

Das Ballin-Haus

Ein Detail Hamburger Geschichte





Ballin-Haus, Ballindamm

Zuhause in der Welt, die Heimat am Ballindamm

Die Hapag-Lloyd AG ging am 1. September 1970 aus der Fusion der beiden Reedereien Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (Hapag) und Norddeutscher Lloyd (NDL) hervor. Die Wurzeln des Unternehmens – heute noch eine der größten Linienreedereien der Welt – reichen weiter zurück: Die Hapag wurde 1847 in Hamburg von örtlichen Kaufleuten gegründet. Zunächst beförderte sie hauptsächlich europäische Auswanderer nach Amerika, damals ein boomendes Geschäft.

Ende der achtziger Jahre des 19. Jahrhunderts ließ die Hapag ihre ersten Schnelldampfer bauen und setzte sich damit an die Spitze des Nordatlantikverkehrs, wo Hapag-Lloyd heute, wenn auch im Containerverkehr, noch immer zu den Marktführern gehört. Kurz vor der Jahrhundertwende stieg die Hapag unter ihrem späteren Generaldirektor Albert Ballin (1857-1918) als Schifffahrtsgesellschaft mit der weltweit größten Tonnage an die Spitze auf.



1857

GRÜNDUNG DES NORDDEUTSCHEN
LLOYD IN BREMEN

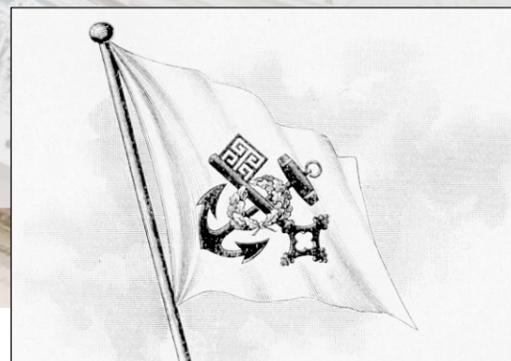


um 1897

DIE HAPAG IST GRÖSSTE REEDEREI
DER WELT

1847

GRÜNDUNG DER HAPAG IN HAMBURG



ZWEIMAL WIEDER AUFERSTANDEN

Mit dem Ende des Ersten Weltkriegs war jedoch die verbliebene Flotte durch die Versailler Verträge verloren. Zur Zeit der Weimarer Republik gelang es der Hapag, ebenso wie dem Norddeutschen Lloyd, abermals an die Spitze der internationalen Schifffahrt vorzustoßen. 1929, nur zehn Jahre nachdem die Hamburger Reederei ihre Schiffe eingebüßt hatte, beschäftigte sie wieder 18.000 Mitarbeitende auf See und an Land. Doch die „goldenen zwanziger Jahre“, das kurze Aufatmen nach dem Krieg, waren schnell vorüber, es folgten Rezession und abermals Krieg.

Nach Ende des Zweiten Weltkriegs standen Hapag und Lloyd wieder mit leeren Händen da. Ihre Flotten waren abermals an die Siegermächte verloren oder zuvor schon im Krieg bis 1945 auf den Grund der Weltmeere versenkt worden. Den Wiedereintritt in die Linienschifffahrt ab 1950 unternahmen Hapag und Norddeutscher Lloyd schon größtenteils in Form gemeinschaftlich betriebener Dienste. Als gegen Ende der 1960er Jahre der Containerverkehr rasant anwuchs und hohe Investitionen in Container und neue Schiffe erforderte, bündelten beide Reedereien ihre Kräfte 1970 durch die Fusion. Der Hauptsitz der Hapag-Lloyd AG wurde das Haus an der Binnenalster.

1918

VERLUST DER FLOTTE DURCH DEN ERSTEN WELTKRIEG



1945

ERNEUTER VERLUST DER FLOTTE DURCH DEN ZWEITEN WELTKRIEG

1970

FUSION MIT DEM NORDDEUTSCHEN LLOYD ZUR HAPAG-LLOYD AG



2005

ÜBERNAHME CP SHIPS



Säule im Betriebsrestaurant, Erdgeschoss Ballindamm

AUFSTIEG DURCH ÜBERNAHMEN

Im Jahr 2005 übernahm Hapag-Lloyd die britisch-kanadische Containerreederei CP Ships und stieg unter die Top 5 der internationalen Linienreedereien auf. Die Integration des Containergeschäfts der chilenischen Reederei CSAV 2014 und der arabischen Linienreederei UASC 2017 stärkte diese Position. Mit CSAV sowie den Golfstaaten Katar und Saudi-Arabien stießen neue, internationale Großaktionäre zu den bisherigen Ankergesellschaftern, der Stadt Hamburg und Kühne Maritime.

