Der Hamburger Hafen

Autor(en): **Schweizer, Walter**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst**

Band (Jahr): **27 (1937)**

Heft 47

PDF erstellt am: **29.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-647481

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Der Hamburger Hafen

Wie der einzelne Mensch geformt wird von seiner Umwelt, seiner Vorwelt und Mitwelt, so sind auch jene Gemeinwesen, in denen Menschen ihr Zusammenleben gestalten, nicht zu verstehen, ohne das ihnen überkommene, seelische, geistige und sachliche Erbgut, ohne die Einflüsse nachbarlicher Gemeinwesen und ihre sachlichen Umweltbedingungen, deren vornehmste der Lebensraum ist.

Und so mag man auch Herkommen und Abstammung der Hamburger studieren und das Gesicht ihrer Stadt betrachten, man mag sich in ihre Geschichte und äußeren Lebensformen vertiefen — das alles wird so lange doch nur ein mosaikartiges Nebeneinander von tatsächlichem Wissen sein, bis sich ein bildhaftes Verstehen Hamburgs und seiner Eigenart dem betrachtenden Blick deffen erschließt, der alles Geschehen in dieser alten Hansestadt erweckt und durchpulst weiß von ihrer Lebensader — dem Hafen.

Eigentlicher Mittelpunkt der Stadt ist das Wasser. Das Wasser von zwei aufeinander angewiesenen Flüssen: denn schüfe nicht die Alster mit ihrer großen Wassermenge die Möglichkeit, durch die ganze Stadt Kanäle zu ziehen — welche man hier Fleets nennt und die sich ganz venezianisch gebärden möchten, aber eigentlich nur schmutzig sind — so bliebe die damit für den Binnenstadtverkehr unwichtig gewordene Bedeutung des Hafens hinter dem heutigen zurück. Durch die Ausrüstung der Fleets können Waren aus dem Hafengebiet äußerst billig in die notwendigen Lagerhäuser und Stadtteile befördert werden. Durch die Stadt hindurch, die Stadt der Kaufleute.



Der Bug des Riesendampfers „Europa"

Diese hausen privat rund um die Alster herum, sie bewohnen Häuser, welche hell und rundumgrünt erscheinen; sie schaffen durch ihre geschäftige Tätigkeit in der City die eigentliche Verbindung zwischen Elbe und Alster. Denn die Alster dient mehr dem Vergnügen als irgend etwas anderem. Dem Vergnügen „boating" nennt man das auf englisch, also auf deutsch: Bootfahren. Und das ist ihr Sport. Sport ist (wie navigare) in Hamburg Notwendigkeit. Keine Stadt eignet sich hierzu wie Hamburg. Nirgends gibt es so viele Sportplätze — immer alles inmitten der Stadt. Und nirgends gibt es eine so sportbegeisterte Jugend.

Darum ist Hamburg — die kausalen Zusammenhänge verstehen sich von selbst — eine ausgesprochene lichte Stadt. Man weiß doch, daß Menschen, welche einen gesunden Körper suchen, möglichst viel Licht nehmen. Dies erkennend, schufen die Hamburger breite Straßen und Häuser mit großen Fenstern. Sie haben einfach all die alten Häuser in den engen Gassen abgerissen und bauten an ihre Stelle breite Straßen und hohe, helle — manchmal sogar sehr schöne Häuser. Das ist sicherlich eine Tat, die ebenso viel Mut wie vernünftige Einsicht bezeichnet. Aber sie ist auch historisch begründet, denn Hamburg ist unter den Städten Deutschlands eine Art von Vogel Phönix, der hin und wieder in seinem eigenen Nest verbrennt, um sich selbst und sein Nest in größter, erneuter Herrlichkeit erstehen zu lassen. (Die Geschichte Hamburgs verbucht nicht weniger als drei große Brände, welche die ganze Stadt vollkommen niederlegten.) So also ist die Hamburger-City — in ihren hauptsächlichsten Straßenzügen — geradezu dokumentarisch als Vorbild für eine urbane Geschäftsstadt, praktisch gebaut unter besonderer Hervorhebung der architektonischen Gesichtspunkte. Die Alster gibt an ihren Ufern wundervolle Promenaden. Das Empfinden: Das Millionenhäusermeer verschwindet vollkommen — Hamburg ist gefunden!

