

# Lübeck et Hambourg, ports majeurs de l'Allemagne du Nord

## Visite avec Les Cafés géographiques (septembre 2022)

*Si les villes de la Hanse germanique sont des ports maritimes, elles sont aussi des ports fluviaux, installés au fond d'interminables estuaires. Les plus importants sont ceux de la Weser qui porte Brême, de l'Elbe qui irrigue Hambourg, de la Trave, domptée par Lübeck et de l'Oder, qui sert aujourd'hui de frontière avec la Pologne.*



*Lübeck, Porte du Holstein et greniers © maryse verfaillie*

### **FLEUVES ET CANAUX IRRIGUENT LES VILLES ALLEMANDES DE LA BALTIQUE ET DE LA MER DU NORD**

Le plus important est le *Mittelland Kanal* qui relie le Rhin à l'Oder en passant par Berlin. Il permet ainsi à l'Allemagne du Nord d'avoir un hinterland considérable et connecté à celui de l'axe rhénan, axe majeur de l'Europe occidentale.

**La ville de Lübeck est située sur la Trave**, fleuve qui se jette dans la mer Baltique, à 17 km au nord-est. Un canal de 67 km de long la relie à l'Elbe. Il servait à transporter le sel de Lüneburg.

Mais en 1895, le Kaiser Guillaume II exigea la construction d'un canal reliant directement les deux mers sans passer par le Danemark et qui réalisait un raccourci de 520 km. Il fut baptisé Kaiser Wilhelm Kanal, puis Canal de Kiel, puis aujourd'hui, Nord-

## Ostsee Kanal.



Le canal de Kiel  
<http://foros.embaltes.net>



Ports et voies navigables d'Allemagne (<http://foros.embaltes.net>)



Ecluses de Brunsbüttel © Maryse Verfaillie

**L'Elbe accueille Hambourg.** Le fleuve prend sa source en République tchèque et poursuit sa route sur 1 165 km avant de se terminer dans un immense estuaire situé dans le Schleswig- Holstein. Voie de communication entre le nord et le sud de l'Europe, Germains et Slaves l'ont parcouru, au cours de leurs migrations à l'époque romaine puis durant le haut Moyen Âge. Au IXème siècle, l'Elbe marque la limite orientale de l'Empire des Francs de Charlemagne.

Le réseau de canaux fluviaux et maritimes, hérité des siècles précédents joue encore en faveur de Lübeck et de Hambourg et le trafic de conteneurs y est important. Ce réseau sert aussi de plus en plus à des croisières touristiques se terminant dans les stations balnéaires de la Baltique. La pollution de l'Elbe, dans lequel les industries tchèque et allemande déversaient leurs rejets fut gigantesque. Depuis les années 1990 une prise de conscience a ramené la vie et les saumons dans le fleuve.

### **DES VILLES TOUTES SEMBLABLES - LUBECK POUR MODELE**

*La Hanse, grande fédération marchande du Moyen Âge, a laissé son empreinte dans de nombreuses cités d'Allemagne du Nord. De son passé prestigieux subsistent des villes au charme fou, où l'on flâne entre églises de briques rouges, canaux fleuris et maisons avec pignons à redents.*

#### **Des villes nouvelles voulues par et pour des marchands**

Durant plus de trois siècles (XIVème- XVIIème siècles), près de 200 cités d'Europe septentrionale ont intégré la Hanse. Cette empreinte se laisse aisément percevoir dans la partie la plus ancienne de ces cités. Dans ces contrées, dépourvues de carrières de pierre, il y avait en revanche et en abondance une argile de qualité dont on a produit des briques de nuances très variées allant du mauve au rouge vif. Ici est apparu le style *Backsteingothik* ou « gothique de pierre ».



*Lübeck - Kraneen-Couvent ou Beginenhaus © maryse verfaillie*

Ces villes nouvelles doivent être fonctionnelles et posséder tous les bâtiments nécessaires au négoce. Toute ville étant un port, de préférence en fond d'estuaire pour se protéger des tempêtes et des pirates, il y faut construire : bassins, quais, entrepôts, greniers, halles marchandes, bourses, etc. Des fortifications assurent la sécurité des biens.

Les maisons des marchands doivent être hautes et alignées le long des rues principales, aux angles des rues et sur les places, car il faut avoir pignon sur rue. Des données plus conceptuelles entrent aussi en jeu. Si le marchand doit définir son rôle et son identité, c'est aussi un croyant. Il pense « qu'il est plus difficile pour un riche d'entrer dans le royaume de Dieu que pour un chameau de passer par le trou d'une aiguille ».

