



Deichstraße 7



Dovenfleet 19-20





„**M**ein Feld ist die Welt“ – ein ebenso stolzes wie verpflichtendes Motto ziert seit fast 100 Jahren das Ballin-Haus an Hamburgs Binnenalster, am Ballindamm 25. Albert Ballin (1857–1918), Generaldirektor der Hapag, übernahm um die Jahrhundertwende ein traditionelles Motto hanseatischer Kaufleute als Wahlspruch für das Hamburger Schifffahrtsunternehmen. Die Hapag war damals „on the top“, wie es hieß, auf dem Gipfel des Erfolges. Sie unterhielt Liniendienste zu fast allen Erdteilen, außer Afrika und Australien. Ihre Schiffstonnage übertraf die ganzer Handelsflotten anderer Länder.

Der einzige Konkurrent um den Rang der größten, bedeutendsten Reederei der Welt war der Norddeutsche Lloyd. Auch er war in einer Hansestadt zu Hause: in Bremen. Beide Unternehmen spielten neben der wirtschaftlichen stets auch eine politische Rolle, weil ein großer Teil der internationalen Verkehrswege von ihnen erschlossen wurde.

1970 ist aus den beiden ehemals rivalisierenden Reedereien ein Unternehmen geworden. Sie fusionierten zur Hapag-Lloyd AG.

Die Erfolgsgeschichte begann bereits 1847 mit der Gründung der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft, des

Hamburger Stammhauses dieses Konzerns. Das Unternehmen beförderte zunächst vor allem Auswanderer in die Vereinigten Staaten von Amerika. Ihr erstes Domizil in der Deichstraße 7 wurde 1890 durch einen prächtigen Renaissancebau am Dovenfleet 19–20 abgelöst.

Kurz zuvor war der junge Hamburger Albert Ballin als Passagелеiter in die Dienste der Hapag getreten. Nur wenige Jahre später war er Generaldirektor. Unter seiner Führung entstand bis zum Ersten Weltkrieg eine Reederei, die in der Weltschiffahrt eine führende Po-

sition einnahm. Ende der achtziger Jahre des 19. Jahrhunderts ließ das Unternehmen die ersten Schnelldampfer bauen und setzte sich damit an die Spitze des Nordatlantikverkehrs.

Nun begann eine schnelle Expansion auch in der Zentrale. Dort beschäftigte die Hapag 1897, im Jahr ihres 50. Geburtstags, 137 Angestellte. Im Haus am Dovenfleet wurde es zu eng. So erwarben die Verantwortlichen um die Jahrhundertwende eine Reihe von Grundstücken direkt an der Binnenalster, am Alsterdamm in der ehemaligen Vorstadt St. Georg.





Das im damals

modischen

Renaissancestil gebaute

Bürohaus wurde

1903 bezogen

Das Terrain lag etwas außerhalb des traditionellen Stadtkerns und hatte wohlhabenden Hanseaten jahrzehntelang als Gartenland gedient. Der Alsterdamm war 1842 aus dem Trümmerschutt des großen Stadtbrandes aufgeschüttet worden. Von ihm zweigt übrigens nicht weit vom Ballin-Haus auch die Straße „Brandsende“ ab. Hier erst war die Feuersbrunst, die in der Deichstraße, also dicht am Hafen, begonnen hatte, zum Stehen gebracht worden. Mit dem Bau eines neuen Verwaltungsgebäudes wurde erneut Martin Haller beauftragt, der schon das türmchengekrönte Haus am Dovenfleet entworfen hatte. Er war zu jener



