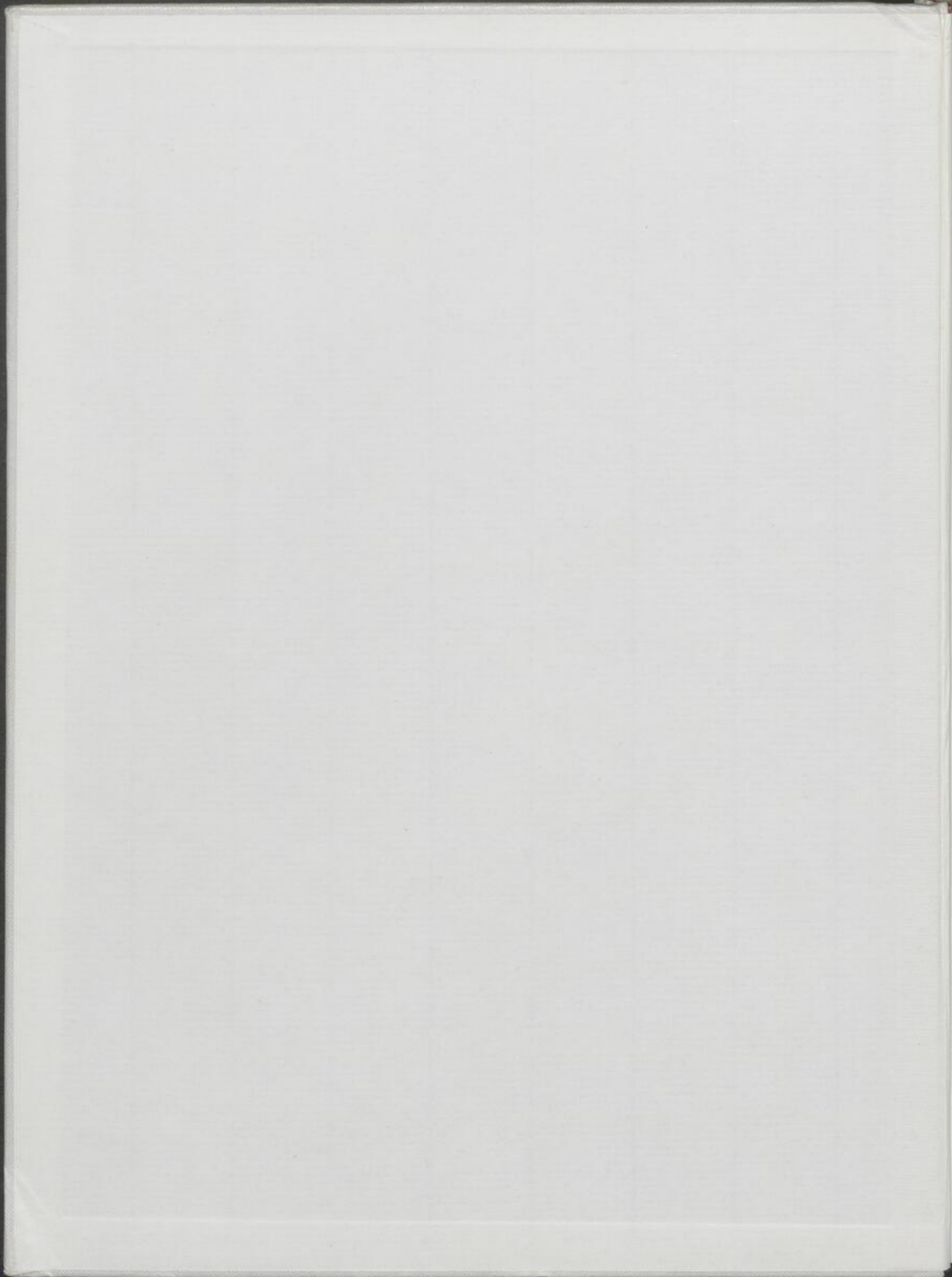


Historische Geographie

Hamburg

ISBN
258
MAG



Thomas Grebe

Hamburg fotografisch



Zellw. 0001 Hay N.H.



2012 4 002258

Hamburg fotografisch

Ein Bildband von

Thomas Grebe

mit einem einleitenden Text von

Alfred Andersch

und Bilderlegierungen von

Bernhard Meyer-Marwitz

im Verlag

Oswald-Ruperti Hamburg



NORDLICHE REPUBLIK

Auf der Landkarte liegt Hamburg wie ein Männerkopf, der mit leicht angespannten Backen in das Mandarick einer Tube bläst. Die Niederelbe – nicht nur in ihrer Form dem Trichter einer Tube gleichend – ist ein mächtiges und

Hamburg fotografisch

Maß in der Gasse. Es gibt Augenblicke, in denen man sie hören kann: wenn man an ein Floßgänger geklopft, dem Schlemmermanöver einer Segeljolle zu- sieht, die von der Alster in die Elbe will, und dabei plötzlich eine, zwei Schiff- streichen aus dem Hafen verläßt, ein dunkel gezeichnetes Toter, dreimal kurz oder einmal lang.

Ein Bildband von

Thomas Grebe

mit einem einleitenden Text von

Alfred Andersch

und Bilderläuterungen von

Bernhard Meyer-Marwitz

im Verlag

O'Swald-Ruperti Hamburg

Hamburg fotografisch

Ein Bildband von

Thomas Grebe

mit einem einleitenden Text von

Alfred Andersch

und Bilderbeiträgen von

Bernhard Meyer-Marwitz

im Verlag

Oswald-Ruperti Hamburg

Auf der Landkarte liegt Hamburg wie ein Männerkopf, der mit leicht angespannten Backen in das Mundstück einer Tuba bläst. Die Niederelbe – nicht nur in ihrer Form dem Trichter einer Tuba gleichend – ist ein mächtiges und tiefes Instrument, auf dem man eigentlich nur leise blasen kann, und deshalb brummt die Stadt durch ihren Strom eine gedämpfte, eine verhalten murrende Musik in den Ozean. Es gibt Augenblicke, in denen man sie hören kann: wenn man, an ein Fleetgeländer gelehnt, dem Schleusenmanöver einer Segeljolle zusieht, die von der Alster in die Elbe will, und dabei plötzlich eine, zwei Schiffssirenen aus dem Hafen vernimmt, ein dunkel gestimmtes Tuten, dreimal kurz oder einmal lang. Dann geht man, auf die angenehmste Weise beunruhigt, weiter und ist imstande, sich in einer Landkartenhandlung eine Seekarte vom Skagerrak zu kaufen, auf der das Meer von den Küsten der nördlichen Länder grau gesäumt ist. Da die Straßen in Hamburg in der Regel breiter sind als in anderen Städten, kann man fast immer feststellen, daß die Stadt flach und sehr weit unter einem hellgrauen Himmel liegt. Ihre Häuser sind nicht sehr hoch; sie sind, von der City abgesehen, eher niedrig. Nicht einmal in der City ballen sie sich zu schweren Massen zusammen, sondern stehen locker gefügt; aber vielleicht ist das eine optische Illusion, verursacht durch das hellgraue Licht des Himmels und der Wasserflächen, das in die Straßenfluchten eindringt und die festen Baukörper auflöst. Außerhalb der City nimmt das taubenfederfarbige Licht überhand; zusammen mit dem ruhig fließenden Autostrom ergießt es sich in Schwa-

den aus den breiten Avenuen, die hier Chausseen oder Alleen heißen, in die endlosen Hektaren-Gevierte aus kleinen Häusern, die von winzigen Gärten umgeben sind, und es sickert schmutzig in die Areale der klinkerrotten Fabriken von Billwerder und Eidelstedt, Rothenburgsort und Wandsbek. Noch weiter draußen bleibt es dann stehen, still um ein Boot geschart, das im Prielschlick der Haseldorfer Marsch liegt, durchsichtig gesintert um die Kiefern des Duvenstedter Brooks und in den Wäldern der Schwarzen Berge, sanftfiedrig über dem Torfmoos des Glasmoores, apfelblütenhell in den Baumgärten des Alten Landes. In der Nacht hängt es dann wieder in Silberschleiern über der lichtsprühenden Himmelslinie der City. Aber die Verwandlungen, die es durchmacht, täuschen nicht darüber hinweg, daß es ein nüchternes Licht ist; zu Beginn auf jeden Fall hellgrau über einer flach hingebreiteten Stadt. Hamburg hat große Ähnlichkeit mit Kopenhagen und Stockholm, auch wenn Kopenhagen, im Unterschied zu Hamburg, eine lustige Stadt ist, und wenn Stockholm auf Granit steht, während Hamburg auf Marsch und Geest, auf Moor und Heide erbaut wurde. Doch liegt es architektonisch und geistig auf einer Linie mit den skandinavischen Metropolen: es besitzt nicht das ozeanische, alles umfassende Wesen Londons und nicht die metaphysische und künstlerische Tiefe Amsterdams oder Danzigs. Es gibt keinen großen Hamburger Maler. In religiöser Hinsicht hat die Stadt es niemals weitergebracht als bis zu Klopstocks »Messias«. Sie leugnet übrigens ihren Hang zur Nüchternheit nicht, ist aber bestrebt, sich vor dem Abgleiten in die Ernüchterung zu bewahren; dann verwandelt sie ihre Mäßigung in eine Art Poesie des Maßes: in den Gedichten Brockes', in den theatralischen Über-

legungen Lessings und einmal, ein einziges Mal, in die rückhaltlose Innigkeit und Inständigkeit der Lieder des Wandsbeker Boten. Rationalität wird da zum inneren Licht. Man fand diese Beleuchtung für stille Seelen früher verhältnismäßig leicht in den Quartieren von Alt-Hamburg, besonders in einer Straße, die »Herrlichkeit« hieß, und in den Gassen um die alte, ihren Grünspan-Helm aus einer Spiraldrehung heraus in den Himmel stürzende Jacobi-Kirche. Diese Quartiere sind verbrannt. Aber hinter dem traditionellen Rationalismus von Hamburg und hinter den Fassaden der neuen Gründerzeit, deren ebenso faszinierte wie fatal gestimmte Zeitgenossen wir sind, bleibt die Metaphysik von Hamburg überall sichtbar; sie äußert sich atmosphärisch in jener drögen Versponnenheit, die man in den Vorstadtgärten findet, in den Hafenstrassen von Altona, vor irgendeiner Kneipe in Barmbek, oder in der Weise, in der sich die Spaziergänger auf dem Uferweg von Övelgönne bewegen, im angenehm temperamentlosen Singsang zweier Frauen, die sich in der S-Bahn miteinander unterhalten. Die Trostlosigkeit aller Weltstädte wiederholt sich in ihr; ihr Cafard und ihre hypnotische Anziehungskraft. Denn Hamburg ist eine Weltstadt, was man nicht mit Ziffern zu belegen braucht, sondern mit dem Hinweis darauf, daß ein Schriftsteller, der Hamburg als Schauplatz zu benützen wünscht, nicht mehr genötigt ist, es zu beschreiben. So, wie ein Dichter für die Beschreibung von Paris oder London mit der einfachen Nennung von Namen auskommt – Place de la Concorde oder Rue Caulaincourt, Finchley Road oder Victoria Station –, so genügt es für Hamburg, die Namen seiner Plätze, Straßen, Stadtviertel und Wasserflächen, seiner Fabriken, Kirchen und Bahnhöfe aufzurufen, damit jeder

weiß, was gemeint ist. Nein – damit jeder meint, was er von diesen Namen zu wissen glaubt: Harvestehuder Weg, Blankenese, Elbchaussee, Grindel, Jungfernstieg, Außenalster, Davidswache, Baumwall, Finkenwerder. Denn diese Namen haben mythischen Charakter angenommen; sie sind ebenso deutlich, wie sie vieldeutig und unausdeutbar sind, und ihre evozierende Macht kann jederzeit in die Sprache der Dichtung eingehen. Natürlich kann man, wenn man will, Hamburg trotzdem beschreiben, und es ist außerdem erlaubt, seine Schönheit festzustellen, etwa zu notieren, daß die Wiesen des neuen Parks an der Außenalster an einem Sommerabend vollkommen smaragden waren, während man einem Rennachter zusah und man in der seidenblauen Wasserluft nichts hörte als die rhythmischen »Ho«-Rufe des Trainers. Auch wird sich hoffentlich in jeder Epoche einer finden, der wiedergibt, was in ihm geschah, als er vom Hochufer des skurrilen Häusergewürfels von Blankenese aus zum erstenmal über die Niederelbe hinweg in die westliche Ebene und auf den Strom, den wahrhaftig großen Strom, blickte. Am Ende aber sollte man sein Bild von Hamburg auf die Menschen projizieren, die Hamburg geschaffen haben und es weiter schaffen. Man tut keinem anderen Stand unrecht, wenn man Hamburg eine Arbeiterstadt nennt. Man kennt Hamburg nicht, wenn man seine Arbeiter, Handwerker und kleinen Bürger nicht kennt. Über ihnen und doch in ihrer Mitte lebt jenes fabelhafte Wesen, für das sich eine stehende Redensart eingebürgert hat: der königliche Kaufmann. Den weitschauenden Entfeßlern der hanseatischen Produktivkräfte im 18., 19. und 20. Jahrhundert haftet etwas Aristokratisches an, aber diese großen Herren waren – und sind – zugleich Demokraten von altem Schrot und Korn. Sie wußten,

daß ein Welthafen nur auf das Element der Freiheit gegründet werden kann, und so förderten sie das Wachstum einer Stadtbevölkerung von großer Kraft und verhältnismäßig hoher Bildung. Auch heute leben sie wieder in einer, wie es scheint, glücklichen Symbiose mit der sozialen Demokratie. Indessen scheint die Stadt manchmal wie angefüllt von den Fragen lesender Arbeiter. Die Bedürfnisse aller Stände haben die hohe Kultur der hamburgischen Schulen und Bibliotheken geschaffen, wie man überhaupt den Eindruck gewinnt, dieser Stadtstaat sei eine echte Republik. Kraft, Würde, Ruhe, ja etwas Republikanisch-Römisches sind seine besten Eigenschaften; sein Rationalismus, die Nüchternheit seines hellgrauen Himmels, ist der Abglanz einer uralten Idee von Polis. Auf dem Pflaster der Straßen von Hamburg wandernd, vermißt man nichts als die großen Steine, in die der Stolz der Republik eingetragen wäre; vertieft, von den Schritten vieler Generationen abgenützt und in Versalien: Senat und Volk von Hamburg.

NORTHERN REPUBLIC

On the map Hamburg looks like the head of a man blowing into the head of a trumpet, his cheeks slightly inflated. The Niederelbe, which resembles the funnel of a trumpet – not alone in its shape – is a deep and powerful instrument, which can really only be played very gently. Therefore the city mutters a subdued, grumbling music into the ocean through the mouthpiece of its river. There are moments when you can hear it: when, leaning against the railings of a “Fleet” you are watching a jollyboat being manoeuvred from the Alster into the Elbe, and when you suddenly hear the siren of a ship from the harbour, a dark tune, once long or three times short. Then you walk on, restless in a pleasant way, and you may even buy a sea-chart of the Skagerrak in one of the big bookshops, a chart on which the ocean is bordered with grey by the coasts of the northern countries. As Hamburg’s streets as a rule are wider than those of other cities, you can almost always find that the city spreads flat and wide under a light grey sky. The houses are not very high; except in the city you might almost call them low. Not even there are they congested in great masses, but are spread out loosely. But perhaps that is an optical illusion, caused by the grey light of the sky and the expanse of the water, which penetrates into the rows of streets and dissolves the solid buildings. Outside the city the dove-coloured light prevails; together with the quiet stream of motorcars it streams along the wide avenues – called “Chaussee” or “Allee” here – into the endless squares of small houses surrounded by tiny gardens. The dirty grey light oozes into the areas of the red

brick factories of Billwerder and Eidelstedt, Rothenburgsort and Wandsbek. Still further out the light comes to rest around a boat lying in the mud of the Haseldorf marshes, it seems almost translucent around the pines of the Duvenstedter Brook, and in the forests of the Schwarzen Berge, gently feathery above the peat-moss of the Glasmoor, light as apple-blossoms in the Alte Land. At night again it hangs in silver veils above the sparkling skyline of the city. But the changes it goes through cannot deceive us to the fact that it is a sober light, light grey in the beginning above a flat-spread city. Hamburg is very much like Copenhagen or Stockholm, even if Copenhagen, compared with Hamburg, is a merry town, and Stockholm is built on granite, while Hamburg was built on marsh and geest, on moore and heather. As to its architecture and mentality however it is on a level with the Scandinavian cities; it does not possess the maritime comprehensive mentality of London, nor the metaphysical depth of Amsterdam or Danzig. Hamburg has had no great painter.

As to religion the town has never surpassed Klopstock's "Messias." It doesn't however deny a tendency to seeing things in a matter of fact way, although it is anxious to keep away from disillusionment. Then its moderation changes to a poetical kind of moderation: in the poems of Brockes, in the theatrical considerations of Lessing, and once, only once in the wholehearted sincerity and seriousness of the "Wandsbeker Boten." Here rationalism becomes an inner light. Formerly you could find this illumination for quiet souls comparatively easily in the quarters of Old-Hamburg, especially in a street called "Herrlichkeit" – "Magnificence," and in the lanes around the old St. Jacob's church, whose green

spire rises into the sky from its spiral torsion. These quarters have been burnt down. But behind Hamburg's traditional rationalism and behind the houses of the new "Gründerzeit," whose equally fascinated and sceptical contemporaries we are, the metaphysics of Hamburg remain visible everywhere. They manifest themselves in the atmosphere of dry speculativeness in the gardens of the suburbs, in the harbour streets of Altona, in front of some Barmbek pub, or in the way the pedestrians move along the riverside of Övelgönne, in the pleasantly spiritless singsong of the two women talking together in the S-Bahn. The desolation of all great cities and their hypnotical attraction are repeated here. For Hamburg is a metropolis. This need not be proved by figures but only by reference to the fact that an author, wishing to use Hamburg as a scene, is no longer forced to describe it. As a poet, wishing to describe Paris or London, finds it sufficient to speak of the Place de la Concorde or Rue Coulaincourt, Finchley Road or Victoria Station, – so it is enough in Hamburg for him to mention its squares, streets, quarters, and waterways, its factories, churches, and stations for everyone to know what he means. No, for everyone to be sure of what he believes to be true about these, Harvestehuder Weg, Blankenese, Elbchaussee, Grindel, Stülckenwerft, Davidswache, Außenalster, Jungfernstieg, Baumwall. For these names have gained a mythical quality, they are as plain as they are ambiguous, and their evocative power can enter the language of poetry at any time. You can of course, if you like, describe Hamburg in spite of all this, you can also ascertain its beauty. You can for instance observe that the lawns in the new parks on the Außenalster were emerald-green of a summer's evening

while you were watching a racing eight and could hear nothing but the rhythmical cries of the trainers. Besides it is to be hoped that there will always be someone willing to render what he felt when for the first time he was looking across the Niederelbe to the plains in the west and down at the river, the truly great, from the eccentric cubical houses of Blankenese.

Finally however one should transfer one's idea of Hamburg to its inhabitants, to the men who have created and are still creating it. It is not unjust to any other social class to call Hamburg a workers' town. You don't know Hamburg, if you don't know its workers, tradesmen and citizens. But above and yet among them there lives that fabulous creature, for whom a standing phrase has come into use: the "royal merchant." There is something aristocratic about the far-seeing men who in the eighteenth, nineteenth and twentieth centuries released the Hanseatic forces of productivity; but at the same time these great men were, and still are democrats of sterling character. They knew that a world-harbour can only be founded on the element of freedom, and so they promoted the growth of a population of great strength and comparatively high culture. Today they again live in an evidently complete harmony with social democracy. However it sometimes seems as if the town were crammed with the questions of reading workers. The high standard of Hamburg schools and libraries has been reached by the necessities of all the social classes, and one does get the impression that this municipality is a genuine republic. Strength, dignity, composure, and something of Roman republicanism are its truest characteristics. Its rationalism, its sober light grey sky reflects the ancient conception of the "polis."

Walking along the paved streets of Hamburg we miss nothing but the great stones, which have been inscribed with the pride of the republic, the inscriptions, worn by the feet of many generations, written in capital letters: THE SENATE AND PEOPLE OF HAMBURG.