Le marchand de la Réforme pense que le salut n'est pas donné mais acquis par ses qualités personnelles. Il doit donc distribuer une partie de sa fortune en élevant des églises à la gloire de Dieu et en faisant construire des hospices pour les pauvres et des couvents.

Il y a donc des églises, beaucoup d'églises, celles du pouvoir épiscopal et celles des marchands (les Marien-Kirchen) dont l'extérieur est sobre et l'intérieur fastueux. Ces villes nouvelles doivent témoigner de la richesse et donc du pouvoir des marchands, qui vont appeler auprès d'eux les meilleurs artisans, architectes, sculpteurs, peintres, orfèvres... L'art gothique, d'inspiration française apparaît lentement, supplanté au XVI<sup>ème</sup> siècle par l'art de la Renaissance avec un emprunt aux modèles flamands ou hollandais. Le baroque viendra plus tard, inspirant les sculpteurs de retables. L'art du portrait naît avec la Réforme, lorsque les marchands s'invitent dans les ateliers des peintres.

Les vies des marchands sont des vies inquiètes, tourmentées par la mort, qui est presque toujours présente dans les œuvres des artistes, que ce soit dans les danses macabres (la mort fait toujours son petit coucou) ou dans les vanités dessinées avec de beaux crânes !

Nous retiendrons comme exemple, dans l'église Notre Dame, le retable de Hans Memling, venu de Bruges, en 1491.

Sur le retable de Hans Memling on peut voir : à gauche, le Christ qui sort de Jérusalem et porte la croix ; au centre la crucifixion du Christ et des larrons ; à droite la mise au tombeau et la résurrection. Au pied de la croix du Christ, le squelette du Vieil Adam. Deux détails à présent : la grisaille représente Saint Gabriel, les deux femmes sont Marie-Madeleine et Sainte Anne soutenant la Vierge. Elles sont vêtues à la mode flamande.



*Retable de Hans Memling ©maryse Verfaille*



*Détail du retable, panneau central*

**Le site initial de Lübeck** est celui d'une île au confluent de la Wazenitz et de la Trave, rapidement fortifiée et coiffée d'un château. Après l'apogée de la période hanséatique qui la couvre de merveilles architecturales, sa prospérité est menacée par l'ouverture du canal de Kiel au XIX<sup>ème</sup> siècle.

En 1937, elle perd son autonomie territoriale et est intégrée à la province du Schleswig-Holstein. Elle est partiellement détruite lors de la 2<sup>GM</sup>. Devenue ville frontalière lors de la partition de 1949, elle voit affluer 100 000 réfugiés venus de l'Est. Juste avant la réunification, en 1987, l'Unesco déclare patrimoine mondial les parties conservées de la vieille ville. Lübeck devient une ville musée, du moins Innenstadt cernée par les eaux et par une ceinture verte. L'agglomération compte environ 200 000 habitants et 10 quartiers assez diversifiés, les zones industrielles et portuaires étant reléguées au nord, vers la Baltique.

**Les châteaux aussi sont fastueux et recèlent bien des richesses.** Ci-dessous le château des ducs du Mecklembourg à Schwerin, capitale du Mecklembourg-Poméranie Occidentale, région appartenant à la RDA de 1947 à 1990. Ce fut d'abord un château fort, hanté selon la légende au jusqu'au Moyen Age, puis la résidence des ducs, remaniée au XIX<sup>ème</sup> siècle selon le projet de l'architecte Demmler, inspiré par les châteaux de la Loire. Résidence enchantée des ducs, entre 7 lacs et 7 forêts, jusqu'en 1918, elle abrite aujourd'hui le parlement régional.



*Château de Schwerin © maryse verfaillie*

## **HAMBOURG ou HH ou Freie und Hansestadt Hamburg**

*Venise du Nord, enlisée sur les berges fluviales de l'Elbe et de son affluent l'Alster, à 100 km de tout rivage, Hambourg est l'un de ces ports qui n'ont jamais réussi à gagner la mer, mais qui lui doivent tout : gloire, fortune et titres de noblesse. Elle fut ville libre, porte drapeau de la Ligue hanséatique, port franc. Elle est devenue un Etat fédéral en soi, mais aussi un Land pris en tenaille entre le Schleswig-Holstein et la Basse Saxe.*

**L'histoire de Hambourg ne commence qu'au IX<sup>ème</sup> siècle**, lorsque Charlemagne, empereur des Francs, fit dresser un fortin sur les bords de l'Alster, avec l'aide des Slaves.

