

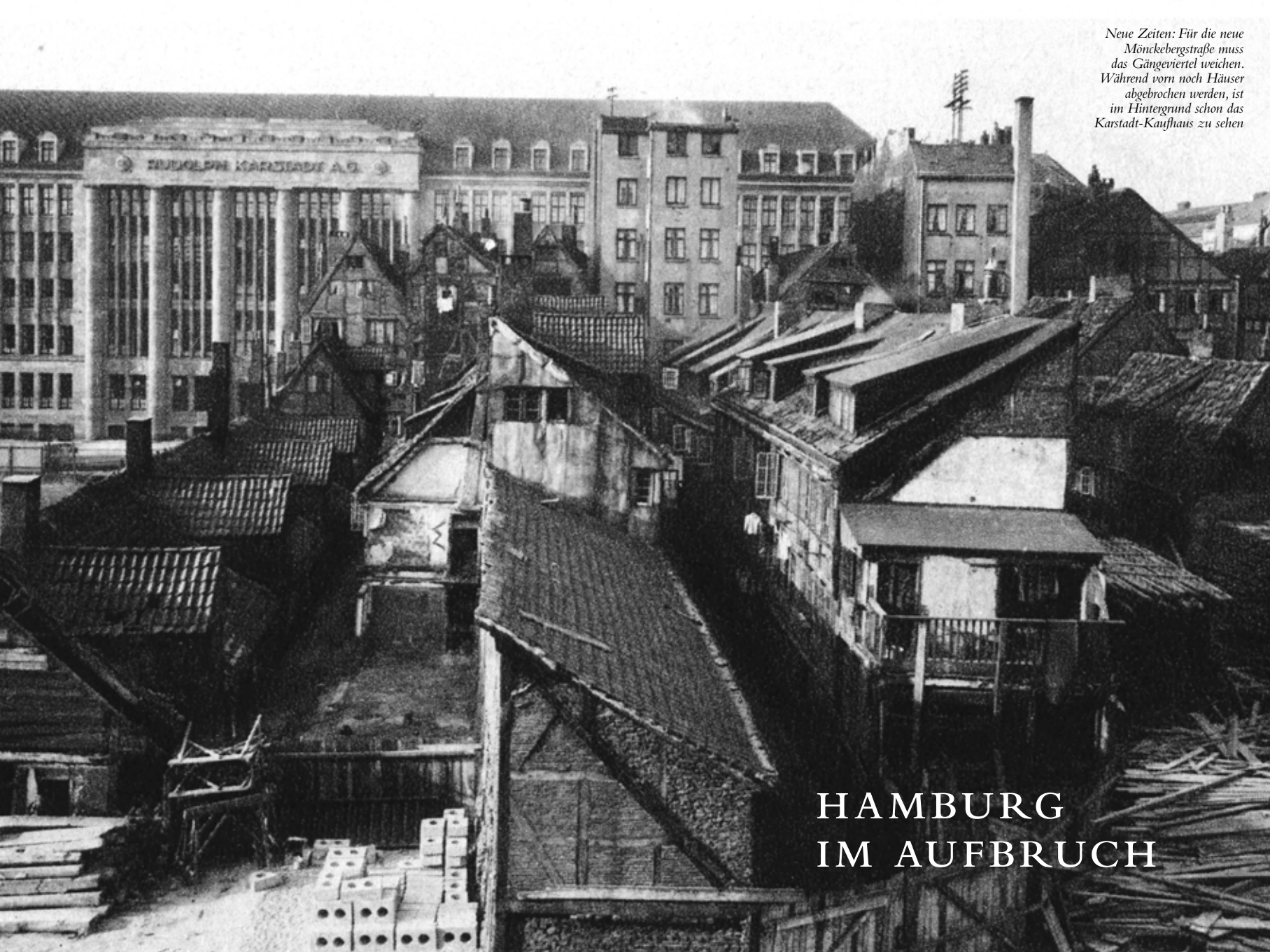


Michael Seufert

LEVANTEHAUS

Tradition und Moderne

| Hoffmann und Campe |



*Neue Zeiten: Für die neue
Mönckebergstraße muss
das Gängeviertel weichen.
Während vorn noch Häuser
abgebrochen werden, ist
im Hintergrund schon das
Karstadt-Kaufhaus zu sehen*

HAMBURG IM AUFBRUCH



HAMBURG IM AUFBRUCH

„Wenn das Wachstum einer Großstadt ein gewisses Maß übersteigt, pflegt der Augenblick zu kommen, wo sie dem Bedürfnis ihrer Entfaltung nicht mehr dadurch, genügen kann, daß sie immer neue Ringe um den alten Kern ihres Lebenskörpers legt. Die Bedingungen, aus denen heraus dieser Kern einst seine Gestalt erhielt, sind so fremd und andersartig geworden, daß man nicht mehr allein am alten Organismus anbauen, sondern daß man ihn selber gleichsam umbauen muß. Man ist gezwungen, die Fessel, die das Alte zu bilden beginnt, gewaltsam zu sprengen.“