Bereits Ende 2015 war der Hapag-Lloyd AG nach einer mehr als zehnjährigen Unterbrechung, die bedingt war durch die zwischenzeitliche Zugehörigkeit zum TUI-Konzern, die Rückkehr auf das Börsenparkett gelungen.



2015

BÖRSENGANG DER HAPAG-LLOYD AG



2014

ÜBERNAHME DER CSAV-CONTAINERSPARTE



2017

ÜBERNAHME UASC

GLOBAL UND ZUKUNFTSORIENTIERT

Die Marktpräsenz speziell auf dem afrikanischen Kontinent baute Hapag-Lloyd durch die Übernahme der Reederei NileDutch sowie des Container-Liniengeschäfts der Deutschen Afrika-Linien (DAL) in den Jahren 2021 und 2022 gezielt aus.

In diese Zeit fiel auch der Erwerb von Beteiligungen an mehreren internationalen Terminalbetreibern, darunter die indische J M Baxi Ports & Logistics Limited und die italienische Spinelli Group. Durch diese Übernahmen schuf sich die Reederei nicht nur einen neuen Geschäftsbereich, sondern gewann vor allem auch einen strategisch wertvollen Einfluss auf die landseitige Transportinfrastruktur.

Trotz manch tiefer Zäsur in der Unternehmensgeschichte hat sich eines seit den frühen Tagen von Hapag und Norddeutschem Lloyd nicht verändert: Das Unternehmen ist klar strukturiert, wirtschaftlich erfolgreich, zukunftsorientiert und global ausgerichtet – und dies seit mehr als 176 Jahren.

Zum Wertekanon des Unternehmens zählt auch das gesellschaftliche Engagement. So verlieh Hapag-Lloyd 2018 aus Anlass des 100. Todestages von Albert Ballin erstmals die Albert-Ballin-Preise für globales Handeln sowie für Globalisierungsforschung; die zweite Verleihung erfolgte 2022 im Rahmen der Feierlichkeiten zum 175. Gründungsjubiläum. Das alte hanseatische Motto „Mein Feld ist die Welt“, das Mitarbeitende und Gäste im Foyer des Ballin-Hauses begrüßt, gilt unverändert.



2021

ÜBERNAHME NILEDUTCH

2018

ERSTMALIGE VERLEIHUNG DER ALBERT-BALLIN-PREISE



2022

ÜBERNAHME DES CONTAINER-LINIENGESCHÄFTS DER DEUTSCHEN AFRIKA-LINIEN



Das Ballin-Haus – Geschichte eines Wahrzeichens



1900

BAUBEGINN DES ERSTEN HAPAG-HAUSES AM
ALSTERDAMM DURCH MARTIN HALLER



Schriftzug am Ballin-Haus, Ballindamm

Die Erfolgsgeschichte der größten Linienreederei Deutschlands begann 1847 mit der Gründung der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft – damals „HAPAG“ abgekürzt und heute meist „Hapag“. Das Unternehmen beförderte zunächst vor allem Auswanderer nach Amerika. Sein erstes eigenes Domizil stand in der Deichstraße 7 und wurde 1890 durch einen prächtigen Neorenaissance-Bau am Dovenfleet 19-20 abgelöst. Damals begann eine schnelle Expansion 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 1899 eine Reihe von Grundstücken direkt an der Binnenalster: am Alsterdamm, der heute Ballindamm heißt, und der erst 1842 aus dem Trümmerschutt des großen Stadtbrandes aufgeschüttet worden war. Mit dem Bau des neuen Verwaltungsgebäudes wurde Martin Haller (1835-1925) beauftragt, der schon das mit Türmchen verzierte Haus am Dovenfleet entworfen hatte. Er war zu jener Zeit der renommierteste Architekt Hamburgs, und einige seiner typischen Villen sind noch heute rund um die Alster zu sehen. Sein bekanntestes Werk ist das Hamburger Rathaus.

