

Das größere Hamburg

Dr. A. Kölblin

Im Mai 1939 feierte Hamburg das 750jährige Jubiläum seines Hafens. Zahlreiche Gäste des In- und Auslandes, Vertreter der großen See- und Binnenhäfen bekundeten durch ihren Besuch die Verbundenheit mit unserer Welthafenstadt. Der Bürgermeister betonte in seiner Festansprache, daß der Führer des Dritten Reiches Hamburg seinen eigentlichen Auftrag wiedergegeben habe. Hamburg nennt sich heute mit Recht wieder das „Tor zur Welt“. Hamburgs Stellung in der Weltwirtschaft ist nicht allein eine Folge seiner günstigen verkehrsgeographischen Lage am Elbstrom, dessen Unterlauf die Verbindung mit dem Weltmeer des Ozeans herstellt, dessen Oberlauf im Zusammenhang mit dem mitteleuropäischen Eisenbahnsystem ein ausgedehntes, industriell und landwirtschaftlich hochentwickeltes Hinterland erschließt. Hamburgs Einfluß reicht im Westen bis über den Rhein, im Süden bis an die Alpen und im Südosten bis in den Donaauraum hinein und bezieht die nordischen und die baltischen Länder ein, die durch den Nord-Ostsee-Kanal mit Hamburg verbunden sind. Hamburgs Bedeutung liegt auch in hohem Maße in dem Ergebnis jahrhundertelanger Arbeit des Hamburger Kaufmannes, der durch Generationen hindurch Erfahrungen und Kenntnisse fremder Länder und ihrer Bedürfnisse erworben hat, die ihn zur Erfüllung weltwirtschaftlicher Aufgaben befähigen. Er hat die überseeischen Handelsbeziehungen und damit die Größe des hamburgischen Marktes geschaffen. Diese Voraussetzungen lassen Hamburg heute um vieles leichter die gestellten Aufgaben erfüllen, die ihm auf allen Gebieten vom Führer gestellt sind. Das vergangene Jahr wird ebenfalls in der Geschichte unserer Stadt einen Markstein bilden. Mit bewundernswertem Verständnis hat sich die Bevölkerung Groß-Hamburgs in die neuen Verhältnisse gefunden, um so mehr, als sich schon nach kurzer Zeit gezeigt hat, daß die Neuordnung im staatlichen und gemeindlichen Leben sich überall als nützlich erwiesen hat. Neben einer neuen Verwaltung gilt es nun, sich ab 1. Januar 1941 auf rund 1800 veränderte Straßennamen umzustellen. Auch Hamburgs Antlitz wird sich ändern — neben dem von Nürnberg, München und Berlin. Wer nach 20 Jahren Hamburg wieder betreten wird und sich der Stadt von Cuxhaven her nähert, wird Mühe haben, das alte Hamburg im Geiste wieder erstehen zu lassen. „Jede große Zeit findet ihren abschließenden Wertausdruck in ihren Bauwerken. Wenn Völker große Zeiten innerlich erleben, so gestalten sie diese Zeiten auch äußerlich. Ihr Wort ist dann überzeugender als das gesprochene: Es ist das Wort aus Stein!“ So sagte einmal Adolf Hitler.

Heute zeigt sich Hamburg, wie sich Architekt Gutschow — der Schöpfer des vom Führer genehmigten Entwurfs der Neugestaltung Hamburgs — ausdrückt, dem von See kommenden Reisenden nur mit einem „Lieferanteneingang“; Aufgabe der Elbufergestaltung ist es nun, Hamburgs Gesicht von der Alster zur Elbe — zum Tor zur Welt — hinzuwenden. Dem Riesenmaßstab der Elbhochbrücke entsprechend wird das Gauhaus eine „wolkentragende“ Höhe erhalten. Die Grün- und Parkanlagen an der Elbe werden verschwinden und einer großzügigen Elbufergestaltung Platz machen. Fünf gewaltige Planungen zeichnen den Entwurf für die Neugestaltung Hamburgs aus:

1. Neustadt
2. Wallanlagen
3. Hochstraße
4. Verwaltungsforum
5. Elbparkgelände

Daneben läuft der Ausbau Finkenwärders als Fischerei- und Industriezentrum, ein Straßennbauprogramm, das in 20 Punkten zusammengefaßt eine dem Großverkehr Hamburgs angepasste Straßenführung vorseht. Die Neustadt wird weiterhin der Wohnort für die im Hafen und in der Innenstadt tätigen Volksgenossen sein müssen. Die bisherige Sanierung wird deshalb fortgesetzt. Die Wallanlagen bilden den natürlichen Grüngürtel um die Innenstadt; was den Blick zur Elbe versperrt — Seemannshaus, Navigationschule, Zirkus Busch, Hafenkrankenhaus — wird weggeräumt und muß einer Grünfläche Platz machen, über die die Hochstraße als fünf-bogige Brücke hinwegführt. Die Hochstraße mit den neuen Gebäuden von Industrie, Handel, Schifffahrt und Büroräumen zieht sich in einer Gesamtlänge von 1400 Meter entlang dem Elbufer.

Es schließt sich an das Verwaltungsforum mit dem 250 Meter hohen Gauhaus, der Volkshalle, dem Aufmarschplatz, den Verwaltungsgebäuden der Behörden, dem Haus der Deutschen Arbeitsfront und dem AdF-Hotel. Das Elbparkgelände, das sich vom Gauhaus elwärts bis Wittenbergen hinzieht, wird Gelegenheit für die Errichtung weiterer repräsentativer Bauten von Staat, Verbänden und Organisationen. Im Bezirk von Flottbek wird sich das Universitätsviertel ausbreiten.

