

# Kanalen in Hamburg

## Inleiding

Hamburg is de grootste haven van Duitsland en na Rotterdam en Antwerpen de derde haven van Europa. Deze stad met 1,7 mln. inwoners kent een grote dynamiek. Stedenbouwkundig trekt de nieuwe Hafen City de aandacht: een industriegebied dat verkleurt tot nieuw woon- en werkgebied en dat 'meebeweegt' met de waterstand van de Elbe. Genoeg reden om vanuit het werk een meerdaags bezoek aan de stad te brengen. Na het succes van het wandelen langs het Regent's Canal in Londen, zocht ik ook in Hamburg de kanalen op. Dat blijken er nogal wat te zijn. Langs enkele in de stad zelf heb ik een wandeling gemaakt.

## Geschiedenis

Hamburg is ontstaan op het punt waar de Alster in de Elbe stroomt. Hier ontstond al in de 9e eeuw een kleine nederzetting rondom een kerk. Tegenover dit religieuze centrum werd in de 12e eeuw een handelsnederzetting gesticht. Deze Altstadt en Neustadt vervloeien uiteindelijk tot één stad en als lid van het Hanzeverbond kent Hamburg een voorspoedige economische ontwikkeling. Ook na de Hanze groeit de stad en verwerft het een positie als Vrije Rijksstad; een positie die zij nu als eigen deelstaat binnen Duitsland nog altijd inneemt.





*Een van de vele havens in Hamburg.*

De haven van Hamburg heeft zich vanuit de stad langs de oevers van de Elbe ontwikkeld. Eerst lagen de havenactiviteiten binnen de ommuring van de stad zelf. Vanuit de haven werd de stad door een netwerk van grachten (fleeten) ontsloten. Veel daarvan zijn nu nog aanwezig. Met de industriële ontwikkeling neemt de vraag naar ruimte toe en ontstaan havengebieden net buiten de stad, zoals de karakteristieke Speicherstadt net ten zuiden van de Altstadt. Net als in Amsterdam en Rotterdam is vervolgens een herkenbare ontwikkeling te zien waarin de haven zich verder uitbreidt richting zee, waarbij vooral de overzijde van de rivier tot havengebied werd omgevormd. Naast deze ontwikkeling langs de Elbe is er ook een meer landinwaartse ontwikkeling van kleinschalige haven- en industriegebieden. Deze gebieden zijn verbonden met de Alster door middel van gekanaliseerde riviertjes. Het zijn enkele van deze kanalen die ik heb bekeken.



*De boorkop waarmee de Elbetunnel is gegraven.*

### ***Van Eilbek tot Goldbek***

Ten noorden van de historische stad liggen de Binnenalster en Aussenalster. Dit laatste is een groot binnenmeer midden in de stad. Op dit grote binnenmeer komen diverse kanalen uit die een rol speelden bij de groei van de stad. Het aan de westzijde van de Aussenalster gelegen Isebekkanaal is daarin enigszins een vreemde eend in de bijt aangezien de Isebek al in 1646 tot kanaal werd gemaakt. Het was onderdeel van de verdediging van de stad. Aan de oostzijde van de Aussenalster liggen de riviertjes Osterbek en Eilbek. Deze riviertjes zijn in het midden van de 19e eeuw gekanaliseerd. Het doel hiervan was het stimuleren van de bedrijvigheid. Met name langs het osterbekkanaal ontstond de nodige bedrijvigheid met een scheepswerf en een rubberfabriek. Op de Alster en de kanalen werd toen nog veel gevaren met de nu nostalgische Alster stoomboten (Alsterdampfer). Niet veel later is ook het Goldbekkanaal aangelegd. Dit kanaal is speciaal aangelegd om de energiecentrale van de Hamburgse metro van kolen te voorzien.

## Langs (enkele) Hamburgse kanalen

### *Langs het Eilbekkanal*

De tocht langs de kanalen begint bij het metrostation Uhlandstrasse. Vanaf hier is het een klein stukje tot het Eilbekkanal, dat hier tot aan de Aussenalster ook wel Mundsburgerkanal wordt genoemd. Ik ga echter de andere kant op en zie vanaf de brug meteen een prachtig plaatje. Het kanaal kent hier een verbreding, het zogenaamde Kuhmühlenteich (1), met op de achtergrond de kerk St. Gertrud. Het is een lommerrijk schouwspel en een voorbode van hoe de wandeling langs het Eilbekkanal zou verlopen. Het is er rustig en lommerrijk. Van enige activiteit op het kanaal is niets te bespeuren. Hier zit beleid achter. Het kanaal is vanaf 1854 aangelegd. Na de Tweede Wereldoorlog is de rol voor de scheepvaart uitgespeeld en krijgt het kanaal een nieuwe functie. Het moet dienen als natuurlint ter compensatie van al het groen dat uit de stad is verdwenen. Dat is dus goed gelukt. Het kanaal oogt als een langgerekt park. Aan de noordzijde van het kanaal ligt ten oosten van de Wagnerstrasse een cluster woonboten: een bijzonderheid in de stad. Het is dan niet ver meer tot het einde van het kanaal. Het kanaal eindigt bij een klein parkje (2) ten zuiden van het oude ziekenhuis Eilbek. Hier scheidt een dam de gekanaliseerde Eilbek van het beekje de Wandse. Ook dit beekje loopt verder door in een park. Het geeft enigszins een beeld van hoe vroeger de beken door de stad liepen tot de Aussenalster.



