



Hamburg und sein Welthandel

Bilderverzeichnis:

- | | | |
|--|------------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Stadtplan | 18. Alsterarkaden | 35. Grasbrookhafen |
| 2. Hauptbahnhof | 19. Alsterarkaden, innen | 36. Dampfer |
| 3. Ratbaus | 20. Binnenalster | 37. Billwärderhafen |
| 4. Hauptpost | 21. Bootshaus | 38. Moldauhafen |
| 5. Vorlesungsgebäude der oberen Schulbehörde | 22. Seetwarte | 39. Segelschiffhafen |
| 6. Kunstballe | 23. Speicher an der Jungfernbrücke | 40. Segelschiffe |
| 7. Tierpark Stellingen | 24. Lagerhäuser | 41. Kranhöft |
| 8. Alt-Hamburg | 25. Hafenspartie | 42. Schiffswerft |
| 9. Hopfenmarkt | 26. An den Vorsegen | 43. Schiff im Bau |
| 10. Am Steinböft | 27. Binnenhafen | 44. Schiffsspitze, im Bau |
| 11. Altona, Hauptbahnhof | 28. Uferbild, Binnenhafen | 45. Riesenkräne der Werft |
| 12. Hochbahn | 29. Sandtorhafen | 46. Kehrwiedersleet |
| 13. Neue Elbbrücke | 30. Am Kaiserhöft | 47. Kehrwiederspitze |
| 14. Alster mit Lombardsbrücke | 31. Hafen für Baumwolle | 48. Dzeandampfer bei der Ausfahrt |
| 15. Alsteranlagen | 32. Schleppdampfer | 49. Postdampfer an d. Außenelbe |
| 16. Schleusenbrücke | 33. Am Brandenburger Hafen | 50. Bismarckdenkmal |
| 17. An der Alster | 34. Riesenkrän | |

Unsre Reise führt uns jetzt einmal in die alte Seehandels- und Hansestadt Hamburg, die ein gut Teil zu dem Ansehen des Deutschthums im Auslande beigetragen hat, die das wichtigste Tor für unsern Außenhandel ist. Auf einer Fahrt durch Hamburg und seinen Hafen wollen wir die Größe und Bedeutung dieser Hansestadt kennenlernen und seinen Welthandel und Weltverkehr in all seiner Mannigfaltigkeit und Großzügigkeit bestaunen.

1 Der Plan der Stadt Hamburg zeigt uns Binnenländer: ein interessantes Bild. In der östlichen Binnenecke der Nordsee, am inselreichen Unterlauf der 6 bis 8 Meter tiefen Elbe und an der Einmündung der Alster gelegen, ist es natürlich, daß Hamburg Handelsstadt werden mußte, wenn es auch noch 100 Kilometer vom offenen Meere entfernt liegt.

2 Schon wenn unser Zug im Hamburger Hauptbahnhof einläuft, entgeht es unserm aufmerksamen Auge und Ohr nicht, daß wir in eine Welthandelsstadt kommen. Riesige Reklamen und Plakate, ein Gewirr von fremden Stimmen und Sprachen, ausländische Menschentypen begegnen uns auf Schritt und Tritt. Die vielen Seeleute aller Erdteile im Bahnhofsgelände deuten darauf hin, daß wir gleichzeitig in Hamburg eine Welthafenstadt betreten.

Dresden - A

Johann - Georgen - Allee 17

3 Wir werden beim Austritt aus dem Bahnhof sofort von dem vielgestaltigen, schnell pulsierenden Leben der Weltstadt fortgerissen. Selbstverständlich entsprechen der Bedeutung und Größe der Stadt keine öffentlichen Gebäude, wie z. B. im Bilde das Rathaus. Es ist ein mächtiger Sandsteinbau aus sächsischem Gestein mit über 100 Meter hohem Turm, ein repräsentables Wahrzeichen hanseatischer Macht, Größe und Wohlhabenheit.