Dieses Kernstück der Umgestaltung Hamburgs wird nun auf Jahre die Stadt beschäftigen. Das Tor zur Welt wird sich Handel und Schifffahrt dann in neuem repräsentativem Gewande zur Verfügung stellen. Es wird Hamburg dann in größerem Maße gelingen, sich in den Welthandel einzuschalten. Hamburg stellt heute mit seinem neuen Staatsgebiet einen Wirtschaftsraum dar, der als vorbildlich bezeichnet werden kann. Hamburg ist heute krisenfester denn je. Mit einer Bevölkerung von 1 682 220 Personen steht die Stadt heute in Handel und Industrie mit in vorderster Linie. Hamburg beschäftigt heute rund 450 000 Arbeiter und 190 000 Angestellte in Gewerbe- und Verkehrsbetrieben, d. h. von 100 Arbeitnehmern waren u. a. 21,43 im Handelsgewerbe, 16,44 im Maschinen-, Apparate- und Fahrzeugbau, 10,41 im Nahrungs- und Genussmittelgewerbe, 8,05 im Verkehrswesen, 6,62 im Baugewerbe (einschließlich Baunebengewerbe) und 3,90 bei der Herstellung von Eisen-, Stahl- und Metallwaren tätig.

Wir erkennen, daß nach wie vor die größte Stütze Hamburgs im Handel ruht, und zwar im Ein-, Aus- und Durchfahrhandel. Als wichtigster nationaler Hafen des Reiches vermittelt es die Ein- und Ausfuhr des deutschen

Wirtschaftsgebietes und als internationaler Handels- und Umschlagsplatz dient es dem Transithandel und -verkehr mit dem zollausländischen Hinterland einschließlich der nordischen und baltischen Staaten. Allerdings konnte sich die günstige Entwicklung des hamburgischen Seeverkehrs seit 1935 im vergangenen Jahr nur zum Teil fortsetzen. Die Eingliederung der Ostmark und des Sudetenlandes in die großdeutsche Wirtschaft, der Konflikte mit Polen und den Westmächten stellten den Handel vor neue Aufgaben, zum anderen stoppte der Kriegszustand jeden Verkehr mit den Gegnern. Hamburgs Stellung als Rohstoffseinfuhrhafen des Reichs ist in den letzten Jahren fast unverändert geblieben. Bemerkenswert ist jedoch, daß Hamburgs Beziehungen im Aberserverkehr nach wie vor außerordentlich gut verankert sind. 64 % der gesamtdeutschen Einfuhr aus überseeischen Ländern werden über Hamburg eingeführt. Der Anteil Hamburgs an der gesamten deutschen Ausfuhr ist leicht gesunken, die Ausfuhr nach Aberssee jedoch gestiegen, d. h. über die Hälfte der deutschen Ausfuhr nach überseeischen Gebieten (59 %) nahm ihren Weg über die Hansestadt. Der stärkste Rückgang im hamburgischen Seeverkehr entfiel auf die Durchfuhr, die am meisten unter der weltwirtschaftlichen Krise, der politischen Lage in fast allen Ländern der Welt und unter den Kriegswirren im fernen Osten und Europa gelitten hat. Sie sank um rund 22,5 %. Inmerhin beträgt im vergangenen Jahre die Durchfuhr über Hamburg noch über 1200 Millionen Reichsmark, eine Summe, welche die hamburgische Wirtschaft zweifellos in erheblichem Umfang befruchtet hat. In engem Zusammenhang mit der Transitsstellung Hamburgs steht die bedeutende Veredelungsindustrie des Freihafens, die ein wichtiges Aktivum der deutschen Ausfuhrwirtschaft darstellt. Fast 25 % des gesamten deutschen Eigenveredelungsverkehrs werden in Hamburg bearbeitet. Hieran sind besonders die Veredelungen wichtiger Rohstoffe beteiligt, wie Mineralöle, Bau- und Nutzholz, und die verschiedenen chemischen Rohstoffe. Von den Genussmitteln sind hauptsächlich Kaffee und Wein zu nennen, die in stärkerem Maße in den Veredelungsbetrieben des Freihafens bearbeitet werden.

Außenhandel und Industrie sind in Hamburg mit der Schifffahrt und dem Hafen eng verbunden. Die Linienschifffahrt des Hafens Hamburgs hat entsprechend der Vermehrung des Handelsverkehrs weiterhin einen günstigen Aufschwung genommen. Insgesamt verkehrten im Hafen 19 316 Seeschiffe mit 20 547 148 TRL, davon entfielen auf die Linienschifffahrt 8 735 Reisen und 11 215 153 TRL. Hamburg steht mit seinem gewaltigen Liniennetz nach wie vor an der Spitze aller Festlandhäfen und wird nach Beendigung der kriegerischen Auseinandersetzung dem großdeutschen Reich mit verstärkter Kraft zur Verfügung stehen. Der Führer hat zu Beginn des Jahres 1939 mit schonungsloser Offenheit die Forderung nach Lebensraum für das deutsche Volk gestellt in Verbindung mit einem präzisen Wirtschaftsprogramm. Seine Lösung: „Deutschland muß exportieren, um leben zu können!“ ist eine Verpflichtung für Hamburg. Der Führer wird Hamburg jetzt und in Zukunft immer bereit finden.