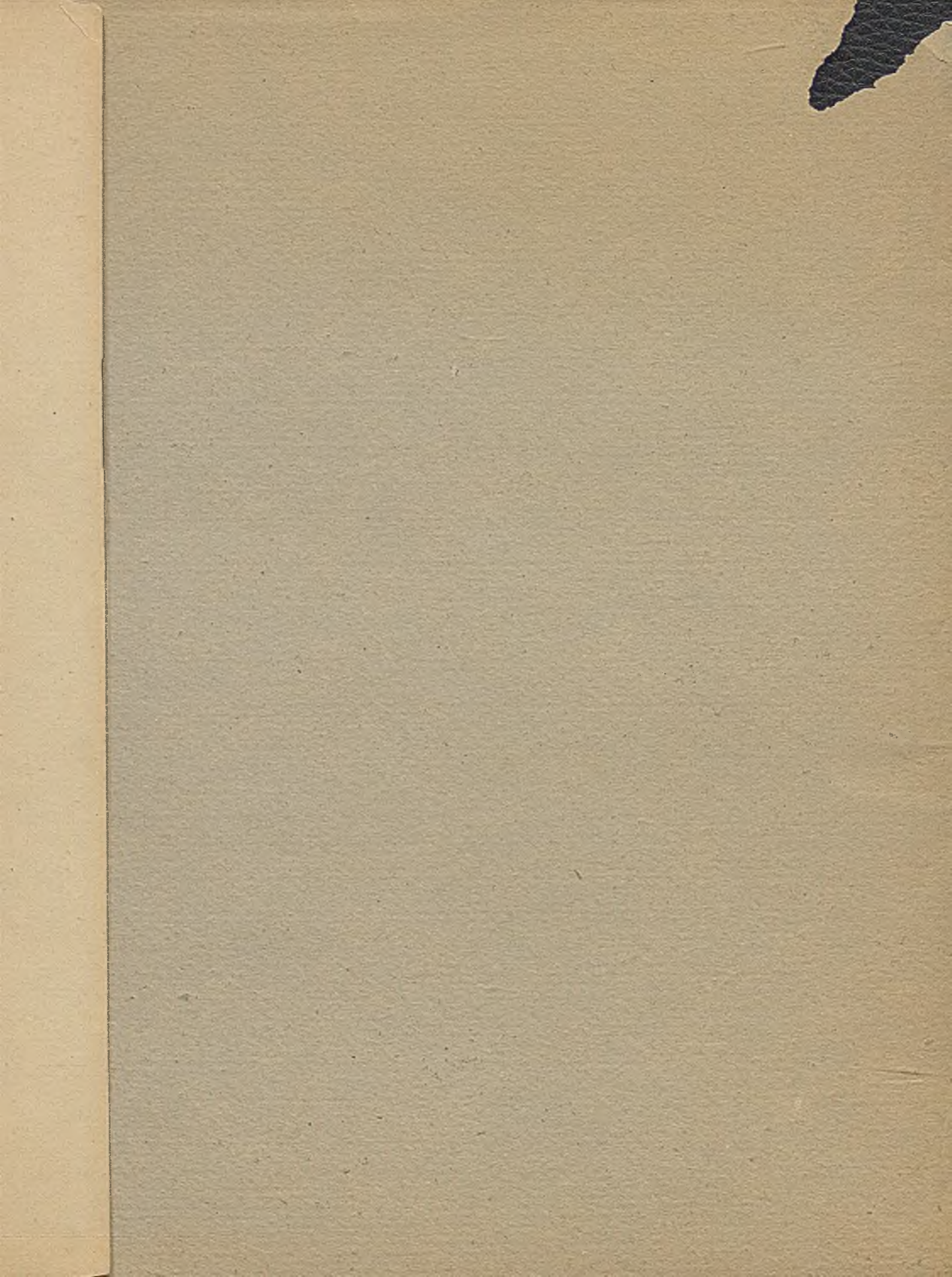


Hansestadt Hamburg







Die deutsche
Bücherei.



Div. 1
p. 302

Hansestadt
Hamburg

Hanfestadt Hamburg

27/k
III/2-13

POLITECHNIKA ŚLĄSKA
KATEDRA ZABUDOWY OSIEDLI



Verlag Ludwig Simon
Berlin SW 11

5,79
S 90



27/A

126991

Das Bild des Umschlages: Segelschulschiff „Gorch Fock“
Aufn.: H. v. Eggern & Sohn

D1549/09



Alster, Jungfernstieg, Rathaus und Turm der alten Nikolaikirche vereinigen sich zu einem stolzen Klang: Hamburg! Hansestadt, Tor zur Welt, Stadt des größten deutschen Hafens, geschaffen von nie versagendem Hanseatengeist und unbezwingbarem Tatwillen, unbegrenztem Arbeitsdrang und großzügigem Einsatz aller Kräfte.



Der Jungfernstieg, an der Alster entlang, gehört zu den schönsten Straßen der Welt

Hansestadt Hamburg

Von Prof. Dr. Rud. Schmidt

Erbe und Verpflichtung, stolze Überlieferung und neues Wollen, Großtaten der Vergangenheit und kulturbewusstes Schaffen in der Gegenwart für eine schöne Zukunft — das sind die Grundlagen, auf denen in Zeiten entscheidenden Umbruchs das neue Werk aufgerichtet werden muß. Eine Stadt, die mit klarem Blick, mit sicherem und zielstrebigem Entschluß, mit nimmermüdem Fleiß und fest zupackendem Griff ihre Aufgabe seit den Tagen der Hanse stets erkannt und sie zu erfüllen sich mit eisernem Willen eingesetzt hat — sie geht auch an große neue Arbeit mit gleicher Tatkraft heran, das Auge vorwärts gerichtet.



Weit über die Außenalster hinweg grüßen Hamburgs grüne Türme

Von den Anfängen bis zur Gründung der ersten Handelsstadt. Fern der Alster, noch ferner dem Strom, der einmal seine Lebensader werden sollte, entstand Hamburg auf jener Seefläche hoch über der flachen Marsch, an die heute noch die „Bergstraße“ erinnert. Und die „Domstraße“ erzählt von Hamburgs erstem bedeutsamen Auftrag: auf vorgeschobenem Posten des Karlingerreiches Ausgangspunkt der Mission zu sein, von dem ans Erzbischof Ansgar seine Getreuen hinausgeschickte und damit die ersten Verbindungen zum Norden und zum Dänemark knüpfte. Hamburgs Dom ward zur Mutterkirche zahlreicher Gotteshäuser dort draußen, aber was diese Gründungen an Hoffnung weckten, konnte nicht erfüllt werden. Normannen und Wenden zerstörten, was mit heißer Liebe geschaffen war.

Sollte Hamburgs Stern so früh schon sinken? Das konnte nicht sein. Schon war das größere, das eigentliche Ziel gesetzt. Je weiter Schwert und Pflug die Grenze vortrugen, je fester deutsche Ritter und deutsche Bauern das Land jenseits der Elbe in Händen hatten, um so unabwiesbarer drängte die Notwendigkeit, zwischen alten deutschen Landen und dem jungen Kulturboden die Güter zu vermitteln. Als der



Die engen Fleete mit ihren alten schmalen Bauten sind eine Eigentümlichkeit Hamburgs

ruhmvollen Metropole des Nordens war es Hamburg beschied, diesen neuen Auftrag zu übernehmen. Daß die Stadt ihn erfüllte, daß sie mit der immer wachsenden Aufgabe selber wuchs und aller Schwierigkeiten Herr wurde, ist ein um so größeres Verdienst, als sie all die Jahrhunderte hindurch ganz allein



Überall klingt die nimmer ruhende Melodie der Arbeit

auf sich gestellt ihre Pflicht erfüllte, von jenem Augenblick an, da die Grafen von Schauenburg vor einem Dreivierteljahrtausend neben der alten geistlichen Stadt um Dom und St. Petri die junge erbauten, die Handelsstadt. Dem Schutzpatron der Fischer und Seelente, dem heiligen Nikolaus, war die Kirche der neuen Siedlung



Im Freihafen entstand im letzten halben Jahrhundert eine Speicherstadt

geweiht — so zielklar gingen die Männer 1188 ans Werk, und nahe dabei entstand der erste Hafen bei der Trostbrücke. Heute trägt der einst so wichtige Alsterarm den schlichten Namen „Nikolaisfleet“, doch mit Recht zeigen die ehrwürdigen Speicher an seinen Ufern bunte Farben, ist doch hier der Kern des weltumspannenden Handels von Deutschlands und des gesamten europäischen Festlandes größtem Hafen. Das Hinabsteigen von der hohen Geest in die niedrige Marsch stellt einen entscheidenden Schritt in der Entwicklung Hamburgs dar, und noch heute kündigt die Cremoninsel von Kampf und Sieg. Bauland benötigte die drängende Stadt; Deiche mußten gezogen werden, Straßen wurden es zugleich, und an ihnen reiheten sich die Zeilen schmalen, schlichter Häuser, dem Bürger Platz auch zum Wasser, zum Marschkanal, zum Fleet bietend. Es sind keine überraschend herrlichen Kunstwerke, die am Grimm, an der Katharinenstraße erbaut wurden, wohl aber Sinnbilder der einfach-sinnigen Art niederdeutscher Menschen, und dazu des echten Gemeinschaftsgeistes in ihrer Geschlossenheit, in der Einheit ihrer gleichmäßig verlaufenden Firshöhen. Die alte Hansestadt. Weiter dehnte sich das Gemeinwesen. Auf die Elbe schaute schon St. Katharinen,