Auch für die Hapag baute Haller im damals angesagten Renaissancestil. 1903 war das dreigeschossige Haus am Alsterdamm bezugsfertig. Gekrönt wurde es von einem sieben Meter hohen bronzenen Neptun mit Dreizack und stolzen Wogenrossen, dem Werk des 33 Jahre alten und damals noch unbekanntenen Holsteiner Künstlers Ernst Barlach. Die Figuren sind leider verloren: Sie wurden im Ersten Weltkrieg eingeschmolzen.



1903

FERTIGSTELLUNG
DES HAPAG-HAUSES

DIE WELTKARTE VON 1903 HEUTE NOCH ZU SEHEN

Der neue Sitz der Hapag war innen äußerst großzügig gestaltet und diente gleichzeitig als Abfertigungsraum für die Passagierdienste. In der Kuppelhalle buchten die First-Class-Passagiere ihre Schiffspassagen. Sie dient heute als Betriebsrestaurant, eine große Weltkarte über dem Eingang zeigt dort noch immer die damaligen Schifflinien der Hapag.

Der Umzug aus dem Kontorhausviertel an die Binnenalster wurde von den Hamburger Zeitungen ausführlich kommentiert. Besonders interessierte es offenbar die Leser, wo „Herr Director Ballin“ sein Domizil beziehen wird. Der „Hamburgische Correspondent“ verriet es: „Im ersten Stock, rechts, mit Vorzimmer, versteht sich!“

Das neue Kontorhaus war ein großer, prachtvoller Bau, ganz dem damaligen Zeitgeschmack entsprechend. Vor allem die repräsentative Alsterfassade war mit zahlreichen Verzierungen versehen. Vier mächtige, aufwendige Sandsteinstatuen, Werke der Bildhauer Börner und Cauer, flankierten das Eingangsportal. Sie symbolisierten die vier Kontinente, mit denen die Reederei Verbindungen unterhielt.

Die Begeisterung hielt sich in Hamburg allerdings in Grenzen. Der einflussreiche Kunsthallendirektor Alfred Lichtwark soll ein Zweigespräch erfunden haben, das ein Hamburger und ein Fremder angesichts der Kolosse angeblich führten, und das an der Börse und anderswo begeistert kolportiert wurde: „Sagen Sie mal, was bedeuten eigentlich diese vier Figuren?“ „Die fünf Sinne.“ „Fünf? Es sind doch nur vier!“ „Eben. Der Geschmack fehlt ...“

DAS HAPAG-HAUS SOLL WACHSEN

Die weit verbreitete bissige Kritik blieb nicht ohne Wirkung. Als das Haus abermals zu klein wurde, ging der Auftrag für die Erweiterung diesmal an den modernen, expressionistisch beeinflussten Architekten Fritz Höger. Der gebürtige Holsteiner (1877-1949) galt, zusammen mit Fritz Schumacher, als Vater einer neuen Hamburger Architektur. Gegen den damals modernen Putzbau setzten sie auf ein traditionelles Material der Region: Höger gilt als einer der bedeutendsten Vertreter des Backstein-Expressionismus. Sein wohl bekanntester Klinkerbau, das Hamburger Chilehaus, entstand in den zwanziger Jahren und erinnert an die Form eines großen Schiffs.

Beim Hapag-Gebäude musste Höger jedoch auf sein Lieblingsmaterial verzichten. Heller Sandstein war durch den vorhandenen Altbau vorgegeben. Diesen galt es organisch einzubeziehen, das Haus um das Doppelte zu erweitern und beide Teile zu einer Einheit zu verbinden.

Hamburgs großer hanseatischer Tradition wollte Höger durchaus gerecht werden – aber eben nicht mit überladendem Pomp, ohne allzu viel Rückgriff auf vergangene Epochen und ohne modischen Zierrat. Zur Alster hin erhöhte Höger den Altbau um ein weiteres Stockwerk und verband beide Gebäudeteile, indem er Fassade und Dach einheitlich auf ganzer Breite gestaltete. So verschwand der Altbau zwar optisch, im Innern aber blieb er erhalten.

