

Vorwort

Möwen im Anflug aufs Fischbrötchen in der Hand. Der Wind bläst ordentlich, zerreißt die Melodie aus einem Schifferklavier. Es riecht nach Elbe, auf der Barkassen schaukeln. Es riecht nach Meer, salzig und würzig. Auf der anderen Seite des großen Flusses heben die Greifer der Containerbrücken im Akkord bunte Stahlkisten von Riesenfrachtern. Wer in Hamburg die Luft des Hafens schnuppern will, hat es nicht weit. Er liegt ja mitten in der Stadt.

Am Anfang unbekannte Gewürze, duftender Kakao. Dann die Auswanderer. Die erste Kreuzfahrt. Die ersten Container, als »Schachteln« belächelt. Vor mehr als sechs Jahrzehnten gingen sie hier über die Kaikante, revolutionierten als neues Transportsystem die Hafenlogistik. Heute ist Weltwirtschaft nicht denkbar ohne diese Boxen. Der Tidehafen war immer Tor zur Welt. Er verbindet die Elbmetropole mit 950 Häfen in 178 Ländern. Heute gilt ein anderes Versprechen: Der Hafen ist das Tor zur Zukunft.

Neun bis zehn Millionen Container, randvoll mit Computern, Sneakern und Bananen, werden im Jahr umgeschlagen. Aber nur die Kisten zu zählen, größter Hafen Europas zu werden, reicht nicht, wenn es um Zukunft geht. Ziel ist, mit technischer Exzellenz modernster und nachhaltigster Hafen der Welt zu sein. Der Terminal Altenwerder arbeitet längst klimaneutral, Containerbrücken und selbstfahrende Transporter laufen digital und mit Ökostrom. Man experimentiert mit Hyperloop-Technologie, welche die Container wie in einer Rohrpost verschießt. An der Süderelbe will man grünen Wasserstoff produzieren. Die Speicherstadt bleibt pittoreske Kulisse alter Tage. Was viele verdrängen: Sie war auch koloniales Lagerhaus.

Entdecken Sie 111 Dinge in Hamburgs Hafen. Kommen Sie mit hinter die Zäune. An Orte, die uns sonst verborgen bleiben. Erfahren Sie Spannendes, das vergessen ist. Und Visionen für die Zukunft. Seien Sie bei dieser ganz besonderen Hafenrundfahrt mit an Bord!

33 Die Freifallboote

Wenn der Magen den Hals hochrutscht

Der Plumps ist ein herber Schlag. Rückwärts fällt man ins Wasser. Aus 15, manchmal aus 20 Meter Höhe. Der Brustkorb und das Becken sind angeschnallt, den Kopf soll man in der Mulde des Hart-schalensitzes fixieren. Heißt, ihn fest andrücken. So können Verletzungen vermieden werden. Nur vier, fünf Sekunden dauert die Abwärtspartie. Zwischen Himmel und Wasser rutscht der Magen den Hals hoch. Dann mit großer Wucht der Aufprall. Und der kurze Untergang. Schon taucht das Boot wieder auf. Gerettet!

Man sieht die knallorangefarbenen »fliegenden Boote« am Heck der verschiedensten Schiffe im Hafen. Manchmal auf Container- und Massengutfrachtern. Immer auf Öl- und Benzintankern, auf Gas-Transportern und anderen Gefahrgutschiffen. Die Freifallboote, auch Rettungssatelliten genannt, sind für Seefahrer eine Lebensversicherung. Von den Mannschaftsunterkünften aus sind sie schnell zu erreichen. Die Boote liegen auf einer schrägen Rampe, die Abwurfeinrichtung ist. Wenn es brennt auf dem Schiff, eine Explosion droht oder der Untergang, wird die Besatzung mit dem Freifallboot evakuiert. Äußerlich ähnelt es einem kleinen U-Boot, es ist völlig geschlossen. Hat der Bootsführer die Luke verriegelt, fühlt man sich wie in einem Raumschiff. Jetzt löst er die Arretierung, ein Hydraulikbolzen hebt das Boot an, das ungehindert ins Wasser stürzt. Ein Abwurfwinkel von 35 Grad ist perfekt für den Abwurf, dann taucht das Boot mit 45 Grad ins Wasser ein, das ist ideal für den Bremsweg. Der Auftrieb drückt die schwimmende Kunststoffkabine zurück an die Oberfläche. Der eigene Motor bringt das Boot aus der Gefahrenzone. Mit Signalgebern können die Schiffbrüchigen auf sich aufmerksam machen. Freifallboote gelten als unsinkbar.

Sicherheitstrainings sind für Seeleute regelmäßig vorgeschrieben. Im Altonaer Fischereihafen steht eine solches Freifallboot-Übungsmodul. Das Boot hat Platz für 14 Personen.



Adresse Ecke Große Elbstraße / Van-der-Smissen-Straße, 22767 Hamburg-Altona-Altstadt | **Hochbahn** Bus 111, Haltestelle Kreuzfahrtterminal Altona | **Tipp** Das trapezförmige Bürohaus neben dem Übungsmodul heißt Dockland. Der Bau des Architekten Hadi Teherani ist einem Schiffsrumpf nachempfunden. Die Aussichtsplattform ragt 40 Meter über die Elbe und ist frei zugänglich.