Der fast

unveränderte Eingang

Ferdinandstraße

Ernst Barlach

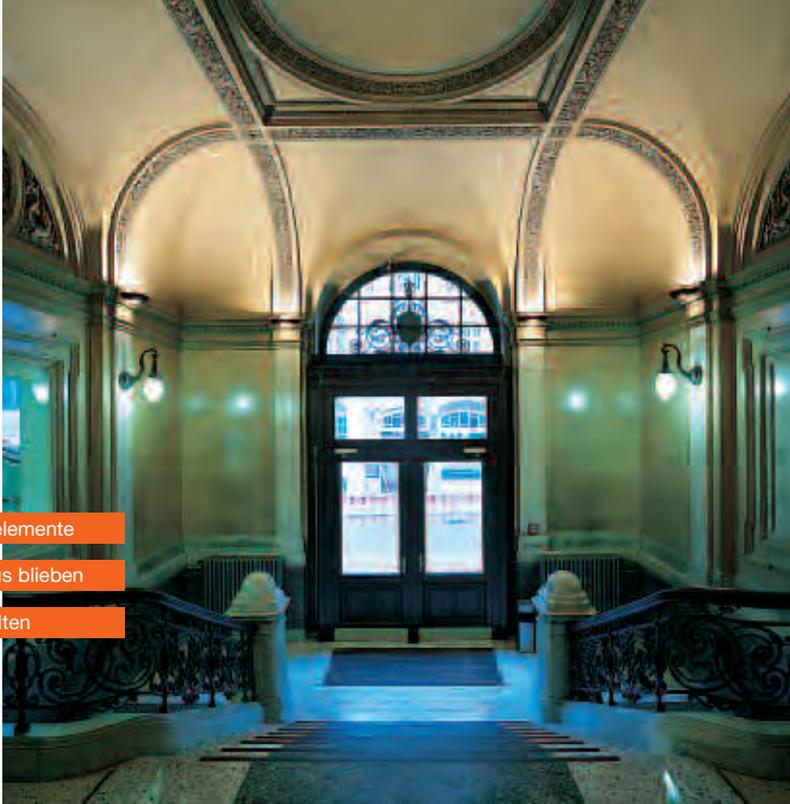
schuf den Neptun

mit Wogenrossen



Zeit der renommierteste Architekt Hamburgs, und einige seiner typischen Villen sind noch heute rund um die Alster zu sehen, so etwa das amerikanische Generalkonsulat. Sein bekanntestes Werk ist das Hamburger Rathaus.

Auch für die Hapag baute Haller im damals modischen Renaissancestil. 1903 war das dreistöckige Haus bezugsfertig. Gekrönt wurde es von einem sieben Meter hohen bronzenen Neptun mit Dreizack und stolzen Wogenrossen, dem Werk eines 33-jährigen, noch unbekanntes Holsteiner Künstlers. Er hieß Ernst Barlach und arbeitete zusammen mit dem Bildhauer Karl Garbers in einem



Viele Stilelemente

des Altbaus blieben

erhalten

Atelier in Wedel. Dieser „frühe Barlach“ ist heute nicht mehr zu besichtigen. Die Figuren wurden wegen ihres hohen Materialwertes im Ersten Weltkrieg eingeschmolzen.

Das neue Domizil der Hapag war innen äußerst großzügig konzipiert und diente gleichzeitig als Abfertigungsraum für die Passagierdienste. In der Eingangshalle am Alsterdamm wurden die First-Class-

Passagiere empfangen, die hier ihre Schiffspassagen buchten. Die anderen Reisenden betraten das Haus durch den Eingang an der Ferdinandstraße.

Der Umzug der größten Reederei der Welt aus dem Kontorviertel an die Binnenalster wurde damals von den Hamburger Zeitungen ausführlich kommentiert. Besonders interessiert es offenbar die Leser, wo „Herr Di-

rector Ballin“ denn nun sein Domizil beziehen werde. Der „Hamburgische Correspondent“ verriet es: „Im ersten Stock, rechts, mit Vorzimmer, versteht sich!“ Ein fast originalgetreues Teil dieses damals so aufsehenerregenden Hauses ist unverändert an der Ferdinandstraße 58 erhalten geblieben. Dort sind Eingang und Fassade ohne wesentliche Umbauten zu sehen. Sie sind mit den Wappen verschiedener Länder, deren Häfen die Hapag anlief, versehen. Das große Hapag-Wappen über dem Garageneingang wurde allerdings erst später angebracht. Ursprünglich zierte es das Betriebs-Kinderheim des Unternehmens in Wyk auf Föhr.

Das Kontorhaus war ein großer, prachtvoller Bau, ganz im damaligen



Das Eingangsportal

am Alsterdamm

umsäumten vier Statuen

Zeitgeschmack. So war er vor allem an der repräsentativen Alsterfassade mit reichlich Zierrat versehen. In der allgemeinen Begeisterung hatte man da vielleicht doch des Guten ein wenig zu viel getan. Vier mächtige, aufwendige Sandsteinstatuen, Werke der Bildhauer Börner und Cauer, flankierten das Eingangsportal. Sie

sollten die vier Kontinente symbolisieren, mit denen die Reederei Verbindung unterhielt. Die Begeisterung hielt sich in Grenzen.

