



## Allgemeine Informationen

|                    |  |               |  |
|--------------------|--|---------------|--|
| Bezirk:            | Hamburg-Altona   | Ortsteil:     | Altona-Altstadt  |
| Adressen/<br>Lage: | Holstenstraße 224  |               |  |
| Bezeichnung:       | Ehemalige Schwankhalle<br>der Holsten-Brauerei               | Entwurf:      | Anton Landgräber (Architekt) /<br>Ernst Mautner, Dücker & Co. Düsseldorf<br>(Tragwerksplanung) |
| Typ:               | Fabrikgebäude (Brauereihalle)                                | Auftraggeber: | Holsten-Brauerei   |
| Datierung:         | 1911/12; 1970er Jahre (Teilabbruch);<br>1980er Jahre (Umbau) | Literatur:    | siehe unten  |

## Erläuterungen zur vorliegenden Denkmalbedeutung:

|                           |   |  |
|---------------------------|---|--|
| Typ gemäß<br>§4 DschG:    | <input checked="" type="checkbox"/> Baudenkmal<br><input type="checkbox"/> Gartendenkmal<br><input type="checkbox"/> Ensemble bzw. Ensemblebestandteil  |  |
| Bedeutungs-<br>kriterien: | <input checked="" type="checkbox"/> geschichtliche Bedeutung<br><input type="checkbox"/> künstlerische Bedeutung<br><input type="checkbox"/> wissenschaftliche Bedeutung<br><input type="checkbox"/> charakteristische Eigenheiten<br>des Stadtbildes | Schutzgut-<br>umfang:<br><br>Zu einem Denkmal gehören sein Zubehör und seine<br>Ausstattung, soweit sie mit diesem eine Einheit von<br>Denkmalwert bilden. |

## Erläuterung:

Die Stadt-Altona erfuhr in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts eine beträchtliche Ausdehnung, insbesondere nach Norden, in bis dahin noch primär landwirtschaftlich genutzte Gebiete. Das Gebiet südlich der Verbindungsbahn wurde vor allem als Wohnquartiere erschlossen. In unmittelbarer Nähe der Bahnlinie entlang des früheren Kreuzwegs siedelten sich neben der Bahn und dem Militär auch Gewerbebetriebe an.

Die größte Niederlassung dieser Art stellte die Holsten-Brauerei dar, zuletzt der größte und bekannteste Brauereibetrieb Hamburgs. Seit der Gründung 1879 auf der Fläche zwischen Holsten-, Harkort- und Haubachstraße niedergelassen, expandierte die Brauerei stetig nach Süden und Westen und vereinnahmte noch im späten 20. Jahrhundert den Viehhof der Stadt Altona. Die erkennbar industriell geprägten Bauten der Brauerei mit allein drei Hochpunkten (branchentypische Silobauten) prägen das Stadtbild an dieser Stelle in bedeutender Weise. Wiederholt wurde das Areal mit dem Stand der Technik modernisiert und ausgebaut, zuletzt insbesondere nach Süden und Westen. Von den ersten Anlagen am Standort hat sich in stark veränderter Form nur das ehemalige Mälzereigebäude (1884) westlich der Haupteinfahrt zur Brauerei sowie Teile der Keller erhalten. Gestaltprägend erweisen sich nach wie vor zwei größere Baukampagnen des ersten Drittels des 20. Jahrhundert, die unter der Ägide des Holsten-Hausarchitekten Anton Landgräber in Zusammenarbeit mit verschiedenen Betonbaufirmen durchgeführt wurden. So wurden zunächst 1911-13 mit Dücker & Co. die Versand- und die Schwankhallen (1911) und der Komplex aus Sudhaus, Treberhaus, Kessel- und Maschinenhaus (1912/13) neu errichtet und 1911 die Kellerei bedeutend erweitert („Julisturm“, 1914 Angleichung der Ansicht im oberen Abschluss).

In den späten 1920er Jahren folgten – dann mit Wayss & Freytag – weitere bedeutende Ausbauten, darunter der Bau des neuen Sudhauses (1926/27) und die nochmalige Erweiterung der Kellerei (1929/30). Bei allen genannten Gebäuden handelte es sich um zeitgemäß gestaltete Industriearchitekturen: Während die Tragwerke – ganz auf Höhe der Zeit – ausnahmslos in Eisenbeton, typischerweise vor allem als Fachwerkkonstruktionen errichtet wurden, wurden die Fassaden äußerlich dem Geschmack der Zeit angepasst, die Fassaden zumeist ziegelverblendet und die Hochpunkte mit architektonisch aufgefassten Abschlüssen (Turmhauben, figürlicher Schmuck, o.Ä.) versehen.