Le bourg, vite enrichi par le négoce, attire les Nordiques et leurs drakkars qui n'hésitent pas à remonter l'estuaire pour venir piller la cité. Au XII<sup>ème</sup> siècle, elle passe sous la protection des ducs de Holstein. En 1189, l'empereur Frédéric Barberousse lui octroie une charte de franchise. Puis la cité devient membre fondateur (avec Lübeck) de la Ligue hanséatique. En position clé, elle ouvre des routes commerciales vers l'Angleterre, vers les Amériques et vers l'Orient extrême. Elle est alors immensément riche.

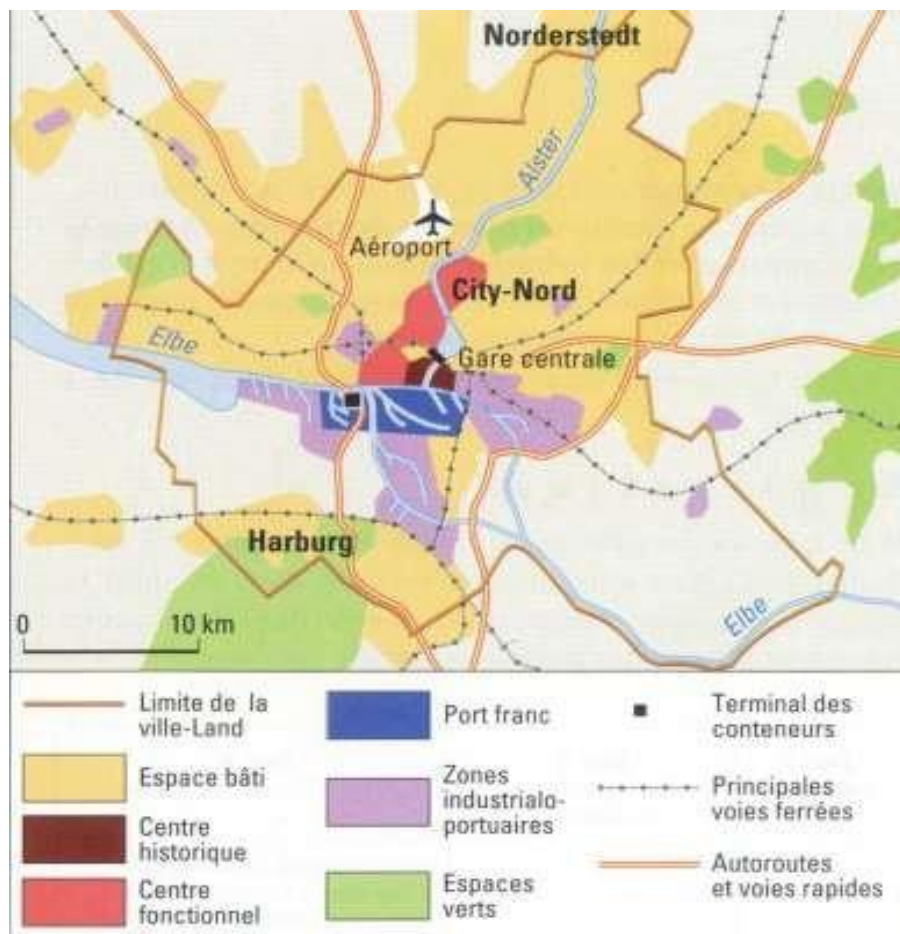
Au XVI<sup>ème</sup> siècle, la ville suit la Réforme et devient luthérienne et elle accueille des familles juives séfarades expulsées d'Espagne puis du Portugal. En raison de sa politique de neutralité, elle ne souffre pas de la Guerre de Trente ans et reste prospère. Elle construit alors une nouvelle fortification qui divise le lac Alster en 2 parties. Sa population triple au XVIII<sup>ème</sup> siècle et passe de 30 000 à 100 000 habitants. En 1815, elle devient l'un des 39 Etats souverains de la Confédération Germanique, spécialisé dans le grand commerce transatlantique et les chantiers navals. En 1860, elle compte 300 000 habitants et 1 million en 1914, grâce à l'exode rural. Mais la croissance démographique est trop forte, les populations transplantées sont vulnérables, une forte tradition syndicaliste se met en place.