4 Dasselbe gilt von dem wuchtigen, seinen Stadtteil beherrschenden Hauptpostgebäude. Nach Schluß der Geschäfte und Kontore mit ihrem riesigen, fast ins Unermeßliche gehenden Auslandsverkehr herrscht hier ein eifriges Hasten und Treiben, ein Rennen und Jagen wie in einem aufgestörten Ameisenhaufen.

5 Daß eine Stadt vom Rufe und der Bedeutung Hamburgs natürlich darauf bedacht ist, ihren Nachwuchs in der Bevölkerung so heranzubilden, daß er Hamburgs Macht und Größe immer weiter aufwärts führt, ist klar und verständlich. Von jeher ist das Schulwesen Hamburgs in Deutschland als fortschrittlich und vorbildlich zu bezeichnen gewesen. Neuerdings bietet die Oberschulbehörde durch Einrichtung eines Vorlesungsgebäudes seinen Bewohnern eine treffliche Gelegenheit, ihre Bildung nach allen Seiten zu erweitern durch Besuch der Vorlesungen.

6 Ebenso wird durch die öffentlichen Kunstsammlungen die Bildung der Allgemeinheit zu heben versucht, wie diese gleichzeitig ein Zeichen hanseatischen Wohlstandes sind. In der Gemäldegalerie sind in der Hauptsache Werke englischer, niederländischer und deutscher Meister zu finden; Werke aus Ländern, mit denen Hamburg stets in regster Beziehung gestanden hat.

7 Auch der weltbekannte Hagenbeck'sche Tiergarten in Stellingen weist auf die vielen Beziehungen Hamburgs zu allen Erdteilen hin, und auf die Großzügigkeit, den Unternehmungsgeist und die Geschäftstüchtigkeit seines Besitzers. In Anlage, Reichhaltigkeit und Seltenheiten der Tierexemplare soll der Hagenbeck'sche Tierpark einzig dastehen. Ebenso bekannt sind die „Völkerschauen“ des Unternehmers.

8 So großzügig und prachtvoll das moderne Hamburg auch angelegt ist, überall hat man natürlich das alte Hamburg mit seinen engen, winkligen Gassen, mit seinen schmalen, hohen Häusern holländischer Bauart nicht wegbringen können. Diese Art findet sich im Mittelpunkte der Stadt, im Hasenviertel.

9 Allmählich schieben sich aber an den größeren Plätzen zwischen die alten Holzhäuser moderne Geschäftshäuser ein, z. B. am Hopfenmarkt und namentlich an den Straßenecken und -kreuzungen, wo sich neben Banken, Schiffahrtsgeellschaften, Handelskontoren u. ä. auch moderne, prächtige Läden mit Auslagen aus aller Herren Ländern befinden. Auf den freien Plätzen bieten Bauern und Gärtner aus der Umgebung, den sehr fruchtbaren Vierlanden, Erzeugnisse ihres Fleißes und Betriebes feil.