*Technische
Meisterleistung:
1911 wird der
Elbtunnel eröffnet,
ein Jahr später der
Schiffsbahnhof
Landungsbrücken*



So beschreibt Hamburgs Oberbaudirektor Fritz Schumacher 1923 in seinem Buch „Die Entstehung einer Großstadt-Straße“ die Situation der Hansestadt um die Wende vom 19. Zum 20. Jahrhundert. Es ist damals eine Zeit des Aufbruchs, der wirtschaftlichen Blüte. Seitdem Hamburg ökonomisch in das Deutsche Reich eingegliedert ist, wächst die Bedeutung der Stadt. Der Hafen boomt. An der Elbe werden die größten Luxusliner der Welt gebaut. In der Vulkan-Werft läuft im Mai 1912 im Beisein von Kaiser Wilhelm II. der Überseedampfer „Imperator“ vom Stapel, ein Gigant mit einem riesigen Kaiseradler am Bug. Albert Ballin, der Chef der Hapag, hat seine Reederei zur größten der Welt gemacht. 1911 wird nach vierjähriger Bauzeit der Elbtunnel eröffnet, eine technische Meisterleistung. Die beiden Röhren verbinden die Stadt mit den Werften und Hafenschuppen auf der anderen Elbseite. 20 Millionen Menschen nutzen diese schnelle Verbindung pro Jahr. 1912 werden nebenan die neuen St. Pauli Landungsbrücken eingeweiht, ein moderner „Schiffsbahnhof“ für die Ozeanliner der Hapag. Im selben Jahr wird der Streckenabschnitt der Hamburger Hochbahn zwischen den Landungsbrücken



*Stapellauf: 1911 taufte
Kaiser Wilhelm II.
den Passagierdampfer
„Imperator“*



bis zum Rathausmarkt in Betrieb genommen, damit ist der U-Bahn-Ring geschlossen. Die Hochbahn zählt 24,8 Millionen „Beförderungsfälle“ im ersten Jahr. Überall in der Stadt wird gebaut.

Es ist eine Stadt im Aufbruch, in die 1886 der einundzwanzigjährige Franz Bach mit seiner Lebensgefährtin Laura Geßner und dem gerade geborenen Sohn Max nach Hamburg kommt. Franz Bach will wie Hunderttausende anderer an Bord eines Auswandererschiffes und sein Glück jenseits des Atlantiks versuchen. 1865 ist er als Bauernsohn in Langendorf in Sachsen-Anhalt geboren worden. Der Junge ist hoch musikalisch, er spielt Orgel, vertritt in der Dorfkirche immer wieder den Küster und liebäugelt mit dem Gedanken, Kantor zu werden. Doch dann entschließt er sich nach der Schule, eine Maurerlehre im nahen Weißenfels zu beginnen. Im Winter, wenn auf den Baustellen die Arbeit ruht, besucht Franz Bach während dreier Jahre als Stipendiat die Sächsische Baugewerbeschule in Leipzig, um sein theoretisches Wissen zu vertiefen. Hier werden die Vorteile moderner Baustoffe und Baumethoden vermittelt, auf dem Lehrplan stehen auch Bauvorschriften und einschlägige Gesetze. Für Bauhandwerker, die sich ein akademisches Studium nicht leisten können, ist das zu der Zeit eine Möglichkeit, sich als Architekt zu qualifizieren.

Franz Bach ist von der Idee, Häuser zu bauen, fasziniert. Doch in seiner Heimat sieht er keine Chancen für sich,



Selbstdarstellung: Eigentlich wollte Franz Bach aus Sachsen-Anhalt nach Amerika auswandern, doch er bleibt in Hamburg und wird einer der erfolgreichsten Architekten und Bauherren der Stadt



denn anders als in Berlin und Hamburg ist im südlichen Sachsen-Anhalt vom Wirtschaftsaufschwung nichts zu spüren. Deshalb der Entschluss, in der „Neuen Welt“ Karriere zu machen.

Kaum an der Elbe angekommen, erlebt Franz Bach eine Stadt im Bau-Rausch. So werden 1863 rund 20.000 Menschen auf den Elbinseln Kehr wieder-Spitze und Wandrahm umgesiedelt, die Wohn- und Geschäftsquartiere abgerissen und durch die Neubauten der Speicherstadt ersetzt. Neue Stadtviertel entstehen in den Außenbezirken. Franz Bach sieht das als Chance und gibt seine Amerika-Pläne auf. Er beginnt damit, Wohnungen zu renovieren. Wenig später kann er baufällige Wohnungen am Steindamm kaufen, er saniert und verkauft sie mit Gewinn weiter. Er arbeitet für verschiedene Architekten, unter anderem für den hoch geschätzten Baumeister Carl Evers, der damals die ersten Kontorhäuser entwirft. Bach baut Mietskasernen, Villen und Einfamilienhäuser in Eimsbüttel, Eilbek und Hohenfelde. Von 1890 bis 1893 errichtet er Wohn- und Geschäftshäuser an der neuen Kaiser-Wilhelm-Straße, auch das ein gutes Geschäft. Er kennt sich inzwischen in Hamburg aus und knüpft Kontakte zu Geschäftsleuten, Maklern, Bankern und Behörden.