La Première Guerre mondiale ruine la ville qui devient un foyer d'émigration. On estime que le port a vu partir vers le Nouveau Monde, quelque 5 millions de personnes venues de toute l'Allemagne et d'Europe centrale [un musée leur est aujourd'hui consacré].

La Seconde Guerre mondiale fut plus funeste encore. L'opération *Gomorrhe* - des avions britannique et américaine - a détruit la ville à plus de 80 %. Au moins 40 000 personnes y ont laissé la vie.

D'autres épreuves allaient suivre. Dès 1945, ont afflué des centaines de milliers de réfugiés fuyant l'avancée de l'Armée Rouge et arrivant dans une ville en plein chaos. Enfin la partition de l'Allemagne plaça Hambourg à 60 km d'une frontière fermée et lui fit perdre son arrière-pays jusqu'en 1989.

Aujourd'hui la cité a retrouvé tous les atouts antérieurs et même plus. Elle est au centre de l'Union européenne. Son port est redevenu l'un des plus importants du monde. C'est un « hub » incontournable.



Source : manuel de Géographie de classe de Première (éditions Hatier)

### Hambourg, ville centrée sur son port.

La confluence Elbe/ Alster s'opère en une multitude de chenaux et de canaux. Un tiers de la superficie de la ville est composée d'eaux et d'espaces verts. Entre les deux rives de l'Elbe, le port s'étale sans complexe, en une multitude de bassins. La rive gauche accumule les môles, les docks, les cheminées et les axes autoroutiers et ferroviaires. Ici vivent les petites gens et l'essentiel d'une communauté turque de 70 000 personnes.

En rive droite, dans le centre ancien jadis fortifié, voisinent : la Bourse la plus ancienne du monde, le Rathaus, et les flèches pointues des clochers de la foi.





*Hambourg-Rathaus (Hôtel de ville) © maryse verfaillie*

La tour de Saint-Michel et son lanternon en forme de rotonde furent longtemps l'emblème de Hambourg.



*Eglise Saint-Michel © maryse verfaillie*

Autour du lac, la ville s'offre d'amples demeures dotées de pontons privés et cernées d'espaces verts. Dans les quartiers de Rotherbaum et Harvesterhude, sur la rive ouest du lac se sont établis une centaine de consulats et le Gotha de la presse. « C'est l'Elbe qui nous a appris à gagner de l'argent, ce sont les lacs qui nous ont appris à la dépenser » ...dit-on à Hambourg !



*Maisons bourgeoises sur le lac © maryse verfaillie*

Toujours en rive droite a subsisté la Speicherstadt, ouverte sur le vieux port franc. Ce quartier offre une belle unité architecturale le long du ZollKanal et des canaux afférents. Austères mais élégants, les entrepôts dressent ici leur architecture néogothique de brique rouge. Plusieurs rangées de maisons à pignons sont surmontées de toits en cuivre vert. C'était un des plus vastes complexes d'entrepôts au monde. Leurs magasins généraux renferment encore des marchandises précieuses qui ont fait leur légende : tapis d'orient, soie, épices exotiques, café, tabac. Aujourd'hui ils attirent surtout des touristes.



*Entrepôts de la Speicherstadt © maryse verfaillie*

Tout près se profile cet autre immeuble emblématique de la ville. En 1924 a été édifié l'immense « paquebot » nommé Chile Haus. Masse colossale de brique sombre, en style expressionniste, elle a été commandée par un riche marchand, qui importait du guano du Chili, à l'architecte Fritz Höger



*Chile Haus- © maryse verfallie*

### **Hafen City, projet phare de la rénovation hambourgeoise**

Redevenue riche, la cité s'est lancée, depuis 2000, dans un ambitieux projet de réhabilitation de toute sa vieille zone portuaire située à proximité du centre-ville. Le projet a été confié à une société privée. Il s'agit de construire une ville nouvelle, comme au temps de la Hanse, à partir de la Speicherstadt déjà rénovée. Sur un site de 157 ha et sur des terres artificiellement surélevées de 2 à 3 m pour échapper aux inondations, une ville multifonctionnelle s'élance : bureaux, commerces, immeubles de standing, espaces publics, équipements culturels, tout est prévu. L'ensemble doit aussi respecter une charte de développement durable. Le centre-ville voit ainsi sa superficie augmenter de 40 % et sa population devrait doubler.