Ein weitbekanntes Stadtbild: Jungfernstieg und Alsterpavillon an der Binnenalster

nach Osten schloß sich die Siedlung um St. Jakobi an, und ist diese Stadt Hamburg des Mittelalters auch nur ein kleiner Ort, an heutigen Verhältnissen gemessen, barg er schützend nur wenige tausend Menschen in seinen festen Mauern — in der großen Zeit der Hanse, die man in jenen Tagen nie anders als „die deutsche Hanse“ nennen hörte, reichte er hin, die gewaltigen Anforderungen zu erfüllen, die seine Aufgabe Hamburg stellte. Diese Kraft kündeten damals wie jetzt die stolzen Türme. Nur einer gehört heute noch dem 17. Jahrhundert an, die andern sind kaum drei oder vier Generationen alt, und doch: nähern wir uns der Stadt über die Elbbrücken, stehen wir im Getriebe der großen Werften oder am stillen Ufer der Außenalster, stets bestimmt das Miteinander der Türme den Eindruck, wirken sie doch wie in alten Tagen als die natürlichen Mittelpunkte ihres Sprengels und geben dem Stadtbild seinen eigenen, unvergeßlichen Klang.

Hamburg wurde der „Nordseehafen Lübecks“, des Vororts der Hanse; zugleich kündeten neue Möglichkeiten sich an: die Elbe hinauf führte der Weg ins deutsche Binnenland und weit hinein in das Donaugebiet. Es waren keine kleinlichen Krämerseelen, die damals in Hamburgs Kontoren werkten. Oft genug mußten



Die Mönckebergstraße mit den Türmen von St. Petri und St. Jakobi

sie das Schwert in die Faust nehmen, gegen freche, beutelustige Ritter und verwegene Seeräuber, gegen Fürsten rings im Land und gegen den König von Dänemark. Hansische Art verbindet mit dem Drang in die Ferne die opferbereite Liebe zur Heimat und den wehrhaften Sinn. Doch aller Kampfgeist reichte



Das Rathaus ist ein Sinnbild stolzen Bürgertums

nicht, den Untergang der Hanse zu verhüten, die Verhältnisse waren stärker als die tüchtigen Hans Kaufleute. Ungebeugter Arbeitsdrang, unbezwingbarer Tatwillen und großzügiger Einsatz zusammen mit der Gunst seiner Lage ließen Hamburg wiederum größer werden, während Lüneburg und Lübeck, Wismar und Stral-



An den Landungsbrücken wickeln sich Nahverkehr und Seebäderdienst ab

sund und all die übrigen Bundesgenossen von einst ihre bevorzugte Stellung verloren. Der Seeweg nach Indien wurde erforscht, Amerika entdeckt. Es bedurfte eines Mittlers zwischen den reichgewordenen Kolonialmächten des Westens und dem übrigen Europa. Welche Stadt konnte geeigneter sein, diesen Dienst zu übernehmen, als die am weitesten östlich gelegene, die zugleich in unmittelbarer Verbindung zum Atlantischen Ozean stand? Wiederum packen die Hamburger zu. Den furchtbaren Bruderkampf vorausahnend, schaffen sie zu Beginn des 17. Jahrhunderts die modernste und stärkste Festung der Zeit, ein Gebiet umfassend, doppelt so groß wie das der alten Stadt. In knapp einem Jahrhundert ist die „Neustadt“ — so heißt das Viertel um St. Michaelis heute noch — mit betriebsregem Menschen gefüllt. Holländer und Franzosen waren schon in der Zeit der Gegenreformation herbeigeströmt; im Dreißigjährigen Kriege kamen die Flüchtlinge in Scharen: der unselige Kampf entvölkerte die deutschen Städte, Hamburg blühte. Hamburg wird Welthafen. Der glanzvolle Aufstieg führte immer mehr Schiffe die Elbe hinauf. Die kleineren sammelten sich im „Binnenhafen“, die stolzen großen Segelschiffe ankerten im „Nieder-



Auf breiten Schuten wandern die Waren in die Speicher

hafen“, dem uns so bescheiden anmutenden Stück Elbe von kaum tausend Meter Länge zwischen Baumwall und Landungsbrücken. Jarwohl, dies winzige Stück Wasserfläche reichte hin für einen Handelsverkehr, der schon um die Mitte des 19. Jahrhunderts beinahe die ganze Welt erobert hatte! Kaimauern, Schuppen, Hasenbecken — das alles war damals unbekannt. An Pfahlbündeln lagen die Schiffe, im Strom geschah der Umschlag, von dort wanderten die Waren auf breiten Schuten durch die Flotte in die Speicher. Und bewundernd standen die Fremden am Eintreffang oder bei dem mitten in der Elbe gegenüber dem Baumhaus gelegenen „Blockhaus“, um das für damalige Zeit schier unfaßbar rege Getriebe des Hamburger Hafens zu schauen und ein Bild in sich aufzunehmen, das es so großartig nirgends zu sehen gab: „der Schiffe Mastenwald“, wie es in der Hamburger Hymne heißt. Längst ist es mit der „christlichen Seefahrt“ alter, guter Art, mit der Segelschiffsreederei vorbei. Nur wenige Vollschiffe fahren noch unter deutscher Flagge; diese aber nennen stolz als ihren Heimathafen Hamburg. Damit die so wertvolle Überlieferung auch auf diesem Sondergebiet nicht verloren gehe, werden die zukünftigen Offiziere unserer jungen Marine auf



Im Nikolaisfleet, dem ersten Alsterhafen, spiegelt sich das alte Hamburg

Segelschulschiffen ausgebildet. Diese sind alle auf hamburgischen Werften erbaut, und das erste trägt den Namen „Gorch Fock“ in die Welt hinaus, des Dichters der Nordsee, der wie kein anderer die Mahnung „Seefahrt ist not!“ seinem Volk in die Seele gelegt und sein Streben mit dem Tode in der Schlacht am



Das neue Hamburg wird verkörpert in Högers gewaltigem Chilehaus

Stagerrat besiegelt hat. Nach einer der lustigsten Figuren seiner Seegeschichten heißt das weiße Schiff der deutschen Jugend, das dereinst in knapp sechzig Tagen die 9900 Seemeilen lange Strecke von der Elbmündung bis Iquique durchheilt. Der „Hein Godenwind“ ist die am meisten besuchte Jugendherberge:





Schönste Zierde der Alster sind die Schwäne und . . .

mehr als 80000 deutsche Jungen und Mädchen erleben hier mitten im Getriebe des Hamburger Hafens die gewaltige deutsche Aufgabe unserer Stadt. Und an der gleichen Stelle, der „Überseebrücke“, werden die KdF-Schiffe abgefertigt, seitdem Hamburg — nach Dr. Leys bekanntem Wort — „Ausfallstor der Ferienfreude“ geworden ist. So ist die Stätte, die als „Schlund des Hafens“ seit Jahrhunderten Weltruhm besaß, der deutschen Jugend geweiht und zugleich dem größten sozialistischen Aufbauwerk, das die Welt je sah. Noch in die Zeit der Segelschiffe fallen die Einrichtung der regelmäßigen Verbindung nach New York durch die heute noch blühende Eloman-Linie 1836 und die Gründung der Hapag 1847, die sich zu Deutschlands größter Reederei entwickelt hat. Diese beiden Tatsachen bezeichnen den Beginn des riesenhaften Aufschwungs zum Welthandelshafen. Die entscheidenden Ereignisse folgen einander rasch. Die Dampfer erzwangen neue, schnelles [Be- und Entladen sichernde Häfen. Die [Erbauung des Sandtorhafens — 1862 bis 66 — richtungweisende Tat des Wasserbaudirektors Johannes Dalman, erbrachte den Nachweis, daß von Ebbe und Flut völlig unabhängige, also nicht durch Schleusen geschlossene



... das sportlich frohe Getriebe rings um das Uhlenhorster Fährhaus

Lidehäfen Hamburg am besten frommen. Nun reihen sich fächerförmig die Hasenbecken am jenseitigen Ufer des Stroms, Kaimauern ermöglichen den Schiffen das Anlegen am Schuppen, von wo die Waren mit Bahn, Auto oder Flußschiff weiter befördert werden. Heute haben die Uferstrecken eine Ausdehnung von 264 Kilometer, davon sind mit Kaimauern für Seeschiffe ausgebaut 40 Kilometer, für Flußschiffe 35 Kilometer. Dem Kaibetrieb dienen 105 große Schuppen mit einer Lagerfläche von 745 000 qm. Noch größer ist der für den Warenverkehr geschaffene Speicherraum: seine Fläche umfaßt 890 000 qm. Und die Länge der Hasenbahngleise gleicht mit 482 Kilometer etwa der Entfernung zwischen Hamburg und Mannheim! Zugleich mußte der Weg zum Meere offen gehalten werden, eine Aufgabe, die sich immer schwieriger gestaltete, wuchsen doch die Schiffsgrößen von Jahr zu Jahr. Vor hundert Jahren reichte eine Tiefe des Fahrwassers von 4,30 Meter aus; heute gestattet die Fahrrinne den größten Schiffen, den Hasen zu erreichen, ist doch eine Tiefe von 12—13 Meter gesichert. Auch das ist schöpferische Leistung. Großes haben die Hanseaten zugleich fern über See vollbracht. Im Jahre 1843 begann der Hamburger



Zwei Hamburger Wahrzeichen: Lederers mächtiges Bismarckdenkmal und . . .