REPUBLIQUE DU NORD

Sur la carte, Hambourg figure une tête d'homme qui, les joues légèrement gonflées, souffle dans l'embouchure d'un tuba. La Basse Elbe, qui ressemble par d'autres aspects au pavillon d'un tuba, est un instrument puissant et grave, dont on ne peut, à dire vrai, jouer qu'en sourdine, et c'est pourquoi la ville envoie vers l'océan, par l'intermédiaire du fleuve, une musique assourdie, un murmure discret. A de certains instants on peut l'entendre: Quand on regarde, appuyé au garde-fou d'un canal, l'éclusage d'une yole à voiles qui veut passer de l'Alster dans l'Elbe et qu'on entend alors, venant du port, une ou deux sirènes de navires, appel grave, une longue ou trois brèves. Après quoi l'on poursuit, en proie au plus agréable des troubles, et l'on est capable d'acheter dans un des magasins spécialisés une carte marine du Skagerrak, sur laquelle les côtes nordiques font à la mer un ourlet gris. Comme les rues de Hambourg sont en général plus larges qu'ailleurs, on peut presque toujours constater que la ville est plate et s'étend très loin sous un ciel gris clair. Ses maisons ne sont pas très hautes; elles sont plutôt basses, si l'on met à part le quartier des affaires. Même dans ce quartier, elles ne s'agglomèrent pas en masses pesantes, elles s'articulent au contraire avec souplesse; mais peut-être s'agit-il là d'une illusion d'optique, imputable à la lumière gris clair du ciel et des plans d'eau, qui pénètre dans l'enfilade des rues en détruisant la compacité des masses architecturales. En dehors du quartier des affaires, c'est la couleur pigeon qui l'emporte; en même temps que le flot paisible des voitures, elle épand ses nappes des vastes avenues, appelées ici chaussées ou allées, vers les carrés où, sur des hectares, à l'infini, des jardins minuscules entourent de petites maisons; et elle s'insinue,

salie, dans les cours des usines bâties en brique rouge, à Billwerder et Eidelstedt, Rothenburgsort et Wandsbek. Plus loin encore, elle s'attarde, paisible, autour d'un bateau envasé dans le marais de Haseldorf, elle se fait dense et transparente autour des pins, dans les marécages de Duvenstedt et les bois des Montagnes Noires, elle prend la douceur d'un plumage au-dessus des tourbières de Glasmoor, la clarté des fleurs de pommier dans les vergers du Vieux Pays. Et, de nuit, elle pend à nouveau en voiles d'argent au-dessus de la ligne scintillante que trace sur le ciel le quartier des affaires. Mais les métamorphoses qu'elle subit ne peuvent faire oublier que c'est une lumière sobre; à l'origine, en tout cas, un gris clair au-dessus d'une ville posée à plat. Hambourg ressemble fort à Copenhague et à Stockholm, bien que Copenhague soit une ville joyeuse, contrairement à Hambourg, et que Stockholm soit bâtie sur le granit, alors que Hambourg a été construite sur la marsch et la geest, sur le marais et la lande. Cependant, par son architecture et son esprit, elle est dans la même ligne que les métropoles scandinaves: Elle ne possède pas plus le caractère océanique, universel, de Londres que la profondeur métaphysique et artistique d'Amsterdam ou de Danzig. Il n'y a pas de grand peintre hambourgeois. En matière religieuse, la ville n'a jamais dépassé la *Messiade* de Klopstock. D'ailleurs elle ne nie point sa tendance au prosaïsme, mais elle s'efforce de ne pas glisser vers le désenchantement; elle transpose ensuite sa modération en une sorte de poésie de la mesure: dans les poèmes de Brockes, les réflexions de Lessing sur le théâtre, et, une fois, une seule fois, dans la profondeur et la ferveur sincères des chansons du *Messenger* de Wandsbek. Le rationalisme y devient une lumière intérieure. Il était jadis relativement aisé de trouver cet éclairage pour âmes paisibles dans les quartiers du vieux Hambourg, en particulier dans une rue dite »la Magnificence«, et

dans les ruelles qui entouraient l'église Saint Jacques lançant d'une spirale son casque verdi vers le ciel. Ces quartiers ont brûlé. Mais derrière le rationalisme traditionnel de Hambourg, derrière les façades de la nouvelle ère des fondateurs, dont nous sommes les contemporains fascinés autant que fatalistes, la métaphysique de la ville demeure partout visible; elle se manifeste par l'atmosphère de sécheresse et de repliement que l'on trouve dans les jardins du faubourg, à Altona dans les rues du port, à Barmbek devant une quelconque auberge, ou par l'allure des promeneurs qui suivent à Oevelgönne le sentier du bord de l'eau, par le parler monotone, agréablement dépourvu de tempérament, de deux femmes qui conversent dans le métro. La désespérance de toutes les grandes capitales se répète en elle; de même leur cafard et leur pouvoir hypnotique d'attraction. Car Hambourg est une grande capitale. Nul besoin de le prouver par des chiffres. Il suffit d'indiquer qu'un écrivain désireux d'utiliser Hambourg comme décor n'est plus obligé de le décrire. De même qu'un poète se tire d'une description de Paris ou de Londres en citant simplement des noms – Place de la Concorde ou rue Caulaincourt, Finchley Road ou Victoria Station – de même il suffit, pour Hambourg, d'évoquer les noms de ses places, rues, quartiers et plans d'eau, de ses usines, églises et gares, pour que chacun songe à ce qu'il croit savoir de ces noms: Chemin d'Harvestehude, Blankenese, Chaussée de l'Elbe, Grindel, Chantiers Stülcken, Poste de police de David, Alster extérieure, Jungfernstieg, Baumwall. Car ces noms ont pris un caractère mythique; ils sont aussi clairs qu'ils sont inexplicables et riches de significations, et leur pouvoir évocateur peut toujours passer dans la langue poétique. Bien sûr, on peut toutefois, si l'on veut, décrire Hambourg; il est en outre permis de constater sa beauté, de noter par exemple que les pelouses des nouveaux jardins au bord de l'Alster extérieure

étaient toutes d'émeraude un soir d'été, tandis qu'on regardait un huit et qu'on entendait seulement dans cette atmosphère aquatique d'un bleu satiné les ho! rythmés de l'entraîneur. Espérons aussi qu'à chaque époque il se trouvera quelqu'un pour décrire ses impressions en voyant pour la première fois, de la rive haute où les maisons de Blankenese font un damier bouffon, par delà la Basse Elbe, la plaine occidentale et le fleuve, le fleuve vraiment grandiose. Mais en fin de compte il faudrait pouvoir projeter son image de Hambourg sur les hommes qui ont créé la ville et continuent à la créer. On ne fera de tort à aucune classe en disant que Hambourg est une ville de travailleurs. On ne connaît pas Hambourg si l'on ne connaît pas ses ouvriers, ses artisans et ses petits bourgeois. Au-dessus d'eux, et cependant au milieu d'eux, vit cet être fabuleux, désigné par une locution qui a reçu droit de cité: Sa Majesté le Négociant. Ces clairvoyants qui ont libéré les forces productives de la ville hanséatique pendant les 18^e, 19^e, et 20^e siècles ont un je ne sais quoi d'aristocratique, mais ces grands personnages étaient et sont encore en même temps des démocrates de bon aloi. Ils savent qu'un port mondial peut uniquement se fonder sur le facteur liberté, et c'est ainsi qu'ils ont favorisé la croissance d'une population d'une grande énergie et d'un niveau culturel relativement élevé. De nos jours encore, ils vivent en état de symbiose —heureuse, semble-t-il— avec la démocratie sociale. Cependant la ville paraît souvent emplie par les questions d'ouvriers qui lisent. Les besoins ressentis par toutes les classes ont fait le niveau élevé des écoles et des bibliothèques de Hambourg, comme on a l'impression, d'une façon générale, que cet Etat urbain est une véritable République. Energie, dignité, calme, quelque chose qui rappelle la Rome républicaine, telles sont ses qualités majeures; son rationalisme, la sobriété de son ciel gris clair reflètent une très ancienne idée

de la Ville. En foulant le pavé hambourgeois, on éprouve un seul regret: les grandes dalles où serait inscrit l'orgueil de la République, profondément gravé, usé par les pas de nombreuses générations, en lettres capitales: Le Sénat et le Peuple de Hambourg.

sobre el mapa, Hamburgo parece una cabeza de hombre con las mejillas levemente tensas soplando por la embocadura de un clarín, instrumento poderoso y estridente con el que realmente sólo pueden emitirse tonos tenues, razón por la que la ciudad envía hacia el océano a través de su río una música amortiguada, un murmullo reservado. En ciertos instantes se puede escuchar: cuando se contempla apoyado en la barandilla de un canal la maniobra de apertura de esclusas, cuando un velero trata de pasar de la Alster al Elba, se perciben súbitamente, procedentes del puerto, dos sirenas de navío que producen tonos profundos, uno largo y tres breves. Luego, se va uno tocado en el alma de manera agradable, dispuesto a comprar en una tienda del ramo un mapa marino del Skagerag, en el que las costas nórdicas se ofrecen en el mar como una franja gris. Como las calles de Hamburgo generalmente son más anchas que en otras ciudades, casi siempre se puede comprobar que la ciudad se halla extendida bajo un cielo levemente gris. Sus edificios no son muy altos; son, a excepción de los centralmente situados, mas bien bajos. Ni siquiera en el centro se aglomeran en pesadas masas, al contrario, encajan con cierta soltura. Podrá ser esto una ilusión óptica, ocasionada por la luz grisácea del cielo y de la superficie del agua, que penetra por los desfiladeros de las calles y que disuelve las construcciones sólidas. Fuera del centro aumenta la luz palomácea, junto al tempo continuo de automoviles expandiéndose por la red de las vastas avenidas llamadas chaussees o alleen, hacia los cuadrángulos en que se repiten hasta el infinito jardines minúsculos bordeando las pequeñas casas, y se infiltra sucia en los distritos fabriles de ladrillo recocido de Billwerder y Eidelstedt, Rothenburgsort y Wandsbek.

Mas afuera, se estanca plácida alrededor de un bote abandonado en el lodo de Hasel-dorf, endureciéndose transparente en torno a los pinos en la marisma de Durwenstedt y los bosques de las montañas negras, plagiando la dulzura de un plumaje en la turbera de Glasmoor, o siendo flor en ciernes de manzano en los vergeles del Viejo País. Y de noche, se descolgará nuevamente en tules de plata sobre la línea centellante que dibuja en el cielo la urbe. Pero los cambios que sufre no hacen olvidar que es una luz sombría; originalmente, a lo más, un gris claro sobre una ciudad reposada y llana. Hamburgo se parece a Copenhaguen y a Stockholm aunque Copenhaguen es una ciudad alegre, al contrario de Hamburgo, y Stockholm está construída sobre granito, mientras que Hamburgo lo está sobre marismas y sequeros. Mas su arquitectura y su ambiente están al mismo nivel que el de las metrópolis escandinavas; no tiene el carácter oceánico universal de Londres, ni la profundidad metafísica y artística de Amsterdam o Danzig. No hay grandes pintores hamburgueses. En materia religiosa la ciudad jamás llegó más allá del Mesias de Klopstock. Por lo demás, no niega su tendencia por la sobriedad pero se esfuerza en no deslizarse hacia el desencantamiento; transforma su moderación en una especie de poesía del razonamiento; en los poemas de Brockes, las reflexiones teatrales de Lessing y una vez, una sola vez, en la profundidad y el fervor sincero de las canciones del Mensajero de Wandsbek. El Racionalismo se transforma aquí en luz interior. Se opinaba que era esta una iluminación relativamente simple para las almas solitarias en los barrios del viejo Hamburgo, particularmente en la calle llamada la Magnificencia, y en las callejuelas que rodean la vieja iglesia de San Jacobo, que lanza con vuelta de espiral su casco verde hacia el firmamento. Estos barrios ardieron. Mas, tras el racionalismo tradicional de Hamburgo, tras las fachadas de la nueva era

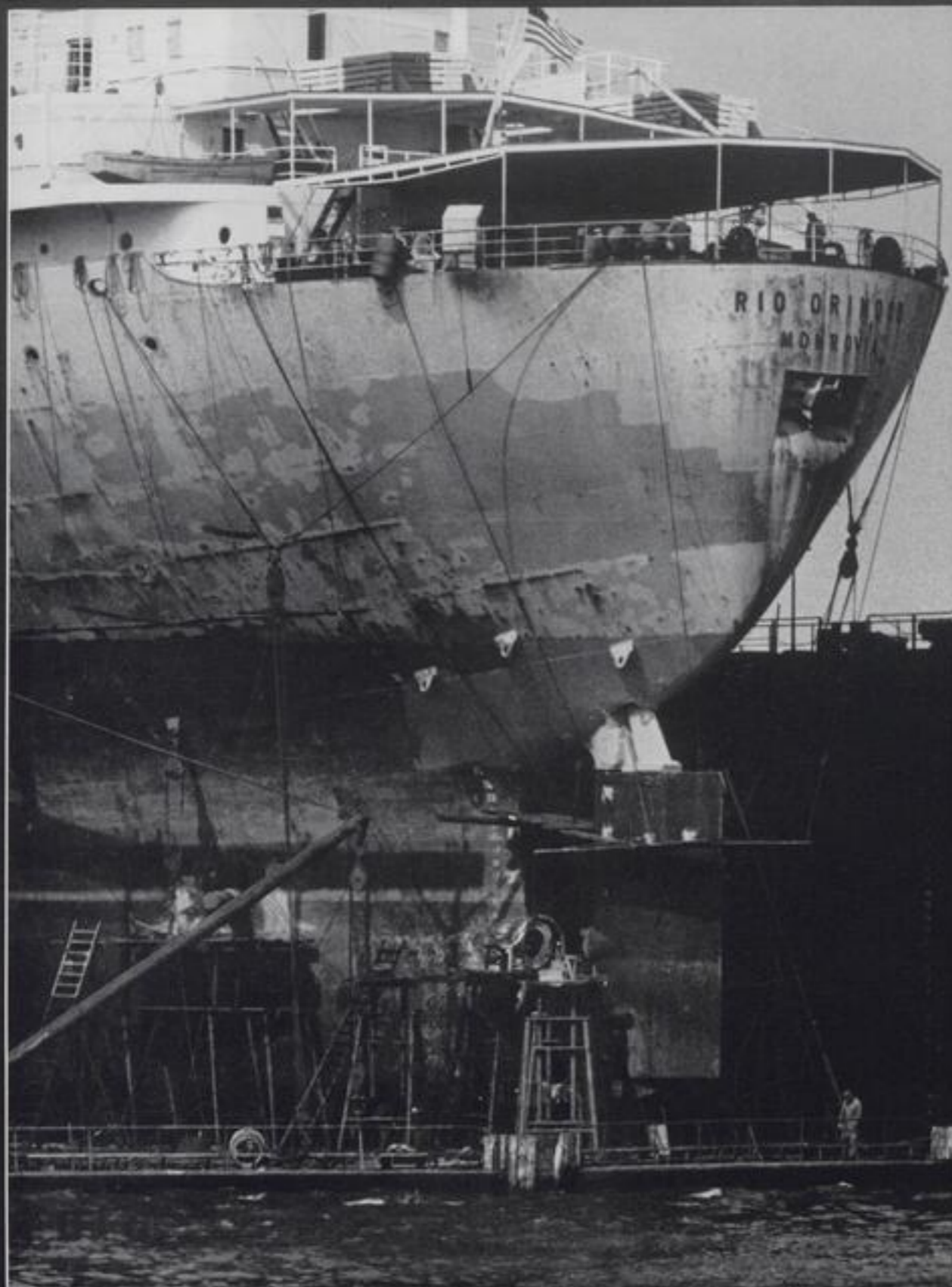
de fundadores cuyos contemporáneos vivimos también facinación y fatalismo, queda la metafísica de Hamburgo doquiera visible, se manifiesta en la atmósfera de miseria que se encuentra en los jardines de arrabal en Altona, en las calles del puerto, en Barmbek ante cualquier tabernucho en la manera de andar de los paseantes que van en Oevelgonne siguiendo la senda a la orilla del agua, en el habla monótona agradablemente desprovista de temperamento de dos mujeres que conversan en el tranvía. La desolación de todas las grandes capitales se repite en ésta; su soberbia y su atracción hipnotizan. Porque Hamburgo es una gran capital; no hay que probarlo con cifras, es suficiente indicar que un escritor que desea utilizar a Hamburgo como escenario no está obligado a describirlo. Así, un poeta se basta para hacer una descripción de París o de Londres, simplemente con algunos nombres- Place de la Concorde o rue Caulaincourt, Finchley Road o Victoria Station- pero será suficiente para Hamburgo evocar los nombres de plazas, calles barrios y canales, sus fábricas, iglesias, y estaciones, para que cada cual sepa a que se está refiriendo: Avenida Harvestehude, Blankenese, chaussee del Elba, Grindel, astillero Stülcken, la Guardia de David, Alster exterior, Jungfernstieg, Baumwoll. Porque dichos nombres han tomado un carácter místico; son ellas al mismo tiempo claros, como son inexplicables y ricos en significación y en poder evocativo, que podrá pasar siempre al idioma poético. Claro está, que se puede, si se desea, describir a Hamburgo; está permitido además comprobar su belleza, notar por ejemplo un anochecer de verano cuando se contemplaba un bote de remos y se escuchaba únicamente en el agua sedosa de un azul satinado, el Ho! rítmico del capitán. Confiamos en encontrar en cada época a alguien que sepa narrar sus impresiones al viajar por vez primera por la orilla elevada de Blankenese donde las casas son como garabato chocarrero, y más allá en la

planicie occidental del bajo Elba, el río, el río auténticamente grandioso. Mas al final debería proyectarse la imagen de Hamburgo sobre los personajes que la crearon o sobre quienes la siguen creando. No se hará daño a nadie en decir que Hamburgo es una ciudad de trabajadores. No se conoce Hamburgo si no se conocen sus obreros, artesanos y ciudadanos. Sobre ellos pero a la vez entre ellos, vive ese ser fabuloso comúnmente calificado con la expresión: "Su Majestad el comerciante." Los propulsores perspicaces de la actividad Hanseática en los siglos 18., 19., y 20 se destacan por un algo aristocrático, pero éstos grandes señores, fueron - y son - al mismo tiempo demócratas fervientes. Ellos sabían que un puerto mundial podía ser fundado únicamente sobre el factor de democracia, inspirando así el crecimiento de una población de gran energía y de un nivel cultural relativamente elevado. Hoy día, también viven en feliz simbiosis - felices aparentemente - con la democracia social. No obstante, de vez en cuando la ciudad parece estar repleta de preguntas de los obreros que leen. Las necesidades esenciales de todas las clases, han posibilitado el elevado nivel de los colegios y bibliotecas de Hamburgo, y se tiene la impresión de que esta ciudad-estado es una auténtica república. Energía, dignidad, calma cualquier cosa que recuerde la Roma republicana es su mayor don; su racionalismo, la sobriedad de su cielo gris claro, reflejan una vieja idea de la polis. Caminando sobre el empedrado de las calles de Hamburgo se echan de menos únicamente las peñas donde estaría inscrito el orgullo de la República, profundamente gravado, gastado por los pasos de numerosas generaciones. En letras mayúsculas: el Senado y el Pueblo de Hamburgo.