Franz Bach hat seine Emilie am 1. September 1889 geheiratet, das Ehepaar bekommt nach Sohn Max noch die Kinder Gertrud, Franz und Rudolf. 1891 erwirbt Franz Bach das Hamburger Bürgerrecht und wird damit „Voll-

bürger“ mit unbeschränkter Gewerbefreiheit. Dazu legt er den Bürgereid ab: „Ich gelobe und schwöre zu Gott, dem Allmächtigen, daß ich der freien und Hansestadt Hamburg und dem Senate stets treu und hold sein, das Beste der Stadt suchen und Schaden von ihr abwenden will, soviel ich vermag; daß ich die Verfassung und die Gesetze gewissenhaft beobachten, alle Steuern und Abgaben, wie sie jetzt bestehen und künftig zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vereinbart werden, redlich und unweigerlich entrichten und dabei, als ein rechtschaffener Mann, niemals meinen Vortheil zum Schaden der Stadt suchen will. So wahr mir Gott helfe!“ Gut zwanzig Jahre später wird sich zeigen, dass Franz Bach sich an seinen Eid gehalten hat.

1903 baut er auf eigene Rechnung seine ersten Kontorhäuser, die „Klosterburg“ am Glockengießerwall und



„Klosterburg“:
Das Kontorhaus baut Franz Bach
1904 am Glockengießerwall



den „Friedrichshof“ in der Ferdinandstraße. Und er entwickelt neue Geschäftsideen. Franz Bach hat inzwischen sein eigenes Architekturbüro und versteht sich nun als Projekt-Entwickler, der selbst plant, baut, für die Finanzierung sorgt und auch die Vermietung der fertigen Objekte übernimmt. Um das nötige Kapital für seine Großprojekte zu beschaffen, gründet er Bauherren-Gemeinschaften. Die Geldgeber erwerben so Anrechte an den zukünftigen Mieteeinnahmen der Kontorhäuser.

Die größte städtebauliche Umwälzung beginnt, als am 6. Dezember 1906 der neue Hauptbahnhof seinen Betrieb aufnimmt. Nun besteht nämlich die Aufgabe, den neuen Verkehrsknotenpunkt mit dem neuen Rathaus zu verbinden, das 1897 eingeweiht worden war. Eine neue, leistungsfähige Straße soll geschaffen werden, quasi eine „Starkstromleitung“ zwischen den beiden Polen, wie es der Kunsthistoriker Prof. Hermann Hipp einmal genannt hat.

Es ist ein Projekt mit besonderen Herausforderungen und Tücken. Denn zwischen Rathaus und Hauptbahnhof liegt der Teil des alten Hamburgs, der beim großen Brand von 1842 von den Flammen verschont geblieben war. Das historische Gängeviertel mit seinem Gewirr kleiner Gassen und zahlreichen Hinterhöfen, wo die Ärmsten der Stadt in drückender Enge und unter erbärmlichen hygienischen Bedingungen wohnen. Hier hat 1892 die Cholera gewütet, der 8.605 Menschen zum