William D'swald den Handel mit Ostafrika, 1857 gründeten die Godeffroys ihre ersten Faktoreien in der Südsee, 1868 Carl Woermann die erste Niederlassung in Kamerun. Eindringlich und zutiefst unseres heiligen Rechts bewußt, erheben wir Anspruch auf die Rückgabe unserer Kolonien. Mit berechtigtem Stolz



... die Michaeliskirche mit ihrem Turm, dem „Michel“

dürfen die alten Hansestädte Hamburg und Bremen darauf hinweisen, daß ihre Kaufleute den festen Grund gelegt haben für den deutschen Kolonialbesitz. Ein Menschenleben vor Bismarcks Eingreifen haben sie als Kolonialpioniere draußen gewirkt, und wenn im Garten der Hanseischen Universität das Denkmal des ost-



Immer begleiten die ein- und ausfahrenden Dampfer Schwärme von Möwen

afrikanischen Kämpfers Hermann von Wissmann steht, das einst Daresalam schmückte; wenn an unserer Hochschule das Kolonialinstitut neu begründet wurde, so wird auch damit hansische Überlieferung gepflegt. Hamburg im Zweiten Reich. Ein Halbjahrtausend war dahingegangen, seitdem die Hanse auf der Höhe ihrer Macht gestanden hatte. Solange blieb auch Hamburg ohne Rückendeckung. Wie mußte seine Kraft sich dehnen, nachdem endlich ein gemeinsames deutsches Streben einsetzen konnte! Nach der Gründung des Zweiten Reiches sind all die großen Schifffahrtslinien entstanden, die das Sinnbild Hamburgs, die Flagge mit der weißen Burg im roten Felde, am Bug tragen: die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft, als „Hamburg-Süd“ seit langem die volkstümlichste Reederei neben der schon genannten Hapag; die Woermann- und die Ostafrika-Linie, deren beider Ziel der schwarze Erdteil ist, die Austral- und die Levante-Linie. Die große Wende in der Stellung zum Reich, zugleich aber auch zum Ausland, brachte das Jahr 1888. Nun erst wurde Hamburg wahrhaft das deutsche Tor zur Welt.

Sieben Jahre ungeheurer Arbeitsleistung waren vergangen seit jener denkwürdigen Sitzung der Bürger-



Im Gewühl des Hafens eilen kleine, flinke Schlepper hin und her

schaft vom 15. und 16. Juni 1881, in der Bismarcks Vorschlag angenommen war, Hamburg nun endlich im deutschen Zollgebiet aufgehen zu lassen. Es waren aber auch sieben Jahre der geistig-seelischen Vorbereitung, die die innere Bereitschaft für die gesamte weitere Arbeit von Deutschlands größtem Seehafen bilden sollte und mußte. Wir wissen heute, was das bedeutet! Wir haben einen Umbruch erlebt, bei dessen Beginn von den führenden Männern immer wieder hervorgehoben wurde, daß die Rückkehr, die Wiedergewinnung des Vertrauens in die Staatsführung, in ihre politischen und in ihre wirtschaftlichen Maßnahmen Ausgangspunkt, ja Voraussetzung für das Gedeihen des Neuen sei. Nicht anders lagen die Verhältnisse in jenen achtziger Jahren, als Hamburg eingebaut wurde in den großen Wirtschaftskörper Deutschlands. Hart waren die Gegensätze aufeinandergestoßen, an der Wasserkante, aber auch im Binnenlande. Von einer allgemeinen Beliebtheit Hamburgs, von einer Anerkennung der Leistung seiner Bewohner war wenig zu spüren. Das immer wiederholte Durchdenken, das planvoll-bedächtige Abwägen des Für und Wider konnte allzu leicht und bequem als Kirchturmspolitik, als kleinlicher Partikularismus angeprangert werden.



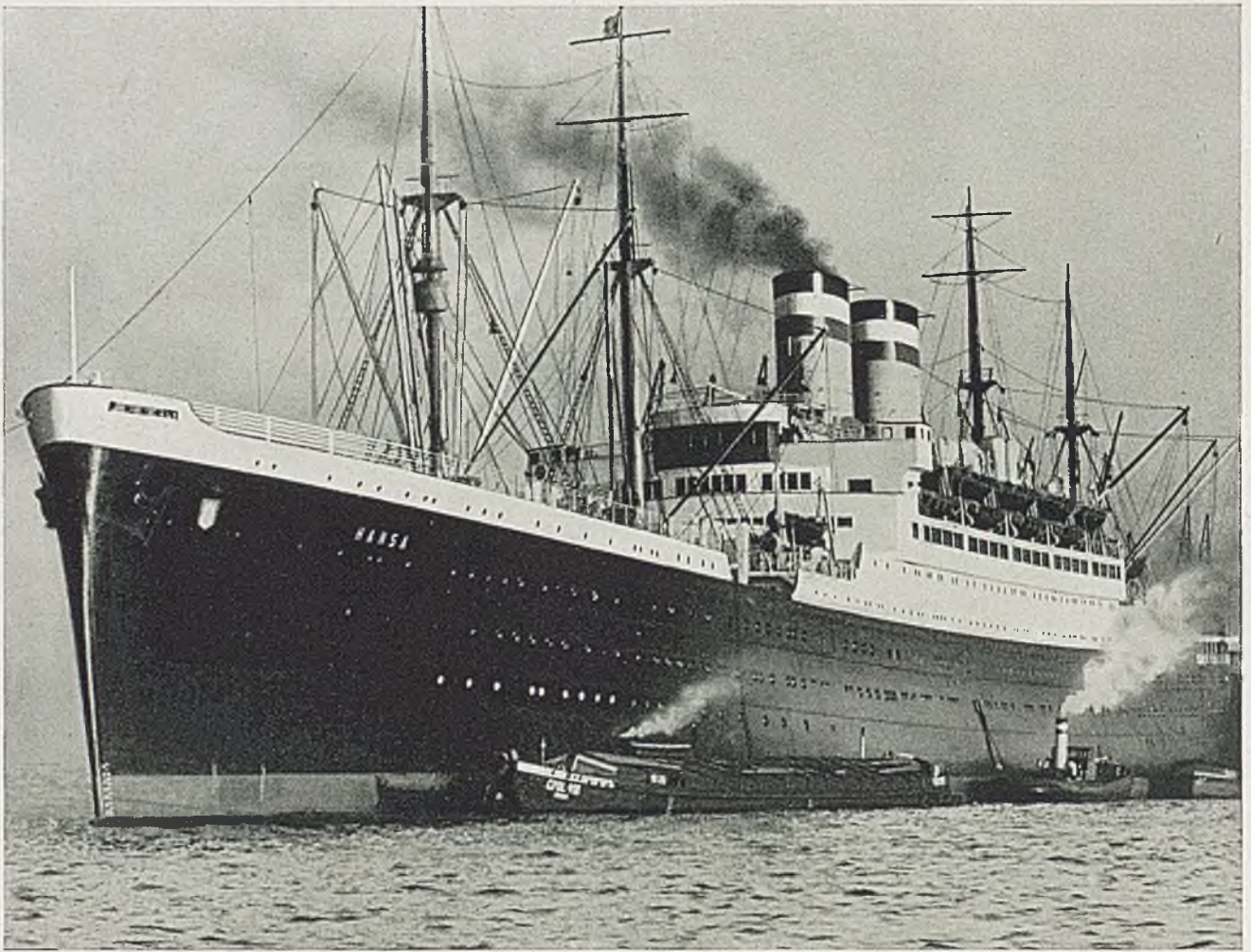
Backstein, Fachwerk und Spitzgiebel erinnern an das niederdeutsche Bauernhaus

Nur so ist es überhaupt zu erklären, daß die Hansestädte als „Faktoreien des Auslandes“ verschrien wurden, daß ernstlich immer wieder der Vorwurf laut wurde, Hamburg „stehe mit einem Bein in England“, der „Kosmopolitismus in Handelsfachen“ regiere unbeschränkt. Man sah nur geldraffende Händler, „Kaffee-



Im neu erstandenen „Gängeviertel“ steht Richard Knöbels Hummel-Brunnen

säcke“; von der ungeheuren Arbeitsleistung, von der Unsicherheit aller geschäftlichen Abschlüsse nach Übersee, von der über die hamburgische weit hinausgehenden deutschen Verpflichtung hamburgischen Handels verspürten sie keinen Hauch. Mit kaltem Hohn quittierten diese Aufgeklärten, wenn die leitenden Männer



Hanse-Geist und Kraft verkörpern die großen Hapagdampfer . . .

des Staates Hamburg, wenn die Vertreter des Handels gerade auf diese deutsche Aufgabe immer wieder hinwiesen. „Dem ganzen Deutschland sind die Hansestädte angewiesen, mit dem Pfunde zu dienen, das ihnen anvertraut ist“, so hatte schon 1847 eine Kampfschrift der „Patriotischen Gesellschaft“ den Kreis hamburgischen Wirkens umrissen. Es hat wenig geholfen; erstaunt haben die Mitglieder des Reichstages ein Menschenalter später bei der Besichtigung unseres Hafens die für sie offensichtlich völlig neue und unerwartete Erfahrung gemacht, was alles Hamburg an Geld und Arbeit in seinen Hafen, in die Sicherung des Elbweges zum Meere und ins Binnenland hineingesteckt hatte, ohne einen Pfennig Beitrag des übrigen Vaterlandes, meist in Streit und Hader mit den angrenzenden deutschen Staaten.