Kunsthallendirektor Alfred Lichtwark etwa, in konservativen Kreisen ohnehin des radikalen Modernismus verdächtig, soll jenes Zwiegespräch erfunden haben, das ein Hamburger

und ein Fremder angesichts der Kolosse geführt haben sollen. An der Börse und anderswo wurde es fortan begeistert kolportiert:

„Sagen Sie mal, was bedeuten eigentlich diese vier Figuren?“

„Die fünf Sinne.“

„Fünf? Es sind doch nur vier!“

„Eben. Der Geschmack fehlt ...“

Die weit verbreitete bissige Kritik blieb nicht ohne Wirkung. Als das Haus erneut zu klein geworden war, ging der Auftrag nicht mehr an einen historisierenden Traditionalisten, sondern an einen modernen, expressionistisch beeinflussten Architekten: an Fritz Höger. Der gebürtige Holsteiner (1877–1949) war, zusammen mit Fritz Schumacher, der „Vater“ einer neuen Hamburger Architektur, die heute noch teilweise das Stadtbild bestimmt. Gegen den damals modernen Putzbau setzten sie auf ein traditionelles Material der Region: auf roten Backstein. Vor allem Höger gilt als Reformator des nord-



deutschen Backsteinbaus, als der Architekt, der eine alte Kunst neu belebte. Das trug ihm den liebevollen Spitznamen „Klinkerstricker“ ein. Eines seiner ersten größeren Werke war das Klöpferhaus, 1912/13 vollendet, der heutige Kaufhof an der Mönckebergstraße. Sein bekanntester Klinkerbau, das

Chilehaus, entstand in den zwanziger Jahren.

Beim Hapag-Gebäude musste Höger nun auf sein Lieblingsmaterial verzichten. Heller Sandstein war hier zwingend vorgegeben. Man hatte sich entschlossen, den Altbau organisch einzubeziehen, das Haus um das Doppelte zu erweitern und



Alt- und Neubau

erhielten wenig später

eine verbindende

Fassade

beide Teile zu einer Einheit zu verbinden. Fritz Höger skizzierte seine ersten Überlegungen:

„1. Es soll das Verwaltungsgebäude der größten Schiffahrtsgesellschaft der Welt sein.

2. Es steht in Hamburg. Diese beiden Tatsachen haben für mich keine zufällige Verbindung.“

Hamburgs großer hanseatischer Tradition, als deren bedeutendsten modernen Repräsentanten er die Hapag sah, wollte Höger gerecht werden – aber eben nicht mit überladendem Pomp, ohne allzu viel Rückgriff auf vergangene Epochen und ohne modischen Zierrat: „Es ist nicht das Plötzliche, durch Zufall und Ge-

legenheit Gemachte, das seinen sichtbaren Ausdruck nur in übertriebener Monumentalität, im Lauten zu finden können meint. Darum erscheint mir die einzige Lösung darin zu liegen, der höchsten Kraft Hamburgs das echtste und größte hamburgische Haus zur Residenz zu geben. Ein Haus, das mehr als Symbol

ist, klar und ohne Emblemebeiwerk, das nicht symbolistische Rätsel aufgeben, sondern Größe verkünden soll.“

Höger erhöhte den Altbau um ein weiteres Stockwerk auf vier Etagen, und der neue Trakt erhielt bei gleicher Außenhöhe ein zusätzliches Geschoss. Dafür waren hier die Räume ein wenig niedriger. Beide Gebäudeteile wurden dann mit einer einzigen Fassade verbunden. Die wurde vor den Altbau gesetzt, der so zwar optisch verschwand, im Innern aber erhalten blieb.

Was so einfach klingt, war eine technische wie künstlerische Meisterleistung, die allerdings Kompro-

misse erforderte. Wer sich im Haus nicht auskennt, hat auch heute noch Mühe mit der Orientierung und wundert sich über scheinbar unmotivierte Gänge, Treppen, Winkel oder merkwürdige Übergänge. Sie sind die sichtbaren Auswirkungen des Kompromisses. Der Fassade war dies jedoch nicht anzusehen.

Es war ein einheitlicher Gebäudekomplex zwischen Alsterdamm und Ferdinandstraße auf der einen und Gertrudenstraße und Alstertor auf der anderen Seite entstanden. Schlicht stand er da aus hellem Oberkirchener Sandstein, sachlich und dabei vornehm, repräsentativ al-

lein durch Material und Proportionen. Es war ein völlig anderer Stil, ein neuer Akzent an Hamburgs Schmuckstück, der Binnenalster. Baubeginn war 1913. Als das Haus im Mai 1921 bezogen wurde, war die Welt eine andere, hatte sich der Zeitgeist radikal gewandelt.