CAFETERO

1M
2M
3M

IN 7899
CSPLG
ROVNOST
20
19
18
17



6

5

7













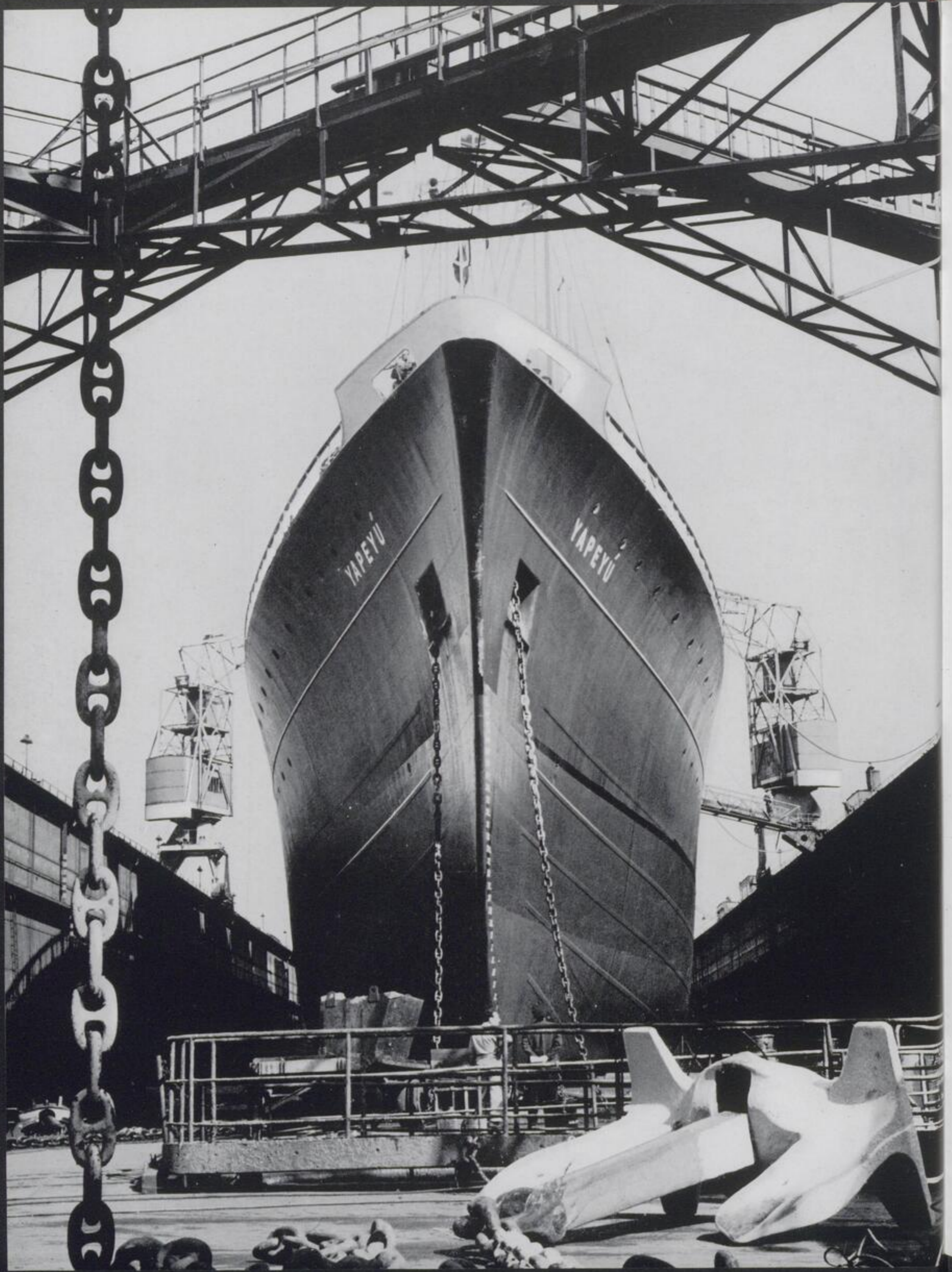


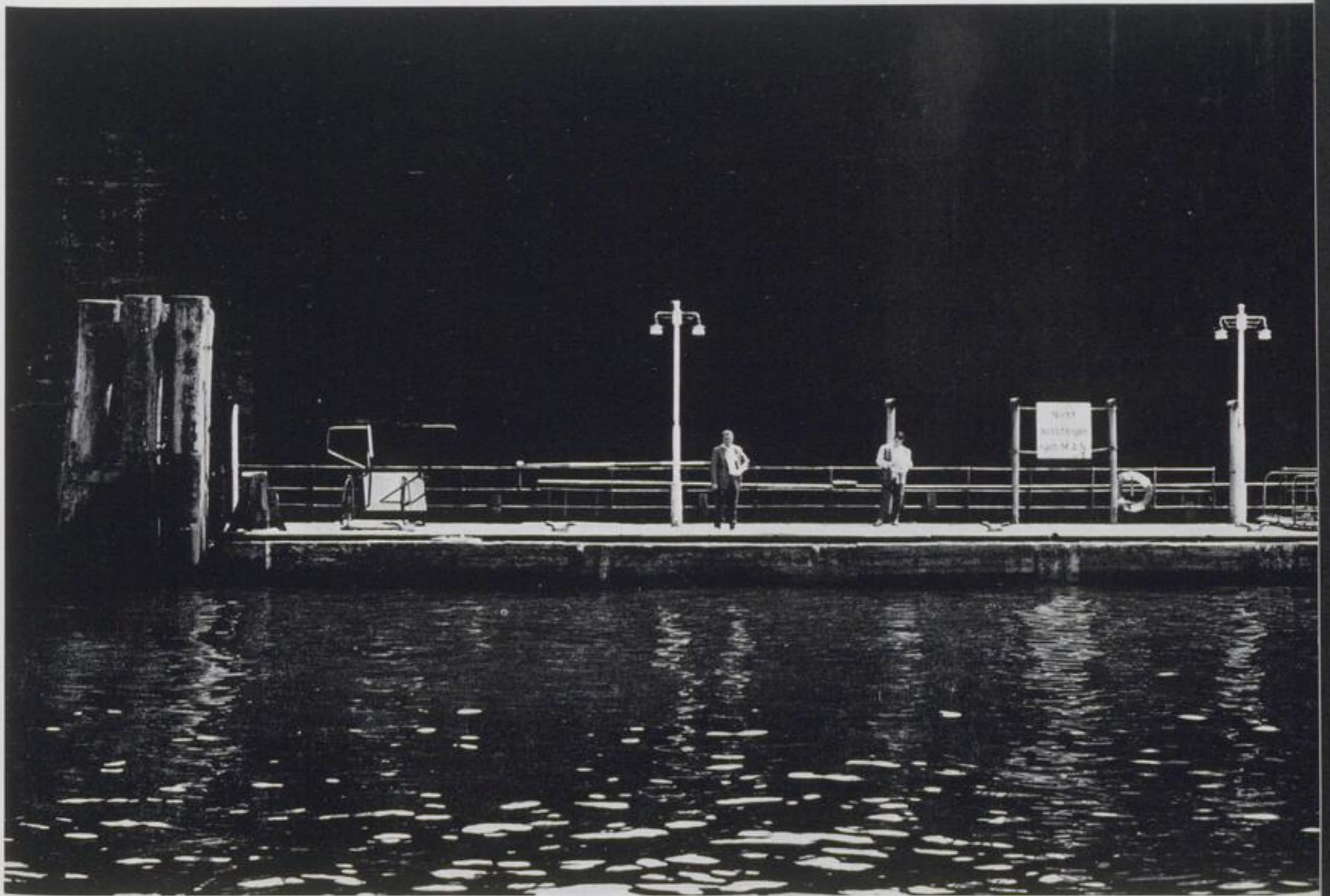


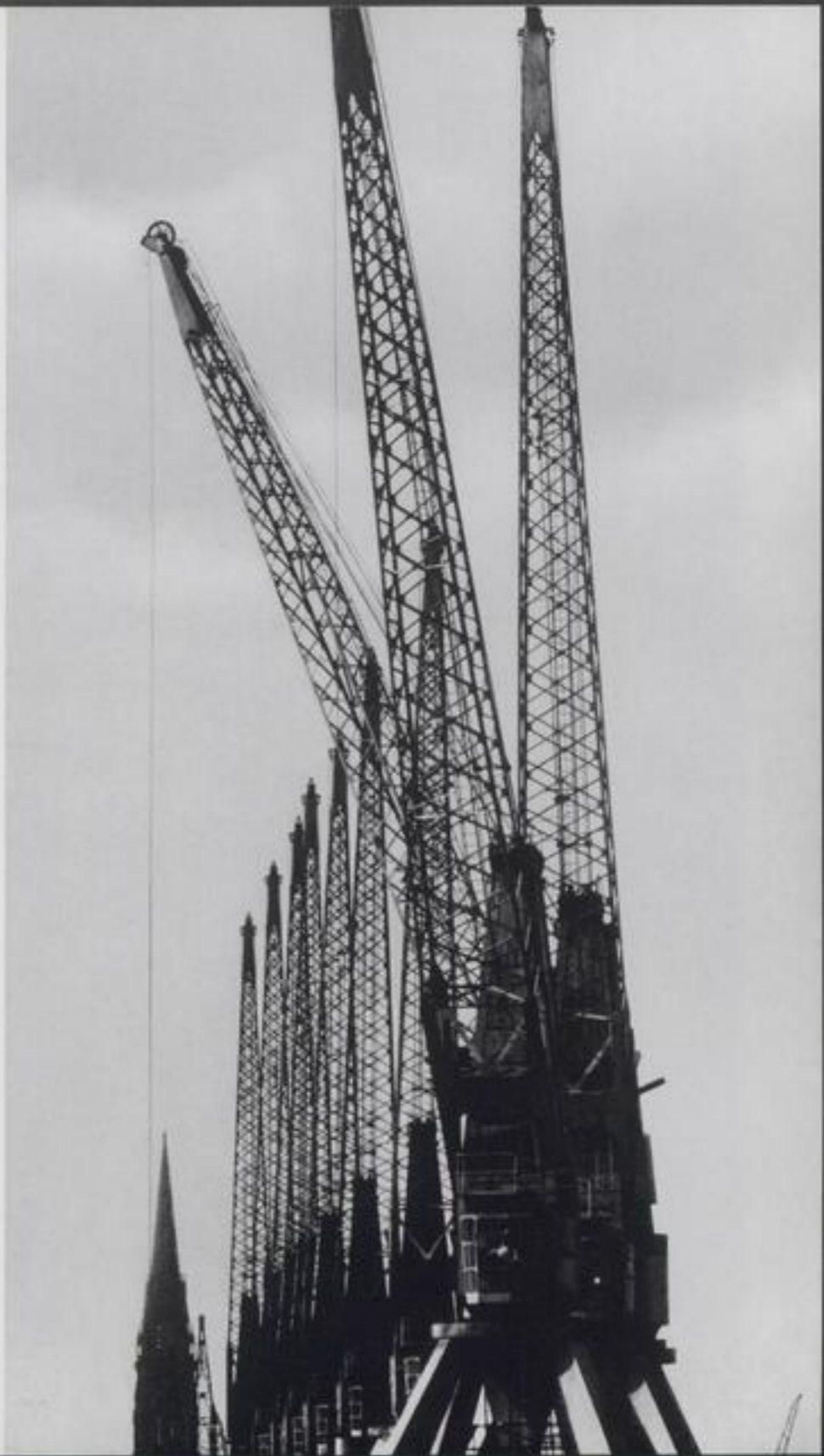
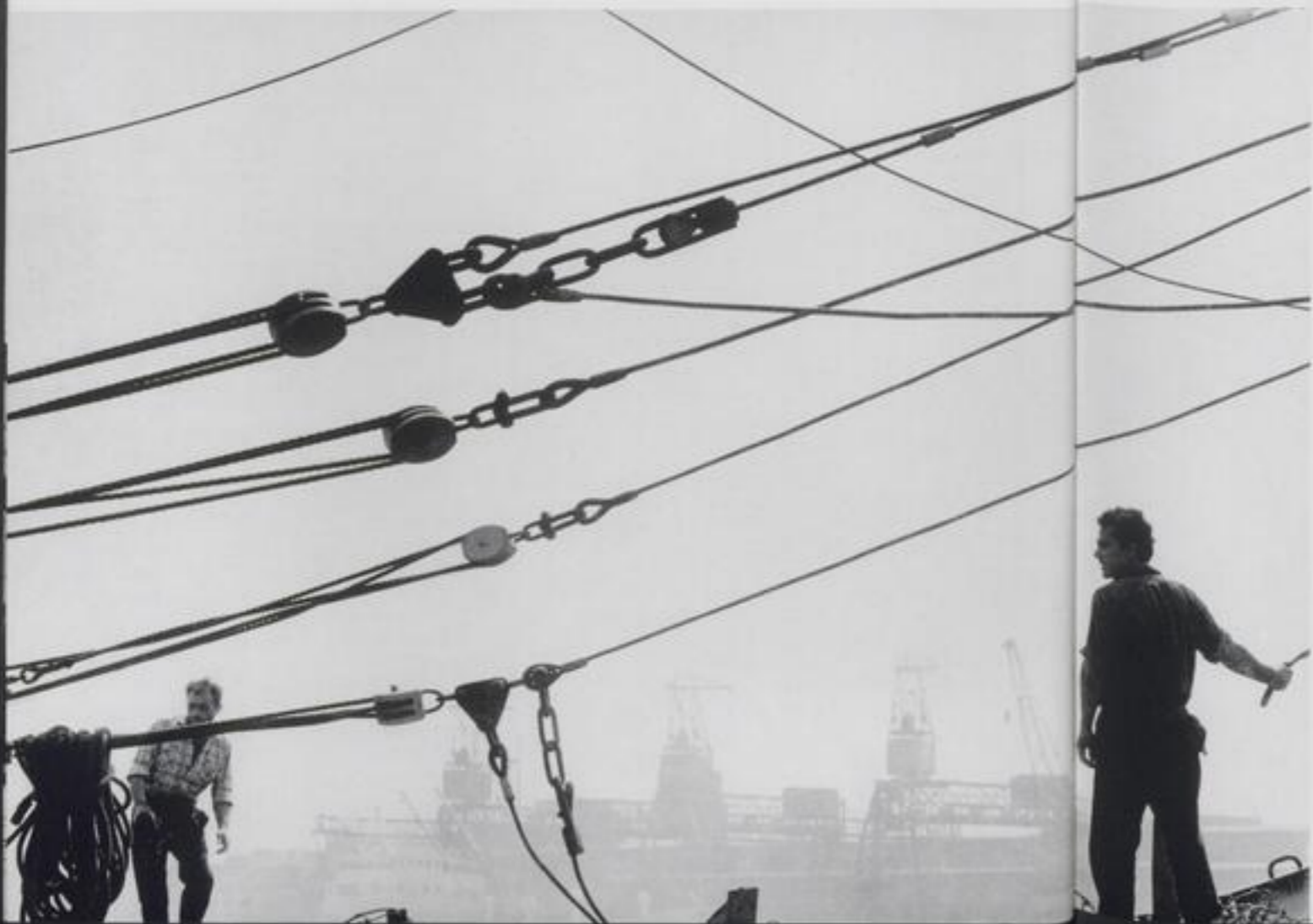