- 10 Einen charakteristischen Zug im Bilde der Altstadt bilden die „Flete“, d. h. fließendes Wasser. Es sind dies kleine Kanäle. Diese, von hochragenden alten Speichern eng eingefassten Wasserrinnen, auf denen zahlreiche „Schuten“ (das sind Fahrzeuge mit flachem Boden und 20 bis 25 Tonnen Tragkraft) den Verkehr zwischen den einzelnen Häfen und den vielen Speichern vermitteln, haben der Stadt den Namen „nordisches Venedig“ eingetragen.
- 11 Mit den benachbarten Städten Altona und Wandsbek ist Hamburg vollständig zusammengewachsen. Im Bilde sehen wir den Hauptbahnhof von Altona. Ebenfalls ein schmücker und prächtiger Bau, ganz seiner Bedeutung und seinem Verkehr entsprechend.
- 12 In einem modernen Stadtbild wie Hamburg fehlt natürlich auch die Hochbahn nicht. Seit 1910 hat Hamburg einen großen Teil seines Miesenstraßenverkehrs auf die Hoch- und Untergrundbahn verlegt, die die Stadt ringsförmig umschließt. 1911 wurde der Elbtunnel eröffnet, der von den St.-Pauli-Landungsbrücken aus, unter der Elbe nach dem jenseitigen Ufer führt. Unser Bild mit der Kreuzung von Hochbahn, Straße, Kanal und Untergrundbahn ist entschieden ein ganz modernes Zeichen neuzeitlicher Verkehrstechnik.
- 13 Ebenso finden wir die Elbe im Stadtgebiete mehrfach von modernen, breiten Brücken überspannt. Die neue Elbbrücke bei Hamburg (400 Meter lang), für Eisenbahn-, Wagen- und Fußgängerverkehr eingerichtet, zeigt in ihren Portalen die Nachbildung eines hanseatischen Stadttorees.
- 14 Die Altstadt Hamburgs reicht bis an die beiden schönen Alsterbecken, Binnen- und Außenalster, die durch die Lombardsbrücke voneinander getrennt sind. Herrliche Villenviertel und prächtige Straßen umsäumen beide. (Jungfernstieg und Alsterdamm.) Ueberragt wird das prächtige Stadtbild vom Rathausurm und der Michaeliskirche, mit der größten Orgel der Welt.
- 15 Herrliche Spazierwege bieten die großartigen Ballanlagen, die an Stelle der alten Festungswälle getreten sind und den Stadtteil im weiten Bogen umziehen. Prächtige Blumenanlagen zieren die breiten Promenadenwege. Zahlreiche Bänke laden den hastenden Geschäftsmann, den stauenden Fremden zur Ruhe ein, einige Minuten zu ruhen und sich zu erholen, sich zu ergöhen an dem lieblichen Bilde.
- 16 Auch in Hamburg wird die innere Stadt mehr und mehr ausschließlich Kontorstadt. Das enge, malerische „Alt-Hamburg“ wird infolge breiter Straßendurchbrüche bald ganz verschwunden sein und überall werden in Kürze so moderne Geschäftsviertel entstehen wie im Bilde.
- 17 Für den Fremden ist eigentlich neben dem Hafen mit seinem Verkehr die Alster der Mittelpunkt des hamburgischen Lebens; denn hier liegt das Herz dieser Stadt, der Hauptverkehr. Vom Alster-Café aus blicken wir herab auf das lustige, bunte Leben und Treiben. Hastende Menschen, schwere Geschirre, Straßenbahnen, Autos, Radfahrer ohne Zahl, eilen über die Brücke. Auf dem Wasser sausen flinke

Motor- und Ruderboote dahin, schwerfällige Lastboote schlepen sich an uns vorüber.

18 Besser noch werden wir das Leben auf Binnen- und Außenalster kennenlernen, wenn wir eine Alsterrundfahrt unternehmen. Wir kommen an den Alsterarkaden vorüber. Es sind dies lustige, überdachte Rundgänge (Laubengänge), die sich große Strecken an der Alster hinziehen und ein beliebter Aufenthaltsort für Fremde und Müßige sind.

19 In diesen Säulengängen sind zahlreiche, prächtige Kaufläden mit vorzüglichen Auslagen, die immer wieder Schar- und Kauflustige anlocken. Da sieht man neben feinen chinesischen Schnitz- und Stickerarbeiten die seltensten und herrlichsten Früchte des paradiesischen Südens; neben den verschiedensten Kaffeegorten Südamerikas werden die hochwertigsten Industrieerzeugnisse der Heimat oder des Auslandes angepriesen. Hier findet man alles und jedes.

20 Ruhig gleiten wir über die herrliche blaue Wasserfläche der Alster dahin. Schmucke Segelboote huschen an uns vorüber. Flinke Ruderboote fahren mit uns um die Wette. Kreischende, schneeweiße Möwen begleiten uns im eleganten Flug. So vielgestaltig, so interessant, so bunt ist das Leben, daß wir es so schnell kaum aufnehmen können.

21 Daß bei solch günstigen Wasserverhältnissen natürlich der Wassersport (Schwimm-, Ruder-, Segel- und Motorbootisport) in Hamburg eine zahlreiche Anhängererschaft hat, braucht nicht besonders betont zu werden. Die vielen Klubbhäuser längst der Alster, wie wir eins im Bilde sehen, reden dafür eine eindringliche Sprache.