Dafür hatte der Erste Weltkrieg von 1914 bis 1918 gesorgt, der den Bau für Jahre unterbrach. „Der dümmste und blutigste aller Kriege“, urteilte Hapag-Chef Albert Ballin von Anfang an. Er hatte jahrelang vor allem auf deutsch-englische Verständigung gedrängt, immer wieder diskret zu vermitteln versucht.



Die Rückseite

des Gebäudes an der

Ferdinandstraße

Vor dem Krieg und auch noch während der Katastrophe hatte er hinter den Kulissen gewarnt und gemahnt – vergeblich. Den Untergang seiner Epoche wollte Albert Ballin nicht erleben. Als er sein Land und „seine“ Hapag sinnlos vernichtet sah, wählte er den Freitod. Das war am 9. November 1918, wenige Tage vor Kriegsende. In Berlin wurde eben die Republik ausgerufen.

Hapag und Norddeutscher Lloyd verloren beim Friedensschluss von Versailles den Rest ihrer Flotten und hielten sich nur mühsam über Wasser. Eine deutsche Schifffahrt schien keine Zukunft mehr zu haben.

Das die Hapag dennoch so schnell wie nur irgend möglich ihr Haus vollenden ließ, war auch eine Demonstration. Es war der erste Neubau dieser Bedeutung, der im Nachkriegs-Hamburg fertig wurde. Schon die Wiederaufnahme der Arbeiten erregte allgemeines Interesse, wirkte wie ein Signal geradezu trotzi- gen Überlebenswillens.

In seiner schlichten und dennoch noblen Sachlichkeit passte der Höger-Bau perfekt in eine nüchterner ge- wordene Welt. Allen pessimistischen Prognosen zum Trotz war er auch bald wieder mit Leben erfüllt. In der Weimarer Republik gelang es der Hapag, ebenso wie dem Norddeut-

schen Lloyd, erneut an die Spitze der internationalen Schifffahrt vorzu- stoßen. 1929, nur zehn Jahre nach- dem die Hamburger Reederei ihre Schiffe eingebüßt hatte, beschäftigte sie wieder 18.000 Mitarbeiter auf See und an Land.

Doch die „goldenen zwanziger Jah- re“, das kurze Aufatmen nach dem Krieg, waren schnell vorüber, es folg- ten Rezession und abermals Krieg. Die Geschichte wiederholte sich also am Alsterdamm. Am Ende des Zwei- ten Weltkriegs stand die Hapag wieder mit leeren Händen da. Der Alsterdamm wurde ein zweites Mal mit den Trümmern der verbrannten Stadt aufgeschüttet. 1947 wurde er





Der Alsterdamm

am Ende des Zweiten

Weltkriegs

umgetauft. Albert Ballin, zur Nazizeit als Jude eine Unperson, gab ihm den Namen – Ballindamm. Hapag-Lloyd ehrte seinen großen Generaldirektor posthum anlässlich des 150-jährigen Jubiläums im Jahr 1997. Seit dieser Zeit trägt das Gebäude den Namen „Ballin-Haus“. Im Gegensatz zum riesigen Hauptgebäude des NDL in der Bremer Papenstraße, das durch Bomben völlig zerstört und nicht wieder aufgebaut wurde, überstand der Höger-Bau den Zweiten Weltkrieg weitgehend unversehrt. In Hamburg fiel lediglich das vierte Obergeschoss einem Brand zum Opfer und die Fassade wurde beschädigt.



MEIN FELD I



ST DIE WELT

Die Ballnhalle

Beim Wiederaufbau wurde gleich noch ein fünftes Stockwerk hinzugefügt. Die Eingangshalle blieb weitgehend ohne Schäden, beherbergte in der Nachkriegszeit provisorisch verschiedene Abteilungen und dient heute wieder als Empfangs- und Repräsentationsbereich. Als „Ballinhalle“ erinnert sie, ausgestattet mit einer bronzenen Porträtbüste, an den Hapag-Direktor und die Geschichte des Unternehmens. Ein Zeugnis der Ära Ballin ist das Modell des Dampfers „Imperator“, das direkt neben der Eingangstür zu besichtigen ist. In Hamburg gebaut