Besondere Aufmerksamkeit verdient in diesem Kontext die in Frage stehende Schwankhalle der Brauerei. Wie zuletzt noch einmal von der Forschung unterstrichen wurde (vgl. Bardua in Bauwelt 4/2018), darf das Bauwerk im Hamburger Raum, aber auch weit darüber hinaus als ein ingenieurbaugeschichtlicher Meilenstein auf dem Gebiet des Stahlbetonbaus gelten. Bereits zur Bauzeit finden sich verschiedene, z.T. ausführliche Würdigungen in der überregionalen Fachpresse, darunter in der Deutschen Bauzeitung oder im Handbuch für Eisenbetonbau.

Das Gebäude wurde in einem ersten Bauabschnitt der oben genannten Baukampagne zusammen mit den Versandhallen an zwei großen Hofflächen nördlich bzw. westlich der bestehenden Kellereigebäude errichtet. Während es sich bei den zwei Versandhallen um nicht sehr tiefe, mit den angrenzenden Kellern verzahnte Bauwerke handelte, stellte die Schwankhalle einen weitgehend eigenständigen, weitspannenden Hallenbau dar. Zusammenfassend wirkten die weit auskragenden Vordächer und Rampen zu den Höfen. Zwischen den beiden Bauteilen vermittelte der zweigeschossige, ehemals sehr viel differenzierter in Ziegel gestaltete Bau der Versandabteilung. Bei der Schwankhalle handelte es sich zunächst um ein zur Fassreinigung genutztes Gebäude. Neben den maschinellen Fass-Waschanlagen waren auch die Picherei und – abgetrennt nach Osten - die Küferei in dem Bau untergebracht. Die Vordächer dienten dazu, den vorgelagerten Verladevorgang der Flaschen und Fässer über die Rampen in die bzw. von den Bierwagen wettergeschützt durchführen zu können.

Auch diese Baumaßnahme stand letztlich im Kontext der Modernisierungsbemühungen des Unternehmens im Zuge der Ausdehnung des Geschäfts nach 1900. Bis zum Kriegsausbruch 1914, mit dem das Geschäft deutlich einbrach, war es gelungen, den Absatz von ca. 90.000 auf 180.000 Hektoliter zu verdoppeln, auch durch Übernahme und Verlagerung anderer Brauereibetriebe an die Holstenstraße. Die Kapazitätsausdehnungen förderten Investitionen in die Brauereianlagen, die sich wie insbesondere der Neubau der Sudhaus-Maschinen und Kessel z.T. auch ökonomisch auszahlten. Hinter dem Bau der Schwank- und Versandhallen standen letztlich Überlegungen zur Rationalisierung des Produktumschlags und der begleitenden Arbeitsprozesse, im Fall der Schwankhalle – vor allem auch gestützt auf neue technische Anlagen – der Anteil, der die Rückführung der Bierfässer bzw. die folgende Reinigung in der Brauerei betraf.

Bei der nordwärts gerichteten Schwankhalle handelte es sich um einen zum Hof breitgelagerten, etwa 1200 m<sup>2</sup> großen Hallenbau von ca. 47 m Breite, ca. 16 m Tiefe (einschließlich Vordach 25,5 m Tiefe) und etwa 9 m Höhe, hier um eine stützenfreie Eisenbeton-Binderkonstruktion mit Ziegelausmauerungen. Das in Ortbeton erstellte Tragwerk der einschiffigen Halle bestand aus zehn, im Abstand von etwa fünf Metern in Reihe platzierten Rahmenbindern mit gesprengten Mittelbalken und einseitig auskragendem Kragarm. Die Hauptbinder wurden jeweils durch mehrere Längszüge aus Eisenbeton ausgesteift, auf die wiederum die 8 cm dicken Deckplatten des Daches aufgelegt wurden. Im Verlauf des Firstes befand sich bauzeitlich ein durchlaufendes Oberlicht von fünf Meter Breite. Vier weitere Oberlichter garantierten die Belichtung des Bereichs unter dem Vordach. Die Halle wurde nicht unterkellert - die Stützen der Hauptbinder ruhen auf verhältnismäßig hohen Fundamenten, z.T. auf baulichen Bestandteilen der Keller südwärts. Der ebenfalls in Eisenbeton ausgeführte Boden der Halle mit der anschließenden 3m breiten Rampe lag bauzeitlich 1,10 m über dem Niveau des Hofes (Raum darunter verfüllt). Einem ähnlichen System wie bei der Schwankhalle folgte letztlich auch die Konstruktion der anschließenden Versandhallen und ihrer Vordächer. Die Auskragungen waren mit etwa 6 m nicht ganz so weit wie bei der Halle. Es handelt sich hier jedoch um weniger aufwändige Lösungen mit nur einer Stütze, ähnlich zeitgenössischen Pildachkonstruktionen an Bahnsteigen.