1913

BAUBEGINN DER ERWEITERUNG DES
HAPAG-HAUSES DURCH FRITZ HÖGER



1921

FERTIGSTELLUNG DER ERWEITERUNG



Treppengeländer, Treppenhaus Ballindamm

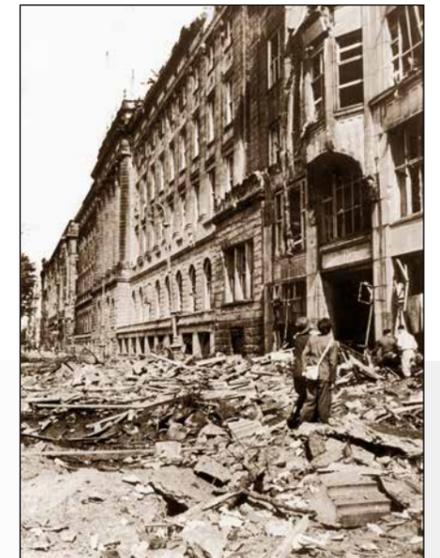


EINE TECHNISCHE MEISTERLEISTUNG

Was so einfach klingt, war eine technische wie künstlerische Meisterleistung, die allerdings Kompromisse erforderte. Wer sich im Haus nicht auskennt, hat heute noch Mühe mit der Orientierung und mag sich über scheinbar unmotivierte Gänge, Treppen, Winkel oder merkwürdige Übergänge wundern.

Der Fassade war dies jedoch nicht anzusehen. Es entstand ein einheitlicher Gebäudekomplex zwischen Alsterdamm und Ferdinandstraße. Schlicht stand er da aus hellem Obernkirchener Sandstein, sachlich und dabei vornehm, repräsentativ allein durch Material und Proportionen. Es war ein völlig anderer Stil, ein neuer Akzent an Hamburgs Schmuckstück, der Binnenalster.

Als das 1913 begonnene Haus im Mai 1921 bezogen wurde, war die Welt eine andere, hatte sich der Zeitgeist radikal gewandelt. Der Erste Weltkrieg von 1914 bis 1918, der den Bau für Jahre unterbrach, bedeutete auch bauhistorisch eine Zäsur. In seiner schlichten und dennoch noblen Sachlichkeit passte der Höger-Bau perfekt in eine nüchterner gewordene Welt. Dass die Hapag nach Kriegsende trotz des Verlustes ihrer gesamten Flotte dennoch so schnell wie möglich ihr Haus am Alsterdamm vollendete, war auch eine Demonstration des Überlebenswillens. Es war der erste Neubau von großer Bedeutung, der im Nachkriegs-Hamburg fertiggestellt wurde.



1945

NUR GERINGE KRIEGSSCHÄDEN

VERSCHONT VON BOMBEN IM ZWEITEN WELTKRIEG

Im Zweiten Weltkrieg blieb das Hapag-Haus wie durch ein Wunder weitgehend von den Bombenteppichen der britischen Royal Air Force verschont, während andere Teile der Stadt dem Erdboden gleich gemacht wurden. Im Gegensatz dazu war das Hauptgebäude des Norddeutschen Lloyd in der Bremer Papenstraße völlig durch Bomben zerstört und nach Kriegsende auch nicht wieder aufgebaut worden. In Hamburg fiel dagegen nur das vierte Obergeschoss einem Brand zum Opfer und die Fassade wurde beschädigt.

Beim Wiederaufbau wurde gleich noch ein fünftes Stockwerk hinzugefügt. Die Eingangshalle blieb weitgehend ohne Schäden, beherbergte in der Nachkriegszeit provisorisch verschiedene Abteilungen, bevor sie wieder als Empfangs- und Repräsentationsbereich genutzt wurde.



1947

ALSTERDAMM WIRD IN BALLINDAMM UMBENANNT

Einige Monate nach Kriegsbeginn hatten die Nationalsozialisten im Hapag-Haus das Gericht des Admirals der Kriegsmarinedienststelle Hamburg einquartiert. Bis zu den verheerenden Luftangriffen auf Hamburg im Sommer 1943 fanden aus diesem Grund am Alsterdamm auch zahlreiche Gerichtsverhandlungen gegen Angehörige der Kriegsmarine sowie gegen dienstverpflichtete Seeleute statt. Die Richter verhängten in den drei Jahren mehr als 40 Todesurteile. Eine Gedenktafel erinnert heute vor dem Gebäude an dieses Unrecht.

1947 wurde der Alsterdamm umgetauft. Albert Ballin, für die Nazis als Jude eine Unperson, gab ihm fortan den Namen – Ballindamm. Hapag-Lloyd ehrte seinen großen Generaldirektor posthum anlässlich des 150-jährigen Firmenjubiläums im Jahr 1997. Seit dieser Zeit trägt das Gebäude den Namen „Ballin-Haus“.