und 1912 vom Stapel gelaufen, war es seinerzeit das größte Schiff der Welt, 277 Meter lang und über 52.000 BRT groß. Damit entsprach es einem modernen Containerschiff. Getauft wurde der Dampfer von keinem Geringeren als Seiner Majestät persönlich, Kaiser Wilhelm II., der ihm den Namen „Imperator“, der Herrscher, verlieh. Es war das einzige „männliche“ Schiff, es hieß also der und nicht die „Imperator“. Bei dem „Kaiser des Ozeans“ handelte es sich um eine schwimmende Stadt mit Platz für 4.500 Passagiere und 1.180 Mann Besatzung. Mit einem gewaltigen

martialischen Bronzeadler am Bug verziert, war der Hamburger Riesendampfer ein schwimmendes Statussymbol des aufstrebenden deutschen Kaiserreiches. Am Heck des Modells ist die damals schwarz-weiß-rote deutsche Flagge zu sehen, am Großmast die Hapag-Flagge. Heute führen die Hapag-Lloyd-Schiffe ihre blau-orangefarbene Reedereiflagge am Signalmast oberhalb der Brücke.

Der Dampfer „Imperator“ ging nach dem Ersten Weltkrieg in britischen Besitz über und fuhr noch bis 1938 als „Berengaria“ für die Cunard Line.





Nach der
Renovierung erstrahlt die
Ballinhalle in
neuem altem Glanz

Während der „Imperator“ sozusagen in die Halle „einläuft“, befindet sich die „Hamburg Express“ auf der gegenüberliegenden Seite auf der „Ausreise“. Der Ende 2001 in Dienst

gestellte Containerfrachter ist 320 Meter lang, 43 Meter breit und verfügt über eine Tragfähigkeit von 100.000 Tonnen. Es stehen maximal 17 Container nebeneinander an

Deck und 16 Lagen übereinander, davon sieben an Deck. Insgesamt transportiert das Schiff 7.500 Standardcontainer.



Ein Zeugnis der
Ära Ballin:
der „Imperator“



Im hinteren Teil der großen Empfangshalle steht auf einem Marmorsockel die Glocke des Hapag-Dampfers „Cimbria“. In einer nebligen Januarnacht im Jahre 1883 wurde dieses kombinierte Fracht- und Passagierschiff vor Borkum von einem Kohledampfer gerammt und riss mehr als 400 Menschen in den Tod. 1974 entdeckte das deutsche Forschungsschiff „Wega“ das Wrack der „Cimbria“. Eine der Schiffsglocken konnte geborgen werden. Sie wurde im Altonaer Museum aufwendig restauriert und dient nun dem Andenken all derer, die ihr Leben auf See verloren haben.

In diesem Hallenbereich sind auch zwei Gemälde zu sehen, die die frühe Hapag-Flotte dokumentieren. Das Gemälde von Hermann Rudolph Hardorff zeigt die ersten beiden Segelschiffe der Reederei, die „Deutschland“ und die „Nord-Amerika“. Sie eröffneten den Post-, Fracht- und Passagierdienst der „Packetfahrt“, wie die Hapag damals genannt wurde. Die „Deutschland“ übrigens, 1848 in Dienst gestellt, war ganze 500 BRT groß. In nur einem Menschenalter, in 65 Jahren, entwickelten sich Schiffstechnik und Nautik bis zum riesigen „Imperator“, der immerhin die Größe eines Containerschiffes aufwies. Auf dem

zweiten Gemälde von Peter Christian Holm ist ein Teil der Flotte des Unternehmens um das Jahr 1860 dargestellt. Zu erkennen ist das Segelschiff „Oder“, das 1851 gekauft wurde und bis 1868 für die Hapag fuhr. Die ersten Dampfer „Hammonia“ und „Borussia“ erwarb die Hapag 1855, sie waren gut 85 Meter lang und 2.000 BRT groß. Im Vordergrund des Bildes ist das Dampfschiff „Germania“ zu sehen, 1863 in Dienst gestellt, 97 Meter lang und 2.000 BRT groß. Auch die „Cimbria“ war, wie die Dampfer auf dem Gemälde, nicht nur mit einer Dampfmaschine, sondern zusätzlich mit Segeln ausgestattet.



Der Segler

„Deutschland“,

das erste Schiff

der Hapag



Ein Teil

der Hapag-Flotte

um 1860

Vom Architekten

Höger entworfene

Möbel

Als sich in der Halle Setzrisse und Durchfeuchtungen zeigten, die aufwendige Sanierungsmaßnahmen an der Dachkonstruktion zum Innenhof notwendig machten, entschied der Hapag-Lloyd-Vorstand 1996, die Ballinhalle im Rahmen der notwendigen Arbeiten wieder weitgehend in den ursprünglichen Zustand aus den zwanziger Jahren zu versetzen. Darüber hinaus wurden die Konferenzräume modernisiert.