Bei der Schwankhalle handelt es sich nicht nur um einen der ältesten Eisenbetonbauten im Hamburger

Raum, sondern zugleich auch um eine technisch und funktional innovative und dabei eine formal qualitätvolle Lösung. Zum Zeitpunkt der Errichtung, d.h. etwa sieben Jahre nach allgemeiner Zulassung der Eisenbetonbauweise durch die Behörden, stellte die Schwankhalle eine ingenieurbauliche Meisterleistung dar. Bemerkenswert ist insbesondere die „kühne“ Betonbinderkonstruktion mit Kragarm. Innovativ ist weniger die an sich schon bemerkenswerte Hallenbauform mit Rahmenbindern (vgl. die ersten Hallenbauten in Eisenbeton um 1905), als vielmehr die Verbindung der Binder mit einem Kragarm, wodurch besonders weite Auskragungen möglich wurden. Die vorliegende Art der Konstruktion mit Kragarm hatte laut zeitgenössischer Fachpresse bis dahin lediglich im Brückenbau Verwendung gefunden. Es sei in diesem Zusammenhang auf vorausgehende Versuche mit weit auskragenden Tragwerken wie etwa bei Bahnsteigdächern (vgl. etwa die Bahnhöfe Nürnberg und Sonneberg 1907) verwiesen. In Hamburg kamen weit ausladende Kragdächer in Stahlbeton insbesondere bei Bauten, die dem Warenumschlag dienten, vor allem im Bereich des Hafens, zur Anwendung. Nach 1925 verloren in Ortbeton ausgeführte Lösungen wegen des kostentreibenden Schalungsaufwands zunehmend an Bedeutung.

Die Pläne für die Schwank- und Versandhallen gehen - wie auch für den Sud-, Maschinen- und Kesselhaus-Komplex - auf den langjährigen Hausarchitekten der Holsten-Brauerei, den Privatarchitekten Anton Landgräber zurück. Der Entwurf der Schwankhalle wäre gleichwohl undenkbar ohne die Zusammenarbeit mit der Düsseldorfer Baufirma Dücker & Co, zu dieser Zeit neben Dyckerhoff & Widmann und Wayss & Freytag eines der einschlägigen, deutschlandweit agierenden Unternehmen auf dem Gebiet des Eisenbetonbaus. Die entscheidenden Anteile am Entwurf sind an dieser Stelle – darauf wurde auch von Bardua hingewiesen – dem Leiter der Bauabteilung von Dücker, dem Ingenieur Ernst Mautner, zuzuschreiben. Mautner zeichnete u.a. für nicht minder bedeutende Ingenieurbauten verantwortlich wie etwa das Straßenbahndepot Am Steinberg in Düsseldorf von 1911, ein Hallenbau mit ungewöhnlich leicht wirkender Rahmenbinderkonstruktion, oder den Kuppelbau des Pumpwerks Alte Emscher in Duisburg von 1911/12, zur Bauzeit eine der am weitesten spannenden Kuppeln Deutschlands in Eisenbeton zu dieser Zeit.

Den Ingenieuren ist letztlich zu verdanken, dass die Binderkonstruktion bautechnisch konsequent und ohne dekorative Elemente ausgeführt wurde. Heute erweist sich das Bauwerk, das durch die dynamische Auskragung des Vordaches und die strenge Reihung der Stützen und Kragarme besonders bildwürdig erscheint, von allen Gebäuden der Zeit vor 1945 am Standort als das modernste. Dieser Umstand wird nur unwesentlich dadurch getrübt, dass die Abschlüsse des Bauwerks nach Osten und Westen zur Bauzeit noch die Prägung eines typischen Industriebaus des späten 19. Jahrhunderts besaßen – sowohl das Expeditionsgebäude, als auch die Fassade der Schwankhalle nach Osten waren um 1911 schon unzeitgemäße, späthistoristische Backsteinarchitekturen.

Leider hat der Gesamtkomplex der Schwank- und Versandhallen über die Jahre verschiedene Veränderungen erfahren. Nicht nur hat er im Zweiten Weltkrieg verschiedene Schäden erfahren und musste in Teilen erneuert werden. Insbesondere die Versandhallen und das Expeditionsgebäude waren frühzeitig von Umbauten betroffen: Bereits 1927 wurden der Versandhallen um ein Geschoss aufgestockt, nach 1945 erweitert und umgebaut. Schließlich erfolgte um 1980 die einem Neubau gleichkommende Umgestaltung des Expeditionsgebäudes in seiner heutige reduzierte Form. Auch bei der Schwankhalle wurden über die Jahre diverse Umbauten vorgenommen. Nicht nur wurden nach 1945 die Oberflächen im Inneren erneuert und die Oberlichter geschlossen. 1979 erfolgte der Abbruch der östlichsten Achse einschließlich des östlichsten Binders und der Innenwand zur Küferei sowie 1984 im Zuge des Umbaus zur Tankwagenhalle der Abbruch der Fußbodenebene in der Halle samt Verladebühne zum Hof.