*Musée des maquettes – plan du quartier*  
© maryse verfaillie



*Elb Philharmonie © maryse verfaillie*

La Philharmonie de l'Elbe, bâtiment- phare, inauguré en 2017, est devenu l'emblème de la ville. Il a été dessiné par le célèbre cabinet suisse Herzog et De Meuron. Il domine l'Elbe et de sa terrasse (la Plaza), accessible au public, la vue est enchantée. Son socle est un ancien quai. Au-dessus s'élève un bâtiment en brique, référence aux

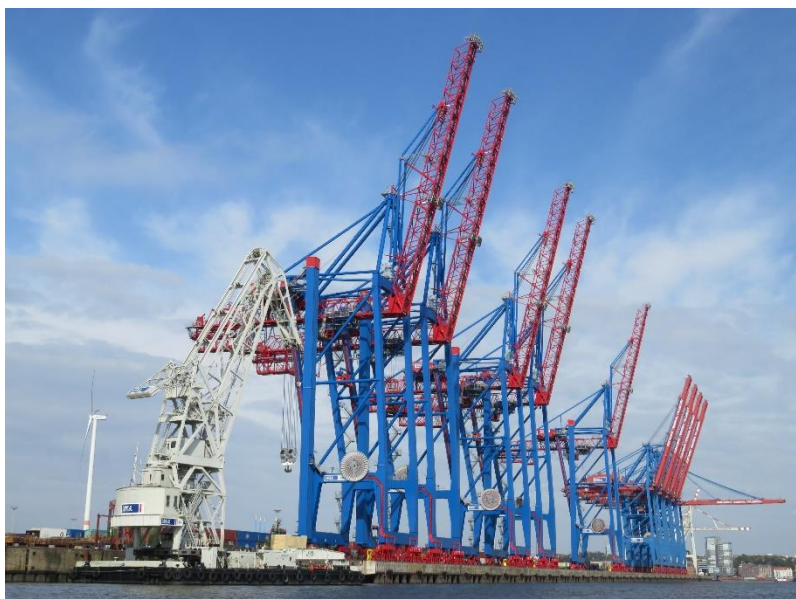
comptoirs. Le tout est coiffé par une structure en verre, composée de milliers de petits carreaux. Il abrite outre trois salles de concert, un hôtel, un restaurant et 45 appartements.

### **Hambourg, c'est le troisième port maritime d'Europe après Rotterdam et Anvers**



*Porte-conteneurs- © maryse verfaillie*

Chaque année 12 000 navires y jettent l'ancre, soit dans les 40 bassins maritimes, soit dans les 23 bassins fluviaux. Le port est accessible aux bateaux de 200 000 tpl (tonnes de poids en lourd). Il emploie directement ou indirectement 140 000 personnes. Sur l'Elbe continuent à évoluer tous les échantillons de la construction maritime, mais aujourd'hui, on y voit surtout des conteneurs. Faciles à charger et à décharger. Ils abritent sur les quais des marchandises qui n'ont plus besoin d'être entreposées. Exit, les entrepôts ! Jadis il fallait 60 dockers et 4 h pour décharger un bateau, aujourd'hui cela se fait en quelques minutes. Exit les dockers !



*Grues géantes pour conteneurs - © maryse verfaillie*

Les terminaux portuaires sont contrôlés par deux grands groupes HHLA et Eurogate. Les terminaux à conteneurs sont connectés à des terminaux ferroviaires.

Les liens commerciaux avec l'Extrême orient, déjà anciens ont été réactivés depuis les années 2000, dans un contexte de globalisation. La Chine représente le premier partenaire commercial et 27 % du trafic total. Hub maritime et ferroviaire, Hambourg est l'un des terminus de la route de la soie maritime et de la route de la soie terrestre. L'Europe garde cependant la première place dans les échanges.

**Depuis 2008, les crises se succèdent** : crise du transport maritime qui met en péril les armateurs ; effondrement du prix du fret ; concurrence des chantiers navals asiatiques (Japon, Corée, Chine). En 2019 le trafic est de 136 Mt, en 2020, il chute à 126 Mt.

La pandémie de Covid 19 puis la guerre en Ukraine ont fermé bien des frontières et perturbé les routes de la soie maritimes et terrestres, si importantes pour Hambourg.

### Hambourg- Das Tor zur Welt - La porte qui ouvre sur le monde



Source : Manuel de géographie de classe de première (éditions Hatier)

Actuellement, la Région-métropole Hambourg compte 4,3 millions d'habitants.