Die ehemalige Abfertigungshalle für Passagiere nach Nordamerika hat nach der Renovierung ihre teilweise erdrückende Monumentalität abgelegt und erstrahlt wieder in hellen, freundlichen Tönen. Hier wird doku-





Heute Kantine –

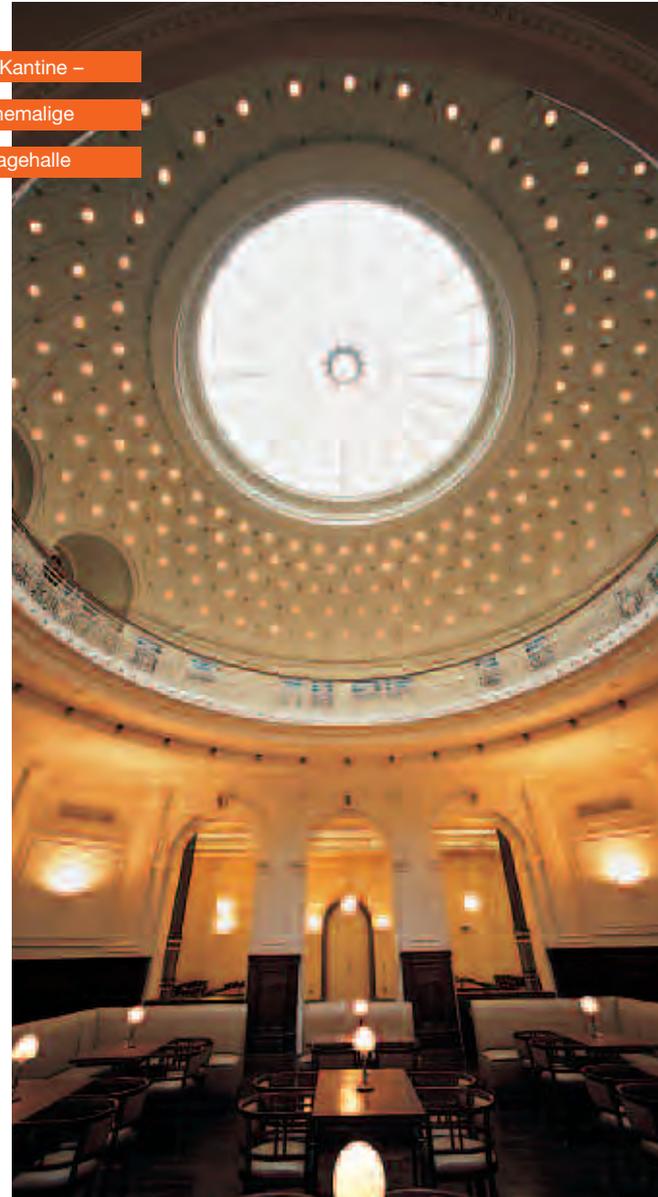
die ehemalige

Passagehalle

mentiert, dass sich Tradition und eine klare Zukunftsorientiertheit durchaus miteinander verbinden lassen.

Durch die Umbauarbeiten ist in der Ballinhalle einiges verändert worden. Der Treppenaufgang im Eingangsbereich ist großzügiger geworden, und die Wände sind mit einer italienischen Spachteltechnik bearbeitet, die eine Tiefenwirkung erzeugt. Die Decke erstrahlt in neuem altem Glanz.

Das gilt auch für Teile des Mobiliars, wie zum Beispiel Stühle und Tische. Es handelt sich um die einzigen Möbel, die von dem renommierten Architekten Fritz Höger entworfen wurden.



Blickfang im großen

Sitzungssaal

ist ein Gemälde von

Robert Mols

Bei der Gestaltung der Konferenzräume wurde besonderer Wert auf gute Akustik und bedienerfreundliche Ausstattung gelegt. Im Rahmen der Umbauten wurden die Eingänge verlegt und gleichzeitig ein zusätzlicher Kommunikationsraum am Ballindamm geschaffen. Im großen, komplett modernisierten Konferenzraum, in den durch ein Glasdach auch Tageslicht einfällt, finden jetzt bis zu 150 Personen Platz. Der Saal kann durch Trennwände geteilt werden. Zu der neuen Ausstattung gehören außerdem eine moderne Klima- und eine fest installierte Lautsprecheranlage sowie mehr als 30 im Boden verteilte Anschlüsse für elektronische Geräte.