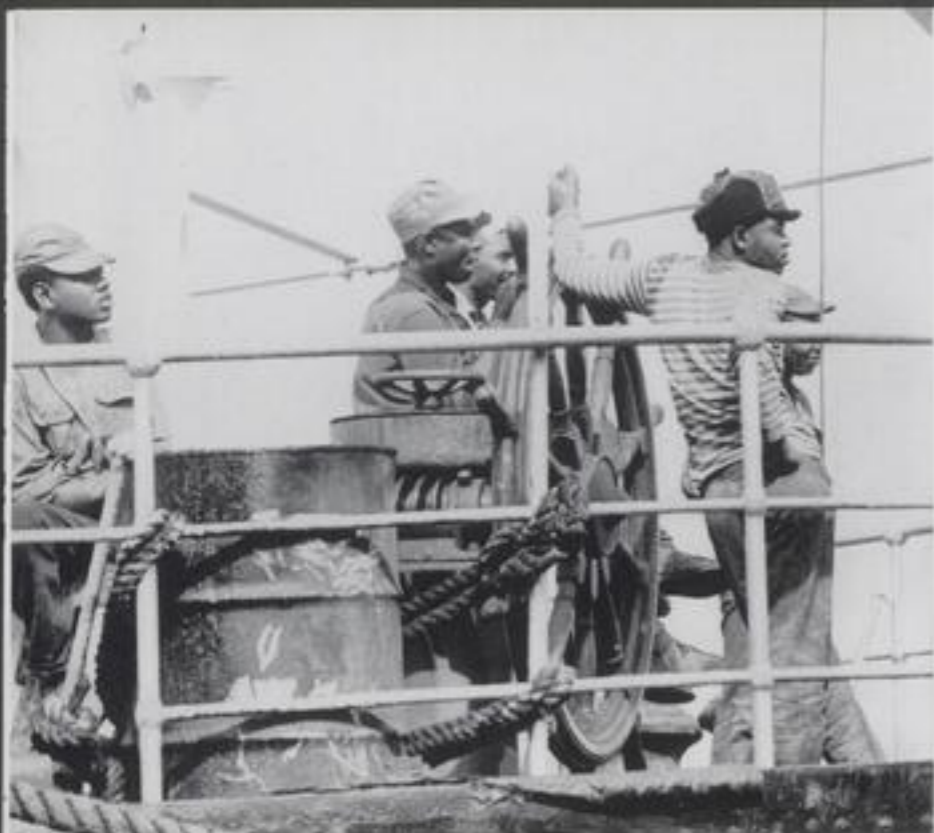
SLUB
Dresden









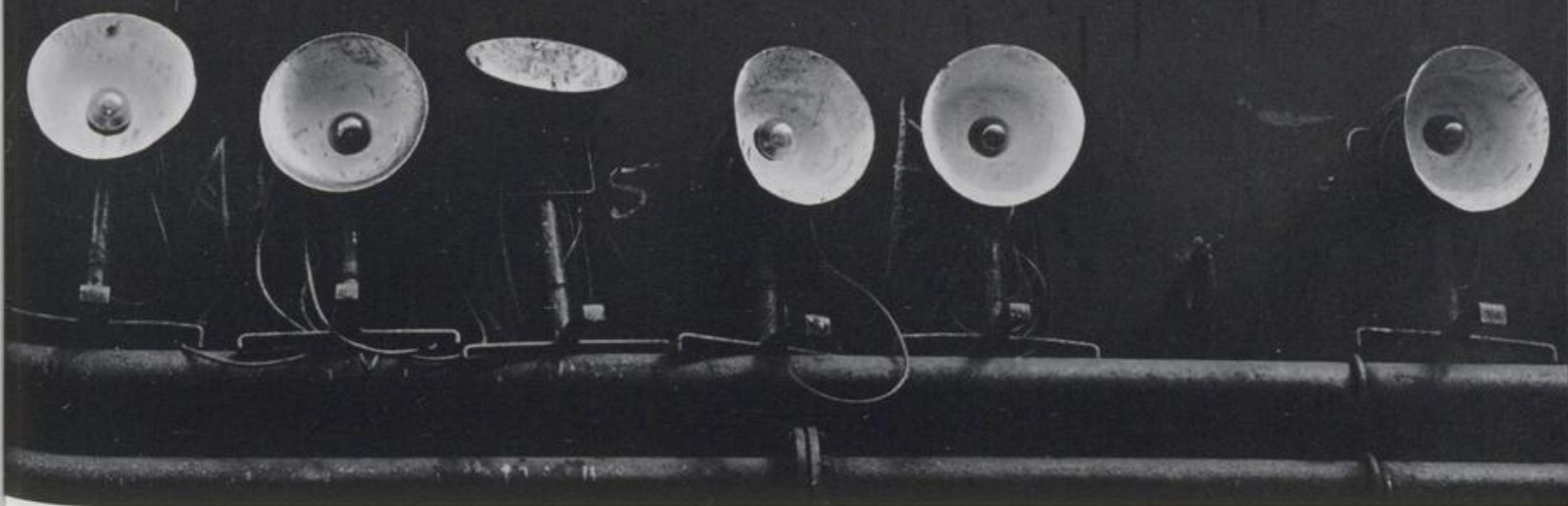


21



22



















BUER

XXXI
XXX
XXXIX
XXVIII

XXV
XXIV
XXIII
XXII
XXI
XX
XIX
XVIII
XVII
XVI
XV
XIV
XIII
XII
XI
X
IX
VIII
VII
VI

27232

24



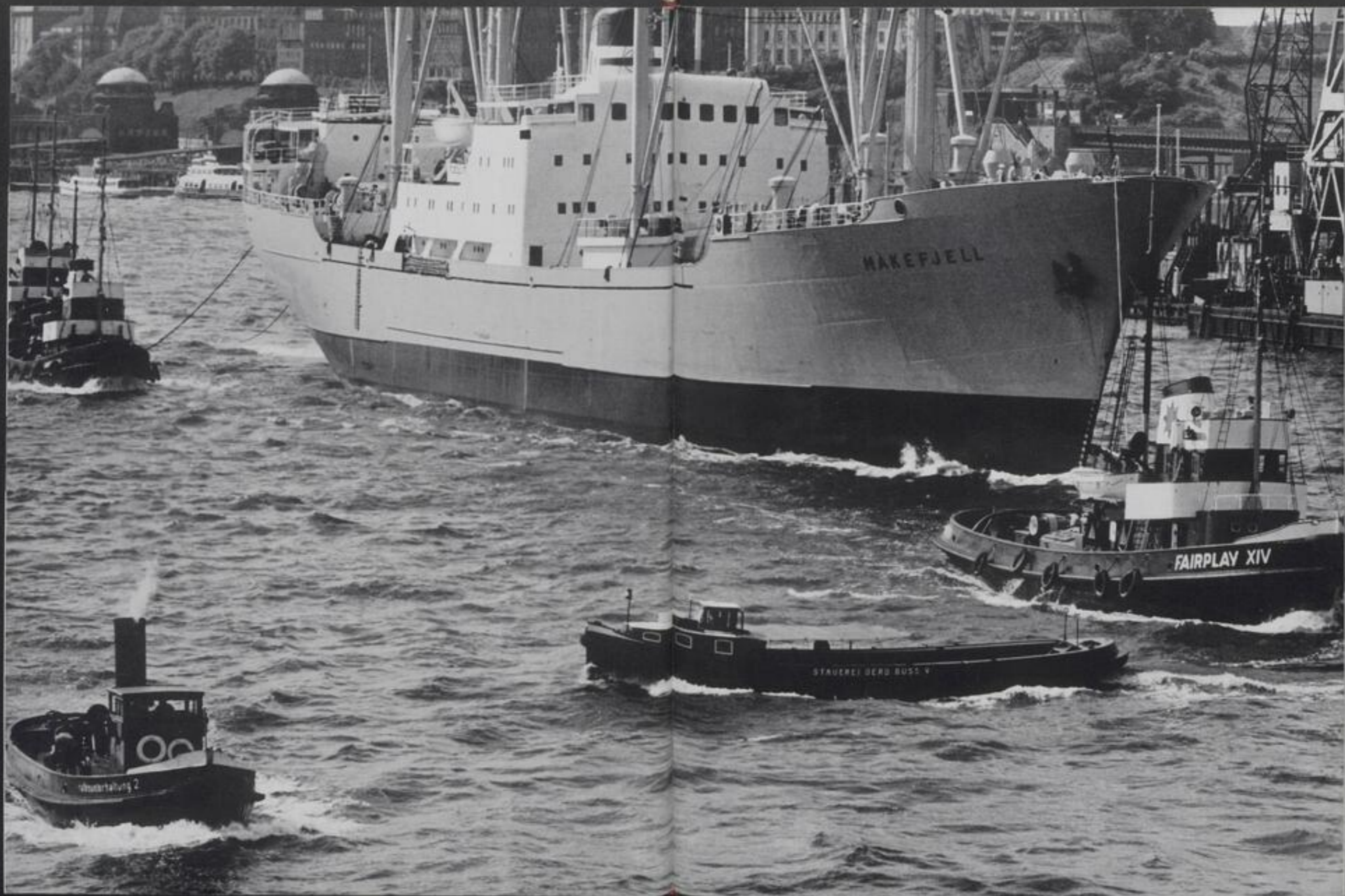






























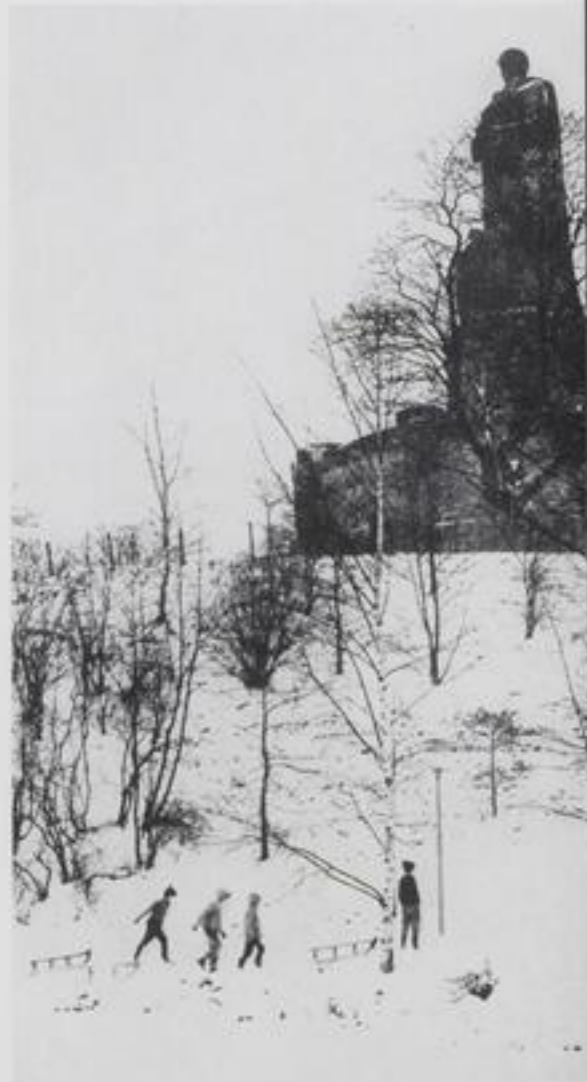
49

50



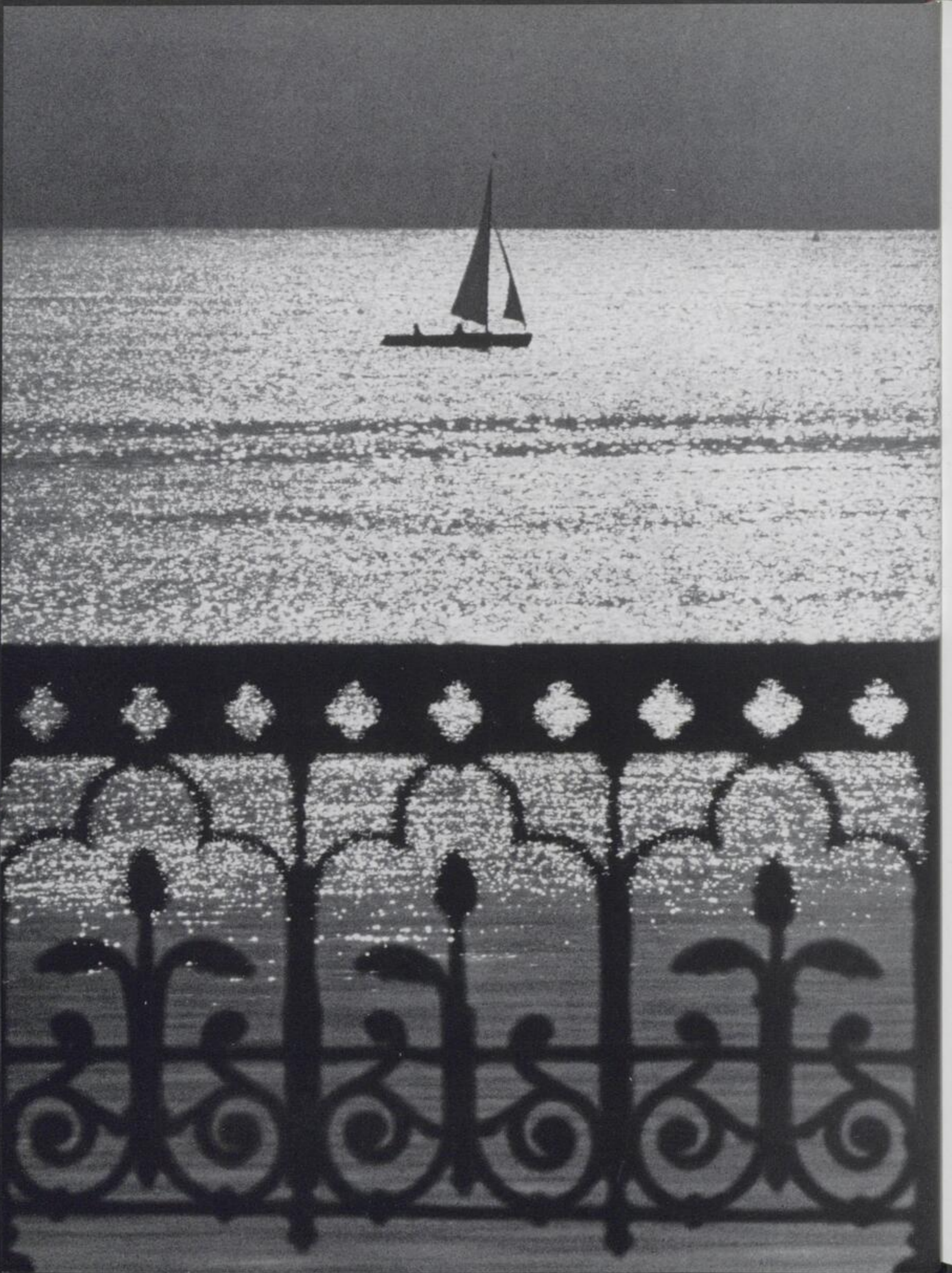


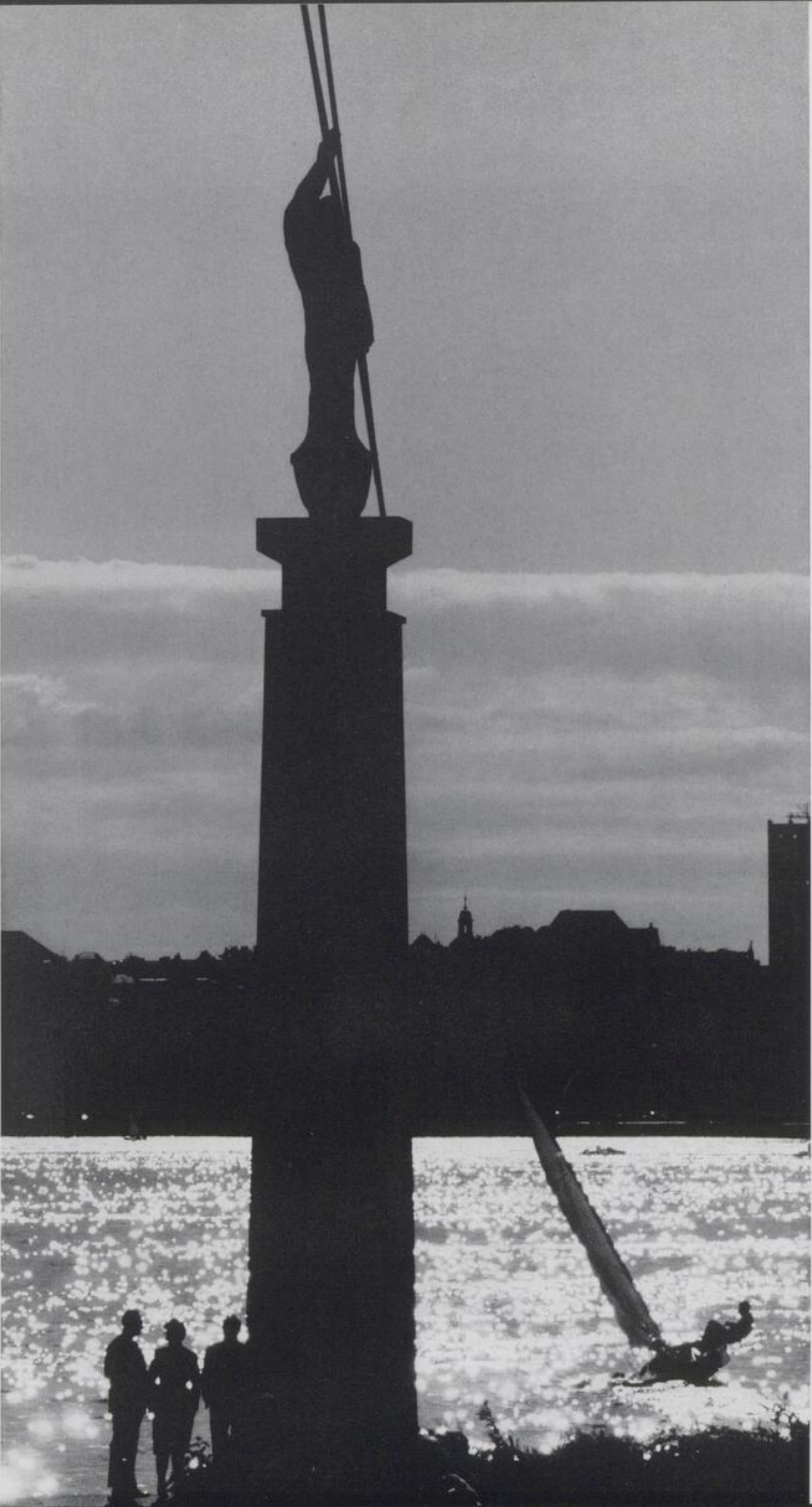




54

53

















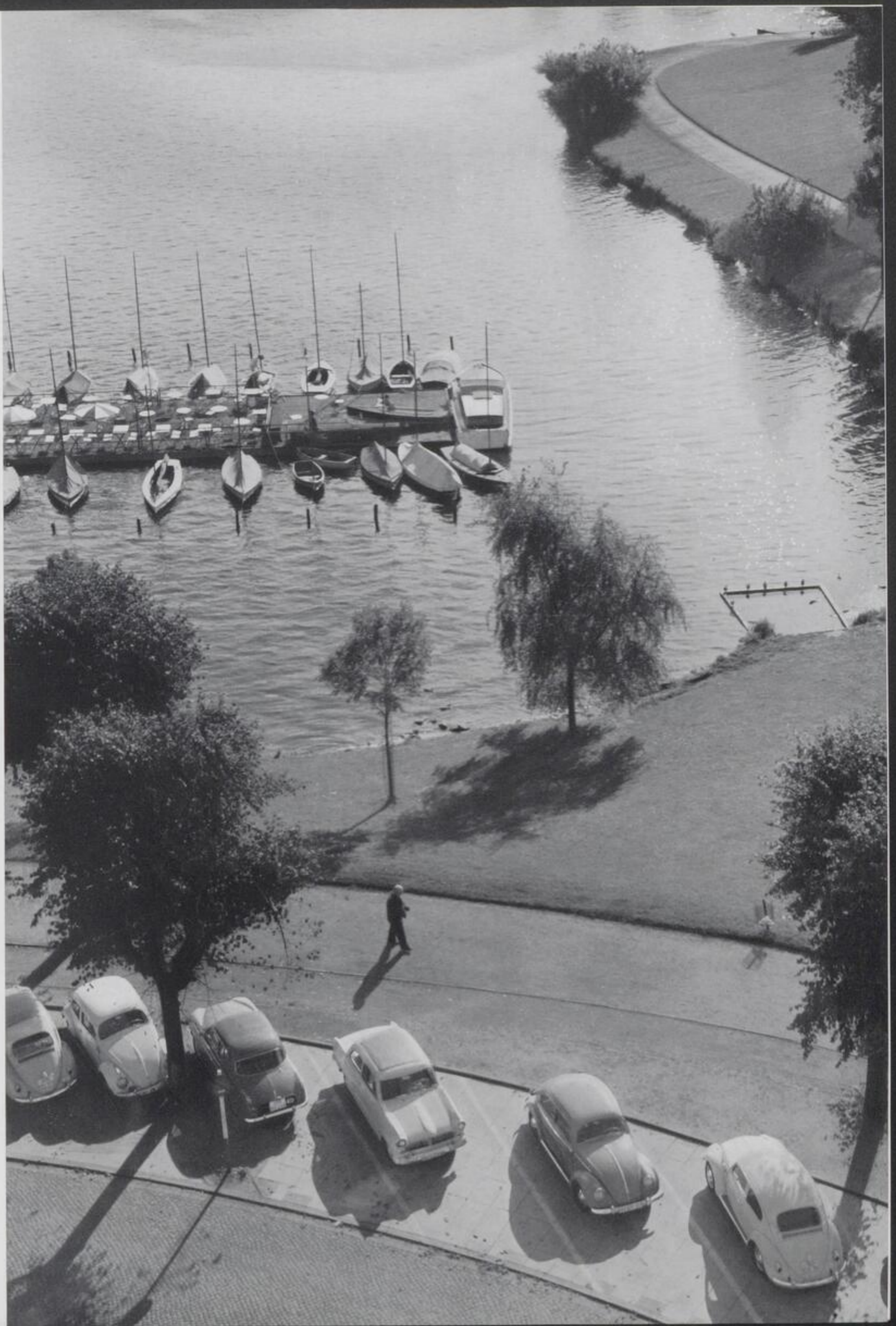
61

62















67

68



66



SLUB

Wir führen Wissen.



69

70







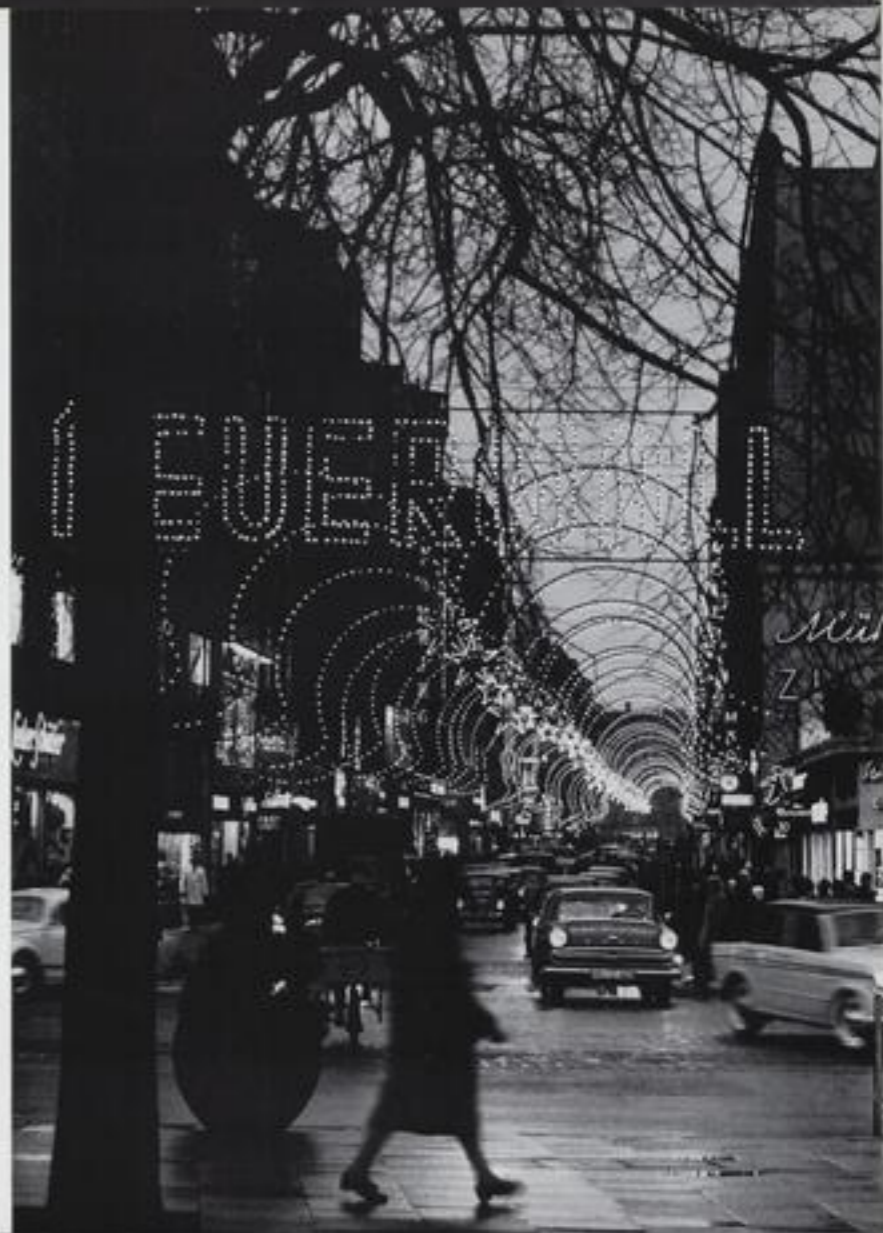


79



SLUB

Wir führen Wissen.



































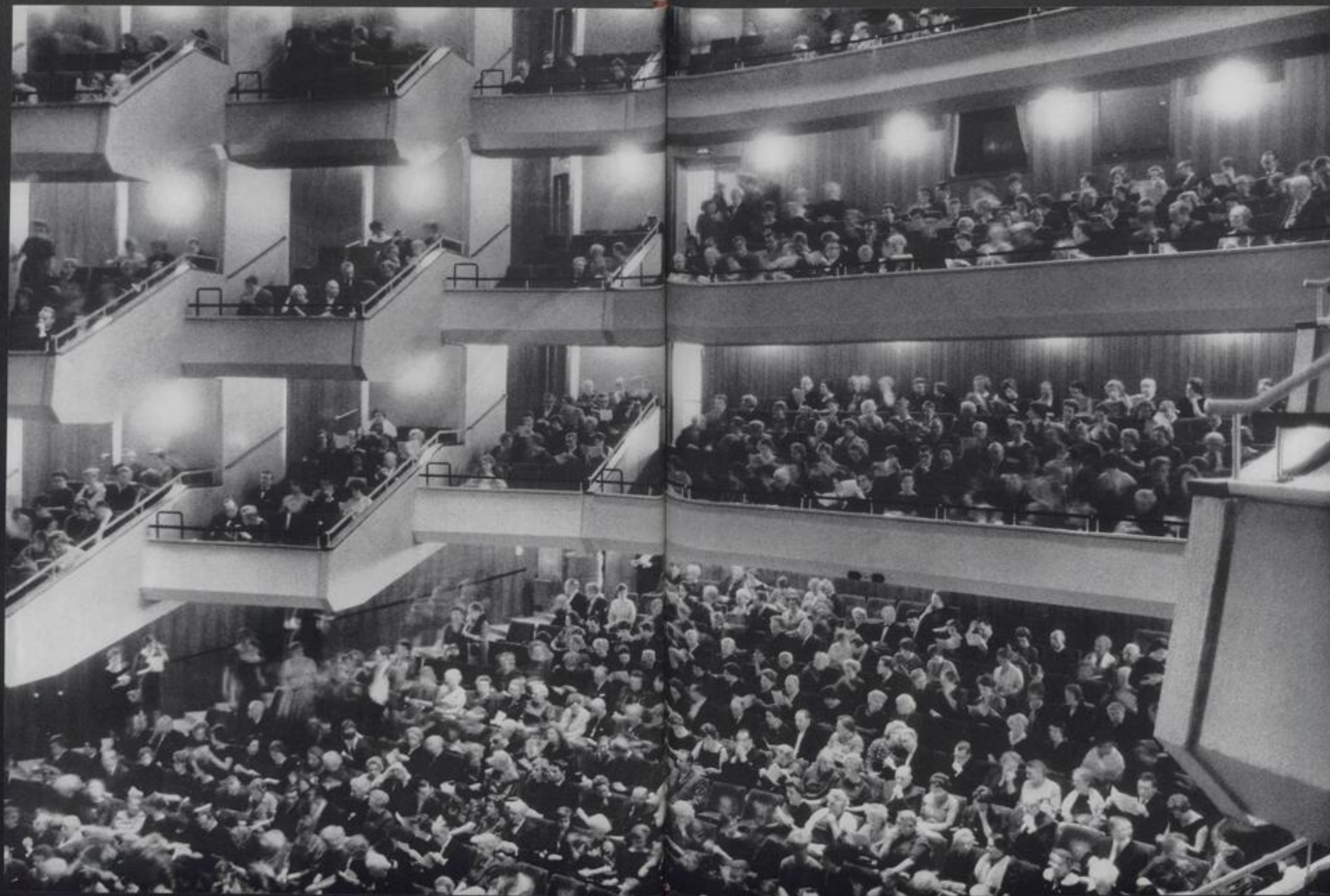






17











Dujardin

CINZ
DIE WE

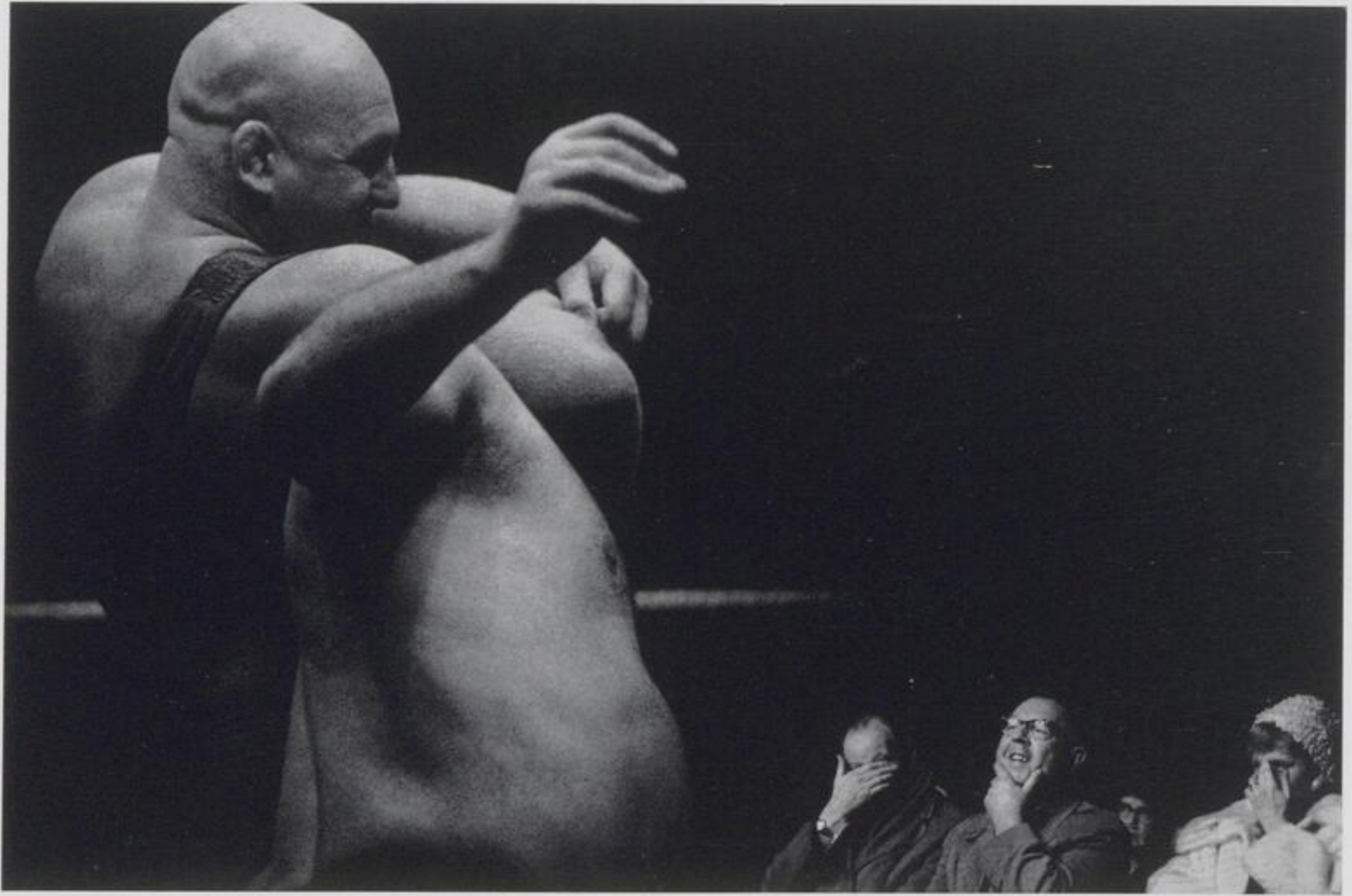
PRAN
KOR

Fischer Kraft **F**

Berliner
Bier
von
Schullheiss

HAUS
WOLFE
DIE
IGEL

HOTEL



Schaug das'd in Schwung kimmst!





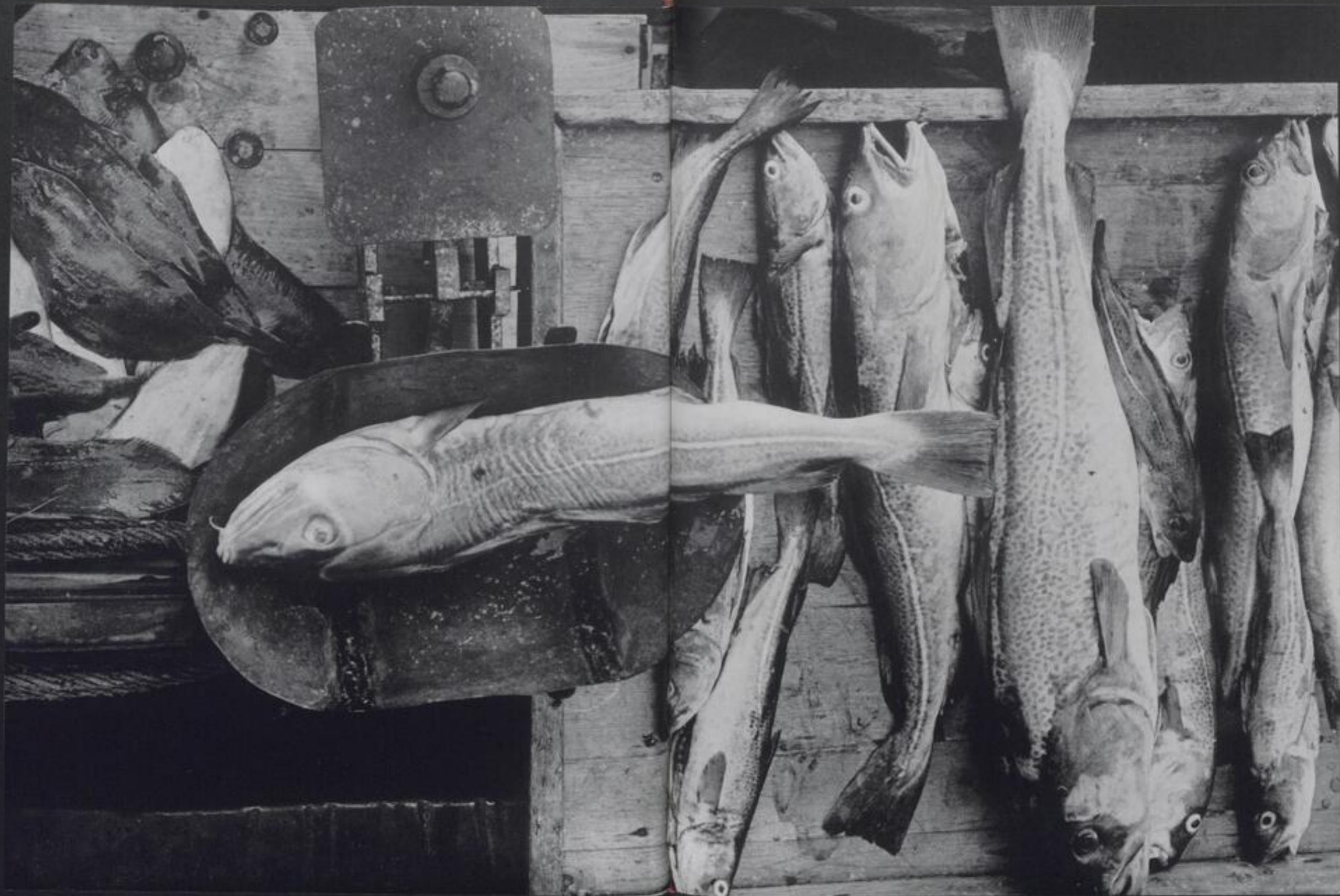
104

103



105





SLUB

Wir führen Wissen.



