

Die Entstehung des modernen Hamburger Hafens (1866-1896)

Teuteberg, Hans Jürgen

First published in:

Tradition, 17. Jg., 5./6. Heft, S. 257 - 291, München 1972

Münstersches Informations- und Archivsystem multimedialer Inhalte (MIAMI)

URN: urn:nbn:de:hbz:6-30479542865

DIE ENTSTEHUNG DES MODERNEN HAMBURGER HAFENS (1866—1896)*

Der Hamburger Hafen, wie er uns in seiner modernen Gestalt heute entgegentritt, und auch seine Arbeiterschaft sind ziemlich genau vor einhundert Jahren zu Beginn des *Bismarck*-Reiches entstanden. Dieses Jubiläumsdatum könnte allein als Legitimation dienen, sich rückschauend damit zu beschäftigen. Es gibt aber noch einen anderen Anlaß, sich dieser Problematik gerade jetzt wieder zuzuwenden.

Es besteht heute weitgehend Konsens darüber, daß die Erforschung der Industrialisierungsvorgänge in Deutschland besonders in den frühen Phasen zu einer der vorrangigsten Aufgaben der Geschichtswissenschaft herangewachsen ist¹. In diesem Bezugsrahmen spielt die Industrialisierung der norddeutschen Küstenstädte eine große Rolle, weil sich hier spezifische und sonst nirgendwo in dieser Form anzutreffende Strukturwandlungen vollzogen haben. Was nun Hamburg betrifft, so stellt der Übergang vom jahrhundertealten, relativ primitiven Naturhafen zum modernen, hochmechanisierten und rationalisierten Kunsthafen mit allen damit zusammenhängenden technischen Innovationen und wirtschaftlich-sozialen Begleiterscheinungen den entscheidenden Schritt ins industrielle Zeitalter dar. Es kann keinen Zweifel darüber geben, daß der Ausbau des Hamburger Hafens seit 1866 die Stadt bis in die letzten Grundstrukturen hinein verwandelt hat. Die Bedeutung dieses Vorganges liegt nicht nur darin, daß z.B. die Umschlagkosten bis zu 60 v.H. vermindert wurden, sondern daß der Hafenausbau zugleich auch mit dem Beginn der hochkapitalistischen Phase in der Hansestadt zusammenfällt. Vom Standpunkt des Wirtschafts- und Sozialhistorikers ist das eine ganz entscheidende Zäsur, denn hier wird das vorindustrielle, noch viele mittelalterliche Züge tragende, behäbige »Merry old Hamburg« von der industriell orientierten modernen Großstadt von heute geschieden. Die vereinzelt in den Hamburgiensien anzutreffende Ansicht, die Hamburger Industrialisierung sei mit dem Aufbau der ersten industriellen Großbetriebe allein identisch, ist völlig abwegig und eine Verkennung des komplexen Industrialisierungsbegriffes.

Darüber hinaus kann die Modernisierung des Hamburger Hafens aber auch als ein Kernstück unserer gesamten »Industriellen Revolution« in Deutschland gedeutet werden. Blättert man die maßgebenden historischen Hand- und Lehrbücher durch, so

* Dieses Thema bildete zum Teil den Gegenstand eines Vortrages, den der Verf. am 4. März 1970 vor dem »Verein für Hamburgische Geschichte« gehalten hat. Für den vorliegenden Zweck wurde die Abhandlung wesentlich überarbeitet. Fräulein Ursula Peters und Herrn Franz Lorenz habe ich für Unterstützung zu danken.

¹ *Otto Biisch*, Industrialisierung und Geschichtswissenschaft, Berlin 1969. — *Wolfram Fischer* (Hrsg.), Wirtschafts- und sozialgeschichtliche Probleme der frühen Industrialisierung, Berlin 1968, S. 1–20 (Einleitung).

wird man freilich nur wenig über die Bedeutung des Hamburger Hafenausbaus und seine Einwirkung auf die Wandlungen der deutschen Volkswirtschaft im großen finden. Überhaupt scheint der Mangel einer über die lokalen Grenzen hinausreichenden Hamburger Wirtschaftsgeschichte, den der frühere Direktor der Commerz-Bibliothek *Eduard Rosenbaum* und der Ökonom *Erwin Wisckemann* vor mehr als einer Generation lebhaft beklagten, immer noch nicht befriedigend behoben zu sein². Die nachfolgenden Ausführungen sollen zunächst daher den Blick darauf lenken, daß es höchste Zeit wird, die bisher im heimatgeschichtlichen Rahmen gewonnenen Erkenntnisse über die Hafenmodernisierung aufzuarbeiten und in die großen repräsentativen Gesamtdarstellungen einfließen zu lassen. Die Geschichte des Hamburger Hafens kann weit mehr als ein lokales Interesse beanspruchen – es ist ein erregendes Thema von gesamthistorischer Relevanz. Die zur Zeit mit Vorrang betriebene Geschichte der deutschen Frühindustrialisierung zeigt, daß man ohne die wertvollen Resultate der Landes- und Lokalgeschichte überhaupt nicht weiterkommt. Immer mehr erweist sich, daß viele der deduktiv gewonnenen Theorien über die Ursachen beschleunigten wirtschaftlichen Wachstums in der Vergangenheit, die wir mit der Chiffre Industrialisierung zu bezeichnen uns gewöhnt haben, noch dringend der Überprüfung am historischen Einzelobjekt bedürfen. Die Geschichte der Industrialisierung im Deutschland des 19. Jhs. ist, da es zunächst noch keinen Einheitsstaat und keine einheitliche Volkswirtschaft gegeben hat, vor allem Landes- oder sogar wie in diesem Fall Stadtgeschichte³. Wenn wir uns so sehr für die Genesis des modernen Hamburger Hafens interessieren, so geschieht dies also auch aus übergeordneten Erwägungen.