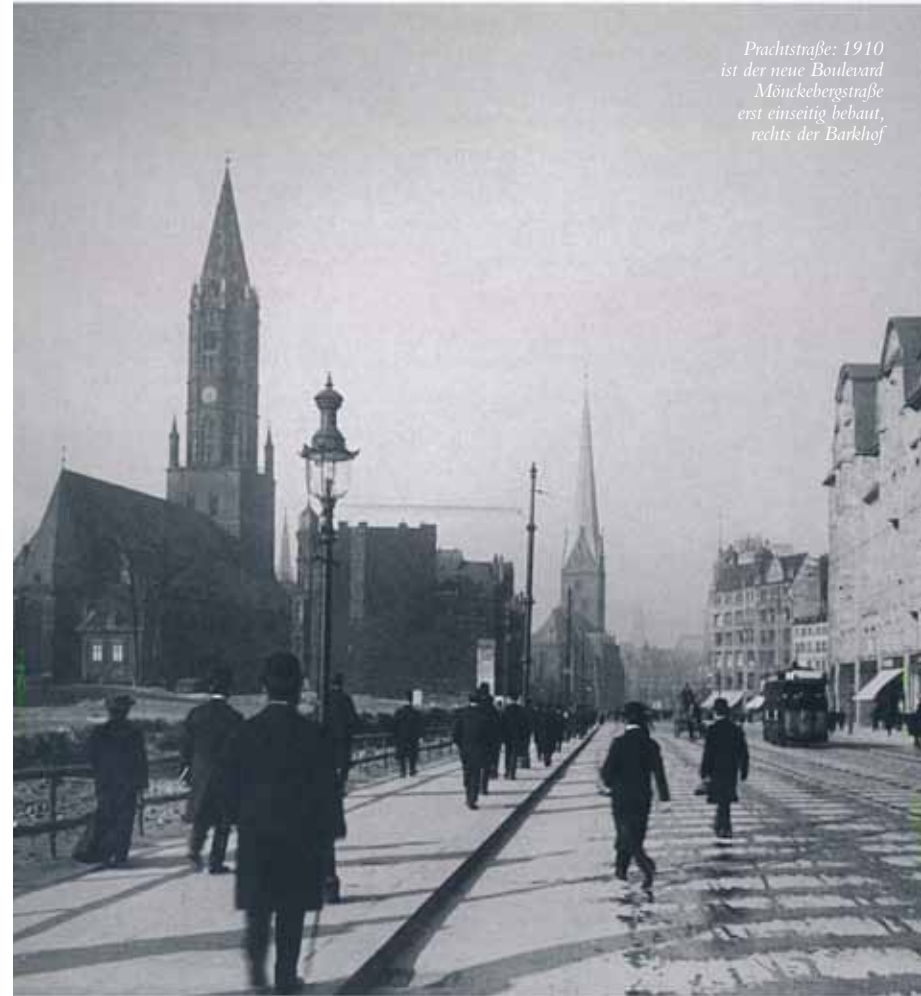
Elendsquartiere: Die Springelwiete um 1912. Das Gängeviertel wird für Neubauten abgerissen



Opfer fallen. Der Arzt Robert Koch, der Entdecker des Cholera-Bazillus, empört sich bei einem Hamburgbesuch angesichts der Verhältnisse im Gängeviertel: „Ich vergesse, dass ich mich in Europa befinde.“ Hier mitten durch soll nun die neue Magistrale geschlagen werden.

Um der Grundstücksspekulation nicht Tor und Tür zu öffnen und die Preise einigermaßen unter Kontrolle zu halten, laufen die Planungen in den Behörden in aller Verschwiegenheit. Besonders der genaue Verlauf der Durchbruchstraße soll geheim bleiben. Doch das Vorhaben gerät zum Skandal: Am 16. November 1905 veröffentlicht das sozialdemokratische „Hamburger Echo“ einen Artikel mit der Überschrift „Die Hasen im Kohlfeld“. Darin wird „über den intimen Verkehr gewisser Beamten mit Spekulanten“ berichtet, die zum Schaden der Stadt kriminelle Geschäfte gemacht hätten.

Ein Bauzeichner in der Ingenieursabteilung der Baudeputation hatte den Plan der Durchbruchstraße kopiert und an einen befreundeten Hotelier übergeben, der reichte Kopien an Hausmakler, Geschäftsleute und einen Weinhändler weiter. Der ließ die Pläne bei einem Architekten vervielfältigen und ging damit bei weiteren Maklern, Kaufleuten und Architekten hausieren. Nach heftigen politischen Debatten setzt die Bürgerschaft einen zehnköpfigen Untersuchungsausschuss ein. Es zeigt sich, dass selbst ein angesehenes Reeder und Bürgerschaftsabgeordneter in den Fall verwickelt ist.



*Prachtstraße: 1910
ist der neue Boulevard
Mönckebergstraße
erst einseitig bebaut,
rechts der Barkhof*



Auch Franz Bach wird als Zeuge vor den Ausschuss geladen. Denn der Weinhändler hatte versucht, ihm ebenfalls seine Pläne vorzulegen. Ohne mit ihm gesprochen zu haben, habe er den Mann hinauswerfen lassen, so sagt er aus. In seinem Buch „Das Hamburger Gängeviertel“ zitiert Autor Geerd Dahms den Zeugen Franz Bach, er habe sich gedacht: „Entweder sind die Pläne unrichtig, dann ist der Kerl ein Betrüger, der mich hereinlegen will, oder sie sind richtig, dann ist er ein Lump, und ich hätte dieselbe Bezeichnung verdient, wenn ich mir die Pläne hätte zeigen lassen.“ Der Untersuchungsausschuss stuft sein Verhalten „als vorbildlich für manchen anderen“ ein.

Innerhalb eines halben Jahres waren die Grundstückspreise um mehr als 50 Prozent gestiegen. Statt der veranschlagten 28,6 Millionen Mark muss der Senat am Ende wegen des Geheimnisverrats 38,8 Millionen Mark für den Erwerb der Grundstücke aufwenden. Allein der ungetreue Bauzeichner wird verurteilt. Keiner der Hehler und auch keiner der Spekulanten werden belangt, ihre unredlichen Gewinne dürfen sie behalten.