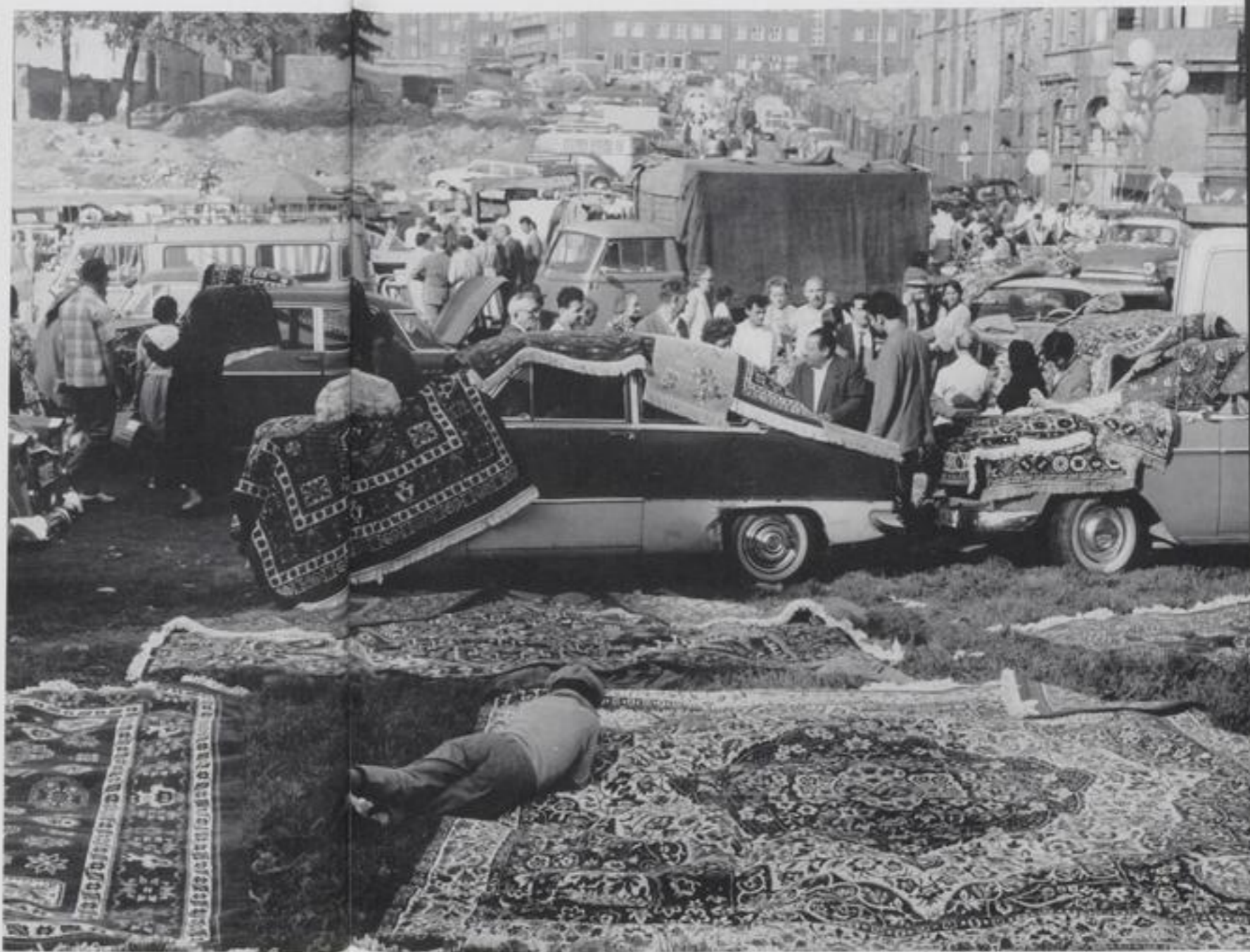
107

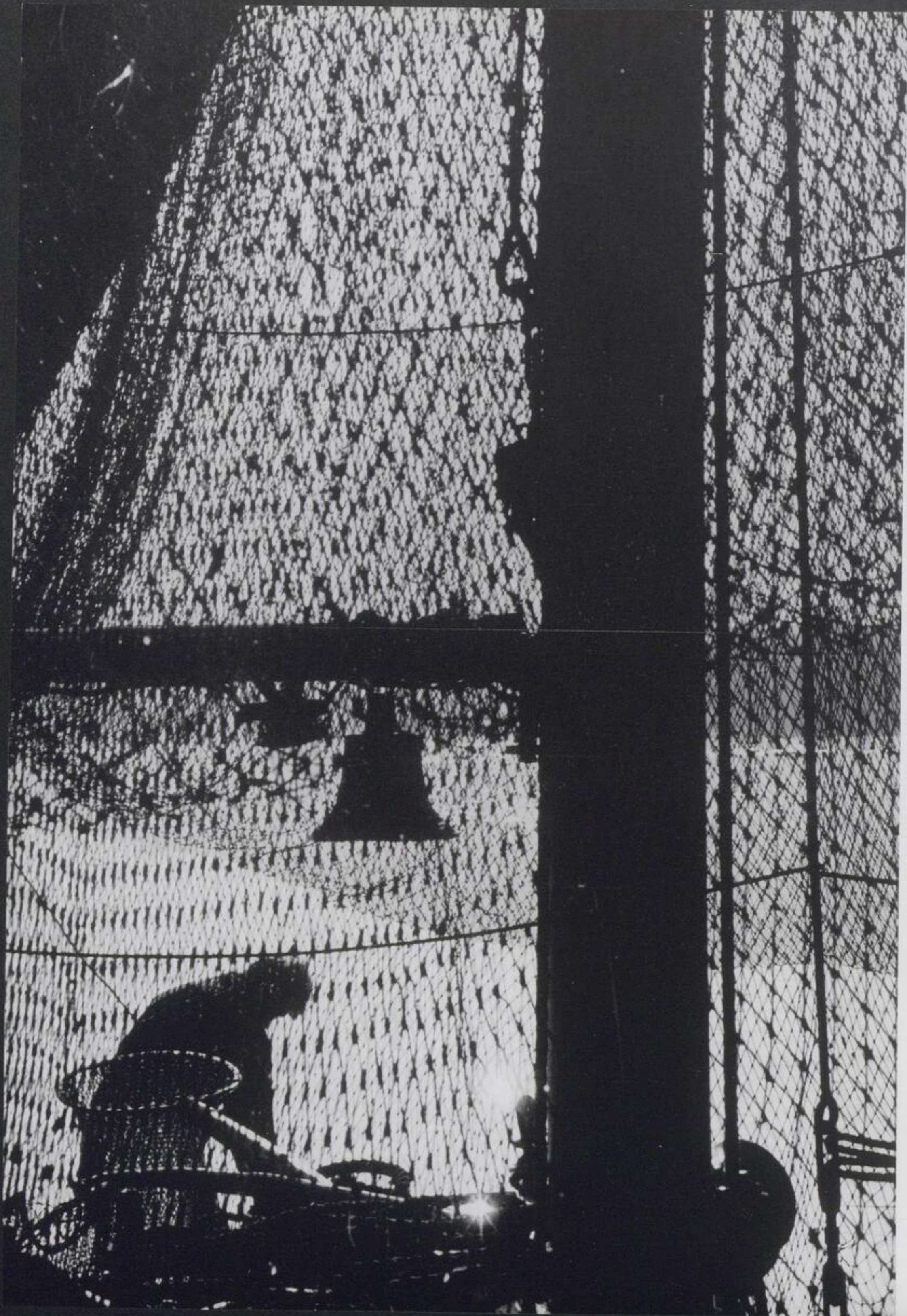
106



108



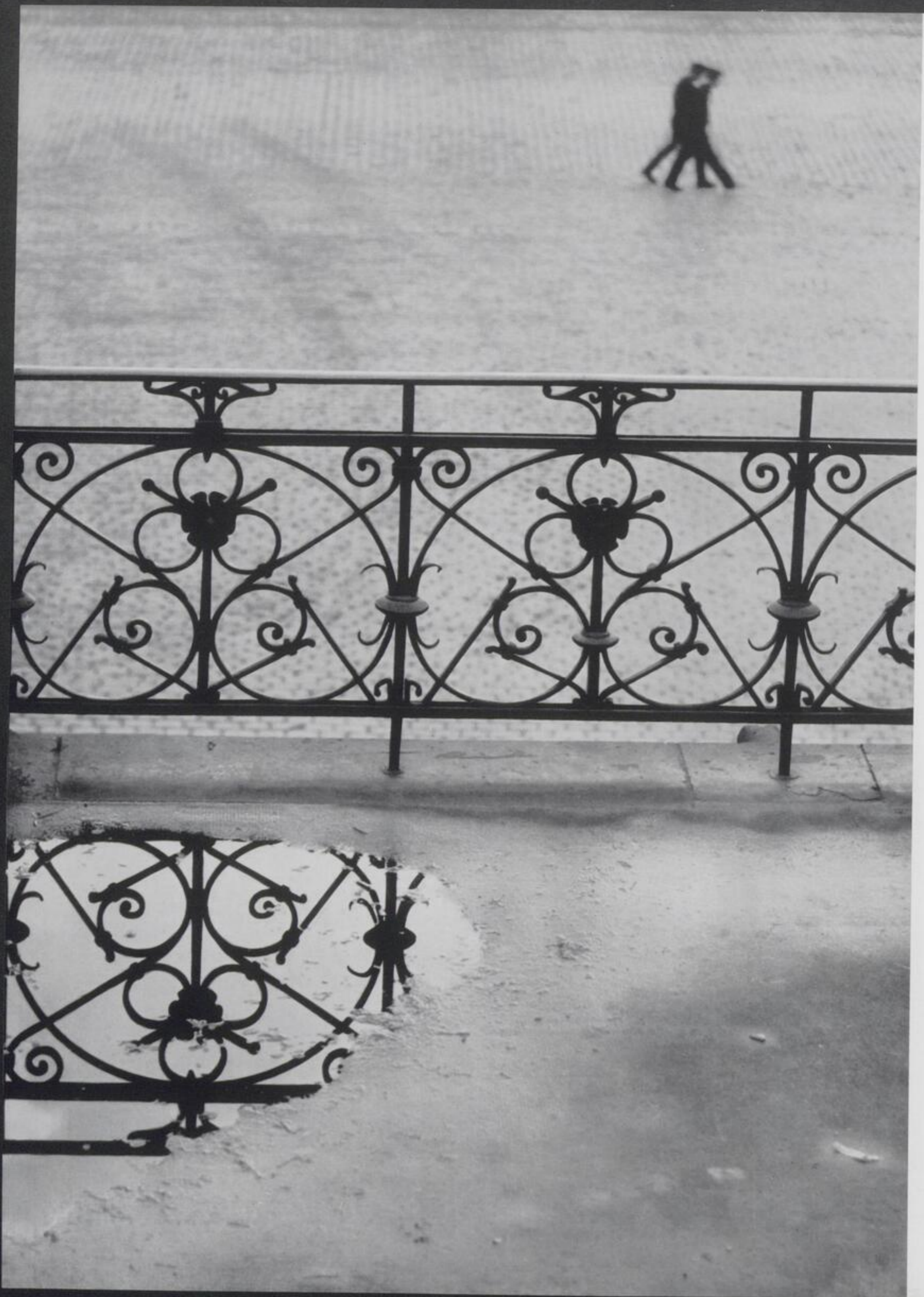


























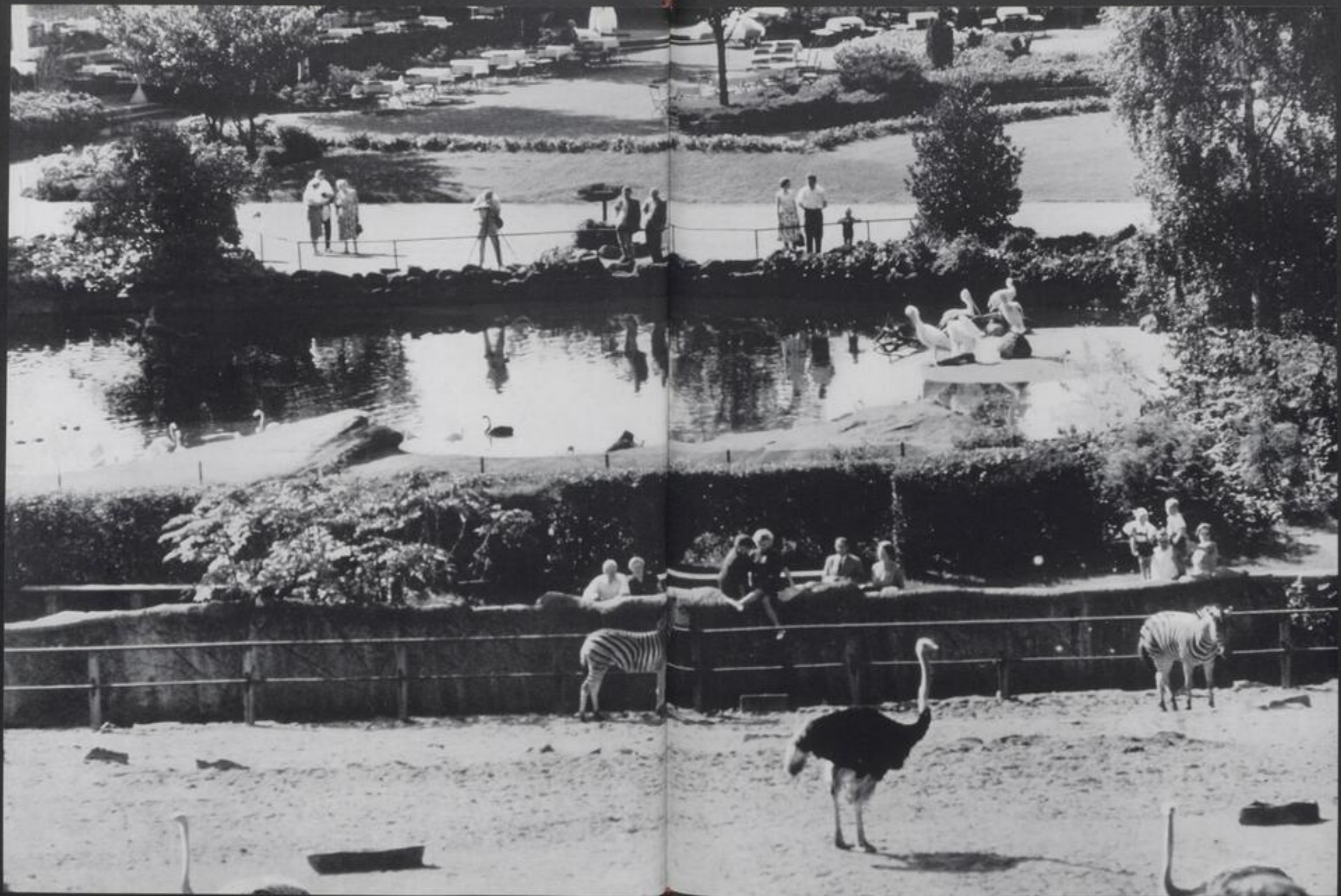
122



123

124















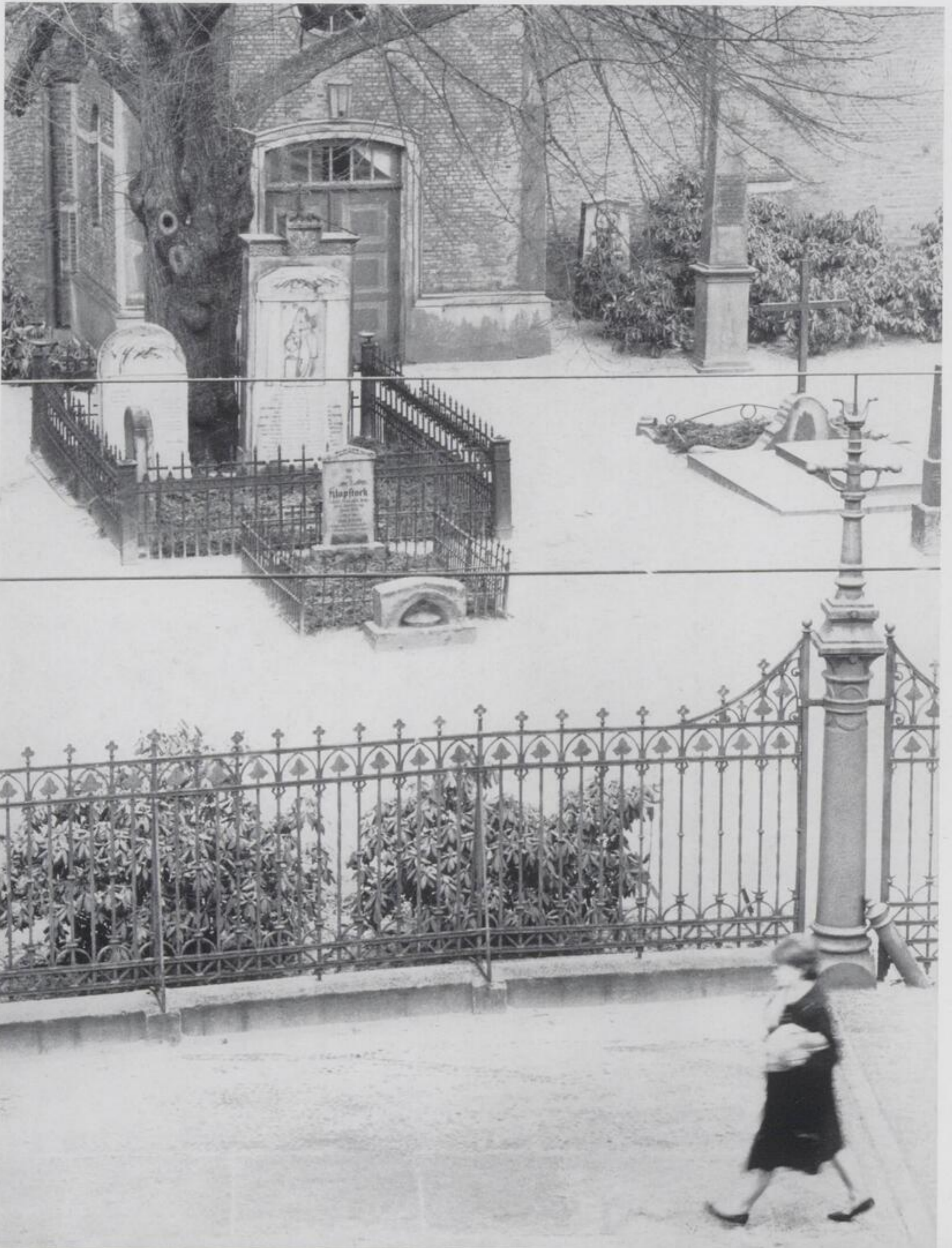
129

128

130







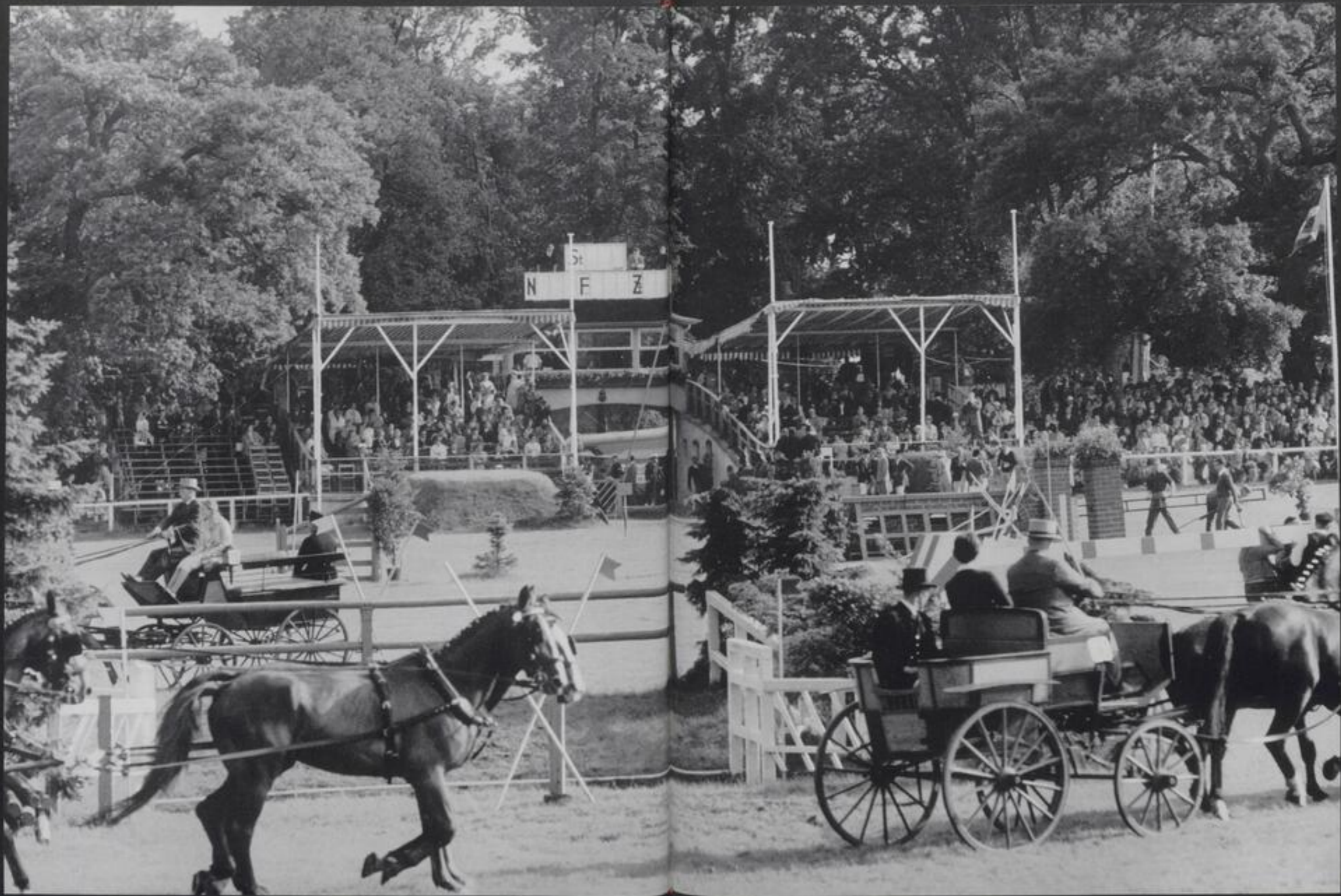


132

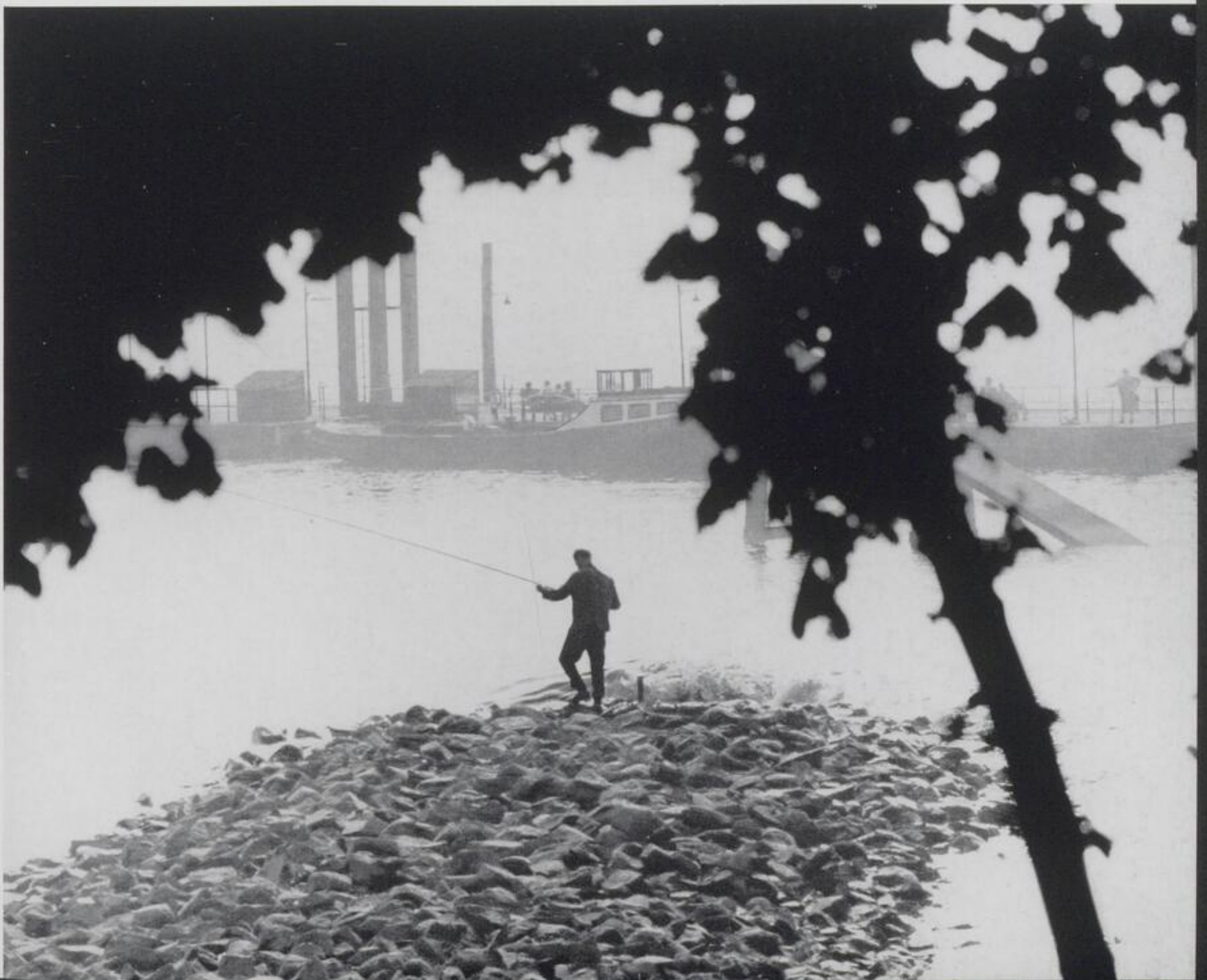
133



131











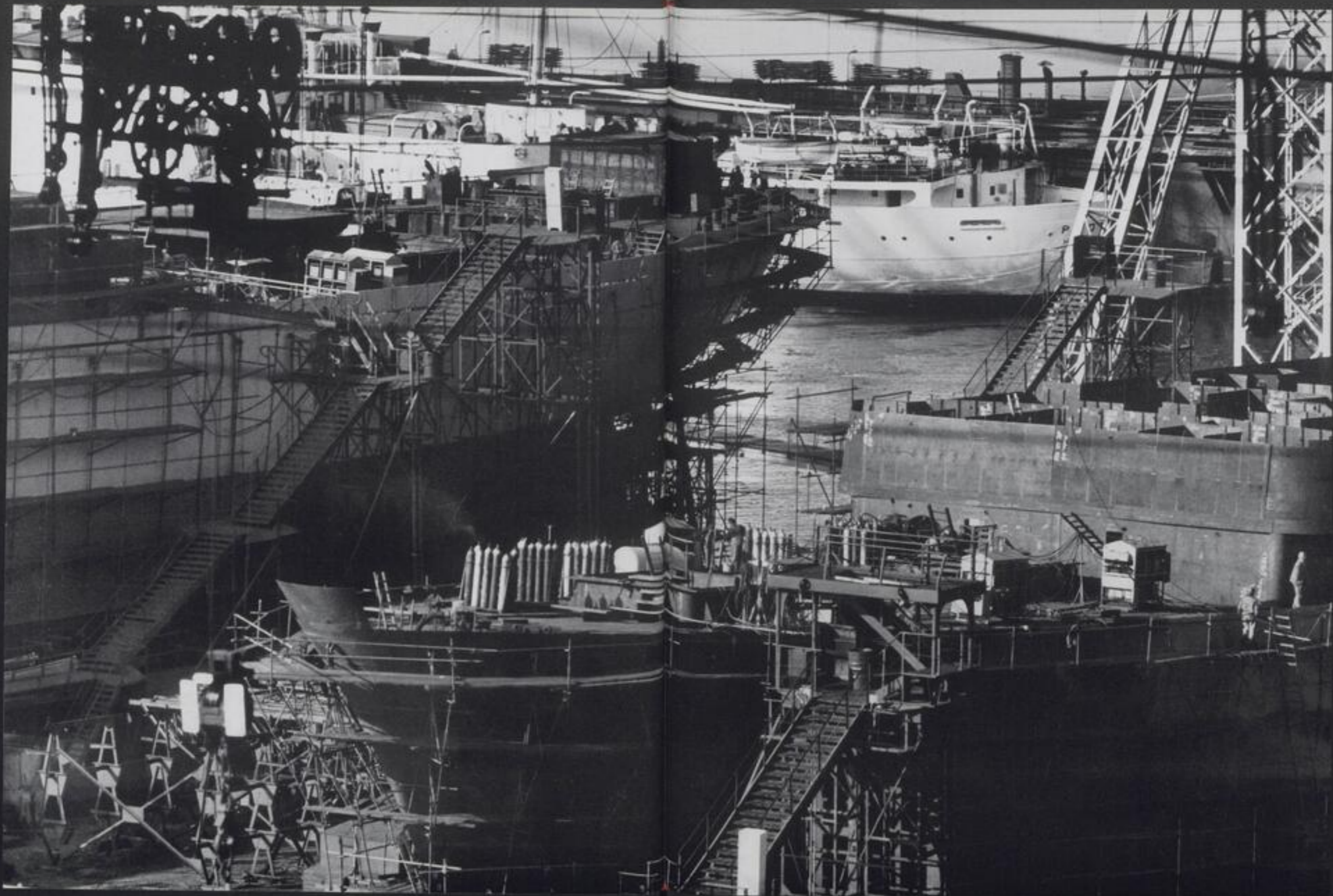


138

139

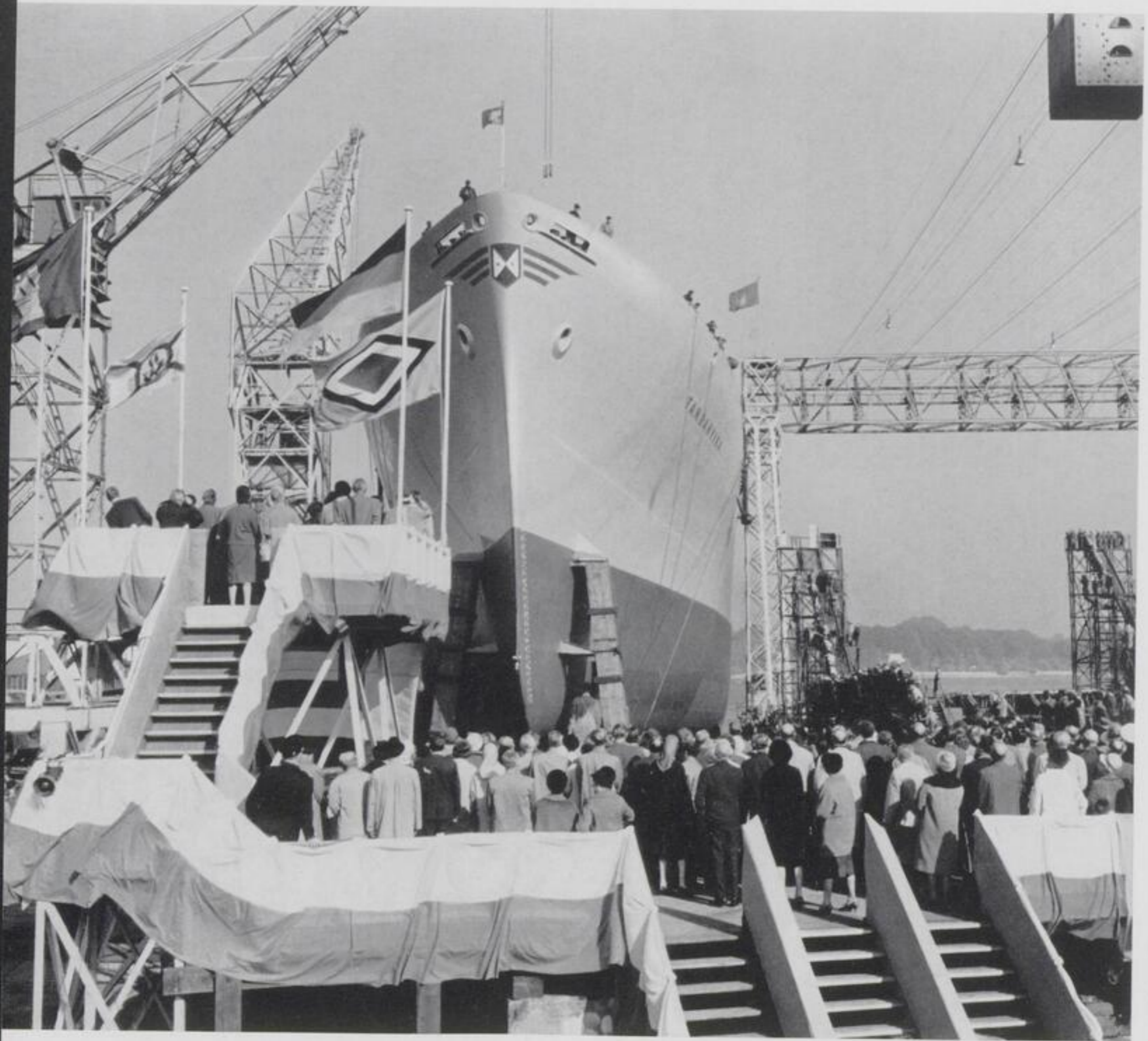


137



















146



147 148

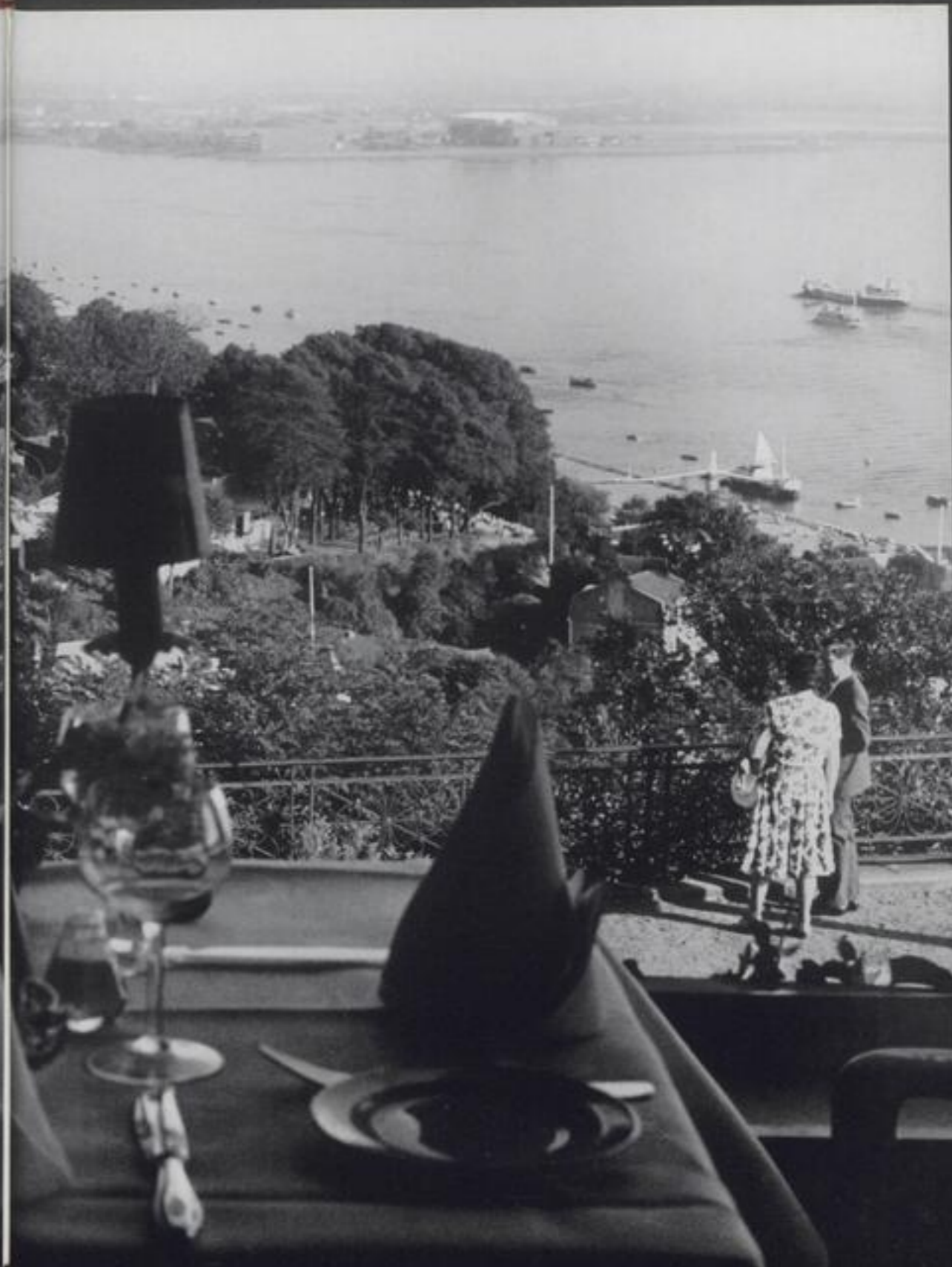




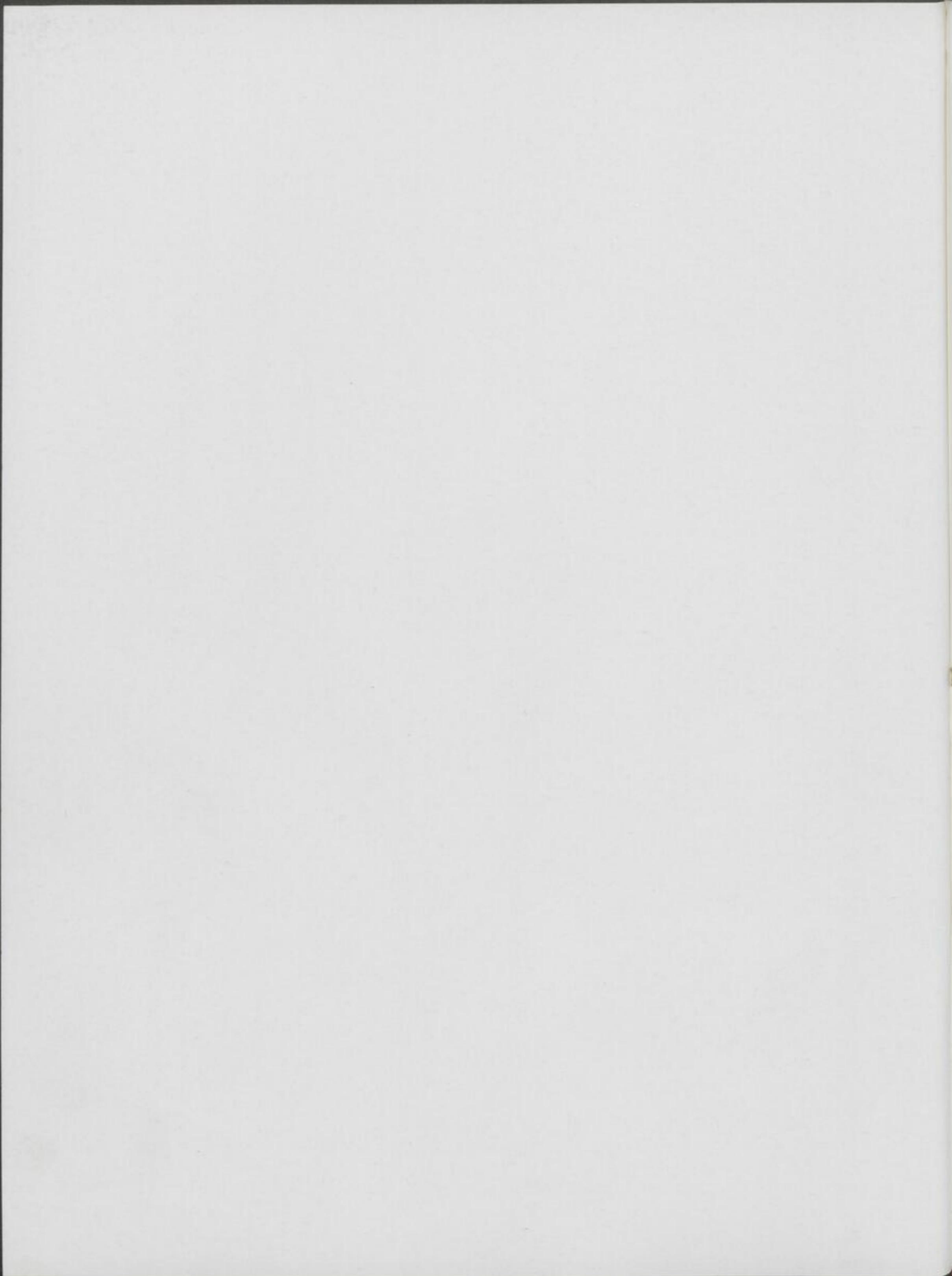
149

150









HAMBURG – HAFEN UND HANDELSPLATZ

Die Elbe als Handelsweg verbindet seit Jahrhunderten Mittel Europa mit der See. Hamburgs Hafen, Brückenkopf zwischen Binnenland und Obersee, liegt zwar hundert Kilometer von der Mündung des Stromes entfernt, aber immer noch im Bereich der See. Am 7. Mai 1189 unterzeichnete der deutsche Kaiser Friedrich Barbarossa zu Neuburg an der Donau einen Freibrief für Hamburg, der den Schiffen der Stadt Zollfreiheit auf dem Elbstrom bis ans Meer gewährte. Hamburg hatte einen ungehinderten Zugang zur See gewonnen. Noch heute feiert die Stadt alljährlich diesen 7. Mai als „Geburtsstag des Hafens“, noch heute können Importgüter im hamburgischen Hafen zollfrei gelandet werden.

Vor dem Zollanschluss ans Deutsche Reich (1888) war die ganze Stadt ein Lagerplatz für unverzollte Importe; denn Hamburg lag außerhalb der Grenzen des Deutschen Zollvereins. Es widerstrebt den liberalen Kaufleuten und Politikern dieser alten bürgerlichen Republik, ihre Freihandelsprivilegien aufzugeben. Sie setzen der Zollpolitik des Reiches hartnäckigen Widerstand entgegen und erreichen, daß ihnen ein „Freihafen“ zugestanden wurde.

Hamburgs Freihafen, einer der größten der Welt (1578 ha), kann seiner Ausdehnung nach mit einer Stadt von 100.000 Einwohnern verglichen werden. Die Vorteile eines Freihafens liegen auf der Hand. Der Importeur entrichtet für Waren, die mit dem Schiff aus dem Auslande nach Hamburg kommen und außerhalb der Zollgrenze, also im Freihafen, gelagert oder nach anderen Ländern weiterverfrachtet werden, keinen Zoll. Er ist unabhängig von Lieferterminen der Ursprungsländer und von Verschiffungsmöglichkeiten; er vermag jederzeit größere Partien, die erst bei der Einfahrt im Binnenland verzollt