Wie sieht nun der Stand unserer Erkenntnis auf dem Gebiet der Hamburger Hafengeschichte aus? Wirft man einen Blick in die Bibliographien, so muß man von der Quantität einschlägiger wirtschaftsgeschichtlicher Literatur beeindruckt sein⁴. Ohne Zweifel hat Hamburg, nicht zuletzt durch die stete Förderung des mehr als einhundert Jahre alten »Vereins für Hamburgische Geschichte«, auf diesem Sektor mehr aufzuweisen als vergleichbare andere Städte. Von *Johann Georg Büsch*, der Ende des 18. Jahrhunderts Wesen und Bedingungen der Hamburger Wirtschaft zum Nutz und Frommen seiner Kaufmannschaft erstmals untersuchte, über *Adolph Soetbeer*, *Karl Koppmann*, *Richard Ehbrenberg*, *Adolph Wohlwill*, *Ernst Baasch*, *Hans Nirrnheim* und *Otto Rüdiger* bis zu *Heinrich Reincke*, *Gustav* und *Jürgen Bolland*, *Percy Ernst Schramm*, *Ernst Hieke*, *Dietrich Kausche* und *Günther Jantzen* reichen die bekanntesten Namen Hamburger Historiker, die das Wirtschafts- und Verfassungsleben der Stadt in früheren Zeiten aufgehellt haben. Sieht man sich diese Arbeiten näher an, so ist ein überwiegendes Interesse an der Geschichte des Handels und verwandter Sachgebiete unverkennbar.

² *Eduard Rosenbaum* in einer Rezension im Weltwirtschaftlichen Archiv Jg. 1916. – *Erwin Wisckemann*, Hamburg und die Welthandelspolitik von den Anfängen bis zur Gegenwart, Hamburg 1929 (Einleitung).

³ Vergl. die gedanklich sehr anregende Abhandlung von *Erich Maschke*, Industrialisierungsgeschichte und Landesgeschichte, in: Blätter für deutsche Landesgeschichte Jg. 103 (1967), S. 71–84.

⁴ Herangezogen wurden *Kurt Detlev Möller und Anneliese Tecke*, Bücherkunde zur Hamburgischen Geschichte, 2 Bde., Hamburg 1939–1956, und *Erich von Lebe u. a.*, Heimatchronik der Freien und Hansestadt Hamburg, 2. erw. und verb. Aufl., Köln 1967, S. 597–618.

Die Geschichte der »Commerzdeputation«, der Handelsverträge, Handelskonsulate, Handelsbücher und Handelsstatistik, der Handelsschifffahrt sowie einzelner Handeshäuser und Handelsfamilien ist bereits erfreulich intensiv durchforscht. Einzelne Historiker sind verständlichen eigenen genealogischen Interessen nachgegangen und haben bei dieser Gelegenheit weit über die Familiengeschichte hinausgehende Beiträge zur typologischen Entwicklung des deutschen Bürgertums vorgelegt, wobei vor allem an die klassisch gewordenen Familienmonographien von *Richard Hertz*, *Heinrich Sieveking* und *Percy-Ernst Schramm* zu erinnern ist⁵. Diese Forscher haben gezeigt, daß hanseatische Kaufleute zu den farbigsten Figuren deutscher Wirtschaftsgeschichte gehören und bestimmte Abschnitte darin ohne ihr Wirken schlechterdings nicht vorstellbar sind.

Aber alle diese faszinierenden Einzelstudien spiegeln bekanntlich noch keineswegs die gesamte Hamburger Entwicklung wider. Bei vielen Sachverhalten tappen wir noch völlig im Dunkeln, vor allem bei bestimmten Querverbindungen von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft. Die Fülle der topographischen, familiären, technischen, wirtschafts- und verwaltungsgeschichtlichen Studien darf uns nicht darüber hinwegtäuschen, daß es an einer wirklich zulänglichen großen Darstellung über die Entwicklung des hochkomplexen Organismus der modernen Hafen-, Industrie- und Großhandelsstadt Hamburg noch fehlt. Die bloße Addition von Börsen-, Verkehrs-, Industrieeinrichtungen, von Hafenbecken, Pferdestärken, Maschinen und Arbeiterzahlen, wie sie hier und da vorgenommen wurde, ergibt in summa noch nichts. So vorzüglich die ältere Wirtschaftsgeschichte Hamburgs bereits bearbeitet ist, so lückenhaft und unbefriedigend erscheint sie für die jüngste Zeit vom 19. Jahrhundert bis zur Gegenwart. Alle repräsentativen Gesamtdarstellungen offenbaren, daß Hamburgs Industrialisierungsgeschichte erst noch geschrieben werden muß. Vieles bedarf zudem aus der älteren Forschung einer kritischen Durchmusterung und Ergänzung durch die an anderen Orten inzwischen gewonnenen Einsichten. Die Arbeiten von *Erwin Wiskemann* über Hamburg und die Welthandelspolitik aus dem Jahre 1929 und *Helmut Böhmes* neuerdings vorgelegter Versuch, politisch-verfassungsrechtliche und sozio-ökonomische Probleme der neueren Hamburger Geschichte zusammenzusehen, können in diesem Sinne als methodisch anregende Arbeiten hierfür bezeichnet werden⁶.

Wie sieht nun die vorliegende Literatur zur Geschichte des Hamburger Hafens in großen Zügen aus? In der ersten Ausbauphase bis kurz nach dem 1. Weltkrieg sind

⁵ *Richard Hertz*, Das Hamburger Seehandlungshaus J. C. Godeffroy & Sohn 1766–1789, 2. Aufl., Hamburg 1962. – *Heinrich Sieveking*, Georg Heinrich Sieveking. Lebensbild eines hamburgischen Kaufmannes aus dem Zeitalter der Französischen Revolution, Berlin 1913. – *Ders.*, Karl Sieveking. Lebensbild eines hamburgischen Diplomaten aus dem Zeitalter der Romantik, 3 Bde., Hamburg 1923–1928. – *Percy Ernst Schramm*, Kaufleute zu Haus und Übersee. Hamburgische Zeugnisse des 17., 18. und 19. Jahrhunderts, Hamburg 1949. – *Ders.*, Deutschland und Übersee. Der deutsche Handel mit den anderen Kontinenten, insbesondere mit Afrika, von Karl V. bis zu Bismarck, Braunschweig und Hamburg 1950. – *Ders.*, Hamburg, Deutschland und die Welt. Leistung und Grenzen hanseatischen Bürgertums in der Zeit zwischen Napoleon I. und Bismarck, München 1948. – *Ders.*, Neun Generationen, 2 Bde., Göttingen 1963/64.