22 Damit sind wir aus dem Stadtgebiet Hamburg mehr ins Hafengebiet gekommen, dessen Anlage und Leben und Verkehr wir nun eingehend betrachten wollen. In unmittelbarer Nähe des Hafengebietes liegt die „Deutsche Seewarte“. Sie ist eine Reichsanstalt, die durch wissenschaftliche Arbeiten, durch tägliche Wetterberichte und durch Sturmwarnungen der Schifffahrt dienen soll.

23 Links und rechts erheben sich kilometerlange Reihen von Speichern und Schuppen, in deren Riesenleibern die ungeheuren Warenmengen aufgestapelt oder umgeladen und weitergegeben werden. Ein Gang durch die hohen Gebäude mit Gleisanschluß, elektrischen Aufzügen, modernen Entlüftungsanlagen, selbsttätigem Feuermelder und sonstigen Neuerungen wäre sehr lohnend.

24 Neben Reis, Zucker, Tee, Kaffee, Baumwolle, Kakao, Farbhölzern finden wir Felle, Hörner, Metalle, Maschinen, Werkzeuge, Tabak, Petroleum u. v. a. Durch die Elbe und das reiche Eisenbahnnetz findet ein reicher Handel bis nach Oesterreich und den Balkanstaaten statt. Ungeheure Werte werden hier bewegt, die sich von Jahr zu Jahr steigern. Seit der Gründung des Deutschen Reiches (1871) stieg der Wert der in Hamburg ein- und ausgeführten Waren auf das Zehnfache. (1871 — 1½ Milliarde Mark, 1912 — 14½ Milliarden Mark.)

25 Die Hauptverkehrsländer sind: England, Nordamerika, Brasilien, Argentinien und Afrika. Gewaltig hat sich auch die

Hamburger Handelsflotte entwickelt. Sie zählte im Jahre 1836 — 146 Schiffe mit 26 Tausend Registertonnen, im Jahre 1913 — 1434 Schiffe mit 1798 Tausend Registertonnen. Hamburg besaß damit die reichliche Hälfte der deutschen Flotte. Den Hauptanteil besaß die „Hapag“ (die Hamburg-Amerika-Paketschiffahrt-A.-G.), die die größte Schiffahrtsgesellschaft der Welt war. Der verlorene Krieg hat das geändert und Deutschland auf den letzten Platz verwiesen. Doch hanseatischen Kaufmannsgeist kann man nicht dauernd unterdrücken, und schon ist ein mächtiges Aufblühen wieder zu verzeichnen.

26 Diesen Flügel Schlag der neuen Zeit, den Atem des wirtschaftlichen Wiedererwachens und Wiedererstarkens empfinden wir am besten bei einer Hafensrundfahrt, die wir jetzt antreten wollen. Zu diesem Zwecke begeben wir uns an die St.-Pauli-Landungsbrücke, dem Zentralpunkt für die Abfahrt und Ankunft aller im Hafenverkehr beschäftigten Dampfer.

27 Hier flutet zu jeder Tageszeit der lebhafteste Verkehr. Hamburgs jetzige mächtigen Hafenanlagen, die eine Fläche von 10 Quadratkilometer einnehmen, wurden 1888 geschaffen. Um für sie Platz zu gewinnen, mußte ein ganzer Stadtteil, in dem 20 000 Menschen wohnten, abgebrochen werden. Der Bau verursachte einen Kostenaufwand von 120 Millionen Mark. Das Kartenbild am Anfange hat uns deutlich gezeigt, daß dieser Hafen durch Kais in viele Einzelhäfen eingeteilt ist, so daß jede Schiffsart bzw. jede Schiffsladung einen besonderen Hafen hat.

28 In der Vorderelbe, namentlich an den Kais der Seitenhäfen, legen sich die größten und stattlichsten Dampfer vor Anker: die Auswandererschiffe für Südamerika, die Frostdampfer für Ostasien, die glänzend ausgestatteten Personendampfer der großen Ueberseelinien. Von der Elbe zweigen 14 Häfen ab. Jeder hat seinen besonderen Namen und Zweck, überall herrscht eifriges Leben und Treiben.