1997

NAMENS GEBUNG „BALLIN-HAUS“
ZUM 150-JÄHRIGEN BESTEHEN HAPAG-LLOYDS



Eingangshalle Ballin-Haus, Ballindamm

NEUER GLANZ FÜR DIE BALLINHALLE

Wie das gesamte Gebäude, so ist auch dessen zur Binnenalster hin gelegene große Eingangshalle als „Ballinhalle“ nach dem berühmten Generaldirektor benannt. Ballin ist hier als bronzenne Kopfbüste präsent und überblickt von der Seite her den weitläufigen Raum.

Die Halle, durch Höger damals vornehm und ins Monumentale spielend gestaltet, strahlt seit ihrer jüngsten Renovierung in einem frischen und zeitgemäß modernen Glanz: Neue schneeweiße Counter für den Empfang und das Café, eine einladende Sitzgruppe, außerdem eine interaktive Informationsstele sowie der großflächige Einsatz von visuellen Medien prägen nun das Bild. So wurde im weiterhin erkennbaren historischen Rahmen ein Ambiente geschaffen, das den Gästen des Hauses einen zugewandten und lebendigen Eindruck der jetzigen Hapag-Lloyd AG vermittelt.

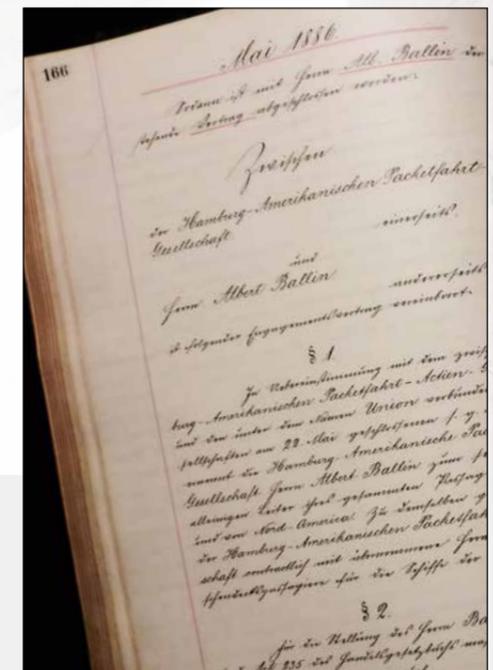
Heute beherbergt das traditionsreiche Ballin-Haus in seinen Büros, die teilweise sehr hohe Decken haben, rund 850 Mitarbeitende. Dazu gehören die Mitglieder des Vorstands und zentraler Bereiche wie z. B. Konzernkommunikation, Recht, Personal, Flottenmanagement, Controlling und Einkauf.



Albert Ballin – Kaiser-Freund und Reeder von Weltrang

Den Leitspruch „Mein Feld ist die Welt“, der in großen Lettern über der breiten Marmortreppe zur oberen Ballinhalle steht, hatte Albert Ballin, Generaldirektor der Hapag, um die Jahrhundertwende für sein Unternehmen übernommen. Es war ein bekannter Wahlspruch hanseatischer Kaufleute. Stolz konnte Ballin zu diesem Zeitpunkt auch auf seine eigene, beispiellose Karriere zurückblicken: 1857 in Hamburg geboren, war er das 13. Kind eines aus Dänemark eingewanderten, fast mittellosen jüdischen Auswandereragenten. Obwohl dies eine denkbar schlechte Ausgangslage für eine vielversprechende berufliche Karriere war, stieg Ballin zum Chef der größten Schifffahrtsgesellschaft der Welt auf – ja, er selbst machte die Hapag zur weltweiten Nummer eins. Laut einer späteren Biographie war er zum „ungekrönten König seiner Vaterstadt Hamburg“ aufgestiegen. Ballin war „Freund“ und Berater von Kaiser Wilhelm II., wurde weltweit von anderen Reedern respektiert und mehrfach zum Vermittler in ruinösen Ratenkriegen.

1886 war der junge Albert Ballin als Passageleiter in die Dienste der Hapag getreten, nachdem er der stolzen Reederei gemeinsam mit einem anderen Hamburger Reeder einen schmerzhaften Preiskampf für Passage-Tickets in die Neue Welt geliefert hatte. 1899 war er bereits Generaldirektor der Hapag. Ballin revolutionierte die Passagierschifffahrt mit neuen, komfortablen Angeboten und gilt auch als Erfinder der modernen Kreuzfahrt.