⁶ *Wiskemann*, a. a. O. – *Helmut Böhme*, Hamburg und Frankfurt. Des Deutschen Reiches Silber- und Goldloch und die allerenglischste Stadt des Kontinents, Frankfurt/M. 1968. – *Wiskemann*, der aus Mühlhausen im Elsaß

eine ganze Reihe Monographien entstanden, die in der Hauptsache von Ingenieuren, Verkehrsfachleuten, Geographen und Wirtschaftlern verfaßt wurden⁷. Einige von ihnen, wie der Hamburger Wasserbaudirektor Prof. *Bubendey* und seine Mitarbeiter bzw. Nachfolger *Lorenzen*, *Meyer*, *Nehls*, *Böttcher* und *Wendemuth*, wollten vor allem als Techniker von ihren Leistungen Zeugnis ablegen. Auch die Beschreibungen in dem Sammelwerk »Hamburg und seine Bauten« des Hamburger Architekten- und Ingenieurvereins von

stammte, war nach dem 1. Weltkrieg wissenschaftlicher Assistent am Staatswissenschaftlichen Seminar der Universität Hamburg und nebenbei Leiter der Presseabteilung der Handelskammer. In dieser Zeit sammelte er die Materialien für sein wichtiges Buch, das er dann als Privatdozent für Volkswirtschaftslehre und Finanzwissenschaft schrieb. Offenbar ist Wiskemann durch seine Lehrer Rudolf Häpke und Walther Troeltsch sowie den damaligen Direktor der Hamburger Commerz-Bibliothek Eduard Rosenbaum (heute London) auf diese fruchtbare Fragestellung hingewiesen worden. Es erscheint angebracht, diese Forderung nach einer umfassenden und überlokal konzipierten Hamburger Wirtschaftsgeschichte wieder aufzugreifen.

⁷ *Richard Ehrenberg*, Die Anfänge des Hamburger Freihafens, in: *Ders.*, Wie Hamburg groß wurde, Hamburg-Leipzig 1888. – *Emanuel Fitger*, Die Seehäfen Englands und ihre Ausrüstung mit Rücksicht auf die Hafengebauten beim Zollanschluß Hamburgs und Bremens, Berlin 1885. – *Cbr. Nehls und J. F. Bubendey*, Die Elbe, Hamburgs Lebensader, Hamburg 1892. – *Carl Griese und Oskar Schwindraßheim*, Der Hamburger Hafen, Hamburg 1896/97. – *M. Buchheister*, Die Elbe und der Hafen von Hamburg, in: Mittheilungen der Geographischen Gesellschaft Hamburg Bd. 15 (1899). – *Emanuel Fitger*, Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschifffahrt, Leipzig 1902. – *Kurt Wiedenfeld*, Die nordwesteuropäischen Welthäfen London-Liverpool-Hamburg-Bremen-Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen, in: Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde und des Geographischen Instituts an der Universität Berlin H. 3, Berlin 1903, besonders S. 110ff. – *J. F. Bubendey*, Der Hamburger Hafen, Hamburg 1911. – *J. F. Bubendey und C. Lorenzen*, Der Hamburger Hafen und die Regulierung der Unterelbe, in: Illustriertes Export-Handbuch der Börsenhalle 1912–1914, Hamburg 1912. – *J. C. Bubendey und E. G. Meyer*, Mechanische Hafenausrüstung, in: XII. Internationaler Schifffahrtskongreß, hrsg. vom internationalen ständigen Verband der Schifffahrtskongresse, Philadelphia 1912. – *M. F. Arndt*, Seehafenentwicklung unter besonderer Berücksichtigung des Hamburger Hafens, Berlin 1913. – *Richard Linde*, Die Niederelbe. In: Land und Leute. Monographien zur Erdkunde Bd. 28, Berlin 1908 (2. Aufl. 1913). – *W. Dittmer*, Hamburger Hafenbilder, Hamburg 1909. – *L. Friedrichsen*, Die deutschen Seehäfen, 2. Teil: Die Häfen, Lösch- und Ladeplätze an der deutschen Nordseeküste, Hamburg 1891. – *Ders.*, Die Elbe von Helgoland bis Hamburg, Hamburg 1891. – *Emanuel Fitger*, Schiffsbau und Seeschifffahrt in den letzten Jahren, in: Volkswirtschaftliche Zeitfragen, Vorträge und Abhandlungen, hrsg. von der Volkswirtschaftlichen Gesellschaft in Berlin, Jg. 14, H. 105, Berlin 1892 – *Heraux*, Der Hamburger Hafen 1895. Leipzig 1899. – Die Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft 1885–1910. Denkschrift zum 25jährigen Jubiläum, Hamburg 1910. – *Eckert*, Die deutschen Häfen der Nord- und Ostsee, in: Nauticus Bd. 1906. – *Ernst Baasch*, Geschichte Hamburgs 1814–1918, 2 Bde., Gotha 1914. – *Heinrich Flügel*, Die deutschen Welthäfen Hamburg und Bremen, Jena 1914. – *Architekten- und Ingenieurverein zu Hamburg (Hrsg.)*, Hamburg und seine Bauten unter besonderer Berücksichtigung der Nachbarstädte Altona und Wandsbek 1914, Bd. 2, Hamburg 1914. – *Roy Samuel MacElwee*, Wesen und Entwicklung der Hamburger Hafenbaupolitik. Eine Studie der heutigen Einrichtungen des Hamburger Hafens und der Ideen, die zu ihnen geführt haben, Hamburg 1917. – *E. W. O. Schulze*, Seehafenbau Bd. 1, Berlin 1911. – Hamburgs Fischerei in zehn Jahrhunderten. Vom Walfänger bis zum Fischdampfer, in: Hamburgs Heimatbücher, Hamburg 1925. – Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft, Hamburg 1918 ff. – *Walther Böttcher*, Hamburgs Leistungen in der Volks- und Weltwirtschaft, Hamburg 1922. – *L. Wendemuth*, Der Hafen, in: Hamburg in seiner politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Bedeutung. Hrsg. von der Deutschen Auslandsgemeinschaft Hamburg, Hamburg 1921, S. 33–47. – *Ernst Baasch*, Geschichte der Handelskammer zu Hamburg, Hamburg 1915. – *Gesellschaft der Freunde des vaterländischen Schul- und Erziehungswesens in Hamburg (Hrsg.)*, Der Hamburger Hafen, Hamburg 1922. – Der Hamburger Hafen, in: Hamburgs Heimatbücher, Hamburg 1925. – *F. Franziskus und K. Böckemann*, See- und Hafenbau, in: Sammlung Götschen Bd. 962, Berlin-Leipzig 1922. – Hamburger Hafen – 50 Jahre Kaibetrieb, Hamburg 1916. – *L. Wendemuth und W. Böttcher*, Der Hafen von Hamburg, Hamburg 1927.