29 Zwischen den einzelnen Häfen erblicken wir Landzungen. Das sind die Kais, die mit zahlreichen Lagerstuppen bedeckt sind. Zusammen haben sie eine Länge von 22 Kilometer. Auf jeden Kai sind Schienenstränge geleitet, die mit den Bahnhöfen in Verbindung stehen. Unzählige Dampfkräne oder elektrische Kräne heben die Lasten aus den Schiffen in die Eisenbahnwagen oder umgekehrt.

30 Von dem gewaltigen Verkehr im Hamburger Hafen kann man sich schwer eine Vorstellung machen. Das weitgedehnte Wasserbecken gleicht einer Weltbühne. Da liegt der Grönlandfahrer neben dem Chinafahrer, der Russe ankert bei dem Afrikaner, zahllose Wimpel, Flaggen aller Völkerschaften flattern im Winde, Matrosenlieder erklingen in allen Sprachen; überall pfeift und freischt es; ein Rasseln, Stampfen und Schnaufen erfüllt die Luft.

31 Alljährlich kommen und gehen (1914) gegen 18 000 Seeschiffe und gegen 27 000 Flußschiffe. Das sind auf den Tag umgerechnet 120 kommende und ebensoviel ausfahrende Schiffe. Und welche ungeheure Mengen an Waren bringt

ein einziges von ihnen! Ein großer Frachtdampfer kann z. B. eine Kaffeeladung von 160 000 Sack mit sich führen. Das sind 8 Millionen Kilogramm, zu deren Weiterbeförderung 800 Eisenbahnwagen erforderlich wären. Unser Bild zeigt uns die Uebersee- und Flußdampfer im trauten Nebeneinander.

32 Und jedes dieser Schiffe will, um keine Zeit zu verlieren, schnell gelöscht sein, so daß selbst die Nachtzeit keinen völligen Stillstand der Arbeit bringt. Die Riesenbauten der Hamburg-Amerika-Linie sind es vor allem, auf die sich unser Auge richtet, die in neuzeitlicher Aufmachung eine Zierde des Hafensbildes sind.

33 Stets liegen einige dieser Kolosse im Hafen, andre sind soeben angekommen oder machen sich fertig zur Ausreise. Unaufhörlich keuchen die Dampfwinden an Bord der Dampfer. Aus den Luken werfen sie Baumwolle, Wolle, Felle, Getreide, Tabak, Fässer, Ballen und Kisten hervor, und schon sehen wir unten, dicht über der Wasserlinie, andre Mannschaften beschäftigt, Kohle einzuladen; denn die Belastung des Dampfers muß immer möglichst gleichmäßig bleiben.

34 Auf unsrer Hafensrundfahrt wird uns auch der Riesenkran gezeigt, und wir haben gerade Gelegenheit, ihn bei der Arbeit zu sehen. Dieser Kran ist 32 Meter hoch und ist imstande, Lasten bis 150 000 Kilogramm — 3000 Zentner zu heben und zu bewegen. Riesendampfkessel, Güterzugslokomotiven, Lastautos, Eisenbahnwaggons zu heben ist ihm Spielerei.

35 Wenige Schiffslängen weiter liegt ein anderer Dampfer, der in einigen Stunden den Hafen verlassen will. Eben wird die letzte Hand an die Ueberladung der Güter aus dem längsseite des Schiffes haltenden Eisenbahnzug gelegt. Zuckerkisten, Spritfässer, Ballen und Kisten mit Chemiker Strumpfwaren, Laufischer Tuchen, Berliner Wäscheartikeln, Krefelder Seidenstoffen, Stuttgarter Trikots, Nürnberger und Sonneberger Spielwaren fliegen noch an Bord, wo hundert rüstige Hände sie in Empfang nehmen und verstauen.

36 Ebenso schwimmen auf der Elbe mit ihren vielen Nebenflüssen und Verbindungskanälen aus allen Teilen des deutschen Vaterlandes in den großen Lastfähnen die Erzeugnisse deutschen Fleißes heran, um auf die Seedampfer verladen zu werden. Als Rückfracht laden die Lastfähnen Rohstoffe, um unserm Heimatlande neue Arbeit zu bringen.