*Denkmal: Das „Semper-Haus“ entsteht 1907
zur Erinnerung an den großen Baumeister*



Franz Bach erregt dagegen als Planer und Bauherr Aufsehen. Mit dem 1907 eingeweihten Semper-Haus in der Spitaler Straße setzt er Maßstäbe. 1910 wird der Barkhof eingeweiht, der zwischen Mönckebergstraße und Spitaler Straße liegt und der neuen Prachtstraße Gesicht gibt.

Am Donnerstag, den 11. April 1912, steht in der Börse „präzise 2 ½ Uhr Nachmittag“ eine neue Versteigerung der Finanzdeputation an. Diesmal geht es um ein 4.830,2 Quadratmeter großes zwischen Mönckebergstraße und Bugenhagenstraße gelegenes Grundstück, das meistbietend unter den Hammer kommt. Den Zuschlag erhält Franz Bach für 2.415.100 Mark. Es ist der Bauplatz für das Levantehaus.

Wie bei anderen Grundstücksverkäufen an der Mönckebergstraße sind auch in diesem Kaufvertrag genaue Bedingungen festgeschrieben. Da dieser 29 Meter breite Boulevard das Gesicht von Hamburg prägen wird, wollen Senat und Verwaltung diesmal bei der Gestaltung maßgeblich beteiligt sein. Das Stadtbild soll endlich der Größe und Wirtschaftskraft Hamburgs entsprechen. Ein einheitlicher Stadtraum soll entstehen. Wenig zuvor war die Stadt, so Oberbaudirektor Fritz Schumacher, „grausam gewarnt worden durch das Ergebnis eines anderen Durchbruchs, den es kurz vorher in Form der Kaiser-Wilhelm-Straße vom Platz des Oberlandesgerichts aus in den Stadtkern gemacht hatte. Hier war, nachdem man den Straßenzug festgelegt hatte, die architektonische



Entwicklung sich selbst überlassen worden, und was daraus entstanden ist, vermag man wohl nur mit lebhaften Schrecken zu betrachten.“

Deshalb bestimmt der Kaufvertrag jetzt: „Um das öffentliche Interesse bezüglich einer guten architektonischen Gesamtwirkung der Fassaden im Straßenbilde wahrnehmen zu können, unterliegen die Entwürfe für die Fassaden ... und die nach außen sichtbaren Gebäudeteile ... der Prüfung durch eine besondere Kommission unter Zuziehung von Sachverständigen.“ Dieses Genehmigungsverfahren durch das Experten-Gremium liegt vor der baupolizeilichen Prüfung des Projekts. „Wird die Genehmigung versagt, so stehen den Käufern deswegen keinerlei Ansprüche an den Staat zu; die Käufer sind in diesem Falle verpflichtet, die geänderten Zeichnungen innerhalb einer angemessenen Frist zur Genehmigung vorzulegen.“ Innerhalb von Jahresfrist muss der Bau begonnen und zügig beendet werden.

Mit dem Levantehaus – ursprünglich soll es „Hubertushof“ heißen – baut Franz Bach das damals modernste Bürohaus Hamburgs. Es ist einer der schönsten Backsteinbauten der Kaiserzeit. Die beiden Gebäudeteile an der Mönckeberg- und Bugenhagenstraße sind durch ein großzügiges, zentrales Treppenhaus verbunden, repräsentativ mit feinsten Kacheln an den Wänden, mit einer Putten-Galerie unterhalb der Decke und mit erlesener elektrischer Beleuchtung ausgestattet. Für jedes Haus

gibt es zwei Treppenaufgänge, je einen Personenaufzug, je zwei Paternoster und einen Lastenfahrstuhl.

Eine Rohrpost, Telefonleitungen, Zentralheizung, moderne Toiletten- und Waschanlagen sind selbstverständlich. Die einzelnen Geschosse sind neun Meter tief, freitragend ohne jede Zwischenwand gebaut. Jeder Mieter kann sich seine Büro-Etage individuell aufteilen und auch später ohne großen Aufwand den Grundriss umändern.



*Fassaden-Profi:
Carl Gustav Bensele*

Mit der Gestaltung der Fassade des Levantehauses beauftragt Franz Bach seinen jungen Kollegen Carl Gustav Bensele. Der hat zuvor für die Preußische Eisenbahndirektion in Köln etliche Bahnhöfe gebaut, sich dann in Düsseldorf selbstständig gemacht, sich erfolgreich an Wettbewerben für Bürohäusern in der Mönckebergstraße beteiligt und ist so mit Franz Bach bekannt geworden. Der Rohbau des Levante-Hauses ist hochmodern als Stahlbetonskelett errichtet worden. Die Fassade gliedert Bensele nun mit Giebeln und klaren Vertikalen an den Fenstern. Der Unterschied von tragenden und nichttragenden Bauteilen wird durch Verzierungen



in den Fensterbrüstungen deutlich. Drei Erker-Vorbauten im Zentrum setzen einen besonderen Akzent. Auf historisierende Motive in der Fassade wird verzichtet. Den Eingang zieren zwei mächtige Zentauren-Figuren. Die Rückfront zur Bugenhagenstraße – eine Nebenstraße für Anlieferungen aber ohne großen Publikumsverkehr, hier gibt es auch keine Läden – gestaltet Bensel schlicht und verkleidet nur das Stahlbeton-Skelett. Als Baustoff für die Fassade verwendet Bensel den in Norddeutschland traditionellen Backstein.

