁴

Wenn Fracht zum Silo vom Harburger Mühlenbetrieb ging, damals oft mehrere Wagen, musste vorher die Straße gesperrt werden. Bahnschranken gab es hier nicht, für die Überfahrt sperrten die Rangierer die Straße per Hand mit Fahnen. *Aber der Verkehr war ja nicht wie heute, wenn da mal sechs, sieben, zehn Autos standen, war das viel.*⁸⁵

Zum Güterbahnhof ging vor allem Fracht im Einzelwagenverkehr. *Einzelwagen sind Güterwagen von verschiedenen Versendern an verschiedene Empfänger.*⁸⁶ Die meisten Wagen gingen in Theo Lackners Erinnerung zum Güterschuppen. Das tägliche Wagenaufkommen am Güterschuppen betrug 10 bis 12 Wagen. *Wenn größere Wagenaufkommen waren, wurde das von der Güterabfertigung mitgeteilt.*⁸⁷ Die Sendungen wurden hier ausgeladen und solange im Schuppen gelagert, bis die Firmen sie abholten oder vom BRU zustellen ließen.

*Manchmal haben wir die Wagen an der Laderampe und auf den Freiladegleisen noch ein bisschen zurecht gerückt. Dann kam die Lok und hat die Wagen auf Luke gestellt, damit die Firmen durchladen konnten oder mit ihren Fuhrwerken oder LKW da auch rankamen.*⁸⁸

An die Wagenwäsche konnten sich Theo Lackner und Ernst Wilkens noch sehr gut erinnern. Theo Lackner rangierte mit seinen Kollegen regelmäßig Wagen dorthin.

Das Waschwagenaufkommen war unterschiedlich. Wenn zum Beispiel Kaliverladung

102



Abb. VI 25 Der heute nicht mehr existierende Lokschuppen am Schellerdamm, Aufnahme von 1964⁹¹



Abb. VI 26 Schuppen und Reparaturwerkstatt Schellerdamm 19 und 21, Aufnahme von 1980⁹²

auf der Westseite war, mussten die Wagen anschließend gewaschen werden. Dann wurden ganze Übergaben zur Wäsche gefahren. [...]

Die Lok blieb jedenfalls die ganze Zeit auf dem Gelände, weil hier immer irgendwo rangiert werden musste. Hier war ja tagsüber viel los. Bei der Wagenwäsche, da mussten die Wagen ja auch ausgewechselt werden. Manchmal hatten wir hier 50, 60, 70 oder 80 Wagen stehen, die alle zur Wäsche sollten! [...] Bei der Wagenwäsche waren die Wagenmeister, die das geleitet haben. Immer zwei Wagenmeister und vier, fünf Wäscher, die nichts weiter gemacht haben als waschen. Die hatten so Gummizeug an und Gummistiefel. Und im Winter haben die das Wasser warm gemacht. Das war wie in der Lok, so ein Feuerloch, da mussten die die Kohlen reinschaufeln. Deswegen gab's das Kesselhaus da, mit Schornstein für den Dampf.⁸⁹

Das waren so Stoßgeschäfte, nicht? Wir wussten – das hat uns die Güterabfertigung dann mitgeteilt –, dass so und so viele Wagen aufkommen würden. Manchmal haben wir da auch eine Sonderlok für Stunden eingesetzt, damit dieser Austausch möglichst schnell vonstattenging und man nicht erst auf die planmäßige Rangierlok warten musste.⁹⁰

Die hauptsächlich auf dem Güterbahnhof eingesetzten Rangierer waren zu Theo Lackners Zeit eine eingeschworene Gemeinschaft, die sich auf dem Gelände und bei den Firmen besonders gut auskannte. Da kam man als Neuer nicht so schnell rein.

Hier auf dem Güterbahnhof waren sich alle einig. Wenn ich abgeordnet wurde, so, du musst diese Woche zum Güterbahnhof, da ist einer ausgefallen, dann hast du in der Ecke gesessen und hast nur draußen auf die Wagen aufgepasst mit deinem Hemmschuh. Das war deine Aufgabe. Was die da sonst alles gemacht haben, haben sie dir gar nicht erzählt. [...] Da hat sich auch keiner so richtig drum gekümmert, weil die ihre Arbeit immer gemacht haben. Aber die sind auch gut

dabei weggekommen. Irgendwie hatten die immer was. Die hatten immer was zu trinken, die hatten immer was zu essen. Jeder brachte was mit, die Firmen, die Bauern, die was abgeholt hatten... Und Waschpulver hatten die auch. Von Sunil! Was hier verladen wurde, hatten die alles.⁹³

Die Rangierer arbeiteten nach einem Gestellungsplan, nach dem die Wagen zum Be- und Entladen zu bestimmten Zeiten in bestimmte Gleise gestellt werden mussten. Es war ihnen freigestellt, ob sie ihren Dienst morgens mit Abholung der Übergabezüge auf dem Rangier-



Abb. VI 27 Niederflurwagen der Rollenden Landstraße vor den Güterschuppen des bahnamtlichen Rollführunternehmers, Aufnahme von 1982⁹⁶

bahnhof begannen oder auf dem Güterbahnhof. Auf dem Rangierbahnhof mussten vor der Fahrt Bremsproben gemacht, auf dem Güterbahnhof die Handweichen für die Einfahrt der Übergabe gestellt werden. Anschließend wurden die Wagen auf die entsprechenden Gleise verteilt und blieben dort bis zum Ladeschluss stehen.

Wenn die da morgens 10 Wagen, die mit Rüben beladen werden sollten, an die Ladestraße gestellt hatten, waren die Bauern den ganzen Tag damit beschäftigt. Und wenn die nicht fertig geworden waren, mussten die Standgebühren bezahlen.⁹⁴

Abends wurden die beladenen Wagen abgeholt und zum Rangierbahnhof gefahren, wo