1914 und die Beiträge im »Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft« müssen als technikgeschichtliche Fundgruben angesehen werden. *Kurt Wiedenfelds* breitangelegter verkehrswissenschaftlicher Vergleich zwischen Hamburg und anderen nordwesteuropäischen Häfen ist ebenso wie die Arbeiten von *Emanuel Fitger*, *Richard Ehrenberg*, *M. Buchheister*, *Ernst Baasch* und *Heinrich Flügel* bis heute lesenswert geblieben. Überall sind, vor allem in der bemerkenswerten Studie des amerikanischen Nationalökonom *Samuel Roy MacElhewee* über die Hamburger Hafenbaupolitik, eine Fülle historisch brauchbarer Angaben zu finden. Aber diese Schriften haben verständlicherweise heute längst Quellencharakter erhalten und sind kein Ersatz für eine Hafengeschichte aus der Feder des Historikers.

Alle seitdem erfolgten neueren Publikationen über den Hamburger Hafen dringen sehr viel weniger tief. Soweit man das bei einer ersten Durchsicht erkennen kann, untersucht die neueste Hafenliteratur entweder nur noch spezielle Teilaspekte wie die Geschichte der Kaikräne und des Freihafens oder trägt aber sehr populären Charakter ohne wissenschaftlichen Anspruch. Neuere Veröffentlichungen wie die von *Friedrich Böer* und *Erich von Lebe* oder von *Bernhard Meyer-Marwitz* bringen zwar eine Fülle übersichtlicher historischer Notizen und vorzügliche Abbildungen, doch sind sie offensichtlich aus Jubiläumsgründen für die breite Öffentlichkeit und aus Werbegründen geschrieben⁸. Gleiches läßt sich für die Schriften sagen, die von der »Gesellschaft der Freunde des vaterländischen Schul- und Erziehungswesens in Hamburg«, der Behörde für Wirtschaft und Verkehr und dem Nordwestdeutschen Werbe- und Wirtschaftsverlag herausgebracht wurden. Diese schildern vor allem den Aufbau nach 1945⁹. Ein Beitrag zur Wissenschaft ist nicht beabsichtigt. So steht man vor dem für Historiker überraschenden Faktum,

⁸ *Friedrich Böer und Erich Lebe*, 750 Jahre Hamburger Hafen. Hrsg. von der Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft, Betriebsgesellschaft der Hamburger Hafenanlagen, anlässlich des Jubiläums am 7. Mai 1939, Hamburg 1939. – *Bernhard Meyer-Marwitz*, Hamburgs Weg zum Welthafen. Hrsg. von der Hamburger Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft aus Anlaß der 75. Wiederkehr ihres Gründungstages 7. März 1885, Hamburg 1960. – *Herbert Bosselmann*, Die Entwicklung der Kaikrane im Hamburger Hafen bis zum Ausbruch des 1. Weltkrieges unter besonderer Berücksichtigung ihrer wirtschaftlichen Auswirkung. Diss. Berlin 1935. – *Walter Emmerich*, Der Freihafen, Hamburg 1960. – *Hans Schröder*, Hamburger Hafenpolitik, Hamburg 1932. – *O. Winter*, Die Elbe. Das Ein- und Ausgangstor Deutschlands, Berlin 1934. – *Schmidt-Goertz*, Der Hafen (2 Mappen mit Linoleum-Schnitten), Hamburg o. J. – *A. Mablau* (Hrsg.), Bunte Skizzen vom Hamburger Hafen (mit 36 Aquarellen junger Hamburger Künstler), Hamburg 1952. – Hamburg – Heimat am Strom (Sammelwerk von 33 Autoren), Hamburg 1946. – *Bernhard Meyer-Marwitz* (Hrsg.), Geliebter Strom. Ein Buch über die Niederelbe, Hamburg 1949. – *Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft* (Hrsg.), Der Hafen Hamburg. Ein Handbuch für Verladener. Anlässlich des 50jährigen Bestehens des Freihafens, Hamburg 1938. – *R. Segebrecht*, 225 Jahre Hamburger Hafenmühle J. P. Lange Söhne, Hamburg 1952. – *Allwörden* (Hrsg.), Hamburg – Dreiviertel Jahrtausend Hafen-, Handels- und Stapelplatz, Hamburg o. J. – *Weniger*, Industrieplanung im Niederelbegebiet. Lebensbedingungen der hamburgischen Seehafenindustrie, Hamburg 1936. – Von Fischerei und Fischmärkten in Hamburg und Altona. Hrsg. zur 50-Jahr-Feier der Fischmärkte von Altona und Hamburg, Altona 1937. – *Hamburger Übersee-Jahrbuch*, Hamburg 1925 ff. (enthält gelegentlich Beiträge zur Geschichte Hamburgs und seines Hafens).

⁹ *Nordwestdeutscher Werbe- und Wirtschaftsverlag* (Hrsg.), Der Hamburger Hafen. Sein Wiederaufbau seit 1945, Hamburg 1951. – *Ausschuß für Erdkunde der Gesellschaft der Freunde des vaterländischen Schul- und Erziehungswesens in Hamburg* (Hrsg.), Der Hamburger Hafen, Hamburg 1955. – *Werner Klugmann und Walter Seeler*, Hafen Hamburg 1945–1965. 20 Jahre Aufbau und Entwicklung. Hrsg. von der Behörde für Wirtschaft und Verkehr, Hamburg 1965.

daß trotz einer beachtlichen Fülle von zeitgenössischen Darstellungen und neueren populären Einzelstudien die Geschichte des modernen Hafens, wie sie für andere Welt-hafenstädte bereits vorliegt, bisher noch fehlt¹⁰.