Durch den Zollanschluß wurde „das letzte Stück Fremdherrschaft auf deutschem Boden“ beseitigt. Hamburg wurde endlich ein Teil des deutschen Zollgebiets; eine Ausnahme aber bildete damals und bildet noch heute der „Freihafen“, in dessen Gebiet Waren unverzollt lagern und verarbeitet werden, auch unverzollt wieder ausgeführt werden können. Das bedingt jene Sperrbauwerke, die hohen Eisengitter, die zu Lande das „Zoll-



... Freude und Lebenslust die vorbildlichen Schiffe der KdF-Flotte

ausland" abschließen, und die so eigenartig anmutenden schwimmenden Holzgitter, die dem gleichen Zweck auf dem Wasser dienen. Nur in der Stromeinfahrt fehlen sie; dort übernehmen Zollbaracken die Bewachung. Die Schaffung des umfangreichen Freihafens war etwas ganz Neues, das zu verstehen gewiß dem Binnenländer schwer fiel. Das Recht jedoch stand auf Hamburgs Seite: das haben die vergangenen 50 Jahre bewiesen. Was Hamburg an Forderungen bewilligt erhielt, das hat sich ausgewirkt zum Besten der Stadt, aber auch zum Besten des ganzen weiten Vaterlandes. Rückschauend hat Reichsminister Darré während der Hamburger Reichsnährstandschau 1935 die Bedeutung des Zollanschlusses hervorgehoben, der Mann, dem heute die ernährungspolitische Unabhängigkeit Deutschlands zu danken ist, wie Bismarck aus dem gleichen Gedankenkreis heraus nach Einführung der Schutzollpolitik 1878 zwangsläufig zum Aufgehen Hamburgs in der deutschen Wirtschaft gelangen mußte. „Es machte sich geltend“ — so sagte Darré, die neue deutsche Handelspolitik mit der damaligen vergleichend — „daß eine auf sich selbst gestellte, ungezügelter Freiheit zwar zweifellos ihre Vorteile haben kann, daß aber die Bindung an ein großes und mächtiges Reich,



Das in Hamburg erbaute Segel-Schulschiff „Gorch Fock“ hält die Erinnerung wach . . .

selbst auf die Gefahr der Aufgabe gewisser Freiheiten hin, doch auf die Dauer das Segensreichere darstellt. Hamburg blühte nach 1888 auf. Erst jetzt wurde Hamburg die eigentliche Seepforte Deutschlands. Von der engen Festung zur Millionenstadt. Seit dem entscheidenden Umbruch des Jahres 1888



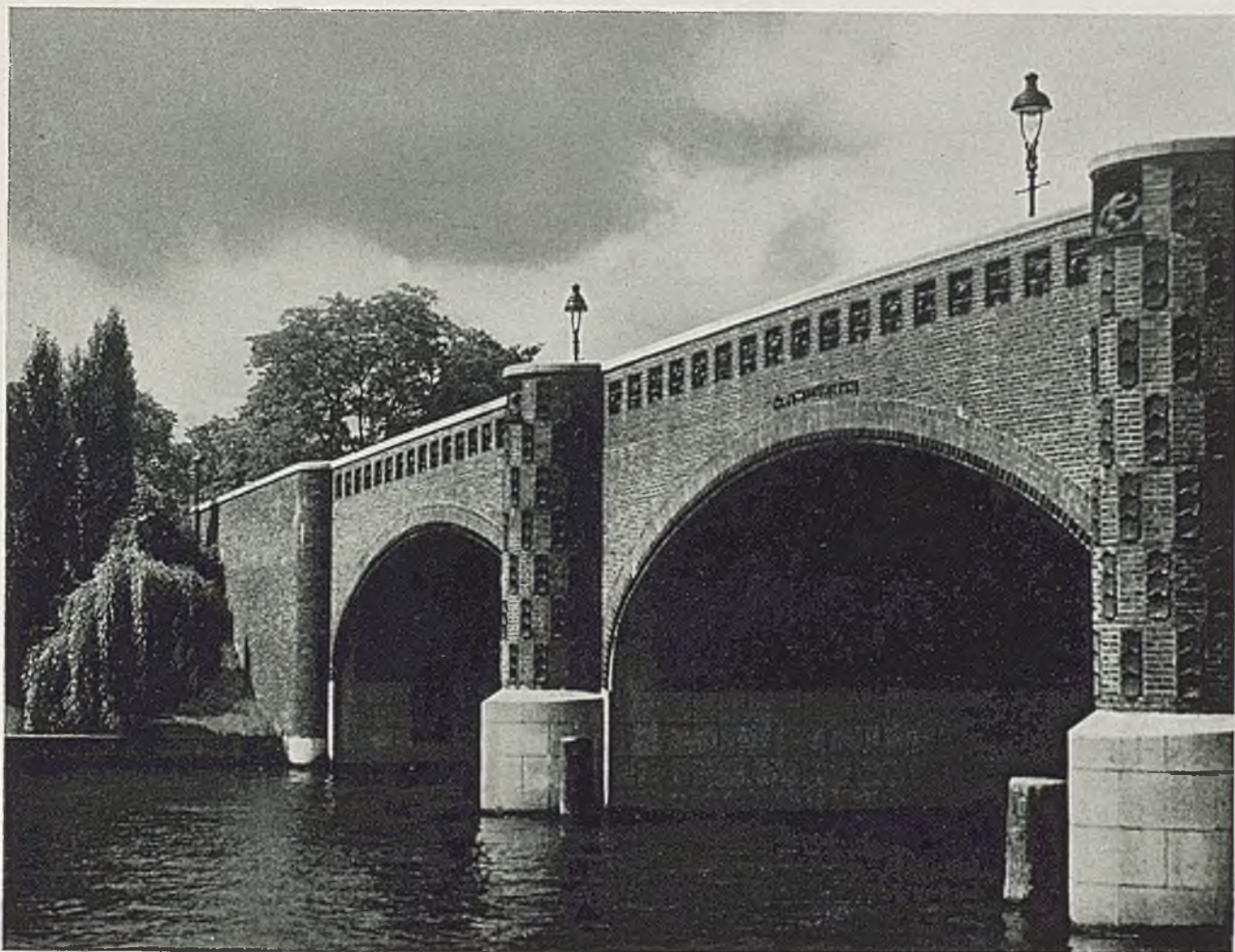
. . . an die alte „christliche Seefahrt“, deren letzte Zeugen noch auf der Elbe liegen

dehnte sich der Hafen mit dem stetigen Wachsen von Hamburgs Welthandel, bis die allerletzte Möglichkeit erschöpft, überall die hamburgische Staatsgrenze erreicht war. Wahrzeichen dieses neuen Hafens sind die riesigen Hellinge der Werften am jenseitigen Ufer, Wahrzeichen dieses Reiches der Technik ist ein Meister-



Malerisch spannt sich die alte, aus Quadern gefügte Zollenbrücke . . .

werk deutscher Ingenieurkunst: der Elbtunnel. In Sekunden trägt der Fahrstuhl den Staunenden tief unter die Sohle der Elbe; in Sekunden auch führt ein anderer ihn empor auf Hamburgs Wahrzeichen der Stadtseite, auf den herrlichen Turm der Michaeliskirche, „den Michel“. Wie zu gleicher Zeit, da der Hafen sein riesiges Ausmaß erlangte, die Stadt sich entwickelte, lehrt eine Umschau von dort oben. Bei der Höhe, auf der das großartigste deutsche Denkmal Bismarcks steht, beginnt ein Grünstreifen, der wie ein Kranz die alte Stadt umfaßt bis zur behäbig sich spannenden Lombardsbrücke, zu Kunsthalle und Hauptbahnhof. Das sind die in schöne Anlagen verwandelten ehemaligen Festungswerke. So klein war der Raum, der ausgereicht hat über die Mitte des 19. Jahrhunderts hinaus. Ungeheuer drohend griff das Schicksal 1842 ein, als ein furchtbares Brandunglück ein Fünstel dieser alten Stadt zerstörte. Ungebrochenen Mutes gingen die Bürger an den Wiederaufbau. Als ruhige, klare Baumassen erstand neu, was untergegangen war; auf allen drei Seiten führen seitdem Promenaden um die Binnenalster; und die Krönung bildet der Kern, der Adolf-Hitler-Platz mit dem Becken der Kleinen Alster. Wohl war der Raum für das Rathaus