Trotz dieser Maßnahmen ist die Schwankhalle überwiegend in ihren wesentlichen Teilen, nämlich den konstruktiven Teilen und dem größten Teil des Daches, auch der Kragdächer erhalten geblieben. Die Schwankhalle weist mit ihrem Tragwerk hinreichend Bausubstanz auf, um den beschriebenen ingenieurbaugeschichtlichen Sachverhalt zu dokumentieren. Als weitgehend autonomer Baukörper kann die Schwankhalle losgelöst von den zeitgleich errichteten, jedoch stärker veränderten Versandhallen betrachtet werden. Das Gebäude ist nicht nur geeignet, den rasanten Fortschritt auf dem Gebiet des zur Bauzeit noch neuartigen Eisenbetonbaus in Deutschland exemplarisch zu dokumentieren.

Es veranschaulicht auch gerade die ingenieurbaugeschichtlich relevante Entwicklung auf dem Gebiet der weitspannenden Tragwerke, hier der weit auskragenden Bauteile. Geschichtliche Relevanz ist dem Bauwerk nicht nur auf lokaler Ebene zuzumessen, sondern auch überregional: Weder in Hamburg, noch in anderen deutschen Städten lassen sich ohne Weiteres weitere signifikante Beispiele dieses Typs in Eisenbetonbauweise finden. Dem Bauwerk kommt damit besonders hohe baugeschichtliche Bedeutung zu. Nicht zuletzt besitzt das Gebäude Relevanz, als sich besonders frühe signifikante Beispiele des Eisenbetonbaus in Hamburg nur noch in geringer Zahl erhalten haben (vgl. etwa die Tribüne der Galopprennbahn Horn von 1911/12 oder die U-Bahn-Hauptwerkstatt Barmbek 1913/14, zuletzt dagegen der Abbruch des Fabrikgebäudes C.H. Dehn in Hohenfelde von 1902). Als Relikt der gewerblichen Nutzung des Standorts, hier durch die auch überregional bekannte Holsten-Brauerei kann das Gebäude mittelbar auch orts- und wirtschaftsgeschichtliche Bedeutung beanspruchen. Die Errichtung der Schwankhalle stand in Verbindung mit baulichen und technischen Modernisierungsbestrebungen in der von erheblichen Produktionsausweitungen geprägten Periode der Brauereigeschichte vor Beginn des Ersten Weltkriegs. Der zum Hof geöffnete Hallenbau spiegelt in seiner Architektur auch brauereitypische Arbeitsprozesse auf dem Stand des frühen 20. Jahrhunderts wider.

Die Erhaltung der ehemaligen Schwankhalle der Holsten-Brauerei, Holstenstraße 224, liegt damit aus historischen Gründen als in seinen wesentlichen Teilen erhaltenes, lokal und überregional bedeutsames Zeugnis der Bau-, Ingenieurbau-, Orts und Wirtschaftsgeschichte im öffentlichen Interesse.

#### Literatur:

Ernst Mautner, Neuere Krag- und Hallen-Bauten in Eisenbeton, in: Deutsche Bauzeitung. Mitteilungen über Zement, Beton- und Eisenbetonbau 8 (1911), Heft 21, S. 161-166 und Heft 22, S. 169-171.

Handbuch für Eisenbetonbau, diverse Bände ab 1907, insbesondere 2. Auflage der Bände IX und X (Hochbau Teil I und II), darunter K.W. Mautner, in Bd. IX, Berlin<sup>2</sup> 1920, S. 249.

Christoph Timm (Bearb.), Altona-Altstadt und –Nord, (Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland. Hamburg-Inventar: Bezirk Altona), S. 76.

Anne Frühauf (Bearb.), Fabrikarchitektur in Hamburg, Hamburg 1987, S. 93/94.

Knut Stegmann, Das Bauunternehmen Dyckerhoff & Widmann. Zu den Anfängen des Betonbaus in Deutschland 1865–1918, Tübingen 2014.

Sven Bardua, Bedroht: Hamburgs frühe Betonbauten, in: Bauwelt, Ausgabe 14/2018, S. 14-16.

- sowie –

Kurt Grobecker, O Bier, du schmäckest fein. Geschichte und Geschichten, gesammelt und kommentiert zum hundertjährigen Bestehen der Holsten-Brauerei, Hamburg 1979.

Harald Schloz/ Udo Franke, Auf die Freundschaft. 125 Jahre Holsten-Brauerei AG, Hamburg 2004.