Moderne Ausstattung

prägt die Sitzungs-

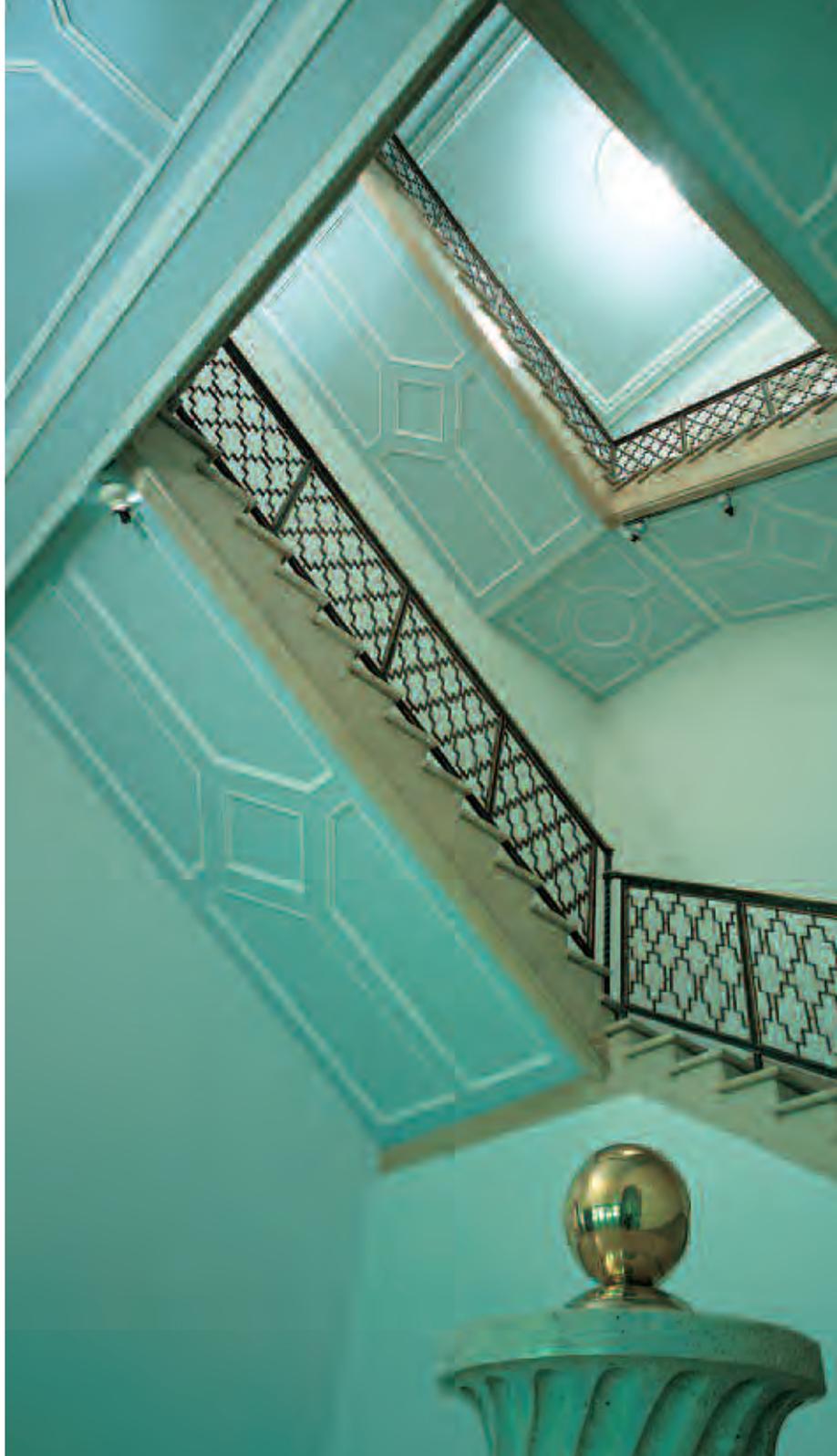
räume

Blickfang im großen Sitzungssaal ist ein imposantes Gemälde des belgischen Malers Robert Mols, welches das Nationale Schifffahrtsmuseum in Antwerpen Hapag-Lloyd als Dauerleihgabe zur Verfügung gestellt hat. Es zeigt den Hamburger Hafen im Jahr 1880.