. . . in kraftvollen Bögen aus rotem Backstein die schöne Krugkoppelbrücke

gemäß Gottfried Semper, des gebürtigen Hamburgers, und Chateaufeu's genialen Vorschlägen ausgepart, aber immer noch ging der Blick von den Msterarkaden hinüber zur Börse. Erst 1886 einigte man sich auf den von nicht weniger als neun Architekten vorbereiteten Entwurf; elf Jahre gingen noch ins Land, bis das neue Rathaus eingeweiht werden konnte. Wie ein Sinnbild ungeheurer Entwicklung mutet die Geschichte des Rathansbaues an. Langsam, bedächtig gehen die Hamburger an dies Werk. Erst nachdem die Neuschaffung von Hamburgs Lebensader gesichert ist, wenden sie sich dem Bau zu, der in seiner historischen Formenwelt an die Zeiten alten Glanzes gemahnt und zugleich doch ein wahrhaft repräsentatives Werk ist. Schon 1861 war die Torperre gefallen, und weit um den herrlichen See der Außenalster spannten sich nun die großen Wohnviertel, während die innere Stadt mehr und mehr zum Mittelpunkt des Geschäftslebens wurde, und darin ein neues Symbol von Hamburgs Stellung in der Welt: das Chilehaus. Wieder opferte Hamburg einen Teil seiner alten malerischen Straßenzüge nach dem andern: eine neue Zeit kündete sich an. Und doch, auch diese Gänge und Höfe hatten und haben ihre Stimmungsreize. Viele von den Bewohnern,



An Pfahlbündeln vertäut, liegen Dampfer zu neuer Fahrt bereit

die Jahrzehnte, oft das ganze Leben dort verbracht hatten, gingen nur gezwungen heraus, und mehr als einer ist tiefsinnig oder gar irre geworden, weil er es nicht ertrug in den modernen Wohnvierteln da draußen, in Simsbüttel und Eppendorf, in Hamm und Barmbeck, wo er das Läuten „feiner“ Kirchenglocken und das



Mit Kränen werden die Stückgüter an den langen Kais verladen

Brummen der Dampfer, das er kannte wie die Stimmen seiner Kinder, nicht mehr hörte. Mochten Ärzte und Sozialbeamte schöne Reden halten — ihm war der düstere Hof Heimat, und die verläßt man nur mit bitterem Herzen. Es sind das dieselben Menschen, die weinend in den engen Straßen standen, als die



Große Getreideheber saugen das Korn aus dem gewaltigen Schiffsrumpf

Michaeliskirche 1906 abbrannte, die allen „Erwägungen“ zum Trotz ihren Michel wiederhaben wollten, und keine noch so moderne und „aus der neuen Zeit herausgewachsene“ Kirche.

In einer Zeit, die eine neue Einstellung zu Sinn und Wert jeglicher Arbeit fordert, gibt ein solches Bild den Übergang zu dem ganz Neuen, das heute entsteht, und wenn auf diesem Gebiet das Großartigste in Hamburg geschaffen worden oder noch in der Entwicklung begriffen ist, so hängt es gewiß mit diesem tiefen Sinn seiner Bewohner zusammen. Sie tragen das Herz nicht auf der Zunge, ihnen entschlüpft in ihrem angestammten Plattdeutsch manch Wort, das in unsere Umgangssprache übersetzt häßlich klingen würde, weil, was echt und derb ist, bei der Übertragung leicht roh erscheint — es tritt dann eben aus seiner Umgebung heraus, und da erhält es ein anderes Gesicht. Denn das, was die Derbheit immer wieder verklärt, das läßt sich so schwer, meist überhaupt nicht ausdeuten: der köstliche Humor.

Die Stadt, deren Bevölkerungszahl von 1860 bis 1885 von 250 000 auf 500 000 anwuchs, war gerüstet zu einem nie vorher erlebten Aufstieg, der sich in der Tatsache spiegelt, daß schon vor dem Weltkrieg die

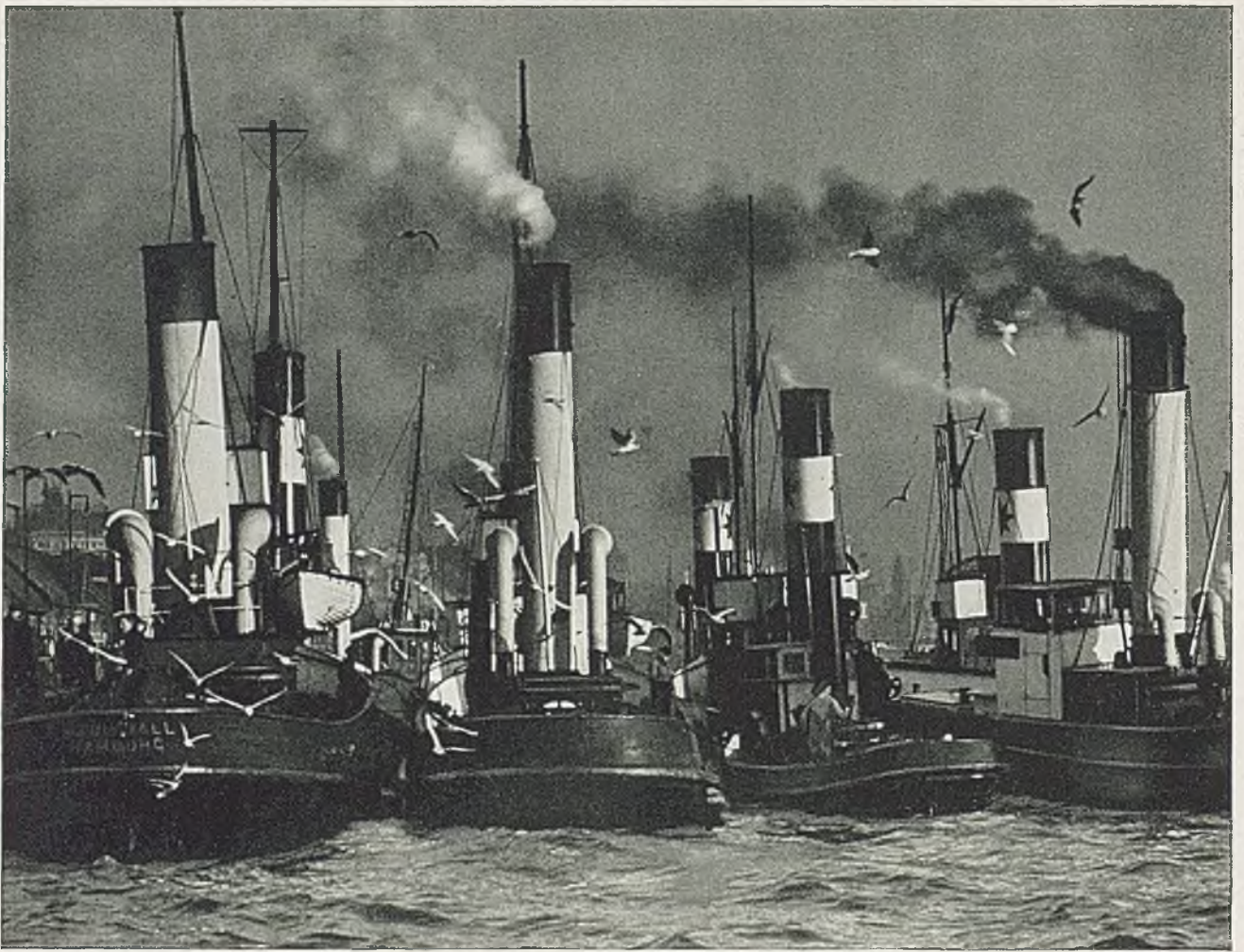


Jenseits ragen die riesigen Hellinge der größten deutschen Schiffswerft Blohm & Voß empor

Millionenzahl erreicht wurde. Um so vernichtender war der Rückschlag. Vom Welthandel, der Quelle seiner Kraft, abgeschlossen, stiehe Hamburg dahin, und was 1918 an Schiffen noch sein eigen war, mußte abgeliefert werden. Die Herausgabe unserer Handelsflotte war „eine nicht wieder gutzumachende Achtung und Schwälung des deutschen Namens“, wie der Bremer Reederverein eindeutig feststellte. Damals gingen die Hanseaten kühn ans Werk. Das „Wie“ ist ein Beispiel deutschen Manneswertes:

Januar 1920 geht als erstes deutsches Schiff eine Bark von 220 Tonnen nach Brasilien,
 Februar 1921 geht der erste Dampfer der Hamburg-Süd, „Argentina“, 2200 Tonnen, in See,
 März 1922 geht die „Cap Polonio“, 23000 Tonnen, auf ihre Jungferntour.