Es klingt nun weniger erstaunlich, wenn man feststellt, daß auch die Geschichte der im Hafen wirkenden Menschen, vor allem der Übergang vom zünftigen »Hafenwerker« zum industriellen Hafenarbeiter, historisch noch nicht ausreichend dargestellt worden ist. Aus Raumgründen kann an dieser Stelle aber darauf nicht näher eingegangen werden. Wie sieht nun die Vorgeschichte des modernen Hamburger Hafens aus?

1. Die Hamburger Strom- und Hafenverhältnisse bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts

Im Rahmen einer äußerst knappen Skizze wie hier ist es nicht möglich, die Grundzüge der politischen und wirtschaftlichen Entwicklung, ja nicht einmal die Entfaltung der Handels- und Schiffsverkehrsverhältnisse aufzuzeigen, die mit der Entwicklung des Hamburger Hafens bis zur Mitte des vorigen Jahrhunderts untrennbar verwoben sind. Es muß an dieser Stelle genügen, einige wenige Hauptdaten aus der Geschichte der Elbregulierung und des alten Hafens anzuführen und auf die entsprechende weiterführende Literatur zu verweisen.

Wann beginnt die Geschichte des Hamburger Hafens? Wie allgemein bekannt, spielte die alte sächsische Befestigung Hammaburg bereits als Stromübergang und Grenzhandelsplatz eine Rolle, als sie zu Beginn des 9. Jhs. in die Hände der siegreichen Franken fiel¹¹. Man nimmt heute an, daß Handel und Mission frühzeitig Hand in Hand gingen und bereits Ende des 11. Jhs. ein Fernhandel bestand. Anscheinend wurde jedoch im 12. Jh. erkannt, daß dieser abgelegene Ort im Sumpf- und Inselgebiet der Alstermündung zugleich eine von Natur aus geschaffene Grenze zwischen der See- und Flußschiffahrt auf der Elbe bildete. Mit dem Willen, sich die Elbemündung dienstbar zu machen, beginnt Hamburgs Aufstieg zum Hafen¹². Die Gründung des Hamburger Hafens wird von der Forschung übereinstimmend etwa um das Jahr 1189 angenommen, als der Landesherr *Graf Adolf III. von Holstein* aus dem Haus der Schauenburger anläß-

¹⁰ Vergl. z. B. *Sir David Owen*, *The Origin and Development of the Ports of the United Kingdom*, 2nd rev. edition, London 1948. – *Sir Joseph Broodbank*, *History of the Port of London*, 2 vols., London 1921. – *Walter M. Stern*, *The First London Dock Boom and the Growth of the West India Docks*, in: *Economia New Series* vol. 19 (1952). – *Stuart Mountfield*, *Western Gateway. A History of the Mersey Docks and Harbour Board*, Liverpool 1965. – *D. Swann*, *The Pace and the Progress of Port Investment in England 1660–1830*, in: *Yorkshire Bulletin of Economic and Social Research* (Hull), vol. 1960, pp. 32–44. – *Hermann Schumacher*, *Antwerpen. Seine Weltstellung und Geltung für das deutsche Wirtschaftsleben*, München–Leipzig 1916. – *Van Ravesteyn*, *Rotterdam in te 19. eeuw.*, Rotterdam 1924. – *Rotterdam in den loop der eeuwen*, 2 Bde. Rotterdam 1906–1908. – *Paul Arndt*, *Antwerpen, Rotterdam und die deutsche Rheinmündung*, Stuttgart 1918. – *SVZ* (Hrsg.), *Stand van zaken. Gedenkboek bij het vijftigjarig bestaan der Scheepvaart Vereening Zuid (SVZ)*, Rotterdam 1957.

¹¹ *B. Weissenborn*, *Die Elbzölle und Elbstapelplätze im Mittelalter*, Halle 1901. – *A. Wieske*, *Der Elbhandel und die Elbhandelspolitik bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts*, Halberstadt 1927. – *Trentler*, *Hamburgs Handelsverkehr im Mittelalter*, in: *Hamburgs Übersee-Jahrbuch* Jg. 1925, S. 332.

¹² *W. Stein*, *Beiträge zur Geschichte der deutschen Hanse bis zur Mitte des 15. Jahrhunderts*, Gießen 1900. – *Bächthold*, *Der norddeutsche Handel im 12. und beginnenden 13. Jahrhundert*, Hamburg 1908, S. 163 ff.

lich der Verleihung der Stadtrechte für die Neustadt Hamburgs den Bau eines Hafens an der Alstermündung (an der Stelle des heutigen Nicolaifleet) einem später urkundlich als Ratsmann erwähnten *Wirad von Boizenburg* übertrug und *Kaiser Friedrich I. Barbarossa* u. a. Zoll- und Abgabefreiheit sowie die Fischereirechte auf der Niederelbe gewährte¹³. Aufgrund von Eindeichungen des Alstertiefs erweiterten sich die Grenzen der Stadt so, daß eine erste Hafensfläche entstand. Durch Verträge mit den umliegenden Marschländern Hadeln und Wursten sowie den Dithmarschern und Strandfriesen wurde eine Milderung des alten an der gesamten Nordsee geltenden Strandrechts, demzufolge bei Schiffbruch angetriebene Güter den Küstenbewohnern zukamen, erreicht und als Gegenleistung die Ausfuhr von Agrarprodukten aus diesen Gegenden über Hamburg abgabemäßig erleichtert. Durch Abmachungen mit Handelsplätzen am Niederrhein, in Holland, Flandern und Brabant, Einführung von dem Fernhandel dienenden Jahrmärkten und der lübisch-hamburgischen Mark, die zum gebräuchlichsten Zahlungsmittel der Hanse wurde, blühte der Verkehr so empor, daß 1258 erste hafensbauliche Verbesserungen vorgenommen werden mußten, indem durch eine künstliche Verbindung zwischen Alstermündung und Bille (dem heutigen Zollkanal) eine bessere Durchspülung und Vertiefung des Alsterbinnenhafens erreicht wurde.

