

## Hamburg

### die Stadt unserer diesjährigen Reichstagung

Wenn man der quetschenden Enge und Schrillheit des auf Sand sich breitenen Häusermeeres von Berlin auf stählernem Gleise entronnen ist und dann durch den mächtigen, saftstrotzenden Sachsenwald Bismarcks über Brücken und Kanäle in die herbe Seeluft Hamburgs taucht, ist man immer wieder erstaunt über die befreiende Weiträumigkeit dieser Hansestadt, die mit ihren Flächen der Alster und Elbe, ihrem kühnen Durchbruch der Mönckebergstraße durch die Winkligkeit der Altstadt — in einem starken Gegensatz zur jungen Reichshauptstadt steht, die nicht vermochte, den Friedrichstraßen-Engpaß kommerziell und künstlerisch befriedigend umzubilden.

Schon die Sprache und die geruhsame Gebärde des Hamburgers verrät die Zielsicherheit und Logik der Leute von der Wasserkante, die mehr denn alle anderen Stämme unter dem Kriege und seinen Folgen gelitten haben, als ihr Hafen verödet und vom Feinde umschnürt dalag, und als zuletzt der Feind des armen Landes letzte friedliche Stütze, den stattlichen Rest der Handelsschiffe, als gute Beute mit sich führte.

Und dennoch, der fast übermenschlichen Energie, die im Niedersachsenblute schlummert, ist es gelungen, geistig, technisch und kommerziell ein neues Hamburg gleichsam von innen heraus aufzubauen. Wo früher Hunderte von verschwenderisch ausgestatteten Schiffen ein- und ausgingen, grüßt der Hamburger heute stolz in der Not die aus der Kargheit der Nachkriegszeit geborenen, sparsameren Neuschöpfungen an der Zahl auch geringeren Schiffsneubauten, an denen alles Zeitentsprechende auf das Notwendige, Zweckmäßige und damit Gute, Brauchbare und wahrhaft Schöne und Sinnvolle gerichtet ist. Dieses wahrhaft Schöne im Sinne modernen Lebens ist nicht das aufgeklebte, irgendeiner Stilart entwendete Ornament, sondern die Kraftlinie der Konstruktion des logisch gestaltenden Ingenieurs; das Hohelied dieser Schönheit sind die Dampfhämmer der Industrie und vor allem die Kolosse der Handelsgeschwader, die der Hamburger Hafen — die Seele dieser Stadt — birgt.

Dieser Hafen mit seinem unerschütterlichen, starken Rhythmus atmet ruhig und mit der Stetigkeit elementaren Lebens ein und aus. Ebbe und Flut tragen die Schiffe aller Nationen herein und heraus. Da liegen die sauberen Holländer und Deutschen neben den geschwärtzen, öltriefenden Engländern und Südeuropäern, Japans Sonnenbanner flattert neben dem Union-Jack. Früher hatten sie es alle nicht nötig, zu uns zu kommen, denn unsere Handelsflotte kam zu ihnen. Heute suchen sie uns alle auf, da sie uns brauchen. Ein Heer von Arbeitern, Stauern und Packern überfluten die Docks und Kaianlagen, diese Stadt der Lagerhäuser. Was liegt nicht alles in dem Bauch eines solchen Ostindienfahrers: wechselnde Schichten von Oelsaat, Kopra, Baumwolle, Knochenschrot, eingesalzte Felle — jeder solcher Ballen unerhörte Werte repräsentierend. Prasselnd surren die Ketten der eisernen Fangarme in die Abgrundtiefe des Schiffsleibes und heben spielend leicht Hunderte von Zentnern. Es stapeln sich Berge in den Schuppen, indes die Kräne weiter kreischen, nervige Arme lenken, ordnen und karren.

Und wie erzieherisch wirkt die Werktradition in einer so chaotischen Zeit wie der unseren, wenn man einmal gesehen hat, wie ein neuer deutscher Dampfer — das Erzeugnis seestädtischen Fleißes und hanseatischer Tüchtigkeit — unter dem Jubel des Volkes, vom letzten Arbeitsburschen bis zum Reeder, die Elbe abwärts dem weiten Ozean zu nach Uebersee hinuntergleitet.