In wenigen Jahren war die Hälfte des alten Bestandes wieder im Besitz unserer Reedereien, alle bedeutenden Linien wurden wieder befahren. Dann aber kam die große Krise. Als Scheinblüte erwies sich, was als Silberstreifen einer neuen, glücklichen Zeit gepriesen worden war; die großen, stolzen Überseeschiffe lagen auf dem „Schiffsfriedhof“ in Waltersdorf — Hamburgs Kraft schien ganz gebrochen, erlahmt der kühne Hansegeißt.



Einsatzbereit liegen die hurtigen Schlepper vor dem Schachtgebäude des Elbtunnels

Die junge Hansestadt Hamburg. Eine neue Zeit ist angebrochen für Deutschland, für Hamburg! Eine neue, größere Hansestadt Hamburg ist entstanden. Bis zur Schaffung Großhamburgs zwang der geschichtlich gewachsene Stadtkörper die 200 000 in der Stadt und im Hafen arbeitenden Volksgenossen, täglich zweimal einen Weg von acht bis elf Kilometer zurückzulegen zwischen Arbeitsstätte und Wohnung, und doch waren ganze Stadtviertel ein Gewirr enger Gassen ohne Luft und Licht — nur weil die Landesgrenzen ein organisches Wachsen verhinderten; in unmittelbarer Nähe dieser Wohnstätten rauchen die Schloten der Fabriken, weil der beschränkte Raum die Ausnutzung des letzten Bauplatzes gebieterisch forderte, während nahe dem seeschifftiefen Wasser weites Gelände brachlag — aber es war eben „Ausland“! Jahrzehnte wurde um die Entwicklung des naturgemäß im Schatten Hamburgs stehenden Altona gerungen; der Altonaer Hafen wurde zum Mittelpunkt für die Einfuhr von englischer Kohle und holländischem Koks, von Heringen und Seefischen, aber erst jahrelanger Verhandlungen bedurfte es, bis wenigstens auf Teilgebieten Einigkeit erlangt wurde — die „Vereinigten Fischmärkte Altona und Hamburg“ waren ein solch



Flinke Fährschiffe bringen die Werktätigen an ihre Arbeitsstätten

erfreuliches Ergebnis. Im wirtschaftlichen Wettstreit mit der großen Nachbarin wuchs Harburg zum bedeutendsten industriellen Seehafen Deutschlands heran; Weltstellung erlangte es auf dem Gebiete der Öl- und Fettrohstoffe und des Gummis, aber erst das Jahr 1909 brachte ihm die zehn Meter tiefe Fahrwinne durch den Köhlbrand und damit die uneingeschränkte Verbindung zum Meere.

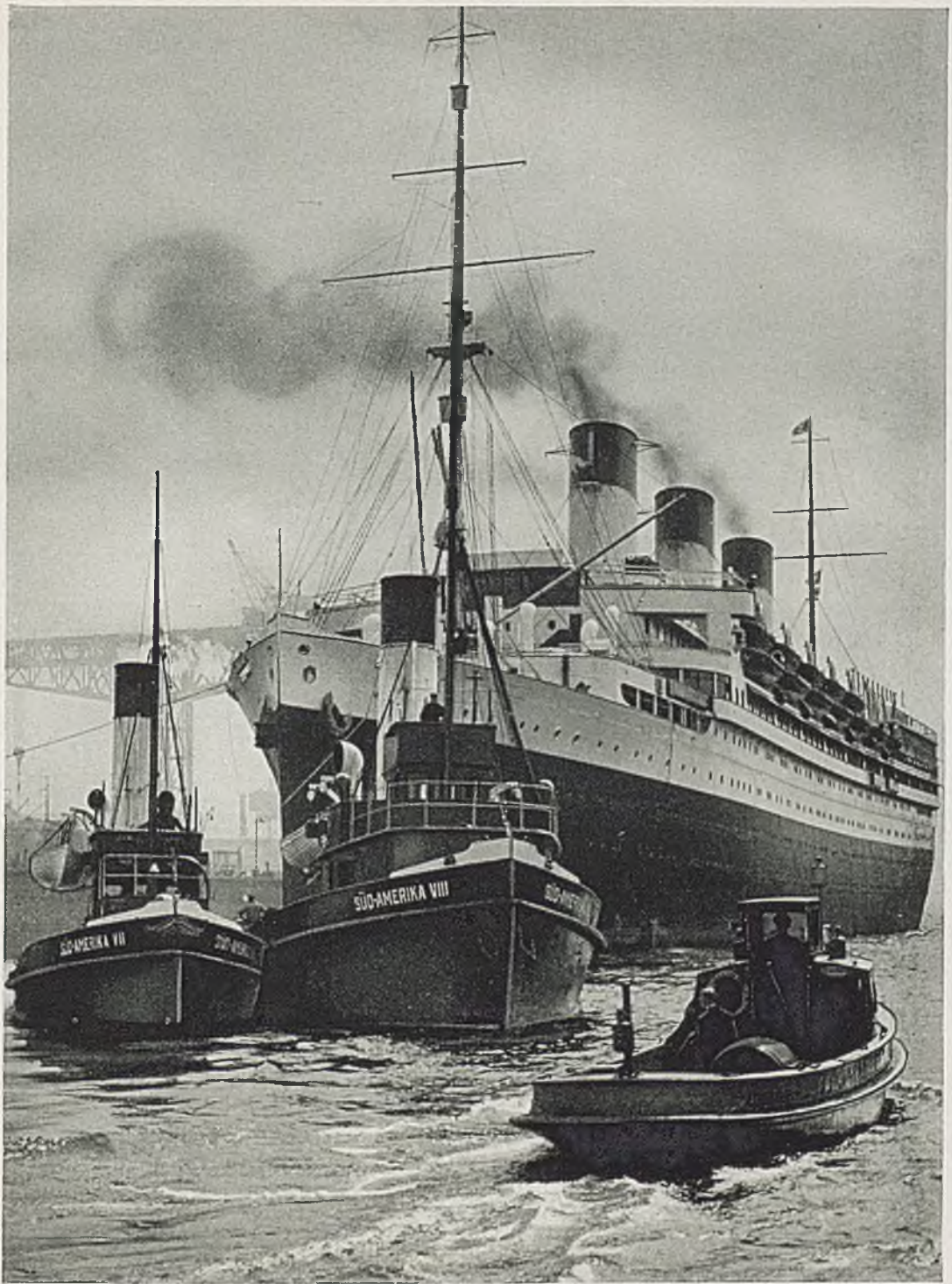
Und heute? Trotz Pfundabwertung und Weltkrise und Heze dröhnen die Hämmer auf Hamburgs Werften, und der Schiffsraum reicht nicht aus. Rund 350 Seeschiffe werden in einer Woche im Hamburger Hafen abgefertigt, mehr als 18000 in einem Jahre. Tausende, die jahrelang ohne Erwerb waren, haben wieder ständige Beschäftigung. Was das reiche Hamburg der Vorkriegszeit noch nicht bereinigt hatte, das wird jetzt geschafft: an Stelle der Wohnhöhlen entstanden gesunde, luftdurchspülte Heime.

Und mochte mancher, als er vom Vierjahresplan hörte, bang fragen: was soll aus unserm Handel werden? Gerade der Vierjahresplan, die Pflicht zur Zusammenballung aller Kräfte, hat die engen Grenzen gesprengt. Was jahrzehntelang in Kleinmut und Engstirnigkeit ersticke, der Führer hat es zum Leben erweckt. Die