werden, abzurufen. In der Speicherstadt des Freihafens kann der Außenhandelskaufmann seine Importe zeitlich unbegrenzt einlagern und durch Spezialfirmen bearbeiten lassen. (Im Freihafen sind rd. 800 Unternehmen ansässig.) Auch die Freihafenindustrie profitiert von der Zollfreiheit, da viele ihrer Fabriken, ohne die Zollgrenze passieren zu haben, wieder angeführt werden können. Hamburgs Hafen, ein Universalhafen für Güter aller Art (Stückgüter und Massengüter), ist also – im Gegensatz zum „Spezialhafen“, der lediglich als Umschlagplatz dient – ein ausgeprägter Handelshafen, in dem ständig beträchtliche Warenvorräte lagern. Das Areal des Hafens – so groß wie die Insel Sylt – nimmt etwa den siebten Teil des hamburgischen Staatsgebietes ein. Von den 38 Hafenbecken sind 35 (mit einer Wassertiefe bis zu 12 m) für Seeschiffe, 23 für Binnenfahrzeuge bestimmt.

Annähernd 75% der hamburgischen Hafenanlagen und -einrichtungen wurden im zweiten Weltkrieg durch Bombenangriffe zerstört. Im Strom und in den Hafenbecken lagen dreitausend Wracks. Hamburgs Hafenhauer sahen sich beim Wiederaufbau also in die Lage versetzt, neuzeitliche Anlagen zu entwickeln, die den veränderten Anforderungen des Seeschiffsverkehrs und Güterumschlags entsprechen. Das gilt insbesondere für die Neugestaltung der Kai- und Schuppenanlagen.

57 km von den 296 km Uferstrecken des Hafens sind als Kaianlagen ausgebaut. Diese Kais bieten Liegeplätze für 175 Seeschiffe; 125 Schiffe können im freien Wasser an Pfählen festmachen. Die meisten der 887 Kaikräne sind Neukonstruktionen aus der Nachkriegszeit. Die Nutzfläche der 65 Kaihallen für den Stückgüterumschlag (362.774 qm) entspricht etwa der Lagerfläche in den Speichern des

Hafens. 13 betriebsfähige Spezialschuppen mit Elevatoren und Transportbändern dienen vor allem dem Südfreidromschlag. Neben 17 schwimmenden und 47 landfesten Getreideschubern verfügt der Hafen über zahlreiche Liegeplätze für Mineralöl und Speiseöl, 38 Verladebrücken für Kohle, Erze und Düngemittel und eine Spezialanlage für die Verladung von Kali. 5 landfeste und 19 schwimmende Schwerkranne des Hafens haben eine Hubkraft von 10 bis 200 t. Die „Hafenflotte“ zählt 650 Schlepper und Barkassen und 2800 Schuten (Laukähne für den Transport im Hafen). Die Gleisanlagen des Hafensbetriebs – mit zahlreichen Bahnhöfen und Verbindungen zu allen Umschlagplätzen – sind 520 km lang.