Auch die weitere Entwicklung ist so bekannt, daß man sich auf wenige Andeutungen beschränken kann: Für die nächsten Jahrhunderte führte die kürzeste Verbindung zwischen dem agrarischen Osten zu den Märkten Westeuropas über Lübeck, da die Sunddurchfahrt zu gefährlich war. Hamburg verstand es geschickt, als »Nordseehafen Lübecks« (*Walter Vogel*) sich in die große Ost-West-Handelslinie mit seinen zahlreichen Verzweigungen einzuschalten und alle benachbarten Handelsplätze wie Lüneburg, Stade und das alte Bardowiek weit hinter sich zu lassen¹⁴. Nach London, wo 1286 der englische König hamburgischen Kaufleuten das Recht der »Hanse«, d. h. zur Niederlassung einer lokalen Kaufmannsgenossenschaft einräumte, nach Skandinavien und an die atlantische Küste Südeuropas dehnte sich Hamburgs Handel im 13. und 14. Jh. aus. Das 1270 im »Ordeelbok« gemeinsam für die Alt- und Neustadt niedergelegte Stadtrecht enthielt erstmals in Deutschland auch schiffsrechtliche Bestimmungen, die bei der Neufassung der Stadtrechte 1306 erweitert wurden. 1286 erwirkte sich die Stadt das Recht, zur Sicherung seiner Schifffahrt auf der Insel Neuwerk in der Elbmündung als Seezeichen einen Turm zu errichten¹⁵. 1365 war der Verkehr auf der Elbe so ansehnlich, daß in den »Burspraken« (Ratsverordnungen) besondere Vorschriften hierfür erlassen werden

¹³ *Lebe*, Heimatchronik, 2. Aufl., S. 39 ff. – *Wendemuth-Böttcher*, Hamburgs Hafen S. 15. – *Heinrich Reincke*, Hamburgische Territorialpolitik, in: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte Bd. 38 (1939), S. 29. – *Nehls-Bubendey*, Elbe a. a. O. S. 13/14.

¹⁴ *Walther Vogel*, Kurze Geschichte der deutschen Hanse, München–Leipzig 1915. – *Dietrich Schäfer*, Die deutsche Hanse, 2. Aufl. Bielefeld–Leipzig 1925. – *Ernst Daenell*, Die Blütezeit der deutschen Hanse, 2 Bde., Berlin 1905/06. – *Fritz Rörig*, Hansische Beiträge zur Wirtschaftsgeschichte, Breslau 1928. – *Karl Pagel*, Die Hanse, 2. Aufl. Oldenburg 1952. – Städtewesen und Bürgertum als geschichtliche Kräfte (Gedächtnisschrift für Fritz Rörig), Lübeck 1953. – *Erich von Lebe u. a.*, Hamburg und die deutsche Hanse, Hamburg 1939.

¹⁵ Entgegen älteren Forschungen scheint jetzt festzustehen, daß noch nicht in der Hansezeit, sondern erstmals 1648 auf dem Neuwerker Turm ein von Steinkohlen unterhaltenes Leuchtfeuer auf einer hölzernen »Blüse« (Gerüst) brannte. Der Grund, weshalb man so relativ spät mit einem Leuchtfeuer an der Elbmündung begann,

mußten. Auf dem Höhepunkt hansischer Macht konnte das Amt Ritzebüttel 1395 erworben und dort Cuxhaven als Not- und Lotsenhafen ausgebaut werden¹⁶. Schon frühzeitig machte Hamburg auch erhebliche Aufwendungen zur Eindeichung der Marschen und Uferbefestigung; wichtiger erwies sich jedoch die Absperrung einzelner Elbearme (Gose- und Dove-Elbe) im 15. Jh., um dem Hauptstrom mehr Wasser zuzuführen. Zwischen 1568 und 1650 wurden mehrere Elbinseln durchstochen und ver-

dürfte darin zu suchen sein, daß die Schiffe wegen der weit herausragenden Sandbänke nicht dicht genug an die Küste heranfahren konnten. Außerdem war es jahrhundertlang nicht üblich, nachts zu segeln. Die Schiffe pflegten Helgoland anzulaufen und erst bei Tage in die Elbe zu kommen. Ein weiterer Hinderungsgrund dürfte aber auch gewesen sein, daß die in Eisenkörben brennenden Steinkohlcn unvergleichlich teuer waren, anderes Brennmaterial sich aber nicht zur Befuerung eignete. Der erste Leuchtturm in der Deutschen Bucht wurde wahrscheinlich 1602 mit Öllampen auf der Insel Wangerooge errichtet, damit die Grafen von Oldenburg ihre Zollabgaben besser erheben konnten. Die erste dauernde »Feuerbake« entstand 1630 auf Helgoland gegen den Widerstand der Einwohner, die einen Rückgang ihrer Einnahmen aus den Strandungen befürchteten. Eine wirkliche Funktion als nächtliche Seezeichen erfüllten die Leuchttürme erst am Ende des 18. Jahrhunderts, als die Argandsche Öllampe und der Spiegelreflektor erfunden worden waren. Ein Leuchtturm dieser Art wurde 1811 in Cuxhaven, das erste durch ein Uhrwerk bewegte Dreh- oder Blinkfeuer kurz danach auf Wangerooge errichtet. Die hamburgische Insel Neuwerk verfügt seit 1814 über einen Leuchtturm mit Argandschen Lampen und Parabolspiegeln. Vergl. folgende Literatur über die Geschichte des Leuchtfeuers: *A. W. Lang*, Entwicklung, Aufbau und Verwaltung des Seezeichenwesens an der deutschen Nordseeküste bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts, Bonn 1965. – *K. Ferber*, Der Turm und das Leuchtfeuer auf Neuwerk, in: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte Bd. 14 (1909), S. 1 ff. – *Ders.*, Das Leuchtfeuer auf dem Hohen Sande, in: ebd. Bd. 16 (1911) S. 86 ff. – *K. Fissen*, Der Westturm von Wangerooge im Wandel der Zeiten, Oldenburg 1932. – *P. Grübeler*, Die Betonung und Befuerung der Elbe durch Hamburg, in: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft Bd. 10, Hamburg 1929. – *G. Jacoby*, Aus der Geschichte der Leuchtfeuer und Seezeichen, eine Einführung in die Literatur, Kiel 1929. – *L. A. Veitmeyer*, Leuchtfeuer und Leuchtapparate, hrsg. von Max Geitel, München-Leipzig 1900. – *J. H. Stalling*, Die Leuchtthürme an der Nordseeküste Deutschlands, Oldenburg 1825. – *M. Buchheister und E. Beusberg*, Hamburgs Fürsorge für die Schiffbarkeit der Unterelbe, Hamburg 1901. – *Domke-Engels*, Verzeichnis der Seeleuchten aller Meere, 3 Bde., Berlin 1873.