1857

ALBERT BALLIN WIRD
IN HAMBURG GEBOREN

1874

TOD DES VATERS UND
ÜBERNAHME SEINER TICKETAGENTUR

1886

EINTRITT BEI DER HAPAG ALS PASSAGELEITER



DER KRIEG NAHM IHM SEIN LEBENSWERK

Unter der Führung dieses visionären Unternehmers fuhr die Hapag auf einer Welle des Erfolgs. Ihre Schiffstonnage übertraf die Handelsflotten ganzer Länder. Der einzige ernsthafte Konkurrent um den Rang der bedeutendsten Reederei der Welt war zu jener Zeit der Norddeutsche Lloyd aus Bremen. Später wurde aus den beiden ehemals rivalisierenden Reedereien ein Unternehmen: 1970 fusionierten sie zur Hapag-Lloyd AG. Doch bis dahin sollte es noch einige tiefe Zäsuren geben.

Eine war der Erste Weltkrieg. „Der dümmste und blutigste aller Kriege“, urteilte Hapag-Chef Albert Ballin von Anfang an. Ballin hatte vor Kriegsausbruch jahrelang auf eine deutsch-englische Verständigung gedrängt und immer wieder diskret zu vermitteln versucht. Vor dem Krieg und auch noch während der Katastrophe hatte er hinter den Kulissen gewarnt und gemahnt – vergeblich.

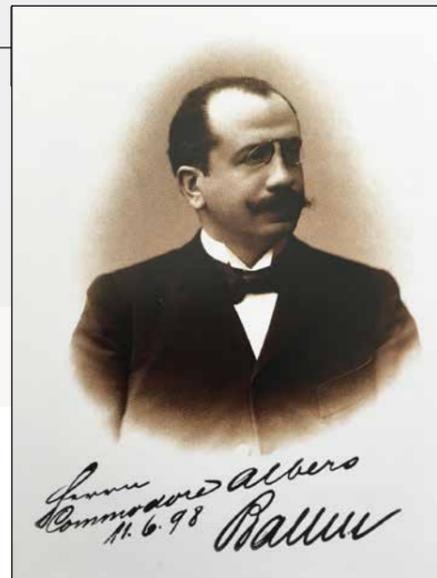
Am 9. November 1918, wenige Tage vor Kriegsende, starb Ballin nach der Einnahme einer großen Menge Beruhigungsmittel. Ballin wusste, dass dieser Krieg auch sein Lebenswerk zerstört hatte, doch ob suizidale Absicht vorlag, ist bis heute ungeklärt. Hapag wie auch Norddeutscher Lloyd verloren durch den Friedensschluss von Versailles ihre Flotten.

1899

BALLIN WIRD GENERALDIREKTOR

1888

BERUFUNG IN DEN VORSTAND



Büste Albert Ballin, Ballinhalle, Erdgeschoss Ballindamm

1918

RUHESTÄTTE,
OHLSDORFER FRIEDHOF IN HAMBURG



Sehenswertes – Zeugen aus über 175 Jahren Schifffahrt

Bei einem Rundgang durch das Ballin-Haus trifft man auf zahlreiche historische Gegenstände und Kunstwerke, die von der über 176-jährigen Geschichte der Hapag-Lloyd AG zeugen.

DIE „HAMBURG EXPRESS“

Noch bevor ins Ballin-Haus eintretende Gäste in der Eingangshalle den Empfangstresen erreichen, zieht ein darin eingesetztes Modell der „Hamburg Express“ ihre Aufmerksamkeit auf sich.

Die „Hamburg Express“ gehört zu einer Serie von zwölf Großcontainerschiffen, die ab 2023 von Hapag-Lloyd in Dienst gestellt wurden. Es sind moderne Riesen von rund 400 Metern Länge und 61 Metern Breite, die jeweils bis zu 23.660 Standardcontainer (TEU) transportieren können und zu den größten Containerschiffen der Welt zählen.

Zudem sind es die ersten Hapag-Lloyd-Neubauten, die nicht nur mit konventionellem Brennstoff, sondern auch mit dem umweltfreundlicheren Flüssigerdgas (LNG) betrieben werden können. Kommt statt LNG biologisch oder aus erneuerbaren Energien synthetisch hergestelltes Methan zum Einsatz, werden die Emissionen noch einmal stark reduziert. Daher sind diese Schiffe ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg zu einer nachhaltigeren Schifffahrt.