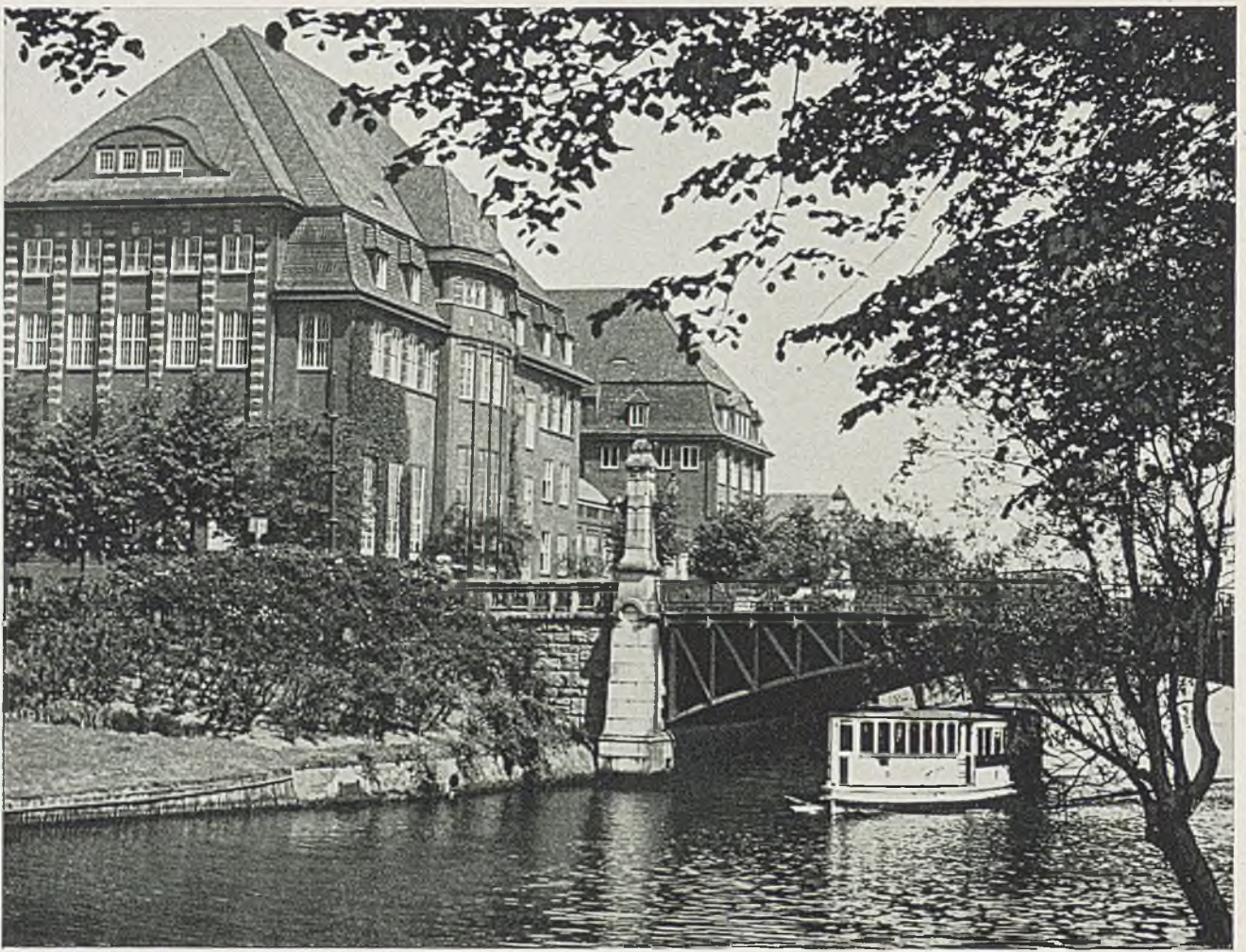
Die kleinen Finkenwärder Fischerboote erinnern an den Hamburger Dichter Gorch Fock . . .

beiden hervorragenden Forderungen, deren Erfüllung allen Städten und Gemeinden des Gebiets von Vorteil sein wird, stehen im Mittelpunkt des neuen Schaffens: Raumplanung und Arbeitsplanung. Um 80 v H. seiner Bodenfläche, um fast 40 v H. seiner Bevölkerungszahl ist Hamburg vergrößert. 1 676 000 Menschen



... die stolzen Überseedampfer an seinen Mahnruf: „Seefahrt ist not“

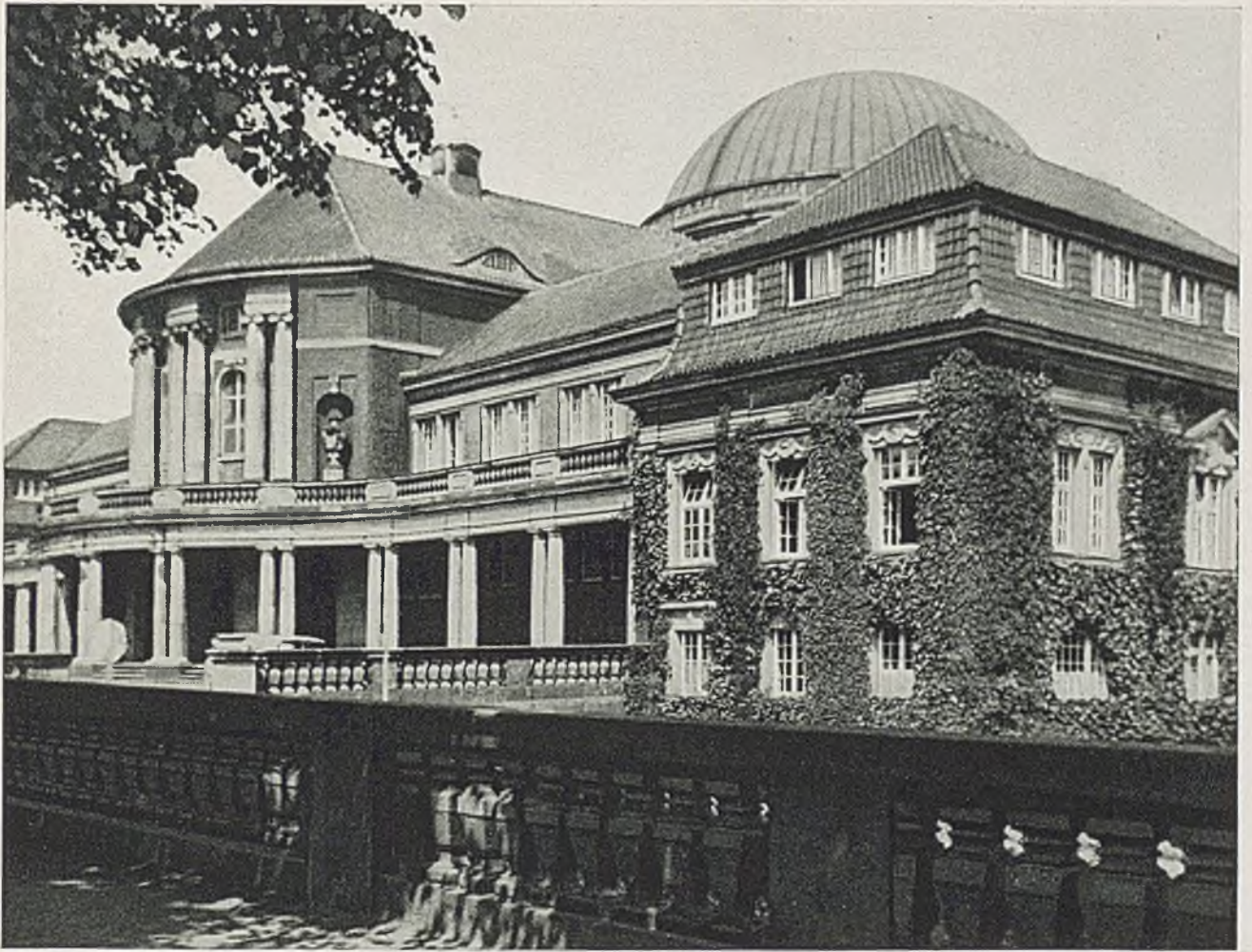
gilt es nunmehr in Arbeit und in Ruhe so anzusetzen, daß sie ihre Pflicht voll erfüllen und nach des Tages Werk in gesunden Wohnungen neue Kraft sammeln können. 457 000 mehr Menschen, aber rund 33 100 Hektar mehr Boden für ein Gemeinwesen, das in langatmigen Verhandlungen bislang die Fläche



Künstlerisches Schaffen erblüht in der Kunstgewerbeschule . . .

pachtweise erbetteln mußte, um seine Toten begraben zu können! Raum genug ist nun vorhanden, um statt hochstöckiger Mietskasernen auch für die Werktätigen nahe der Arbeitsstätte Siedlungen mit Gärten zu bauen, Freude schenkend für die Stunden der Ausspannung, eine größere Krisenfestigkeit für die Zeit, in der die Arbeitsmöglichkeit beschränkt ist. Von den Höhen zwischen Altona und Blankenese-Kissen, dem nördlichen Ufer des Urstromtales, schweift der Blick weit hinüber über flaches Land zu den blauen Höhen der Haake und der Fischbecker Heide, dem Südufer des ehemaligen mächtigen Elbstroms. Das ist die Geest, das hochgelegene Land, zum Wohngebiet bestens geeignet. Bislang war es dem in Hamburgs Hafen Schaffenden verschlossen: Landesgrenzen hinderten ihn. Nun aber ist es frei.