Im Jahre 1961 wurden im hamburgischen Hafen 30 Millionen t Güter aller Art umgeschlagen. Mit dieser Umschlagziffer steht Hamburg in Europa an vierter Stelle hinter Rotterdam, London und Antwerpen. 18,4% des westdeutschen Außenhandels gingen über Hamburgs Hafen. Jeden Monat laufen 1700 Seeschiffe den hamburgischen Hafen an. (1961 – 20.200 Schiffe mit 31,8 Mill. NRT.) 255 Linienfirmen bieten monatlich bis zu 779 Verschiffungsmöglichkeiten nach 1100 Häfen in allen Erdteilen. Der Anteil der internationalen Schifffahrt am Verkehr des hamburgischen Hafens ist größer als nach dem ersten Weltkrieg. Er belief sich 1961 auf 72%. Über Bahn-, Straßen-, Kissen- und Binnenstiftfahrverbände bedient Hamburgs Hafen ein Hinterland, das sich von Skandinavien, Polen über die Tschechoslowakei und Ungarn bis nach Österreich und der Schweiz erstreckt.

Die nach dem Kriege fast völlig vernichtete hamburgische Handelsflotte verfügt heute über 554 Fracht- und Passagierschiffe und 86 Tank- und Erzhilfe mit einer Tonnage von 2.731.727 BRT (58% der gesamten Tonnage der Bundesrepublik). Der bedeutendste Industriezweig der Hansestadt ist noch immer der Schiffbau. Auf 55 See-, Fluß- und Küstenschiffwerften werden 29.700 Arbeiter, Angestellte und Lehrlinge beschäftigt, davon allein 26.000 auf den fünf Groß-Werften. Drei dieser Werften befassen sich mit der Entwicklung atomarer Schiffsantriebe.

Da die Schiffe von Jahr zu Jahr größer werden und die Umschlagmengen steigen, befaßt sich Hamburg mit der Erweiterung seiner Hafenanlagen und der Entwicklung eines revolutionisierenden Projektes. Im Gebiet der alten Süderelbe sollen neue Seehafenanlagen und Umschlagbetriebe entstehen. Im Wattenmeer um die Inseln Neuwerk und Scharhörn hat die Stadt durch einen Staatsvertrag mit Niedersachsen ein Gebiet von 9000 ha erworben, das unmittelbar an das 20 und mehr Meter tiefe Fahrwasser der freien Nordsee grenzt und evtl. zu einem Vorhafen ausgebaut werden soll, in dem die größten Schiffe der Welt abgefertigt werden können.

- 1 Anlauf von Süden
- 2 Schauerleuse
- 3 Steuerleitbalken
- 4 Hamburgische Wahrzeichen: St. Michaeli und der Turm des Kaipeichers A, im Volkstum „Kehrwieder Spitze“ genannt
- 5 Umschlag in Schuten (Leichter)
- 6 Binnenland an der Wasserkaai
- 7 Schwimmkran für schwere Kollie
- 8 Schleppeluge
- 9 In 35 Seehafenbecken löschen und laden die Schiffe an Kais und Pfahlgruppen (Düveln)
- 10 Überholung einer Ankerkette im Dock
- 11 „Der Anker ist ein gedrehter Strick Eisen, das seinen Zweck wunderbar entspricht.“ (J. Conrad)
- 12 Elbbrücken
- 13 Kran- und Ladebrücke
- 14 Frachter im Dock
- 15 400 Automobile werden in sieben Stunden verladen
- 16 Schwimmdock
- 17 Fahrpoisson
- 18 Trommeln und Tälchen (Flaschenzüge) – zuzählende Werkzeugen an Bord
- 19 Moderne Kaikräne
- 20 Strandgut
- 21 Sillons
- 22 Kaianlage – Umschlag zwischen Schiff und Schuppen
- 23 Bodenantrieb
- 24 Arbeitslampen für die Nachtwacht im Dock
- 25/26 Freihafen: Im Herzen der Speicherstadt
- 27 Viele Wege führen durch den Hafen
- 28 Abfahrt zur zweiten Schicht
- 29 Schwimmdock „Deutsche Werft – Reihentag“
- 30 Brücke eines Baggerschleppers
- 31 Zollgrenze
- 32 Schiffpropeller
- 33 Die große und die kleine Welt
- 34 Fließkähne
- 35 In jedem Matrosen steckt ein Maler ...
- 36 Eine Mastlatz hält Tausende von Tonnen
- 37 „Kaffeeklapp“
- 38/39 St. Pauli-Landungsbrücken
- 40 Einlaufendes Frachtschiff wird zum Liegeplatz geschleppt
- 41 Schidewehel
- 42 „Tradition“
- 43 Schlepperhafen
- 44 Fleethrücke und Schleuse (zwischen Alster und Elbe) in der Innenstadt

- 45 Die letzten Fachwerkgiebel
- 46 Ein Kanal bildet die Zollgrenze zwischen der City und dem Freihafen
- 47 Die Turmplattform des „Miheli“: ein beliebter Aussichtspunkt
- 48 Alte Stiltwohnungen des ehemaligen Kransatzes (Krämer)
- 49/50 Den Elbtunnel passieren jährlich fast 5 1/2 Millionen Fußgänger und 640.000 Kraftfahrzeuge
- 51/52 Die Welt von vorgestern (Rente der Altstadt in der City)
- 53 Oberseebücke
- 54 Auf einer alten Hafenanlage erhebt sich das 1906 errichtete Bismarck-Denkmal
- 55-58 An den Ufern der Alster
- 59 Regattafeld bei schwacher Brise
- 60/61 Die Alster kennt auch harte Böen
- 62 Sommer in der Großstadt
- 63 Mittagessen
- 64 „Parkplätze“
- 65 Die Lombardbrücken
- 66 Oberalster
- 67 Lilipe-Regatta
- 68 Die City
- 69/70 Alsterfauna
- 71 Blick vom neuen BAT-Haus auf die Innenstadt
- 72 Äpfeln auf der Lombardbrücke
- 73 Das „hamburgische“ Kaffeehaus
- 74 Bismarck
- 75 Neuer Wall – eine beliebte Geschäftsstraße der Innenstadt
- 76 Zwischen Glasmarkt und Jungfernstieg
- 77 Neues Verwaltungsgebäude der BAT an der Toplanade
- 78 Jungfernstieg
- 79/80 Zebrastrifen
- 81 Barlachs Ehrenmal für die Gefallenen des ersten Weltkrieges an der Kleinen Alster
- 82 Für den Kunsterzieher Alfred Lichtwark war die Alstertreppe am Rathausmarkt „die schönste Wassertreppe“
- 83 Skyline: gestern – heute
- 84/85 Rathausmarkt
- 86 Mönckbergstraße
- 87 Große Bleichen
- 88 Deutsche Bank im Stadtzentrum, gegenüber der Börse
- 89 „Notierungen“
- 90 Börsenhalle um die Mittagsgiebt
- 91/92 Karyatiden in „Markts eigener Stadt“
- 93 „Und wir die Welt von hinten sah ...“
- 94 Architektur von heute
- 95 Alte Kandelaber
- 96 Seattoper

- 97/98 Auditorium maximum
- 99 Rasenbahn
- 100 Caschier
- 101 Heiligengiesfeld-Bunker
- 102 Zillertal
- 103 Große Freiheit
- 104 St. Pauli: Unten an der Küste
- 105 St.-Pauli-Fischmarkt – Volkervergnügen am Sonntagmorgen
- 106 Die „Ware“
- 107 „Springlebendige Schollen und Butt“
- 108 Auktion in der Fischhalle
- 109/110 Fischmarkt – Markt der unbegrenzten Möglichkeiten
- 111 Finkenwerder Kanone
- 112 „Fofftein“ – der Markt in besonderer
- 113 Knippen am Fischmarkt
- 114 St. Pauli – Antiquitäten
- 115 Hafencorridor
- 116 Hafenmauer
- 117 Hafentreppe
- 118/119 St. Pauli ohne Neon
- 120-126 Hagenbock
- 127 Raffinerie der BP
- 128/129 Ferienanlage in der Stadt
- 130 Elbstrom bei Ovelgönne
- 131 Klopstocks Grab an der Elbchaussee
- 132 Seentagsmaler
- 133 Reit- und Fahrturnier in Kleinfischbek
- 134 Elbsuferweg
- 135 Hobby am Hafen
- 136 Verwaltungsgebäude der Rammungs-Zigarettenfabriken in Großfischbek
- 137 Architekturavaleis
- 138 Feiertag
- 139 Ausrüstungshafen einer Seeschiffwerft
- 140/141 Schiffe auf den Helgen
- 142 Stapelland
- 143 Laufkatten
- 144 Die Deutsche Werft auf der Elbinsel Finkenwerder
- 145 Bootstede am Elbfahrwasser
- 146 Park am Elbsufer
- 147 Altes Landhaus an der Elbchaussee (Jülich-Haus)
- 148 Portal zum Jewish-Park
- 149 Haus eines Reeders
- 150 Blaukiese
- 151 Auerke – Heimkehr ...

VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN

HAMBURG - HARBOUR AND TRADING-CENTRE

For centuries the Elbe, as a trade route, has connected Central Europe with the sea. Bridgehead between inland and overseas, the port of Hamburg, in spite of being 200 km from the mouth of the river, is still within reach of the sea. On May 7th 1189 the German Emperor Frederic Barbarossa signed a charter for Hamburg as *Neuburg* on the Danube granting the ships of the town exemption from duty on the river Elbe as far as the sea. Hamburg had gained free access to the sea. Every year the town still celebrates this seventh of May as the "Birthday of the Harbour," imported goods can still be unloaded free of duty in the port of Hamburg.

Before the customs union with the German Reich (1882) the whole town was a depot for imported goods with duty unpaid; for Hamburg lay outside the customs line of the German tariff-union. The liberal minded merchants of this old, civic republic were unwilling to renounce their privileges of free trade. They stubbornly resisted the customs policy of the Reich and gained their end of being conceded a free port.

Hamburg's free port, one of the greatest of the world (1,578 ha) may be compared in its areal extension to a town of a hundred thousand inhabitants. The advantages of a free port are obvious. The importer does not have to pay duty on goods coming to Hamburg by ship from abroad and which are stored outside the customs lines, that is to say in the free port, or which are to be shipped on to other countries. He is independent of the delivery terms of the countries of origin as well as of shipping possibilities. He may at any time cancel bigger parcels which are not cleared through the customs until their inland import. The export merchant can store his imports in the warehouse-city with no restrictions as to time, and he can have them handled by special firms. (About 800 firms are resident in the free port.) The industry of the free port also profits by the exemption from duty, as duty does not become payable for the manufactured raw materials until they pass the customs line as finished goods. Hamburg's harbour, a universal harbour for goods of all kinds (piece-goods or bulk articles) is therefore - in contrast to a shipping harbour, which merely acts as trading centre - decidedly a commercial port, in which considerable stock is constantly stored. The area of the harbour - it is as big as the island of Sylt - occupies a seventh of the Hamburg state territory. 35 of the 38 basins (with a water depth of up to 12 meters) are for seagoing, 23 for inland ships.

Almost 75 per cent of Hamburg's port facilities and installations were destroyed by bombing during the second world war. Three thousand wrecks lay in the river and in the port basins. When reconstruction began, Hamburg's port architects saw themselves in the predicament of developing modern facilities that would meet the demands of maritime traffic and the transfer of goods. This applies in particular to the reorganisation of the warehouse and wharf installations. Of the 269 km of harbour embankments 57 have been extended as quay walls. These piers offer berths to 175 seagoing ships; 125 ships can be moored to stakes in the open water. Most of the 887 quay cranes are modern constructions of post-war time. The useful area of the 65 pier warehouses for piece goods transshipment (562,774 qm) corresponds to about the

storage area in the warehouses of the port. 15 hazzable warehouses with elevator and conveyor belts meet the particular requirements of transshipping tropic fruit. Besides 17 swimming and 47 fixed grain elevators there are numerous unloading plants for mineral and sweet oils, 38 handling platforms for coal, metal, and fertilizers, and a special quay installation for the transshipping of potash; 5 fixed and 19 swimming heavy-goods elevators have a lifting capacity of ten to two hundred tons. The "harbour" fleet numbers 650 tugs and launches, and 2,800 barges (lighters for transport in the harbour). The harbour railway system with its numerous stations and connections with all the places of transfer is 520 km long.

In 1961 thirty million tons of goods of all kinds were transhipped in the port of Hamburg. With this transshipping figure Hamburg ranks fourth behind Rotterdam, London, and Antwerp. 18.4% of the West German foreign trade passed the port of Hamburg. Every month 1,700 seagoing ships call at the port of Hamburg. (1961 = 22,200 ships with 31.8 million NRT.) 255 shipping lines offer up to 779 transshipping possibilities a month to 1,100 harbours in all parts of the world. The share of international seagoing in the trade of Hamburg harbour is bigger than after the first world war. In 1961 it figured up to 72%. By railway, road, coastal and inland navigation the port of Hamburg serves a hinterland which reaches from Scandinavia and Poland via Czechoslovakia and Hungary to Austria and Switzerland.

The Hamburg merchant marine, which after the war was almost completely destroyed, today has at its disposal over 554 freighters and passenger steamers, and 86 tankers and ore-ships with a tonnage of 2,731,727 BRT (98% of the whole tonnage of the federal republic).

The most important industrial branch of the Hansestadt is still shipbuilding. 29,750 workers, employees, and apprentices are employed by 55 sea, river, and coastal shipyards, of which the five greatest alone employ 26,000 workers. Three of these shipyards are developing ships driven by atomic power.

As the ships grow larger from year to year, and as the figures of the transhipped goods rise, Hamburg is engaged in the enlargement of its harbour facilities and in the development of a revolutionary project. New seaport industries and transshipping plants are being planned in the area of the old Süderelbe. By a state treaty with Niedersachsen the town has acquired an area of 9,000 ha in the shoe-belt around the Elbe-islands of Neuwerk and Scharhöfen, which borders directly on the navigable water of the open North Sea that is 20 and more meters deep, and which is to be made into an entrance harbour, where the greatest ships of the world can be dealt with.

- 1 Bird's-eye view from the south
- 2 Dockers
- 3 Moor launch
- 4 Hamburg's typical landmark: St. Michael's church and the tower of warehouse A, popularly called "Kahrwiesenspitze"
- 5 Transshipping into lighters
- 6 Roundtrip through the harbour
- 7 Swimming crane for heavy bales
- 8 Tugboats
- 9 Ships loading and unloading alongside the quays in 35 seaport basins
- 10 Overhauling an anchor-chain in the dock
- 11 "The anchor is a piece of wrought-iron, wonderfully adapted to its purpose." (J. Conrad)
- 12 Bridges across the Elbe
- 13 Cranes and derricks
- 14 Freighters in dock
- 15 400 automobiles are loaded in seven hours
- 16 Swimming dock
- 17 Ferry panteons
- 18 Ropes and tackles - indispensable instruments on board ship
- 19 Modern quay cranes
- 20 Flotran and jetties
- 21 Sailors
- 22 Transshipping from vessel to warehouse
- 23 Painting the ship's bottom
- 24 Floodlighting for the workers of the night-shift
- 25/26 Free port: in the heart of the warehouse city
- 27 Many roads lead through the harbour
- 28 Setting off for the second shift
- 29 Swimming dock "Deutsche Werk - Reihensieg"
- 30 Bridge of a steam tug
- 31 Customs line
- 32 Ship's propeller
- 33 The great and the small world
- 34 River barges
- 35 There's a painter hidden in every sailor
- 36 A Manila hawser holds thousands of tons
- 37 Sailors' canteen
- 38/39 St. Pauli landingstage
- 40 Incoming freighter is towed to its berth
- 41 Change of shift
- 42 "Tradition"
- 43 Tugs in their harbour
- 44 Lock between Alster and Elbe and bridge across a Fleet in the city
- 45 A canal marks the customs line between the city and the free port
- 46 The last timbered gables
- 47 The spiral platform of the "Michel," a popular view point
- 48 Old endowment houses of the former grocers' guild
- 49/50 5 1/2 million pedestrians and 640,000 motor vehicles yearly pass through the Elbtunnel
- 51/52 Remains of yesterday (remains of the old city)
- 53 Oberseebücke
- 54 The statue of Bismarck, erected in 1906 may be seen on an old rampart of the harbour
- 55-58 Along the Alster
- 59 Regatta; soft breeze
- 60/61 Squally weather on the Alster
- 62 Summer in the city
- 63 Lunch hour
- 64 "Parking-places"
- 65 The Lombard's Bridge
- 66 Along the upper Alster
- 67 A Lilliput regatta
- 68 The city
- 69/70 "Alsterfarnes"
- 71 View of the city from the new BAY-house
- 72 Traffic lights on the Lombard's Bridge
- 73 "The" Hamburg coffeehouse
- 74 Nissenhäuser
- 75 Neuer Wall, a popular shopping-centre
- 76 Between Glasemarkt and Jungfernting
- 77 The new administration building of the BAY in the Esplanade
- 78 Jungfernting
- 79/80 Pedestrians' crossings
- 81 Barlad's memorial for the dead of the first world war on the "Little Alster"
- 82 Alfred Lichtwark, the sponsor of the "education through art" movement, called the steps leading down to the Alster "A most beautiful water-stair"
- 83 The skyline: yesterday and today
- 84/85 Rathausmarkt
- 86 Mönckebergstraße
- 87 Große Bleichen
- 88 The "Deutsche Bank" in the city, opposite the stock-exchange
- 89 "Quotations"
- 90 Noon at the stock-exchange
- 91/92 Caryatids in "Mercury's own city"
- 93 The back of the world
- 94 Architecture of today
- 95 Old candelafers
- 96 The Opernhaus
- 97/98 The Great Hall of the University
- 99 Keeperbahn
- 100 Catch as catch can
- 101 Airraid shelter on the Heiligengefeld
- 102 Zöllneral
- 103 Große Freiheit
- 104 St. Pauli: Down by the river
- 105 Sunday morning - fish market at St. Pauli
- 106 The "goods"
- 107 "Living plaice and brill for sale!"
- 108 Fish-auction
- 109/110 Fishmarket: unlimited possibilities
- 111 Finckenwerder Cutters
- 112 The market is over
- 113 Pubs at the fishmarket
- 114 St. Pauli: curiosity shop
- 115 Street in the harbour
- 116 Harbour wall
- 117 Steps in the harbour
- 118/119 St. Pauli without Neos light
- 120-126 Hagenbeck: Zoological Gardens
- 127 Refinery of the BP
- 128/129 Holidays in town
- 130 The beach at Ovelgönne
- 131 Klopstock's grave in the Elbdäuser
- 132 Artists
- 133 Jumping and driving competitions at KleinFörstel
- 134 River promenade
- 135 Hobby in the harbour
- 136 Administration buildings of the Economic Cigarettes Co. in GroßFörstel
- 137 Architects' navalia
- 138 After hours
- 139 Equipping harbour of a shipyard
- 140/141 In the shipbuilding yards
- 142 Ship launching
- 143 Crane crabs
- 144 The "Drumke Werk" on the Elb-island of Finckenwerder
- 145 Rindsdorf on the Elbe
- 146 Park along the river
- 147 Old country house on the Elbdäuser (Jenisch-Hoos)
- 148 Gates leading to the Jenisch-Park
- 149 House of a shipowner
- 150 Bleskensere
- 151 Outward-voyage and homewarding

LIST OF PHOTOS

HAMBURG PORT ET PLACE COMMERCIALE

Voie commerciale, l'Elbe relie depuis des siècles l'Europe centrale à la mer. Quoique situé à cent kilomètres de l'embouchure du fleuve, le port de Hambourg, tête de port entre l'intérieur et l'extérieur, reste cependant à portée de la mer.

Le 7 Mai 1189 Frédéric Barberousse, empereur d'Allemagne, signait à Neubourg sur le Danube une lettre de franchise en faveur de Hambourg; elle accordait aux vaisseaux de la cité la franchise de péage sur l'Elbe jusqu'à la mer. Hambourg avait acquis le libre accès à la mer. De nos jours encore la ville célèbre sous les arcs ce 7 mai comme «l'anniversaire du port», de nos jours encore les marchandises importées peuvent être débarquées dans le port de Hambourg sans payer de droits de douane.

Avant le rattachement douanier à l'empire allemand (1888) la ville n'était qu'un vaste entrepôt pour les marchandises en franchise; car Hambourg était en dehors des frontières de l'union douanière allemande. Inspirés par le libéralisme, les marchands de cette vieille république bourgeoise néo-gothique à renouer à leurs privilèges de libre commerce. Ils opposèrent une résistance opiniâtre à la politique douanière de l'empire et parvinrent à se faire accorder un «port franc».

Le port franc, l'un des plus grands du monde (1578 ha) peut se comparer par son étendue à une ville de 100.000 habitants. Les avantages d'un port franc sont évidents. L'importateur n'acquies aucun droit de douane pour les marchandises étrangères qui arrivent à Hambourg par bateau et qui sont entreposées en dehors des frontières douanières, donc dans le port franc, ou qui sont transbordées sur d'autres navires en partance pour l'étranger. Il n'est pas tenu par les délais de livraison des pays d'origine et les possibilités de transbordement; il possède en tout temps les moyens d'expédier vers l'intérieur des commandes assez importantes, qui acquies seulement alors les droits de douane. Dans cette ville que continuent les entrepôts du port franc le négociant en relation avec l'étranger peut stocker à temps ses importations, en quantités illimitées, et les faire transformer par des maisons spécialisées (quelque huit cents entreprises sont installées dans le port franc). L'industrie du port profite elle aussi de la franchise douanière, car les matières premières travaillées tombent seulement sous le coup de la douane quand elles franchissent la «frontière» sous forme de produits manufacturés. Le port de Hambourg, port universel équipé pour les marchandises de toute nature (marchandises à l'unité et marchandises en vrac) est donc, contrairement au port «d'expédition», qui sert uniquement au mouvement des marchandises, un véritable port de commerce, où il existe en permanence des stocks considérables. La superficie du port - il a la taille de l'île de Sylt - représente à peu près le septième du territoire hambourgeois. Sur les 38 bassins du port, 35 (dont la profondeur atteint 12 m) sont destinés aux navires de mer, 23 à la batellerie.

A concurrence de 75% environ, les installations et équipements de Hambourg ont été détruits par les attaques aériennes pendant la seconde guerre mondiale. Il y avait trois mille épaves dans le fleuve et les bassins. Les ingénieurs du port se sont donc vus, lors de la reconstruction, en mesure de réaliser des installations modernes, adaptées aux nouvelles exigences du trafic maritime et des mouvements de marchandises. Cela est vrai, en particulier, pour le remodelage des quais et des entrepôts.