TREPPENHAUS VON FRITZ HÖGER

Das der Ballinhalle angeschlossene Treppenhaus trägt ebenfalls die Handschrift von Höger. Es liegt im Bereich des 1903 fertiggestellten Altbaus, doch es wurde, wie die Treppengeländer und Deckenverzierungen deutlich zeigen, im Rahmen der Anfang der zwanziger Jahre abgeschlossenen Erweiterung mit den gleichen Stilelementen ausgestaltet, die auch die Halle prägen. Eine Vorstellung von der Architektur um die Jahrhundertwende vermittelt hingegen das so genannte Alstertor-Treppenhaus von Haller mit seinen klassizistischen Elementen.

SCHIFFSGLOCKE DER GESUNKENEN „CIMBRIA“

Auf einem Marmorsockel im Foyer des Eingangs Ferdinandstraße 58 steht die Glocke des Hapag-Dampfers „Cimbria“, der in einer nebligen Januarnacht im Jahre 1883 vor Borkum von einem Kohledampfer gerammt wurde und sinkend mehr als 400 Menschen in den Tod riss. 1974 entdeckte das deutsche Forschungsschiff „Wega“ das Wrack. Die Schiffsglocke wurde im Altonaer Museum aufwendig restauriert und dient nun dem Andenken all derer, die ihr Leben auf See verloren haben.



DIE ERSTEN HAPAG-DAMPFER

Ein Gemälde des schottischen Malers William Clark zeigt die ersten beiden Dampfschiffe der Hapag, welche sie 1855 erwarb. Sie trugen die Namen „Hammonia“ und „Borussia“, waren gut 85 Meter lang, 2.000 BRT groß und verfügten über eine Antriebsleistung von 1.400 PS.

Die Hapag hatte nach ihrer Gründung zunächst auf Segelschiffe gesetzt für ihren Dienst nach New York. Doch schon wenige Jahre später trug sie dem technischen Fortschritt Rechnung und leitete mit diesem Dampferpaar den Aufbau einer reinen Dampfschiffsflotte ein.



DAS BETRIEBSRESTAURANT – SPEISEN ERSTER KLASSE

Im Herzen des Altbaus von 1903 befand sich bei Einweihung die Abfertigungshalle für Kajüts-passagiere. Die beeindruckende Kuppel der Halle war den Lichtschächten damaliger Transatlantikliner nachempfunden. Hier traf sich die Oberschicht des Kaiserreichs, um mit Blick auf eine monumentale Weltkarte mit eingezeichnetem Hapag-Liniennetz Fahrkarten für exklusive Reisen zu erwerben. Die „Zwischendecker“ genannten Auswanderer dagegen erhielten ihre Tickets nach Amerika in getrennten, durch die Hofeinfahrt auf der Gebäuderückseite zu erreichende Räumlichkeiten. In der fast vollständig im Originalzustand erhaltenen Kuppelhalle befindet sich heute das Hapag-Lloyd Betriebsrestaurant.



Galeriegeländer, Kuppelhalle, 1. Obergeschoss

DER „IMPERATOR“

Ein Zeugnis der Ära Ballin ist das große zeitgenössische Modell des Dampfers „Imperator“ im Maßstab 1:100, platziert im 1. Obergeschoss. In Hamburg gebaut, 1912 vom Stapel gelaufen und von Kaiser Wilhelm II. getauft, war der „Imperator“ mit 277 Metern Länge und 52.117 BRT das größte Schiff der Welt. Mit Platz für 4.200 Passagiere und 1.180 Mann Besatzung gliederte er eine schwimmende Stadt. Mit einem gewaltigen martialischen Bronzeadler am Bug verziert, war der Hamburger Riesendampfer ein schwimmendes Statussymbol des aufstrebenden deutschen Kaiserreiches.