Bevor wir von dem bunten Bild der Landungsbrücken von St. Pauli Abschied nehmen, noch einen Blick in den

Schacht des Elbtunnels, der haushoch hinab, 24 m tief, herrlich gegliedert, unter dem Strome durchführt. Außer den Treppen pendeln zwei Personen- und vier Wagenaufzüge zwischen Straßenausfahrt und Tunnelgrund. — Steigen wir zur Seewarte hinauf, so umfaßt unser Blick nochmals das ganze Hafenpanorama; über alles hinweg ragt steil und stolz das monumentale Denkmal des Altreichskanzlers — eines der wenigen, künstlerischen, würdigen Bildwerke Deutschlands —, das auch an würdiger Stelle Platz fand, an einem Orte, wo es über ästhetische Werte hinaus in aller Not helfen muß, dem Deutschen Stolz und Energie zu erhalten.

Mit der Hoch- und Untergrundbahn zurück zum Hauptbahnhof. Diese Bahn führt nur eine Klasse, sie hält, wie in New York und anderwärts, direkt unter den Bahnsteigen. Am Bahnhof endigt die Hauptgeschäftsstraße. In großem Schwunge führt an Stelle alter, auffälliger Häuser und altstädtischer Winkligkeit die Mönckebergstraße mit ihren hohen Backsteinfronten moderner Kontore und Warenhäuser von der gigantischen Eisenhalle des Bahnhofs zu dem imposanten Rathause mit dem Kaiser-Wilhelm-Denkmal. Charaktervoll stehen, ein Begleitbild zu den alten malerischen Fleten — den engen Wassergassen der Altstadt — die eigenwilligen, verköpften Kirchtürme in hellerschimmernder Patina: der reich gegliederte von St. Nicolai, der schlanke Peter und der wuchtige alte Michel — St. Michael —, das Wahrzeichen Alt-Hamburgs, von dem ein herrlicher Rundblick den Aufstieg lohnt.

Vom Rathause und der damit verbundenen Börse aus gelangt man durch helle Arkadenbogen am Flet entlang zum Jungfernstieg, der fischen Promenade Hamburgs an der Alster, wo man sich von hier und Uebersee begegnet. Jenseits des Wassers surren die Eisenbahnzüge über die Lombardsbrücke, hinter deren Bogen die Weite der großen Außenalster durchlugt. Auf dem rechten Ufer dieser Brücke liegt die Kunsthalle, deren Größe, Ansehen und Ruf mit dem Namen Alfred Lichtwark auf immer verbunden sind.

Mit Unterstützung einer ihm vertrauenden Bürgerschaft wurde er hier in Hamburg der Entdecker jener deutschen Landschaftler, die, wie alle Propheten, nichts galten in ihrem Vaterlande. Er war es, der im Verein mit Tschudsi in Berlin den Deutschen deutsche Kunst zeigte, sie ihre geistigen und kulturellen Werte erkennen ließ, die der Menge in ihrem Wohlergehen oft allzu gering erscheinen. Eine ebenso umfassende, für das deutsche und internationale Museumswesen gleich wichtige Persönlichkeit herrschte im Museum für Kunst und Gewerbe am Steintorplatz: Justus Brinckmann. In der nach dem Kriege durchgeführten Neuordnung dieser Sammlung ist der Besitz des Museums in historischer Folge in einer Reihe von sieben Raumgruppen nach den künstlerischen Stilzusammenhängen zur Aufstellung gebracht, wobei für die Art der Schaustellung in erster Linie die Hervorhebung des künstlerischen Wertes der einzelnen Arbeit maßgebend war.

Nachmittags eine Promenade zum Uhlenhorster Fährhaus. Gibt es einen reizvolleren Uferweg inmitten einer Stadt als diesen an der Alster? Das feuchte Seeklima gibt dem Grün jenen smaragdnen Reiz, der auch die englischen Gärten und Parks so vollkommen und schön macht, ihnen einen wonnigen Rasenteppich verleiht, den man im Binnenlande vergeblich suchen dürfte. Zwischen herrlichen Baumexemplaren lugen patrizische Villen hervor. Würdig schreiten Altherren, während blonde Kinder einhergeführt werden. Paddelboote, Kajaks, Punts und Kanus tummeln sich lustig um das Fährhaus; mit staunenswerter Sicherheit lenkt man