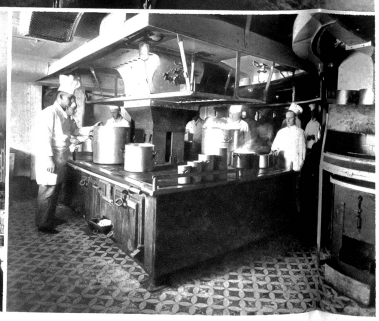
Und arbeitsam. Die Vororte Hamburgs beherbergen eine ungeheure Zahl von starken Männern, welche all und jeden Morgen um sechs Uhr in der Frühe in den Hafen gehen, um auf den Werften Schiffe bauen zu helfen; um ankommende fremde Schiffe zu entladen und in deren Laderäume die Exportgüter Deutschlands und seiner Hinterländer zu verstauen. Sie kommen in unzählbarer Menge. Sie sind laut, aber friedfertig, und sehr ruhig in ihrer breiten und schönklingenden, plattdeutschen Rede. Hier ist die Sprache, die erhabene, ernste und selbstverständliche Sprache von Menschen, welche die Arbeit mit beiden Händen anfassen.

Morgens sind sie ernst, diese Menschen, ernst, geschaffig, eilig, genau wie die anderen vielen, welche in den riesengroßen



Auf dem Sportdeck des Dampfers „New York".





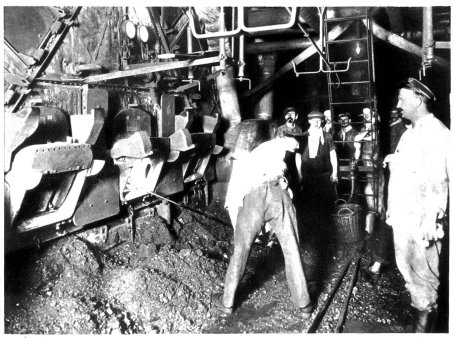


Bild links.
Lagerschuppen der Hamburg-Amerika-Linie

Bild mitte.
Küche auf dem „Albert Ballin"

Heizanlage eines Dampfers der Hamburg-Amerika-Linie

Bureauhäusern den „königlichen" oder „ehrbaren" Kaufleuten bei der Führung ihrer weltverzweigten Geschäfte helfen. Aber abends lassen sie sich Zeit. Sie finden dann Gelegenheit, mit den andern ihresgleichen — aber auch mit sogenannten Vorgesetzten — allgemein interessante Gespräche zu führen und sich in langer und sehr vernünftiger Rede über politische und menschliche Möglichkeiten auszusprechen. Sie alle sind stolz auf ihre Stadt.

Mit Recht — weil diese Stadt nicht nervös ist. Viele Bäume, selbst im unmittelbaren Zentrum, wandeln das Großstädtische zum Gartenhaften um und wer könnte in einem großen Garten nervös sein? Es ist wahr, das Wetter dieser Stadt läßt viel zu wünschen, aber sogar an Regentagen bleibt die Schönheit der Straßen bestehen; oft glaubt man, daß sie dann richtig anschauliche Bedeutung gewinnen. Ernst, ruhig, arbeitsam, stolz — und in den engen alten Straßen, deren einige inmitten des modernen Zentrums bestehen blieben, gemütlich und kleinstadtidyllisch. Der Hafen mit seinem vielen Qualm von unzählbaren größten bis kleinsten Schiffen lebt sogar im regengrauen Wetter erst zu vollkommener Erhabenheit auf. Ein ernstes, feierliches Bild des Werktags, dessen richtige Freude harte Arbeit und genutzte Zeit ist. Aber der Sonntag und der Abend gehören restlos dem Vergnügen, der Ausspannung und der Lustigkeit. Und wie den HamburgerPatriziern — den Kaufleuten und ihrem Nachwuchs — die Alster zum „buen retiro" wird, so sucht das Volk seine Belustigung in St. Pauli. Und sie finden in der ganzen weiten Welt der Stadt, was sie wünschen. Vor allem den Kontakt mit der großen Welt draußen. Es wird nicht schwer, mit den Matrosen der Schiffe aus fremden Ländern zusammen durch die Straßen St. Paulis zu ziehen. Das sind lauter lustige Straßen mit raschem Situationswechsel.