„Aus der konstruktiv bedingten Baustruktur und der strengen Baumassengliederung erzeugt das Levante-Haus eine kraftvolle, monumentale Wirkung, die über reine Sachlichkeit hinaus bereits einen neuartigen architektonischen Ausdruck entwickelt. Die selbstbewusste Schlichtheit der Architektur bringt dabei auch die Wirtschaftskraft der Außenhandelsstadt Hamburg kurz vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs zu Geltung. Für den Kontorhausbau in der Weimarer Republik wirkte das Levantehaus mit seiner klaren, strengen Gestaltung vorbildhaft.“ So bewertet der Architekt und Denkmalspfleger Jan Lubitz das Levantehaus in seinem 2009 erschienen Buch „Die Mönckebergstraße – Hamburgs Weg zur Großstadt“.

Der Auftrag an Bensel ist ein geschickter Schachzug von Franz Bach. Denn mit seinen eigenen Entwürfen hat der erfolgreiche Unternehmer sich öffentliche Kritik

Vorbildhaft: So lautet das Urteil von Denkmalspfleger Jan Lubitz über die Fassade des Levantehauses, die bis heute erhalten ist





zugezogen. Schon 1908 schreibt der Architekturkritiker und radikale Anhänger der „Heimatschutz-Bewegung“ Paul Bröcker im Hamburger Fremdenblatt: Bachs Architektur sei „vaterlandslos durch und durch, geschweige denn hamburgisch; so können sie alle bauen, genauso, wenn sie wollen, am Goldenen Tor, an der Themse und an der Neva, sobald sie auf Ausdruck des völkischen Wertes im Stil verzichten und dafür den straffen Geldsack in die Höhe halten“. Es wird nicht der einzige Angriff aus rechtskonservativer Ecke auf Franz Bach bleiben.

Es gehört zur guten Übung, dass Franz Bach frühzeitig Informationen über sein neues Kontorhaus zusammenstellt und damit Mieterinteressenten anwirbt. Für Firmenchefs ist das Levantehaus nicht zuletzt deshalb interessant, weil die Verkehrsanbindung optimal ist. Die im März 1912 eingeweihte Haltestelle „Barkhof“ der neugebauten U-Bahn, die direkt unter der Mönckebergstraße verläuft, liegt nur zwei Minuten entfernt. Außerdem halten hier 1913 die Straßenbahnen der Linien 1, 2, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 13, 15, 17, 18, 19, 20, 22, 26 und 38. Dank der guten Werbemaßnahmen gibt es keinen Mangel an Mietern, als das Levantehaus 1913 eröffnet wird. Die Ladenlokale zur Mönckebergstraße haben damals bekannte Hamburger Firmen bezogen – der Lederwarenhändler Klockmann, Juwelier W. Mahnke, der Herrenausstatter Salomon Meier, die Zigarrenhandlung J.W.H. Belitz und das Levante-Teppichhaus. Auch das Kaiserliche Postamt 18 bezieht hier Quartier. Die Post ist noch heute Mieter in der Mönckebergstraße 7.



Namensgeber: Die „Deutsche Levante-Linie“ ist der erste große Mieter. Nach der Reederei wird das Kontorhaus benannt



Das Kaiserreich Japan eröffnet im Levantehaus sein Generalkonsulat. Die Speditionen Lasden, Baruch und Schenker & Co sind vertreten, zahlreiche Im- und Export-Firmen, die Vereinigung von Stabeisenhändlern in Hamburg, Altona, Wandsbek und Harburg GmbH, das Deutsche Kohledepot, die Deutsche Transport Versicherung, Futtermittelhändler, ein Architekt, das Medizinalamt mit der Prüfungskommission für die Erlangung der Befähigung zur Anstellung als Physikus, das Medizinalkollegium und die Sanitätsverwaltung. Insgesamt sind es 57 Mieter. Unter dem Dach wohnt Hausmeister Theodor Knapp, der morgens in feiner Livree die Mieter des Hauses freundlich begrüßt. Er wird den Posten bis 1943 innehaben, als britische Bomber die oberen Stockwerke in Brand setzen.