*Het lommerrijk Eilbekkanal.*

### *Even zoeken*

Vanaf hier is het zoeken naar het noordelijker gelegen Osterbekkanal. Lopend langs het ziekenhuis blijkt dat het ziekenhuisterrein flink in transitie is. Op het grote statige terrein vindt nieuwe woningbouw plaats. Deze moderne bebouwing voegt zich mooi in het eeuwenoude groen op het terrein. Na deze lommerrijke wandeling wacht de verkeersdrukte van de Krausestrasse. Al snel ben ik bij de brug over het Osterbekkanaal, maar van een oeverpad is geen sprake. Een klein ommetje maakt het mogelijk een paar honderd meter westelijk wel langs het kanaal te lopen.



*Het Osterbekkanal richting de Aussenalster.*

### *Het Osterbekkanal*

Het contrast met het Eilbekkanal kan niet veel groter zijn. Het kanaal is minder groen en wordt geflankeerd door braakliggende terreinen, oude industriegebouwen en moderne wooncomplexen.

Het Osterbekkanal is duidelijk veel intensiever gebruikt door industrie en de bijbehorende scheepvaart. Wel is duidelijk dat ook hier deze tijd voorbij is. De resultaten daarvan zijn zichtbaar in de braakliggende terreinen en de goednieuwe wooncomplexen (3) op plekken waar al een herontwikkeling heeft plaatsgevonden. Het maakt het wandelen langs dit kanaal wel spannender. Het is elke keer weer een verrassing wat je tegen zal komen. Eén van de grootste verrassingen dient zich dan al gauw aan en dat is het Museum der Arbeit (4). Hier is een oude rubberfabriek in gebruik genomen als museum.

Op het omvangrijke buitenterrein staan verschillende industriële attributen en voertuigen, zoals de immense boorkop van de boormachine die de Elbetunnel heeft gegraven. Op de kanaaloever staat een prachtige oude blauwe kraan waarmee vroeger werd geladen en gelost. Ook tegenover het museum staan nieuwe wooncomplexen. De herontwikkeling heeft hier fors toegeslagen. Het wonen aan het water heeft daarmee een impuls gekregen, maar van een verbinding in de vorm van een voet- of fietspad is daarbij geen sprake. Hier kan je alleen aan de noordzijde langs het kanaal flaneren. Meer richting het westen worden de kanaaloevers 'zachter' in de zin dat er meer groen komt met wandelpaden en dat de bebouwing wat meer op afstand komt te staan. Het kanaal wordt meer lommerrijk en het valt op dat er steeds meer kano's te zien zijn. Staand op de brug van de Saarlandstrasse is het kanaal goed te overzien. Er zit hier een bootverhuur en het stadsbeeld heeft wel wat weg van Amsterdam-Zuid met middelhoge enigszins sculpturale woonbebouwing.



*Moderne woonbebouwing langs het Osterbekkanal.*

### **Het Goldbekkanal**

Vanaf hier is het niet ver naar het Goldbekkanal. Dit kanaal bereik ik daar waar het langs het immense Stadtpark stroomt. Het is duidelijk dat de kanalen hier populair zijn. Alom zijn er roeiboten en kano's te zien. Langs de oever van het Stadtpark ligt een groot terras in het water. Het is hier goed flaneren in de stad en toch ook weg van de hectiek van de stad. Dat is een belangrijke karaktereigenschap van (in onbruik geraakte) kanalen in grote steden en zo ook in Hamburg. Het beeld van het Stadtpark is echter zodanig uitnodigend dat ik hier het kanaal even verlaat. De zichtas over het park is dan ook indrukwekkend. Over het kilometerslange grasveld wacht aan de einder een oude watertoren die verhoogd op een heuvel staat. Deze toren is alweer geruime tijd in gebruik als planetarium. Aan de randen van het park zijn allerlei thematuinen en -gebieden te vinden. Zo is er voor ieder wat wils. Voor een ieder die Hamburg bezoekt is dit park zeker een aanrader. Van het park terug naar het Goldbekkanal loopt via een welhaast plattelandsweggetje: de Wiesenstieg. Bij het kanaal zelf is het weer erg stads. Niet dat er (voormalige) bedrijvigheid langs dit kanaal ligt. Het kanaal diende zoals gezegd vooral voor de aanvoer van kolen voor de energiecentrale van de ondergrondse. Het zijn hier de middelhoge woongebouwen die domineren langs het kanaal. Het zijn niet zelden fraaie complexen uit de jaren dertig tot en met vijftig van de vorige eeuw. De talrijke bruggen

zorgen daarbij voor een afwisselend beeld. Bij de brug van de Barmbekerstrasse is het laat genoeg geworden en komt de wandeling tot een eind.

WWW.KANALENNEDERLAND.NL

## Tenslotte

Het was van tevoren afwachten wat de Hamburgse kanalen zouden brengen. Er is vanuit de stad niet echt sprake van lange verbindingen richting het binnenland. De kanalen zijn hier in feite kleine riviertjes die tot havenkanalen zijn omgebouwd. Het doorgaande karakter speelde er geen rol. Wel de vestigingsmogelijkheden voor de industrie. Meestal is daar nog maar weinig van terug te zien, zoals langs het Eilbekkanal, dat vooral een ecologische verbindingszone is geworden. Lommerrijk en aangenaam, maar wel wat saai. Het Osterbekkanal zorgt dan voor meer spektakel. Het is druk op en rondom het kanaal en er is voldoende langs te zien. Richting Aussenalster neemt het recreatieve gebruik sterk toe. Veel mensen zoeken vertier op het water en wat is er mooier dan een rondje te varen via Goldbekkanal en Osterbekkanaal en hun zijkanalen. Daarbij tonen de kanalen ook waar zij meester in zijn: het bieden van een contrast in de hectiek van een grote (wereld)stad. Het is er rustig, groen en veelal vol van onverwachte historie. De kanalen als de groene longen van Hamburg.