¹⁶ Die Entwicklung des Hamburger Trabantenhafens Cuxhaven muß hier ebenfalls außer Betracht bleiben. Vergl. *Gerhard Lüssow*, Cuxhaven als Vorhafen von Hamburg, Diss. Rostock 1936. – *Dietrich Mende*, Politik und Wirtschaft im Kampf um das Unterelbe-Gebiet Bd. 1, Teil 1, Hamburg 1925. – *Guido Möring*, Cuxhaven als Fischereihafen und Fischmarkt, Hamburg 1935. – *Heinrich Reincke*, Das Amt Ritzebüttel, Diss. Hamburg 1935. – *Reinhard Woltmann*, Geschichte und Beschreibung der Wasserbauwerke im Amt Ritzebüttel, Hamburg 1807. – *A. Hagedorn*, Gedenkblatt zur Feier der 500jährigen Vereinigung des Amtes Ritzebüttel mit der Freien und Hansestadt Hamburg, Hamburg 1894. – 200 Jahre Wasserbauverwaltung in Ritzebüttel-Cuxhaven. Hrsg. vom Hafen- und Verkehrsamt Cuxhaven, Cuxhaven 1951. – *Heinz Wachtendorf*, Die Stadt Cuxhaven, in: Die Stadt Cuxhaven und der Landkreis Hadeln, Oldenburg i. O. 1961. – *Paul Volquart*, Hamburgs Territorialpolitik in der Vergangenheit, Kiel 1922. – *Walter Höpcke*, Wie Cuxhaven eine Stadt wurde, Cuxhaven 1955. – *Eduard Heymann*, Hafenbauten in Cuxhaven, in: Hamburg und seine Bauten 1914, Hamburg 1914. – *Joachim Hermann*, Die Erwerbung des Amtes Ritzebüttel durch Hamburg, in: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte Bd. 9 (1906). – *A. Abendroth*, Beschreibung des Fahrwassers nach und in der Mündung der Elbe, Hamburg 1860. – *Ders.*, Ritzebüttel und das Seebad Cuxhaven, 2 Theile, Hamburg 1818–1837. – *F. A. Becker*, Cuxhaven und das Amt Ritzebüttel, o. O. 1880. – *J. F. Bubendey*, Der neue Hafen von Cuxhaven, Hamburg 1904. – *Otto Lack und Hermann Selmer*, Der Ausbau des Fischereihafens Cuxhaven, in: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft Hamburg Bd. 27/28 (1962/63). – *Ernst Albers*, Das Deichrecht im Amte Ritzebüttel, Leipzig 1938. – *H. Lenx*, Der neue Hafen von Cuxhaven, Berlin 1898. – *Erich von Lebe*, Handel und Schifffahrt zwischen Hamburg und Land Wursten in sieben Jahrhunderten 1238–1938, in: Jahrbuch der Männer vom Morgenstern Bd. 31, Neuhaus/Oste 1948.

sandete Elbarme abgeriegelt, wodurch die Norderelbe überhaupt erst künstlich geschaffen und der Strom ganz nahe nun an Hamburg herangeführt wurde. Die 12 Meter lange und ein Meter hohe Panoramakarte des Flensburger Malers *Melchior Lorichs*, die dieser im Auftrag des Hamburger Rats 1568 zeichnete, läßt den damaligen Zustand der Elbe von Geesthacht bis Neuwerk mit allen Einzelheiten und sogar den Seezeichen erkennen¹⁷.

Als Seezeichen dienten zuerst wohl markante Küstenpunkte wie Türme und Baumgruppen. Der Kirchturm von Pellworm, Schloß Ritzebüttel, der Doppelturm von Altenbruch und die Nikolaikirche von Wangerooge sowie natürlich der Neuwerker Turm (zugleich ein militärischer Stützpunkt Hamburgs) waren solche Landmarken, die auf Seekarten des 16. Jahrhunderts schon eingezeichnet waren. Das Fahrwasser im Watt, die Priele, wurden wie heute noch mit jungen Baumstämmen bezeichnet, die mit der Zeit Körbe oder Fässer als Toppzeichen zur besseren Unterscheidung bekamen und dann »Kopfbaken« genannt wurden. Sie wurden auch auf dem Lande verwandt, wie *Melchior Lorichs'* Elbekarte zeigt. In der 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts ging man, wie die Hamburger Kämmereirechnungen belegen, zu großen Gerüstbaken über. Die erste wurde auf Scharhörn in der Elbmündung errichtet. Eine Reihe fester Baken (Alte Bake, Roßbake, Klappmützenbake usw.) ist seitdem trotz Sturm und Wasserflut ständig beibehalten worden. Die Seetonnen sind eine Schöpfung des Mittelalters und wahrscheinlich sogar in der Nordsee zuerst aufgekommen. Erste Nachrichten stammen aus dem 12. Jahrhundert. Bereits 1477 scheint Hamburg eine planmäßige jährliche Vertonnung der Elbe durchgeführt zu haben. Auf *Melchior Lorichs'* Elbkarte sind 18 Tonnen zu erkennen, die meistens an größeren Sänden oder den Mündungen kleiner Nebenflüsse lagen. 1661 wurden die ersten Seetonnen verlegt: die »Rote Tonne«, 1664 die »Bremer Schlüsseltonne«. War zunächst nur die rechte Elbseite betonnt, so begann man nach 1650 auch die linke Fahrwasserseite abzugrenzen. Zur besseren Unterscheidung wurden dann schwarze und weiße Tonnen ausgelegt. Die Schiffer gaben den Tonnen Spitznamen, die auch noch beibehalten wurden, als die Tonnen numeriert wurden. Für die Rückgabe verlorengegangener Seetonnen, die in der Anschaffung sehr teuer waren und alle das Hamburger Wappen trugen, wurde als Bergelohn oft ein Faß Bier, eine Tonne Salz oder 10 Reichstaler gezahlt, was oftmals dazu führte, die Tonnen mutwillig aus der Verankerung zu lösen. Dies wurde dann schwer bestraft, in Bremen sogar einmal mit dem Tode. Um 1750 war die Betonung der Elbe schon so dicht, daß man von der einen die andere Tonne sehen konnte. Am Ende des 18. Jahrhunderts wurde die Betonung allgemein schon als ausreichend angesehen¹⁸.