Größter Mieter aber ist das Unternehmen, das dem Haus seinen Namen gibt: die Deutsche Levante-Linie. Die Levante – italienische für „Osten“ gleichbedeutend mit „Sonnenaufgang“ und „Morgenland“ – bezeichnet Griechenland, die Inseln der Ägäis, die türkische Küste, Zypern, Syrien, den Libanon, Palästina und Ägypten. Seit dem frühen Mittelalter ist die Levante ein wichtiger Umschlagplatz für Waren aus dem Orient – Gewürze, Seide, Weihrauch, Gold, Kaffee und Tee. Das Geschäft ist seit jeher fest in der Hand der mächtigen norditalienischen Handelsstädte Venedig und Genua, die Waren kommen überwiegend auf dem Landweg nach Europa, denn an den Küsten des Mittelmeers sind seit Jahrhunderten Piraten sehr aktiv.



*Siegel:
Mit solchen
Aufklebern
werden
Reederei-
Briefe
verschlossen*

Die Kaufleute in den deutschen Hansestädten entdecken die Levante erst Mitte des 19. Jahrhunderts als möglicherweise lohnendes Absatzgebiet deutscher Waren und Quelle wichtiger Rohstoffe. Der spätere Generalfeldmarschall Helmuth von Moltke, von 1835 bis 1839 Instrukteur der türkischen Armee schrieb zu diesem Thema: „Wie viele Naturkräfte sind hier noch ungenutzt, wie viele endlose Wälder stehen unangerührt aus Mangel an Straßen, wie viel Baumaterial liegt hier umhergestreut, welche mineralen Schätze verschließen diese Berge, wie viel derselben liegt offen zutage und wartet nur auf die Ausbeute.“



Ertragreich: Die Aktionäre der Levante-Linie bekommen 1900 zehn Prozent Dividende



So wird am 6. September 1889 in Hamburg mit einem Aktienkapital von 1,5 Millionen Mark die „Deutsche Levante-Linie“ gegründet. In ihrem Aufsichtsrat sitzen bekannte Reeder, etwa Carl Laeiz und Adolph Woermann. In den Statuten der Gesellschaft ist zu lesen: „Zunächst wird die Herstellung und Unterhaltung einer regelmäßigen Dampfschiffverbindung zwischen Hamburg und Häfen der Levante angestrebt.“ Mit den vier neuen Frachtern „Chios“, „Lesbos“, „Rhodos“ und „Samos“ wird der Betrieb aufgenommen. Die junge Reederei hat mit zahlreichen Problemen zu kämpfen, erst zehn Jahre später stellt sich der Erfolg ein. 1900 werden 10 Prozent Dividende gezahlt.

1913 sind die Büroräume im Laeiz-Hof an der Trostbrücke zu klein geworden. Man entschließt sich zum Umzug ins Levantehaus. Außerdem will man sich mit einem repräsentativen Firmensitz auch nach außen hin als erfolgreiches Unternehmen darstellen. Die Reederei bezieht zwei Etagen, die nun durch eine Innentreppe verbunden sind. Hier werden Fahrkarten für Schiffsreisen in den Orient verkauft, es werden Frachten angenommen. Die gesamte Verwaltung der Linienreederei ist jetzt an der Mönckebergstraße konzentriert. Hier befinden sich Personalabteilung, Buchhaltung und Kasse. Jährlich sind mehr als 50.000 Frachtbriefe zu bearbeiten. Hier werden die Fahrtrouten in den Nahen Osten, ins Schwarze Meer, nach Lissabon, Gibraltar, Algier, Smyrna, Konstantinopel, Athen und Odessa ausgearbeitet, Schiffsneubauten ge-



*Linien-Verkehr:
Die Dampfschiffe
der Levante-Linie
sind ständige Gäste in
allen Mittelmeerhäfen*

plant. Auch die Redaktion und der Verlag der seit 1910 halbmonatlich erscheinenden „Deutschen Levante-Zeitung“ sitzen hier. Das Blatt hat eine Auflage von 15.000 Exemplaren und will den Handel mit den Mittelmeer- und Levanteländern fördern.



In einem Prospekt der Reederei von 1913 heißt es: „Kein Hafengebäude der Levante wäre vollständig ohne ein Schiff dieser Reederei. Tausend Fäden verknüpfen das Levante-Haus in Hamburg mit den Handelsemporien des nahen Ostens.“

Zu diesem Zeitpunkt beschäftigt das Unternehmen 350 kaufmännische und technische Angestellte und bis zu 400 Kaimitarbeiter in der 24.000 Quadratmeter großen Lagerfläche im Hamburger Hafen. An den 705 Meter langen Kaianlagen stehen 34 elektrisch betriebene Kräne, mit denen die Schiffe be- und entladen werden. In Hamburg werden jährlich 250.000 Tonnen umgeschlagen. Die Reederei hat 59 Kapitäne, 375 nautische und technische Offiziere und 1560 Mann Deck- und Maschinenpersonal angestellt. Am 1. März 1914 laufen 61 Dampfer mit insgesamt 282.400 Tonnen Tragfähigkeit unter der Flagge der Deutschen Levante-Linie. Für das Jahr 1913 zahlt die Gesellschaft an ihre Aktionäre auf 9 Millionen Mark Aktienkapital wieder 10 Prozent Dividende.