Sur les 269 km de rives qui entourent le port, 57 km sont aménagés en quais maçonnés. Ces quais permettent le mouillage de 173 navires; 125 bateaux peuvent ancrer en pleine eau aux deux d'Albe. La plupart des 887 grues équipant les quais ont été construites après la guerre. La surface utile des 45 entrepôts destinés aux marchandises à l'unité (562.774 km²) correspond à peu près à la superficie disponible dans les hangars du port. 13 entrepôts spéciaux, que l'on peut chauffer, pourvus d'élévateurs et de rubans transporteurs, servent surtout pour les fruits exotiques. Outre 64 élévateurs à grains, 17 flottants et 47 fixes, le port dispose de nombreux points de débarquement pour les huiles minérales et les huiles de table, de 38 pontons de transbordement pour le charbon, les minerais et les engrais, ainsi que d'une installation spéciale pour l'expédition de la potasse. 5 grues lourdes fixes et 19 grues flottantes ont une puissance de 10 à 200 tonnes. La «flotte du port» compte 650 remorqueurs ou barges et 2.500 bateaux de charge pour les transports à l'intérieur du port. Le réseau ferré, comptant de nombreux gares et raccordé à tous les points de transbordement, a 520 km de long.

En 1961 le mouvement des marchandises dans le port de Hambourg a atteint 52 millions de tonnes. Avec un tel mouvement, Hambourg occupe en Europe la quatrième place, après Rotterdam, Londres et Anvers, 18,4% du commerce extérieur de l'Allemagne occidentale passent par le port de Hambourg. Tous les mois, 1700 navires de mer touchent le port de Hambourg (1961: 20.200 navires avec 31,8 millions de tonnes brutes). 255 services réguliers offrent chaque mois jusqu'à 779 possibilités d'embarquement à destination de 1.100 ports situés sur tous les continents. La part prise par le tonnage international dans le trafic du port de Hambourg l'emporte sur celle qu'il représentait avant la première guerre mondiale. Cette part s'élevait à 72% pour 1961. Par ses liaisons ferroviaires, routières, côtières et fluviales, le port de Hambourg dessert un arrière-pays qui s'étend de la Scandinavie et de la Pologne jusqu'à l'Autriche et à la Suisse en passant par la Tchécoslovaquie et la Hongrie.

La flotte marchande hambourgeoise, presque anéantie après la guerre, se compose actuellement de 554 cargos et paquebots, de 86 pétroliers et minéraliers, représentant 2.731.727 tonnes de jauge brute (58% du tonnage global en République fédérale). Dans la ville hanséatique, le secteur industriel le plus important reste toujours la construction navale. 55 chantiers - pour la haute mer, la batellerie et la navigation côtière - occupent 29.700 ouvriers, employés et apprentis, dont 26.000 aux cinq grands chantiers. Trois de ces chantiers travaillent à mettre au point les navires à propulsion atomique.

Comme les navires deviennent plus grands d'année en année et que le mouvement des marchandises augmente, Hambourg se préoccupe d'agrandir ses installations portuaires et de réaliser un projet révolutionnaire. De nouvelles industries maritimes et des entrepôts spécialisés dans le transbordement doivent s'implanter dans la région de l'ancien bras sud de l'Elbe. Dans les «waters» qui entourent Neuwerk et Scharhöfen, deux îles de l'estuaire, la ville a acquis, par un traité passé avec la Basse Saxe, un territoire de 9.000 ha; directement contigu à la passe de mer, qui atteint ou dépasse 20 mètres, il doit servir à l'aménagement d'un avant-port, capable d'accueillir les plus gros navires du monde.

- 1 Vue aérienne
- 2 Dockers
- 3 La barge d'un transbordeur
- 4 On reconnaît Hambourg à Saint Michel et à la tour de l'entrepôt A, dite dans le parler populaire «pointe du retour»
- 5 Transbordement sur allées
- 6 «L'intérieur» sur «la bande humide»
- 7 Grues flottantes de gros tonnage
- 8 Remorques
- 9 Dans 35 bassins maritimes les navires chargent et déchargent le long des quais et des deux d'Albe
- 10 Révision d'une chaîne d'ancres au chantier
- 11 «L'ancre est une pièce de fer forgé qui répond merveilleusement à sa fonction» (Joseph Conrad)
- 12 Les ponts de l'Elbe
- 13 Grues et mâts de charge
- 14 Cargos
- 15 400 voitures transbordées en 7 heures
- 16 Dock flottant
- 17 Le ponton du bac
- 18 Filins et palans, outils indispensables à bord
- 19 Grues modernes sur les quais
- 20 Epaves
- 21 Manèges
- 22 Du bateau à l'entrepôt
- 23 La toilette de la quille
- 24 Projecteurs pour l'équipe de nuit dans le dock
- 25/26 Le port franc au cœur des entrepôts
- 27 Bien des chemins passent par le port
- 28 En route pour la seconde équipe
- 29 Dock flottant «Deutsche Werft - Reiherring»
- 30 Sur un remorqueur: le poste
- 31 La frontière douanière
- 32 Hélices de navire
- 33 Le vaste monde... et le petit
- 34 Chaland
- 35 Chaque marin a des dispositions pour la peine
- 36 Une hémisphère supporte des milliers de tonnes
- 37 «Un caboulot» - expression populaire qui désigne un petit café-restaurant sur le port
- 38/39 Débarcadères à Saint Pauli
- 40 Cargo remorqué au mouillage
- 41 La relève
- 42 La «tradition»
- 43 Le port des remorqueurs
- 44 Le pont sur le «fleets» (canal) et l'écluse entre Alster et Elbe (dans la vieille ville)
- 45 Les derniers pigeons à colombages
- 46 Un canal forme la frontière douanière entre la cité des affaires et le port franc
- 47 La plateforme de «Michel»: point de vue très populaire
- 48 Vieux logements de fondation appartenant à l'ancien office des marchands
- 49/50 Le tunnel sous l'Elbe voit passer chaque année presque 5 millions 1/2 de piétons et 640.000 voitures automobiles
- 51/52 Le monde d'avant-hier (vestiges de la vieille ville dans la cité des affaires)
- 53 Le débarcadère d'automne
- 54 Sur un ancien bastion se dresse depuis 1906 le monument à Bismarck
- 55 à 59 Au bord de l'Alster
- 60/61 L'Alster connaît aussi de bonnes rales
- 62 L'été en ville
- 63 «La coupeuse de midi»
- 64 «Stationnement autorisé»
- 65 Lombardsbrücke
- 66 En remontant l'Alster
- 67 Régates en miniature
- 68 La cité des affaires
- 69/70 La faune de l'Alster
- 71 La ville intérieure, vue du nouveau bâtiment de la BAT
- 72 Lombardsbrücke: Lanternes
- 73 Un «café» dans le style hambourgeois
- 74 L'Alster intérieure
- 75 Neuer Wall (le nouveau rempart), rue commerçante très appréciée «en ville»
- 76 Entre Gänsemarkt (marché aux oies) et Jungfernstieg (quai des demoiselles)
- 77 Sur l'Esplanade, le nouveau bâtiment administratif de la BAT
- 78 Jungfernstieg (Quai des demoiselles)
- 79/80 Passage clouté
- 81 Sur la petite Alster, monument élevé par Barlach aux morts de la première guerre mondiale
- 82 Pour Lidewark, qui enseignait les arts, ces marches de l'Alster, près de l'Hôtel de Ville, étaient le plus bel escalier au bord de l'eau
- 83 Sur le ciel de la ville: hier et aujourd'hui
- 84/85 Le marché de l'Hôtel de Ville (Kathausmarkt)
- 86 Mönckeberggrasse (rue Mönckeberg)
- 87 Grosse Blicke
- 88 La Banque d'Allemagne, au centre de la ville, face à la Bourse
- 89 «Cotations»
- 90 Le hall de la Bourse vers midi
- 91/92 Caricatures dans «la cité de Mercure»
- 93 L'ouvert du décor
- 94 Architecture d'aujourd'hui
- 95 Candélabres de jadis
- 96 L'Opéra National (Staatsoper)
- 97/98 Le Grand Amphithéâtre
- 99 La Resperbahn
- 100 Canchours
- 101 Au Heiligengestfeld (Terre-plein du Saint-Esprit): Bunker Esprit; Bunker
- 102 Zillertal
- 103 Grosse Freiheit (La rue de la Grande Liberté)
- 104 Saint Pauli: En bas, sur le rivage
- 105 Saint Pauli: Marché aux poissons - lieu populaire
- 106 La «marchandise»
- 107 «Piles et turbos frétilent encore»
- 108 La criée
- 109/110 Le marché aux poissons offre des possibilités... illimitées
- 111 Chauxier de Finkenwerder
- 112 Le marché est terminé
- 113 Les bistrots du port
- 114 Saint Pauli: «Antiquités»
- 115 Une rue du port
- 116 Le mur du port
- 117 L'escalier du port
- 118/119 Saint Pauli moine le non
- 120 à 126 Le Zoo de Hagenbeck
- 127 Raffinerie de la B.P.
- 128/129 Vacances en ville
- 130 Le rivage de l'Elbe près d'Uelshöfen
- 131 La tombe de Kloppock près de la chaussée de l'Elbe
- 132 Peintres de dimanche
- 133 Coureur à Kielislootbek
- 134 Le chemin au bord de l'Elbe
- 135 A chacun son... dada
- 136 Bâtiment administratif des manufactures de cigares Reemtsma, à Grossflootbek
- 137 Architecture navale
- 138 C'est l'heure...
- 139 Dans le bassin de finition
- 140/41 Navires en chantier
- 142 Lancement
- 143 Treuils roulants
- 144 Les chantiers allemands (Deutsche Werft) dans l'île de Finkenwerder
- 145 Le mouillage au bord du canal
- 146 Parc au bord de l'Elbe
- 147 Ancienne maison de campagne sur la chaussée de l'Elbe (Villa Jenisch)
- 148 Portail de la Villa Jenisch
- 149 Maison d'armateur
- 150 Blankenese
- 151 Le grand départ... et le retour

TABLE DES REPRODUCTIONS

HAMBURGO - PUERTO Y CENTRO COMERCIAL

En el transcurso de los siglos el Elba, como vía comercial, ha unido a la Europa meridional con el mar. El puerto de Hamburgo, puente principal entre el interior y ultramar, se halla en el finis del mar, a pesar de estar situado a 100 km. de distancia de la desembocadura del río.

El 7 de Mayo de 1189 el Emperador alemán Federico Barba Roja, firmó en Nienburg junto al Danubio un fuero para Hamburgo, en el cual le concedía a los buques de dicha ciudad franquicia aduanera sobre el río Elba hasta el mar. De tal manera Hamburgo había ganado libre acceso al océano. Hasta hoy se celebra anualmente este 7 de Mayo como «Compañeros del puerto», - hasta hoy día mercancías de importación pueden ser descargadas en el puerto de Hamburgo sin necesidad de pagar impuesto de aduana.

Antes de la incorporación a la aduana del Reino Alemán (1888) la ciudad era un centro de almacenamiento para importes con permiso de aduana; pues Hamburgo se hallaba fuera de los límites de la unión aduanera alemana. A los comerciantes liberales de esta república de ciudadanos les desagradaba renunciar a sus privilegios de libre comercio y tal fue la obstinada resistencia que opusieron a la política aduanera del Reino Alemán que les fue concedido el puerto libre.

El puerto de Hamburgo, uno de los mayores del mundo (137 ha.) puede ser comparado por su extensión con una ciudad de 100.000 habitantes. Las ventajas de un puerto libre se presentan claramente. El importador no paga aduana por mercancías que llegan en buques del exterior a Hamburgo y que son almacenadas fuera de los límites aduaneros o sea en el puerto libre, o por aquellas que son transportadas a otros países. Está independiente del plazo de entrega del país de procedencia o posibilidades de embarque; a cada tiempo podrá retirar mayores o menores lotes por los cuales solo pagará aduana cuando pasen al interior del país.

En los almacenes del puerto libre un comerciante puede depositar sus importes por tiempo indefinido y dejarlos manufacturar por fábricas del ramo. (En el puerto libre hay aprox. 800 empresas). La industria del puerto se ve igualmente beneficiada por la franquicia aduanera, ya que para las materias primas elaboradas no tiene que pagar aduana hasta que los productos elaborados traspasen «la frontera». El puerto de Hamburgo, puerto universal para mercancías de todas las especies (mercancías en fardos y en masas) es pues, en comparación al puerto de expedición que únicamente sirve como puerto de transbordo - en el verdadero sentido de la palabra un puerto comercial, en el cual continuamente son almacenadas considerables cantidades de mercancías. La superficie del puerto - del tamaño de la isla Sylt - abarca aprox. una séptima parte del estado Hamburgués. De las 58 dársenas 35 (con una profundidad de 12 m.) están destinadas para transatlánticos, las 23 restantes para navíos fluviales. Cerca de 75% de las dársenas e instalaciones del puerto, fueron destruidas por bombardeos en la segunda guerra mundial.

En el río y en las dársenas se hallaban tres mil barcos naufragados. Los reconstrutores del puerto hamburgués se vieron entonces obligados a desarrollar instalaciones modernas que correspondieran a las exigencias del tráfico marítimo como al transbordo de mercancías. Esto tuvo valor especialmente para la reorganización de coberturas y la construcción de muelles, 57 km. de las orillas del

puerto (de 269 km.) han sido convertidas en muelles. Estos muelles pueden acomodar hasta 175 buques; otros 125 pueden amarrar de pilotes. De las 887 grúas en los muelles la mayoría es de construcción moderna, de la época de la posguerra. El espacio aprovechable de los 65 cobertizos en los muelles para el transbordo de mercancías en fardos (562.774 m³) corresponde aprox. a la superficie de almacenamiento de los depósitos del puerto, 13 ringlados especiales provistos de calefacción, elevadores, y cintas transportadoras están especialmente destinados para el transbordo de frutas tropicales. Aparte de las 17 grúas flotantes y las 47 fresas para coque el puerto dispone de numerosos desembarcaderos para petróleo como también para aceites comestibles, 38 embarcaderos para carbón, hierro y abonos y un muelle de construcción especial para el embarque de fideles - 5 grúas fresas y 19 flotantes para buques de gran volumen tienen una fuerza de tensión de 10 a 200 toneladas. La flota del puerto cuenta con 650 remolcadores y lanchas y 2.800 gabarras (lanchones para el transporte en el puerto); la red de ferrocarriles del puerto, con numerosas estaciones y comunicaciones a todos los lugares de transbordo tiene una longitud de 520 km.

En el año 1961 se transbordaron en el puerto de Hamburgo 30 millones en mercancías de todas las especies. Con esta cifra de transbordo Hamburgo llegó a ocupar en Europa al cuarto lugar siguiendo a Rotterdam, Londres y Amberes. 18,4% del comercio alemán con el exterior se verificó por medio del puerto de Hamburgo. Cada mes 1700 buques hacen escala en el puerto. (1961 = 20.000 buques con 31,8 m³) 255 compañías de navegación ofrecen mensualmente hasta 779 posibilidades de embarque hacia 1100 puertos de todos los continentes. La peñerosa del tonelaje internacional del tráfico del puerto es mayor que después de la primera guerra mundial. En 1961 ascendió a 71%. Por medio de ferrocarriles-carreteras-navegación comera y fluvial el puerto de Hamburgo atiende una zona que se extiende desde los países Escandinavos Polonia, Checoslovaquia y Hungría hasta Austria y Suiza. La flota mercante de Hamburgo casi completamente destruida después de la guerra, dispone hoy día sobre 554 buques mercantes y de pasajeros más 96 buques de cisterna y de minerales con un tonelaje de 2.731.727 Brt (58% del tonelaje total de la República Federal).

La industria predominante de la ciudad hanseática todavía es la construcción naval en 55 astilleros en el río, el mar y la costa con empleados 29.700 obreros, empleados y aprendices de los cuales 29.000 trabajan en los cinco astilleros mayores. Tres de esos astilleros ocupan con el desarrollo de barcos con propulsión automática. Como los barcos de un año al otro van ganando en tamaño y las cantidades de transbordo crecen, Hamburgo está ocupado con el engrandecimiento de las construcciones del puerto y el desarrollo de un proyecto revolucionario. En la región del Elba nadie haría nuevas industrias potentes y centros de transbordo.

En las aguas bajas de las islas del Elba Neuwerk y Schahden la ciudad adquirió por medio de un tratado de estado con la baja Sajonia una región de 9.000 ha., que linda de inmediato al agua navegable del mar del norte, de 20 m. de profundidad, donde será edificado un ansepuerto en el cual los mayores buques del mundo podrán atracar y ser despachados.

- 1 Llegada del sur
- 2 Puentes en el muelle
- 3 Banca de estibador de garlito
- 4 Símbolos de Hamburgo: San Miguel y la torre del almuerzo del muelle A llamado en el lenguaje popular «punta negro»
- 5 Transbordo a gabarras (lanchones)
- 6 A la orilla del agua
- 7 Grúa flotante para buques pesados
- 8 Remolcadores
- 9 En 35 dársenas del puerto los barcos cargan y descargan en muelles o grupos de puentes
- 10 Revisión del cable de un ancla en el dique
- 11 El ancla es un pedazo de hierro forjado que corresponde magníficamente a su objetivo (J. Conrad)
- 12 Puentes del Elba
- 13 Grúas y embarcaderos
- 14 Buque mercante en el dique
- 15 400 automóviles son embarcados en siete horas
- 16 Dique flotante
- 17 Puente de balza
- 18 Amarras y poleas (aparatos) - herramientas indispensables a bordo
- 19 Modernas grúas de muelle
- 20 Kentos de naufragio
- 21 Marineros
- 22 Muelle - transbordo entre barcos y ringlados
- 23 Pintando los pisos
- 24 Lámparas para el trabajo nocturno en el dique
- 25/26 Puerto libre en el corazón de la ciudad de almacenamiento
- 27 Muchos caminos atraviesan al puerto
- 28 Partida al segundo turno
- 29 Dique flotante D. W. - Ralherstieg
- 30 Puente de un remolcador
- 31 Límite aduanero
- 32 Hélice de un barco
- 33 Dos mundos: uno grande, el otro pequeño
- 34 Barca fluvial
- 35 En cada marinería hay un pintor
- 36 Una amarra aguantar miles de toneladas
- 37 «Tapa de café» apodo popular para restaurantes baratos en el puerto
- 38/39 Puentes de embarque de St. Pauli
- 40 Barco mercante es remolcado hasta el muelle
- 41 Cambio de turno
- 42 Tradición
- 43 Puerto de remolcadores
- 44 Puente sobre un canal y esclusa (entre

- Alster y Elba en el centro de la ciudad)
- 45 Los últimos freecorras atracados
- 46 Un canal: línea entre urbe y puerto libre
- 47 Panoramas popular: la torre de San Miguel
- 48 Vecindario del antiguo gremio de los boboneros
- 49/50 El túnel del Elba es atravesado anualmente por casi 5 1/2 millones de peatones y 640.000 automóviles
- 51/52 El mundo de amalo (entre el casco de la ciudad)
- 53 Puente intercontinental
- 54 Sobre un viejo basión del puerto se levanta el monumento de Bismarck edificado en 1906
- 55-59 A orillas de la Alster
- 60/61 La Alster no deja de tener sus fuertes subterráneos
- 62 Verano en la metrópolis
- 63 A la hora del almuerzo
- 64 Estacionamientos
- 65 La Lombardstrasse
- 66 La Alster
- 67 Regata enana
- 68 La urbe
- 69/70 Fauna de la Alster
- 71 Vista desde el nuevo edificio de la BAT sobre el centro de la ciudad
- 72 Velones sobre la Lombardstrasse
- 73 La casa hamburguesa del café
- 74 Bismarck
- 75 Neuerwall - popular calle de comercio en el centro
- 76 Entre el Gänsemarkt y el Jungfernstieg
- 77 Nuevo edificio administrativo de la BAT en el Esplanade
- 78 Jungfernstieg
- 79/80 Paso de peatones
- 81 Monumento conmemorativo de Barlach para los caídos en la primera guerra mundial
- 82 Para el maestro de arte Alfred Lichtwark la Alstertrappe junto al Rathaus sea la más hermosa escalera análoga
- 83 Panoramas: ayer y hoy
- 84/85 Rathausmarkt
- 86 Mönckbergstraße
- 87 Große Bleichen
- 88 Banco Alemán en el centro de la ciudad, frente a la bóveda
- 89 Apuerto
- 90 La bolsa al mediodía
- 91/92 Caricaturas en la ciudad privada de mercaderes
- 93 Y el que vivió al mundo de otras
- 94 Arquitectura contemporánea

- 95 Viejos candelabros
- 96 La Opera
- 97/98 Auditorium maximum
- 99 Reeperbahn
- 100 Cänder
- 101 Heiligengrabenfeld - fortín de hormigón
- 102 Mercado de pescados
- 103 Große Freiheit (La gran libertad)
- 104 St. Pauli; abajo en la costa
- 105 Mercado de pescado en St. Pauli-diversión
- 106 «La Mercucias»
- 107 Lengüedo y barbadas vivitas y solenoides
- 108 Subasta de pescados
- 109/110 Posibilidades limitadas en el mercado de pescados
- 111 Balandra de Finkenwerder
- 112 A salir todos! - el mercado ha terminado
- 113 Tabernas junto al mercado de pescados
- 114 St. Pauli - antigüedades
- 115 Calle del puerto
- 116 Muro en el puerto
- 117 Escalera del puerto
- 118/119 St. Pauli sin iluminación Neon
- 120-126 Parque zoológico de Hagenbeck
- 127 Refinería de la BP
- 128/129 La ciudad en días de fiesta
- 130 La orilla del Elba el Uvelgiana
- 131 La tumba de Klopstock junto a la Elbchausse
- 132 Pintor por pastatempo
- 133 Concurso de equitación en Kleinflöbbeck
- 134/135 Hobby en el puerto
- 136 Edificio administrativo de la cigarrera Remonta en Großflöbbeck
- 137 Arquitectura naval
- 138 Fin de la jornada
- 139 Puerto de armamento de un astillero
- 140/141 Barcos en astilleros
- 142 Boccieras
- 143 Carros
- 144 El astillero Alemán en la isla del Elba Finkenwerder
- 145 Astillero de barcos junto al agua navegable del Elba
- 146 Porque a la orilla del Elba
- 147 Vieja casa de campo en la Elbchausse (Jenisch-Haus)
- 148 Ferial del parque Jenisch
- 149 Mansión de un astillero
- 150 Blankenese
- 151 Salida - regreso

INDICE DE LAS ILUSTRACIONES

© 1962
by Verlag Alice Oswald-Rupert, Hamburg
Alle Rechte vorbehalten
Photos und Gestaltung: Thomas Grebe

Setz und Druck: Offizin Paul Hartung, Hamburg
Klischee: Albert Bauer KG, Hamburg,
und Werner Strüwe, Bielefeld
Einband: Ladstätter, Hamburg
Zwei Luftbildphotos: Luftbild KG, Hamburg

2

SLUB DRESDEN



3 2245398