Dieser Raum steht auch dafür, dass Hapag-Lloyd traditionell das Ziel verfolgt, eine Synthese zwischen Bewährtem und Neuem zu schaffen.

Zusammen mit den Sanierungsmaßnahmen in der Halle wurde auch das sich anschließende Treppenhaus renoviert. Es war Teil des 1903 fertig gestellten Altbaus und wurde im Rahmen der Erweiterung durch Höger Anfang der zwanziger Jahre in seinen Stilelementen an die Ausgestaltung der Ballnhalle angepasst. Die Treppengeländer und Deckenverzierungen zeigen deutlich die Handschrift Högers.

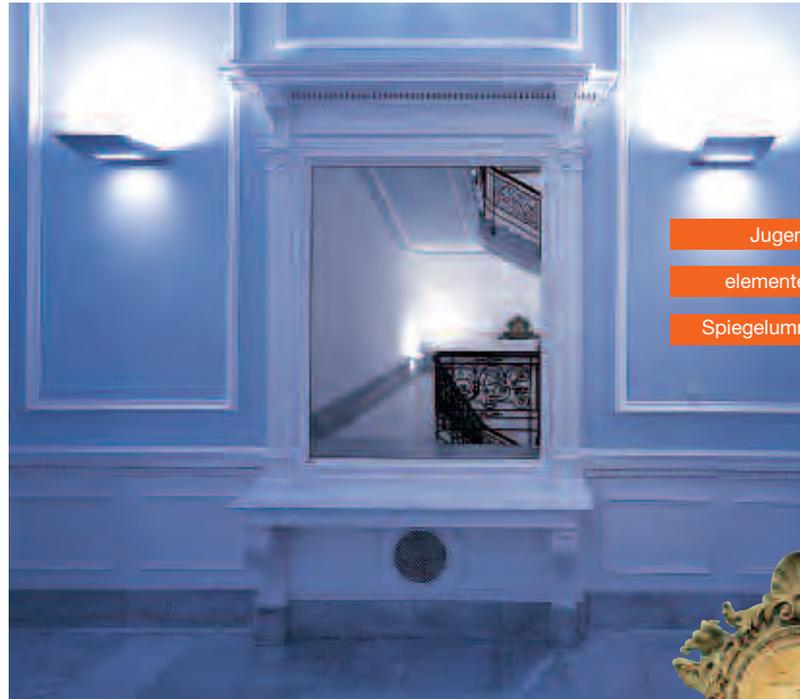
Eine Vorstellung von der Architektur um die Jahrhundertwende vermittelt das so genannte Alstertor-Treppenhaus. Die Jugendstilelemente, zum Beispiel Umrahmungen der Spiegel, enden im dritten Stockwerk.



Das von Höger

gestaltete

Treppenhaus



Jugendstil-

elemente an den

Spiegelumrahmungen



Der Grund ist einfach: Der ursprüngliche Bau verfügte nur über drei Etagen, die Erhöhung um ein weiteres Stockwerk erfolgte erst zusammen mit dem Neubau und der Errichtung einer gemeinsamen Fassade. Das heutige Erscheinungsbild mit seinem

fünften Stockwerk erhielt das Ballin-Haus nach dem Zweiten Weltkrieg, den es ohne größere Schäden überstand.

Der

Hapag-Lloyd-Hof

in der Rosenstraße



Ende 1995 wurde der Neubau in der Hamburger Rosenstraße, nur wenige Schritte von der Zentrale entfernt, fertig gestellt. Dort sind im Wesentlichen die Aktivitäten der Regionszentrale für Europa konzentriert. In der Container-Linienschifffahrt mit ihrem rasanten Wachstum zählt Hapag-Lloyd zu den weltweit führenden Anbietern. Am Ballindamm im Traditionshaus

sitzen dagegen die verschiedenen Zentralbereiche des Konzerns.

Trotz der Zäsuren durch politische, kriegsbedingte und ökonomische Entwicklungen hat sich eines seit den frühen Tagen von Hapag und Norddeutschem Lloyd nicht verändert: Das Unternehmen ist klar strukturiert, wirt-

schaftlich erfolgreich, zukunftsorientiert und traditionell global ausgerichtet – und dies seit mehr als 160 Jahren. So gilt unverändert das alte hanseatische Motto, das Mitarbeiter und Gäste seit nunmehr fast einem Jahrhundert im Haus am Ballindamm willkommen heißt: „Mein Feld ist die Welt“.