37 Ein Blick in diesen Hafenteil mit den Flußlastfähnen überzeugt uns von dem weitausgedehnten Verkehr zwischen der Welthandelsstadt Hamburg und den Flußläufen ihres Hinterlandes. Zwischen den vielen Pieren und Schuten erblicken wir kleine Schleppdampfer. Wir sind in einem Mittelpunkt des Welthandels und Weltverkehrs.

38 Auf unsrer weiteren Hafensrundfahrt besuchen wir auch den Segelschiffhafen, in dem über auch eine unabsehbare Anzahl Dampfer liegt. Der stattliche Mastenwald dieses über 100 große Segelschiffe fassenden Hafens bietet einen prächtigen Anblick. Schiff reiht sich an Schiff in endlosen Reihen. Alle schiffahrttreibenden Nationen sind hier zu treffen, geschäftig wird geladen und gelöscht.

39 Für uns Binnenländer ist es ein wahrhafter Genuß, die Mastenwälder der einzelnen Häfen zu durchfahren und das Riesenleben auf dem Wasser zu beobachten. Zahlloses zierliches Tauwerk zieht sich von den schlanken Mastenspitzen herab. Beladene und leere Boote kommen und gehen, und Neger, Malaien, Spanier, Franzosen, Engländer, Dänen, Deutsche, Amerikaner singen und heulen die eintönigen Matrosengefänge, welche die Arbeit an den Winden und Luken oder im Tauwerk stets begleiten.

40 Im Vorbeifahren werfen wir noch einen Blick in den Hafen der Fischerfahrzeuge. Nach vielen Hunderten zählt die Hamburger Fischereiflotte. Diese Fischkutter fahren täglich gegen Abend hinaus auf die Nordsee zum Fischfang. Nach allen Himmelsrichtungen zerstreuen sie sich, überall haben sie ihre Netze bei der letzten Fahrt ausgeworfen und holen nun ihre Beute. Die Netze bleiben zum neuen Fang draußen. Durch Schwimmer und Fähnchen hat man die Fangstellen kenntlich gemacht. Hauptsächlich bringen sie Aale, Seringe, Kabeljau und Schellfisch heim.

41 Wegen des ausgedehnten Handels, den die alte Hanjastadt mit dem Auslande pflegt, wurde ihr die Einrichtung eines Freihafens gestattet, von dem wir einen kleinen Teil im Bilde sehen. Hier dürfen die ausländischen Waren zollfrei niedergelegt, umgepackt und geordnet werden. Für die hier eingehenden Waren ist es so, als hätten sie auf dem Wege von einem Ausland zum andern — da sie ja nicht für Deutschland bestimmt sind — das zollverlangende Deutschland überhaupt nicht berührt.

42 Auch den großen Schiffswerften, auf denen die mächtigen Schiffe entstehen, und den Schwimm- und Trockendocks, in denen die Dampfer aus dem Wasser gehoben und dann ausgearbeitet werden, statten wir einen Besuch ab. Die meiste Aufmerksamkeit erregt, weil weit sichtbar, die Werft von Blohm u. Voß mit ihren Rieseisenbauten und Riesenhallen.

43 Rechts im Bilde befindet sich ein Ozeanriese im Bau. Man ist dabei, die Deckaufbauten auszuführen. Links im Bilde ist mit dem Schwimmdock ein Dampfer gehoben worden. Dieses besteht aus mehreren Kammern, die mit Wasser gefüllt werden. Dadurch wird es so tief versenkt, daß der reparaturbedürftige Dampfer in das Dock hineinfährt. Dann wird es wieder entleert, es hebt sich und den Dampfer, so daß dieser freisteht und von allen Seiten bearbeitet werden kann.