45 Das Hafentreibgut

Reifen, Elektroscooter und eine Pistole

Solch ein Fundstück ist selten. Aber vor wenigen Jahren haben die Stackwerker der Stackmeisterei Finkenwerder es doch aus der Elbe gefischt. So wie eine Straßenmeisterei dafür sorgt, dass Straßen störungsfrei zu befahren sind, ist es Aufgabe der Stackmeisterei, die Funktion des Flusses und der Häfen als Verkehrswege sicherzustellen. Der Begriff »Stack« kommt aus dem Plattdeutschen, bedeutet »stecken«. Uferbefestigungen hat man früher mit Weiden abgesteckt. Der rechteckige Metallklumpen, den die Stackwerker damals vom Grund der Elbe holten, war als Auto nur noch schwer zu identifizieren. Mit Muscheln durchsetzter Schlamm hatte den Innenraum gefüllt.

Autowracks sind die Ausnahme. Fahrräder, Autoreifen, Einkaufswagen, neuerdings Elektroscooter sind regelmäßig in den Hafenbecken und an den Böschungen zu finden. Einmal war's eine Waschmaschine. Ein anderes Mal eine Pistole. Aber das meiste sind geknackte Fahrradschlösser, Kondome, Dosen, Plastikflaschen, die von der Naturgewalt des Flusses und der Gezeiten über und unter Wasser durchs Hafengebiet geschaukelt werden. Viel Treibholz verfängt sich zwischen den Böschungssteinen.

Nicht selten, nach schweren Stürmen, sind es ganze Bäume. Das ist lebensgefährlich. Massive Baumstämme können Schiffe versenken, Schiffsschrauben und Sperrwerke blockieren. Barkassen-Kapitäne warnen sich über Funk, wenn sie ein größeres Stück Holz gesichtet haben.

Sea Clear heißt ein System, das Forscherinnen und Forscher in Hamburg testen. Dabei scannt ein Erkundungsroboter den Hafengrund, identifiziert und lokalisiert Müll und Treibgut unter Wasser. Die Daten sendet er an einen zweiten Roboter, der an den Fundort navigiert und den Unrat mit seinem Greifarm einsammelt. Mit Kameras im klaren Wasser funktioniert das schon ganz gut. Im Hamburger Hafenwasser, das von Schwebteilchen dunkelbraun ist, müssen Sonargeräte die Kameras ersetzen.



Tipp Gute Treibgut-Findeorte, weil kaum jemand hier entlangläuft: der schmale Betonweg vor der Flutschutzmauer des Klärwerks Köhlbrandhöft (siehe Kapitel 66) und das Bubendey-Ufer gegenüber von Övelgönne. | **Hochbahn** Klärwerk: Bus 151, Haltestelle Nippoldstraße (Ost); Bus 152, Haltestelle NeuhoF (Fähre); Fähre 61, Anleger NeuhoF; Bubendey-Ufer: Bus 451, Haltestelle Bubendey-Ufer Fähre; Fähre 62, Anleger Bubendey-Ufer

53 — Der Hyperloop

Wenn Container durch die Rohrpost flitzen

»Die Zukunft lässt sich am besten vorhersagen, indem man sie erfindet.« Diese Klugheit stammt vom amerikanischen Informatiker Alan Curtis Kay. Ist es das, was gerade im Hafen passiert? Erfindet er sich neu? Die Idee ist jedenfalls hyper. Wird sie Realität, sieht der Alltag anders aus. Keine Tausenden Sattelschlepper mehr, welche die Container abholen. Kein Brummi-Geschubse auf der Hafenhauptroute, auf der man als Autofahrer froh ist, zu überleben. Keine Staus vor dem Elbtunnel. Und bessere Luft. Der Hyperloop ist die Vision eines neuen Verkehrssystems. Es könnte viele Probleme im Hafen lösen. Die Vision ist greifbar.

Die Idee hatte Elon Musk. Der Tesla-Gründer und Raumfahrt-Unternehmer regte an, Menschen oder Güter mit Hochgeschwindigkeit in Kapseln auf einem Magnetfeld schwebend zu bewegen. Weltweit arbeitet ein Netzwerk von 800 Spezialisten an der Verwirklichung. Die Hamburger Hafen und Logistik AG hat sich mit dem Unternehmen Hyperloop Transportation Technologies zusammengetan. Die Pläne sind technisch ausgereift. Es funktioniert wie einst die Rohrpost. Ein Zylinder rauscht in den Hyperloop-Bahnhof, klappt die Luken auf. Ein Kran setzt einen Container in die Ladebucht. Die Luken schließen sich. Im Vakuum der mit Solarenergie betriebenen Röhre beschleunigt der Zylinder auf Tempo 600, flitzt wie ein Flugzeug zu einem Umladepot weit im Hinterland. Nach einer Minute geht der nächste Container auf Reisen.

In der Krise aus Pandemie, Ukrainekrieg und Lieferkettenstörung wussten die Hafenlogistiker nicht mehr, wohin mit den Containern. Mit dem Hyperloop – kein Problem. Am Terminal Altenwerder wollte man eine Teststrecke bauen. Plötzlich das Aus für das Projekt. Zu wenig Platz für die Röhren mit fünf Metern Durchmesser, hieß es. Man wolle das System an Interessenten verkaufen. Die Vision aus Hamburg hilft aber, das Image des Hafens der Zukunft zu polieren.



Wird wohl vorerst kein historisches Foto: In Dreierreihen werden die Stahlboxen auf Sattelschlepper verladen, die Containerbrücke am Terminal Altenwerder (siehe Kapitel 65) sucht im sogenannten Blocklager vollautomatisch die richtige Kiste. 24.000 Containereinheiten werden täglich im Hafen umgeschlagen.