

Hafenausbau

Dieses gewaltige Wirtschaftszentrum, das die Hansestadt Hamburg heute darstellt, soll nun nach dem Willen des Führers einen bedeutenden Umbau erfahren. Hierbei wird der zentral geleitete Hafenausbau im Rahmen der Stadtplanung von grundlegender Bedeutung sein. Abgesehen von der Ansiedlung neuer Industrien nach einheitlichen Gesichtspunkten wird eine gemeinsame Umschlagspolitik in engster Zusammenarbeit zwischen der Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft und der Altonaer Quai- und Lagerhaus-Gesellschaft durchgeführt. So ist bereits der 40-Tonnen-Kran des Altonaer Hafens in den Roggbafen verlegt worden, wo er in dem gewaltigen Ausfuhrverkehr nach Übersee nutzbringender eingesetzt werden kann. Auch an die planmäßige Förderung des Massengutverkehrs wird herangegangen, um auch auf diesem Gebiet den großen Nationalhafen Hamburg seiner überragenden Bedeutung gemäß zu höchster Leistungsfähigkeit zu bringen. Denn nicht nur aus devisenwirtschaftlichen, sondern auch aus nationalpolitischen Gründen und hinsichtlich des Hafeneinsatzes ist es nicht mehr tragbar, daß ein zusätzlich erheblicher Umschlagsverkehr deutschen Gutes über ausländische Häfen stattfindet und daß im Auslande die Markt- und Lagerhaltung von deutschen Vertriebsgütern sich verbessert zum Nachteil des deutschen Eigen- und Transitbandels. Hier ist noch wesentliches nachzuholen: Denn, wie es in einer Werbeschrift für den Hafen Hamburg heißt, „die deutschen Häfen müssen der große Sammel- und Verteilungsplatz der deutschen Ein- und Ausfuhr werden, Stapelplätze von Weltgeltung, die den nationalen und internationalen Handel aus sich heraus anziehen und fördern. Deutsche und für Deutschland bestimmte Ware gehört in die Umschlags- und Lagerbetriebe deutscher Seehäfen. Sie schafft Arbeit und Brot für eigene Volksgenossen und sichert deutschen Häfenplätzen die Erfüllung ihrer nationalen und internationalen Aufgaben“. Im Zusammenhang hiermit und mit der Ansiedlung neuer Industrien tritt die weitere Aufschließung des zur Zeit von der Hamburgisch-Preussischen Hafengemeinschaft G. m. b. H. an der Reihe errichteten Geländes in den Vordergrund.

Monumentaler Umbau der Hansestadt Hamburg

Neben diesen umfangreichen Änderungen im engeren Hafengebiet wird nun ein gewaltiger Umbau des gesamten Stadtgebietes vor sich gehen, der die besondere Stellung Hamburgs im Dritten Reich dem Ausland gegenüber sinnfällig zum Ausdruck bringen soll. Damit wird Hamburg zu einer Weltstadt, die auch in ihrer äußeren Gestalt gleichberechtigt neben die großen Städte der Welt tritt.

So wird eine großzügige Elbufergestaltung durchgeführt, wobei eine Elbhochbrücke und Überseeanlage das Kernstück der Umgestaltung bilden werden. Die Hochbrücke von für europäische Begriffe überdimensionalem Ausmaß soll vom Altonaer Rathaus über den Strom nach dem Hafengelände am Köhlbrand gebaut werden. Sie wird als 500 Meter lange und über 50 Meter breite freitragende Hängebrücke an zwei je 140 Meter hohen Pfeilern in lichter Höhe von 70 Meter über den Strom führen. Eine neue Landungsanlage für den überseeischen Fahrgastverkehr etwas stromaufwärts sieht eine Kaimauer von 1000 Meter Länge vor, an der vier je 24 000 BRT-Schiffe gleichzeitig anlegen können. Dadurch wird der Hamburger Hafen zu dem modernst ausgerüsteten Passagierhafen. Ferner soll eine Hochstraße vom Ausgangspunkt der Hochbrücke stromaufwärts am Hafen in 2000 Meter Länge entlanggeführt werden bis zum Tropenkrankenhaus, und zwar 45 Meter breit in einer durchgängigen Höhe von 17 Meter über der Elbe. Sie wird nur einseitig nach der Stadt hin bebaut und so immer den Blick auf den Hafen und die Hochbrücke freilassen. In der Nähe der Hochbrücke wird sie von einem Hochhaus abgeschlossen, das mit etwa 60 Stockwerken 250 Meter gegen den Himmel ragt und so als Wahrzeichen des neuen Deutschlands dem Fremden bei der Ankunft und beim Abschied ersten und letzten Eindruck vermittelt. Ein riesiger Kongreß-Saalbau, der vielen Tausenden Raum geben soll, wird hier gewissermaßen die kulturelle Führernote dieses Punktes der neuen Hansestadt Hamburg betonen. Andere Hochbauten, die gegenüber dem Turmbau freilich sich in wesentlich bescheidenerem Maße bis zu etwa 55 Meter Höhe und 15 Stockwerken halten, werden den Übergang zur übrigen Stadtanlage bilden, die naturgemäß ebenfalls eine weitgehende Umgestaltung zur Folge haben wird. Ferner sollen hier an der Hochstraße entlang repräsentative Bauten der Wirtschaft, großer Organisationen sowie ein großes Hotel für „Kraft durch Freude“ entstehen. Elbbwärts wird sich an die Überseebrücke die modernisierte Fischmarktanlage des Altonaer Hafens anschließen.