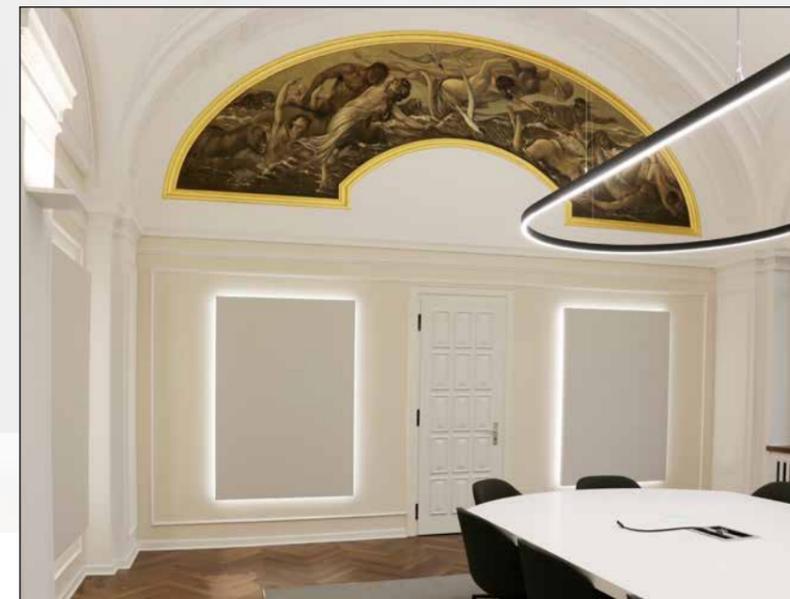
Dem Modell ist in direkter Nähe eine gedruckte, ebenfalls zeitgenössische und im gleichen Maßstab gehaltene Längsschnitt-Darstellung des „Imperator“ an die Seite gestellt. Diese bietet einen interessanten Einblick in das Innenleben des Giganten – von den Kessel- und Maschinenräumen über die luxuriösen Salons und Säle der Kajütspassagiere bis hin zu den Auswanderer-Massenquartieren im Zwischendeck.



DIE ZWEI GESICHTER DES MEERES – WANDMALEREIEN VON ARTHUR FITGER

Auf der Alsterseite des Altbaus, im ersten Obergeschoss, hatten die Direktoren der Hapag ihre Büros. Diesen gegenüberliegend befand sich ein Vorsaal, dessen repräsentative Gestaltung sich in Teilen bis heute erhalten hat. Ihn prägen zwei großflächige Wandgemälde des Bremer Malers Arthur Fitger, der an der Seite von Martin Haller auch im Hamburger Rathaus seine Spuren hinterließ.

In symbolischer Darstellung, angelehnt an die Mythologie der Antike, zeigen die Gemälde einerseits das ruhige Meer als Grundlage für Wohlstand, auf der anderen Seite hingegen das stürmisch aufgewühlte Meer als vernichtende Kraft. Zwischenzeitlich als Speiseraum für die leitenden Angestellten genutzt, dient der Saal heute als Konferenzzimmer und ist mit modernster Kommunikationstechnik ausgestattet.



DER HINTEREINGANG – SCHMUCKSTÜCK MIT FEINEN DETAILS

Fast originalgetreu erhalten sind heute noch der schöne Hintereingang und die hintere Fassade des Hapag-Hauses von 1903 an der Ferdinandstraße 58. Sie sind mit den Wappen verschiedener Länder, deren Häfen die Hapag anlief, versehen. Das große Hapag-Wappen über der Garageneinfahrt wurde allerdings erst später angebracht. Zuvor zierte es das Betriebskinderheim des Unternehmens in Wyk auf Föhr und ursprünglich das Bürohaus am Dovenfleet. Im Hintereingang steht auch die bronzene Frauenfigur, die früher auf dem Dach des historischen Verkehrspavillons am Jungfernstieg thronte.



AUSSTELLUNG ZUR GESCHICHTE VON HAPAG-LLOYD

Die Kuppelhalle verfügt im ersten Obergeschoss über eine kreisrund umlaufende Galerie mit einem schmiedeeisernen Geländer, in das „HAPAG“-Wappenschilder eingesetzt sind.

Die Galerie bietet nicht nur einen eindrucksvollen Blick über das darunterliegende Betriebsrestaurant, sie ist auch Standort einer dauerhaften historischen Ausstellung über die Hapag-Lloyd AG und ihre Vorgängergesellschaften.

In drei einander ergänzenden Abschnitten informiert sie über die Geschichte der Frachtschiffahrt, der Passagierschiffahrt sowie der Fahrtgebiete des Unternehmens und zeigt wichtige Entwicklungslinien und Meilensteine auf. Drei teils interaktive Bildschirme bieten vertiefende Inhalte in Form von Filmen, Bildern und Zeitzeugeninterviews.

Galerie und Ausstellung sind für Mitarbeitende wie auch für Gäste des Hauses jederzeit zugänglich.