### Les services occupent 2/3 de la population active.

Les services les plus anciens ont un lien avec les activités portuaires. A Hambourg la première bourse allemande a ouvert ses portes en 1558, la première banque privée en 1590, la première compagnie d'assurances en 1676. Aujourd'hui, la place de Hambourg n'est distancée en Allemagne que par celle de Francfort. Depuis 1986, elle est jumelée avec Shanghai, le plus grand port de commerce chinois.

Hambourg est aussi la plate-forme logistique du Nord de l'Europe, grâce à la qualité des infrastructures et à l'inter modalité. C'est l'un des principaux clients de la Deutsche Bahn :

5 grandes lignes et 2 lignes régionales s'y croisent. N'oublions pas aussi le réseau de canaux qui relie le port à un arrière-pays toujours plus vaste, plus riche et plus peuplé depuis la chute du Mur de Berlin.

Enfin, l'industrie du tourisme est en expansion. Celle des croisières est la plus florissante. Mais on vient aussi à Hambourg pour visiter le port, la ville nouvelle de *Hafen City* ou bien ses musées.

### **Médias et télécommunications constituent le 2ème pilier de l'économie.**

Le premier hebdomadaire a paru en 1618, mais une renaissance incroyable s'observe actuellement.

En 1945, HH (Hambourg Hanse) fait partie du secteur placé sous la tutelle Britannique. Les Anglais sont les premiers des Alliés à autoriser la création de journaux sous la férule « d'une aimable censure ». *Die Zeit* naît en 1946, *Der Spiegel* en 1947, *Stern* est lancé en 1948. Puis sont venus Axel Springer, Heinrich Bauer et l'éditeur Hoffmann & Campe. On a pu écrire que « compensant sa solitude sur le crâne de l'Allemagne, Hambourg a servi de fontanelle éditoriale à tout le pays ».

La plus grande agence de presse allemande, *la dpa*, y a aussi pris ses quartiers. Plus de 70 000 personnes travaillent dans ce secteur. Il faut y ajouter le monde du marketing, de la publicité et du design.

### **Les industries de haute technologie forment le dernier fleuron**

Airbus s'est installé à Finkenwerder et y réalise l'assemblage de plusieurs modèles d'avion : l'A 380, l'A320. Hambourg est le Land le plus engagé financièrement dans EADS. Le site emploie plus de 12 000 salariés.

L'aéroport héberge la Lufthansa Technik AG. C'est la plus grosse entreprise mondiale de maintenance, réparation et révision d'avions. Elle emploie plus de 7 000 personnes. Les fermes éoliennes semblent aussi promises à un brillant avenir. Celle de Dan Tysk, en mer du Nord, face à l'île danoise de Sylt doit produire 1,3 milliard de kWh de courant 100 % renouvelable par an, de quoi alimenter 400 000 foyers. Cette implantation a été décidée après l'accident de la centrale nucléaire de Fukushima en 2011 et le choix fait par la chancelière Angela Merkel de sortir l'Allemagne du nucléaire. Peu de temps auparavant, l'opinion publique avait aussi rejeté l'emploi du charbon. Le maire actuel veut faire de Hambourg la capitale européenne de l'éolien

En 2017, le plus puissant laser à rayons X du monde a été installé à Schenefeld, dans la banlieue Nord-Ouest de la cité, dans un tunnel de plus de 3 km de long

### **Un cosmopolitisme de bon aloi.**

Cosmopolite, Hambourg l'a toujours été, comme tous les ports du monde. Redevenue riche, elle attire de nombreux migrants. Tolérante, elle l'est toujours, avec une grande bourgeoisie qui n'hésite pas à voter SPD pour un enfant du pays, Helmut Schmidt, chancelier de 1974 à 1982. Heinrich Heine a reconnu que « C'est la meilleure des républiques. Ses mœurs sont anglaises et sa cuisine divine ».

Puissance d'une mer du Nord, que l'on ne voit jamais, Hambourg est aussi un Land très endetté, handicapé par les charges de son multi-statuts. Si le temps des « métropoles-monde » est advenu, Hambourg restera-t-elle dans le peloton de tête avec Istanbul, Hong-Kong ou Singapour ou Tanger, etc. ?

**Maryse Verfaillie, juillet 2022**

**NB :** Ce voyage a été réalisé avec l'aide de l'agence de voyages Hasamélis.