Die Reederei macht auch mit positiven Meldungen von sich reden. Im Sommer 1913 veröffentlicht das Hamburger Fremdenblatt mit der Überschrift „Heldentat eines Kapitäns der Deutschen Levante-Linie“ einen Leserbrief: „Die Passagiere des Levantedampfers ‚Naxos‘ wurden am 26. Juni, morgens nach 5 Uhr, durch den Ruf ‚Mann über Bord!‘ jäh aus dem Schlafe geweckt. Kaum ist der Ruf erschallt, wird ein Rettungsring über Bord

geworfen, die Maschine gestoppt, zurückgefahren, zwei Rettungsboote werden klar gemacht, und Kapitän Engel springt, sobald man den Verunglückten entdeckt hat, über Bord, um ihm entgegenzuschwimmen. In der höchsten Not erreicht der Kapitän den Verunglückten, einen Schiffsjungen von 15 Jahren, den der Schreck ganz kraftlos gemacht hatte. Rasch wirft der Kapitän ihm den Ring über und zieht ihn dem entgegenkommenden Boote zu. Wir Zuschauer waren tief ergriffen von der Heldentat des Kapitäns und der Fixigkeit, mit der das ganze Rettungswerk vor sich gegangen war. Um 5 Uhr 20 Minuten war der junge Mensch über Bord gestürzt, um 6 Uhr ging wieder alles seinen gewohnten Gang. Beim Unfall befanden wir uns in der Nähe der algerischen Küste, unweit Kap Rosa. Wenn die deutschen Schiffe mit soviel Geistesgegenwart, Gewissenhaftigkeit und Mut geführt werden, dann kann man sich ihrer Leitung getrost anvertrauen.“



So erfolgreich die Hamburger Wirtschaft auch läuft – nach dem Levantehaus baut Franz Bach 1913 das Haus Roland und für den Kaufhaus-Unternehmer Rudolph Karstadt das gewaltige Warenhaus an der Mönckebergstraße – , so viele ausländische Gäste Hamburg besuchen, so ausgelassen auch gefeiert wird – am 9. Juni 1914 wird etwa der neue „Alterpavillon“ mit einem rauschenden Fest eingeweiht – so sehr neue Rekorde aufgestellt werden – am 20. Juni wird im Beisein von Kaiser Wilhelm mal wieder das größte Passagierschiff der Welt vom Stapel gelassen, diesmal die „Bismarck“ bei Blohm + Voss – so bedrohlich ist inzwischen die politische Situation geworden.

Unterstützt vom russischen Zaren haben sich Montenegro, Serbien, Bulgarien und Griechenland zum Balkanbund vereint und einen Krieg gegen die Türkei begonnen. Österreich sieht die Stabilität seines Vielvölkerstaats bedroht. Ein Konflikt mit Russland würde unweigerlich die Bündnispartner auf den Plan rufen – Deutschland an der Seite Österreichs, Frankreich und England an der Seite Russlands.

Die Spannungen zwischen Großbritannien und dem Deutschen Reich haben sich ohnehin wegen der Aufrüstung der kaiserlichen Kriegsmarine erhöht. Hapag-Chef Albert Ballin, ein Vertrauter des Kaisers, versucht in geheimen Gesprächen mit dem englischen Bankier Sir Ernest Cassel, einem engen Freund des britischen Königs Edward VII., eine Verständigung zu erreichen und



*Super-Dampfer:
Die „Bismarck“ der Hapag ist
1914 das größte Passagierschiff
der Welt*

das Wettüben zu beenden. Die Mission scheitert, als Admiral Alfred von Tirpitz davon erfährt.

Am 28. Juni 1914 erschießt ein bosnisch-serbischer Nationalist in Sarajevo den österreichischen Thronfolger Erzherzog Franz Ferdinand und dessen Frau Sophie. Jetzt erscheinen immer neue Extra-Blätter Hamburger Zeitungen. „Das österreichische Ultimatum an Serbien“ – „Serbisches Hilfssuchen an Rußland“ – „Rußland lässt keinen Eingriff in Serbiens Hoheitsrechte zu“. Am 27. Juli verkündet Serbien die Mobilmachung. Einen Tag später erklärt Österreich-Ungarn den Serben den Krieg. In Hamburg übernimmt der kommandierende General des 9. Armeekorps die vollziehende Gewalt in der Stadt. Am 1. August erklärt Deutschland Rußland den Krieg. Von Tausenden gefeiert und mit Blumen geschmückt zieht das Infanterie-Regiment Hamburg durch die Spitalerstraße an die Front. Zwei Tage später marschieren deutsche Soldaten gegen Frankreich. Tags darauf tritt England an die Seite Frankreichs. Der 1. Weltkrieg hat begonnen.