Das flache Land zwischen den Hängen ist Marsch, es ist das gegebene Gelände für die Erweiterung der Hafenanlagen in Verbindung mit der Vermehrung industrieller Anlagen, für die der Anschluß an die Wasserstraßen gerade im Zeichen des Vierjahresplanes eine der wesentlichsten Vorbedingungen darstellt. Wenig Industrie hat das alte Hamburg im Verhältnis zu seiner Wirtschaftsstellung besessen. Allzu groß

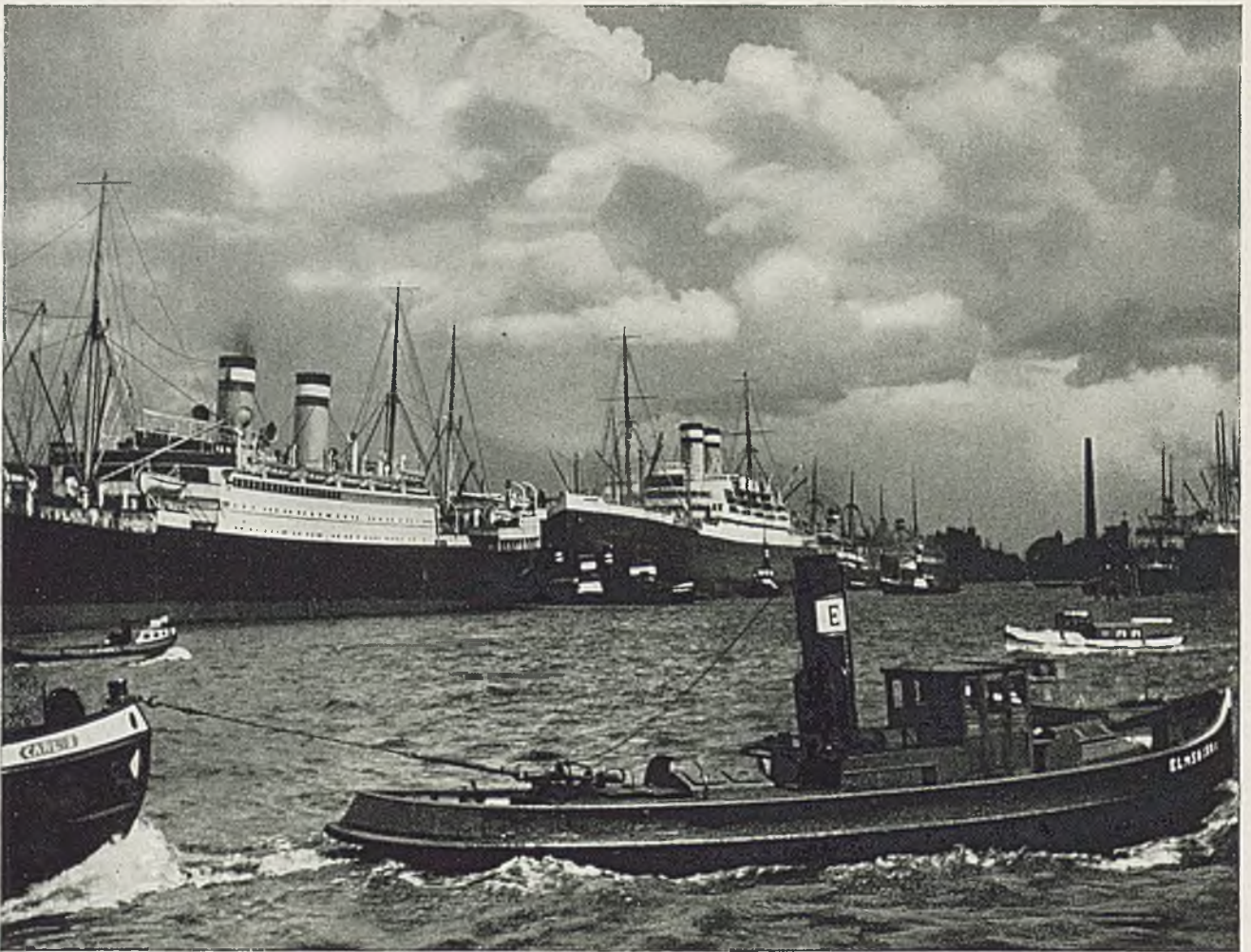


. . . Mittelpunkt wissenschaftlicher Arbeit ist das Vorlesungsgebäude der Hanseischen Universität

waren die Anforderungen, die der Hafen stellte, allzu tief verankert der Glaube, daß Handel und Seefahrt Hamburgs eigentlichste Aufgaben bestimmen.

Von den Verbindungen über Land wurde gesprochen. Hamburgs Eigenart liegt in dem Nebeneinander von See- und Flußschiffahrt. Schwer hat es unter der oft verhängnisvollen Lage der Schiffahrtsverhältnisse auf der oberen Elbe gelitten. Nur an 105 Tagen war sie 1932 vollschiffbar, 1933 gar nur an 43 Tagen. Heute wissen wir, daß die ständig befahrbare Oberelbe, über die mehr als zwei Menschenalter geredet und geschrieben wurde, kein Traum mehr ist. Die neue Hansestadt Hamburg wird für ihren vielgliedrigen, Norder- und Süderelbe gleichermaßen umfassenden Hafen auf die notwendigen vollwertigen Wasserstraßen ins Binnenland nicht mehr lange zu warten brauchen.

Das ist von grundlegender Bedeutung, werden doch heute noch Tausende von Tonnen deutscher Ware auf ausländischen Schiffen verfrachtet. Deutsche Schiffe aber sind deutscher Boden. Jede Tonne Fracht, jeder Fahrgast, fremdem Schiffe anvertraut, bedeuten einen Verlust an Devisen; die Benutzung unserer



Im Hafen rüsten die Schiffe zu neuer Reise über das Meer

stolzen Handelsflotte stützt unsern Wirtschaftskampf. Es geht dabei nicht nur um den Handel. Deutsche Schiffe sind auch Boten deutscher Leistungsfähigkeit und deutschen Geistes. Und wie sie von deutscher Art draußen künden, so soll Hamburg, Deutschlands größter Seehafen, die Stätte, wo die meisten Ausländer zum erstenmal deutsche Erde betreten, den Eindruck bestimmen. Nun das gesamte Stromspaltungsgebiet zu einem kraftvoll tätigen Ganzen zusammengefaßt wird, da bedarf es eines neuen, eigenen, alles bisher Geschaffene überragenden Sinnbildes. Dieses Zeichen der altüberlieferten, aber mit neuem Geist erfüllten Aufgaben der Hansestadt hat Adolf Hitler gewiesen. Schon am Tage der Machtergreifung 1937 hat der Führer angekündigt, daß zusammen mit Berlin, München und Nürnberg auch Hamburg eine großzügige Ausgestaltung erfahren solle. Sinnbild der Aufgabe Hamburgs als des deutschen Lozes zur Welt und zugleich des Zusammenfassens des weiten großhamburgischen Gebietes zu beiden Seiten der Elbe wird die Hochbrücke sein, die in so mächtiger Schwingung den Strom überspannen soll, daß auch die größten Schiffe darunter durchfahren können. Innig verbunden mit ihr ist die Übersee-Anlage, die sich



Hamburg, das deutsche Tor der Welt! Der ausfahrende Ozeanriese bringt es nochmals in Erinnerung

am Nordufer erstrecken und den Fahrgästen der großen Überseedampfer die Möglichkeit bieten wird, unmittelbar in die Stadt zu gelangen. Die Neuordnung beschränkt sich nicht auf das Elbufer. Die ausgedehnten Gebäude für die Abfertigung des Seedienstes und das turmartige Hochhaus als ihre Krone sind Mittelpunkt eines neuen Stadtviertels; die im Anschluß an die Übersee-Anlage entstehenden Neubauten für den Fischmarkt werden Hamburg-Altona eine überragende Stellung auf diesem Gebiet geben.

So gewaltig sind die Umwälzungen, daß Jahre vergehen werden, bis das Bild des neuen Hamburgs vollendet vor unsern Augen, vor den Augen der Welt stehen wird. Aber die glückhaften Voraussetzungen für den gewaltigen Aufstieg sind gegeben. Mit Großhamburg schuf der Führer der alten, der jungen

Hansestadt Hamburg den Raum zum Aufbau; durch die eindeutige Betonung
der Notwendigkeit des Außenhandels für unser Volk zeigt er die
Grundlage, die seit jeher Hamburgs Arbeit trägt.





Die Aufnahmen dieses Werkes lieferten:

Dr. Groy, Seite 35; Franz Kaulfuß, Seite 9, 10, 13, 15, 22, 23, 26, 27, 32, 36, 37, 39;
Landesbildstelle Hanfa, Seite 24, 34, 38; H. v. Seggern & Sohn, Seite 5, 6, 7, 8, 11,
12, 14, 16, 17, 18, 19, 21, 25, 28, 29, 30, 31, 33, 40, 41, 42, 43.

In ähnlicher Ausstattung und im Umfang wie dieses vorliegende Werk
sind eine Reihe weiterer schöner Bände erschienen. — Ein Verzeichnis
mit Angabe sämtlicher Titel wird gern unentgeltlich zugesandt.

Weitere Bände sind in Vorbereitung.

Einheitspreis für alle Werke
dieser Sammlung!

Verlag Ludwig Simon, Berlin **SW** 11

Druck: E. Baensch jun. A.-G., Magdeburg.



14,005



ORDENAMENTO
BIBLIOTECA

14,005

BG Politechniki Śląskiej
nr inw.: 102 - 126991



Dyr.1 126991



Die Deutschen Bücher

„Die Deutschen Bücher“
sind das vollendete Erzeugnis
deutscher Wertarbeit, sie sind vor-
bildlich in Ausstattung u. Preis.