Walter Schweizer



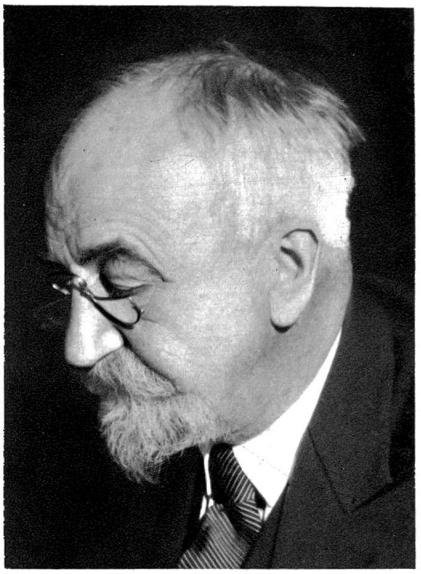
Im Hafen der Hamburg-Amerika-Linie



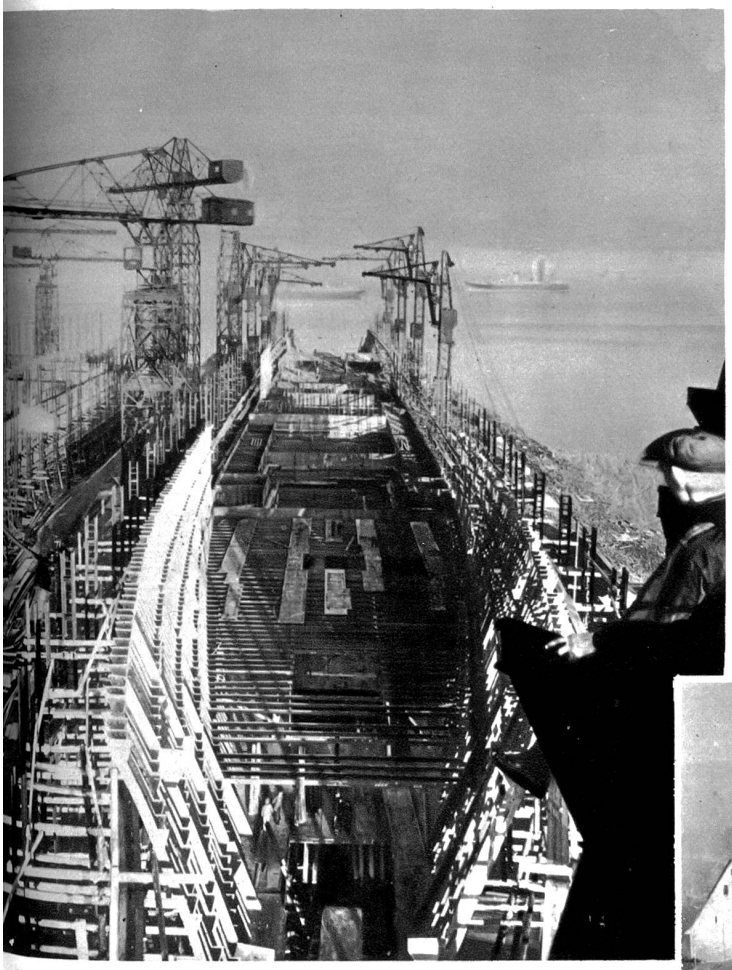
Dampfer „New York". Damenzimmer 2. Klasse



London. Zum Gedenken an die im Weltkrieg gefallenen Engländer fand vor kurzem im ganzen britischen Weltreich die übliche 2 Minutenstille statt. Die 2 Minutenstille vor der Royal Exchange im Herzen der City von London. Phot. New York Times



Am 20. November findet in der Aula der Lausanner Hochschule eine Ehrung Professor Dr. Maurice-Albert Lugeons statt, der auf eine 50jährige Tätigkeit als Geologe und eine 40jährige Laufbahn als Geologieprofessor an der Universität Lausanne zurückblicken kann
Photo-Press



Die neue „Mauretania" im Bau. Für die Cunard White Star Linie wird zur Zeit auf Cammel Laird Werft in Birkenhead bei Liverpool ein dreitausend Tonnen Schiff gebaut, das der Nachfolger der berühmten „Mauretania" werden wird. — Das Schiff wird voraussichtlich im Jahre 1939 in Dienst gestellt werden. Phot. New York Times.

Ein Schweizer Nobelpreisträger!

Der Nobelpreis für Chemie für das Jahr 1938 wurde je zur Hälfte dem Schweizer Prof. Dr. Paul Karrer in Zürich und Prof. Haworth in Birmingham zugesprochen. Unser Bild zeigt Prof. Dr. Paul Karrer, wissenschaftlich besonders hervorgetreten durch seine Untersuchungen über Pflanzenfarbstoffe und Vitamine, Inhaber des Marcel Benoist-Preises auf Grund seiner Forschungen über Kohlenhydrate, Ehrendoktor der Hochschulen von Breslau, Zürich und Lyon, Ordinarius für das gesamte Gebiet der Chemie an der Universität Zürich.
Photo-Press





Die Landschaft baut Verkehrsbrücken.
Eine vorbildliche Verkehrsbrücke über die Töss ist in Rorbas-Freienstein ihrer Zweckbestimmung übergeben worden. Die Brücke mit ihrer breiten Fahrbahn, genügt modernsten Verkehrsanforderungen.