44 Wie staunen wir über die gigantischen Maße des hier im Bau befindlichen Ozeandampfers, wenn wir an ihm vorüberfahren. Fast 200 Meter lang, bis zum Bootsdeck reichlich 24 Meter hoch und 10 Meter Tiefgang, das sind Zahlen, die uns Staunen und Ehrfurcht einflößen. Dabei wollen wir aber bedenken, daß wir heute nach dem verlorenen Kriege und der Auslieferung unsrer Handelsflotte erst am Anfang des Wiederaufbaues stehen und die Zukunft größere Schiffe auf unsern Werften entstehen lassen wird.

45 Von den Rieseausdehnungen dieser Schiffswerft gibt uns das Bild einen recht deutlichen Fingerzeig, wenn man

beachtet, auf welchem kleinem Raum hier fünf von den Riesenkränen, wie wir sie im Hafen sahen, zusammenstehen. So gibt es überall Neues und Interessantes zu sehen und zu bestaunen.

46 Wir kehren zurück von unserer Hafenrundfahrt, um noch eine Weile in dem Hafen der Personendampfer der „Hapag“ oder „Hamburg-Südamerika-Linie“ das Kommen und Gehen zu beobachten. Am Kehrwieder-Platz biegen wir wieder ein in das „Stadtgebiet“ mit den Lagerhäusern.

47 Die Grenze zwischen Freihafen (im Bilde im Hintergrund) und dem Zollhafen bildet ein Palisadenzaun. Ein schmuckes Zollhaus beherrscht Aus- und Einfahrt. Unser Motorboot bringt uns durch die Brücke hinüber zu dem Auslandsdampfer, den wir ein Stück bei seiner Arbeit begleiten wollen.

48 Diese schimmlichen Hotels, wahre Paläste an Pracht, dabei Muster an Bequemlichkeit und Komfort, sind eine Sehenswürdigkeit Hamburgs. Mitte 1914 verfügte die Hauptschiffahrtsgesellschaft Hamburgs und Deutschlands, die „Hapag“, über 175 Seedampfer mit über 1 Million Tonnen und über 245 Flusdampfer mit 53 000 Tonnen, die 75 Schiffsfahrtslinien beführen und 400 Welthäfen überbanden und 30 000 Menschen beschäftigten. Nach dem Kriege blieben der „Hapag“ 78 Schiffe mit zirka 300 000 Tonnen. Neu dazu gebaut hat sie 1923 18 Schiffe mit 120 000 Tonnen, ein erfreuliches Zeichen flotten Wiederaufbaues.

49 Eine Reise an Bord eines solchen Dampfers verspricht eine Reihe sorgloser Tage, eine Zeit der Kräftesammlung und Erholung, zumal sich mit dem Aufenthalt in behaglichen Wohnräumen eine ausgezeichnete Verpflegung verbindet. — Ein kleiner kräftiger Schlepper hat den Dampfer in die Außenelbe gebracht. Hier setzt die Schiffschraube sich langsam in Bewegung, und unter Lärmschwenken, Abschiedstränen und Musikspiel verschwindet der Ozeanriese bald am Horizont.

50 Hamburg ist das Haupt der Hanse, jener Wirtschaftsmacht, die sich eine große Geschichte erworben und erkämpft hat. Was sie heute ist, hat sie sich errungen in den Jahren seit 1871, seit Deutschland einig war und geführt wurde von seinem eisernen Kanzler Bismarck. In dieser Zeit ist Hamburg und sein Welthandel zu seiner Größe gewachsen wie ein mächtiger Baum, der sich mit allen Wurzeln tief im Erdboden verankerte. Mit scharfem Weitblick hatte damals Bismarck schon erkannt, daß ein gut Teil deutscher Größe und Macht im Schoße der Stadt Hamburg ruht, und darum hat er ihre Unternehmungen tatkräftig gefördert. Dieses Monumentalwerk errichtete großzügiger, dabei doch schlicht, einfach und gradlinig bleibender Hamburger Hanseatengeist seinem großen Förderer und Beschützer Bismarck zum ewigen Dankeszeichen. Möge der gleiche Weitblick Bismarcks und der gleiche Unternehmergeist Hamburgs in unserm Deutschland wieder aufleben und uns wieder auf die stolze Höhe vergangener Tage führen!