¹⁷ Einen Ausschnitt dieser Karte zeigt *Böer*, 750 Jahre Hamburger Hafen, S. 19. – Vergl. *Johann Martin Lappenberg*, Die Elbkarte des Melchior Lorichs vom Jahre 1568, Hamburg 1847.

¹⁸ Über die Entwicklung der Landmarken und Seetonnen in der Elbe unterrichten u. a.: *Lang*, Seezeichenwesen a. a. O., S. 18 ff. – *Jacoby*, Leuchtfeuer und Seezeichen a. a. O., S. 22 ff. – *A. Hops*, Über die Entwicklung des Seezeichen- und Befeuerungswesens bis zum internationalen Betonungssystem, in: Die Wasserschutzpolizei Jg. 5 (1953), Folge 8. – *Erich von Lebe*, Ein Turm und seine Insel. Neuwerk im Strom der Zeiten, Cuxhafen 1952. – *K. Ferber*, Die Entwicklung des Hamburgischen Tonnen-, Baken- und Leuchtfeuerwesens, in: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte Bd. 18 (1914). – *Grübeler*, Betonung und Befeuerung der Elbe a. a. O., S. 173 ff.

Das 17. Jh. brachte zwischen 1616 und 1625 die vielleicht wichtigste Hafenerweiterung vor dem 19. Jh., als Hamburg zur stärksten Festung Norddeutschlands ausgebaut und durch Anlage verschiedener Bastionen beim Grasbrook und des Johannisbollwerks mit der Verlegung des »Niederbaums« eine bedeutende Erweiterung der umgrenzten Fläche des Alsterbinnenhafens erzielt wurde. Nach dem Einsatz einer »Düpe-Commission« konnte darin die frühere Tiefgangbegrenzung aufgehoben werden¹⁹. Zur allgemeinen Beförderung der Schifffahrt entstand nach holländischem Beispiel ein »Admiralitäts-Collegium«, während Streitigkeiten zwischen Kapitän und Schiffsvolk vor dem »Wasserschout« ausgetragen wurden, wo gleich dem heutigen Seeamt auch die An- und Abmusterungen erfolgten. 1636 erließ der Rat die erste Instruktion für den Hafenmeister, dem schon lange vorher die Aufsicht über den Schiffsverkehr und die Zollabgaben übertragen worden war.

Die Zahlen über den Hamburger Schiffsverkehr sind zunächst schwer zu ermitteln²⁰. Gelegentliche Angaben in den Zollregistern sind ungenau und kaum miteinander vergleichbar. Anlässlich der englisch-holländischen Seekriege im späten 17. Jh. entstanden zwar erste vollständige Schiffslisten in Hamburg, um die Identifizierung der neutralen Hamburger Schiffe zu erleichtern und sich besser vor den Kapern zu schützen. Danach hätte 1672 Hamburg über 277 Schiffe mit 21 260 Last verfügt. Beim Beginn der eigentlichen Hamburger Schiffsstatistik 1765 waren es aber nur 85 Schiffe mit 8890 Last. Da trotz aller konjunkturellen Schwankungen ein solcher Rückgang des Schiffsverkehrs unwahrscheinlich ist, kann nur der Schluß daraus gezogen werden, daß die frühe Schiffsstatistik zahlreiche Fehlerquellen enthält, u. a. fuhren viele Hamburger Schiffe unter fremder Flagge²¹. In all dieser Zeit hatte Hamburg auch mit vielen, Handel und Schifffahrt hemmenden Schwierigkeiten zu kämpfen, so z. B. dem Zoll des Glückstädter Konkurrenzhafens, mit den Seeräubern und Kapern (gegen die besondere Konvoischiffe gebaut wurden), mit den Belagerungen durch fremde Truppen und schließlich der englischen Navigationsakte. Im frühen 18. Jh. setzte man, da Hafen und Fahrinne

¹⁹ Die unter dem Ratsherrn Dietmar Koel eingesetzte »Düpe-Commission« hat den Verdienst, den Naturhafen erstmals wesentlich verbessert zu haben. Auch die Betonung der Elbe geht wesentlich auf ihre Tätigkeit zurück. Eine Tonne wurde zu Ehren dieses Ratsherrn benannt. Die Beamten dieser Kommission hatten den Namen »Fleetenkieker«.

²⁰ Die Schiffsstatistik vor der Mitte des 18. Jahrhunderts ist überhaupt ein schwer erforschbares Gebiet. Die aus Zollregistern oder gelegentlichen örtlichen Zählungen stammenden Angaben sind unvollständig und untereinander nicht vergleichbar. So wurden die in Ballast fahrenden Schiffe, weil sie nichts zu verzollen hatten, nicht mitgezählt, andere dagegen in einer Zählperiode mehrfach. Auch fehlte es zunächst an der heute üblichen Trennung zwischen See-, Küsten- und Flußschiffen. Manche Einheiten, die im Berichtszeitraum länger abwesend waren, wurden manchmal gar nicht aufgeführt. Wegen der zahlreichen Fehlerquellen lassen sich vor dem Siebenjährigen Krieg nur einige wenige Trends konstruieren, deren Bedeutung nicht überschätzt werden darf. Vergl. *Walther Vogel*, Die Grundlagen der frühen Schiffsstatistik, Berlin 1911. – *Ders.*, Zur Größe der europäischen Handelsflotten im 15., 16., und 17. Jahrhundert (Dietrich Schäfer-Festschrift), Jena 1915. – *Ralph Davies*, The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Century, London 1962. – *Hans Jürgen Teuteberg*, Die Industrialisierung der britischen Seeschifffahrt in deutschen Augenzeugenberichten zwischen 1750 und 1850, in: Technikgeschichte Bd. 34 (1967), S. 226–264.

²¹ Die z. Zt. beste Untersuchung über das Wachstum der Hamburger Handelsschifffahrt seit dem Siebenjährigen Krieg ist die von *Walter Kresse*, Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765 bis 1823, Hamburg 1966. (Vergl. dort besonders S. 67 ff.)

mal wieder völlig zu versanden drohten, zur Verbesserung der Stromverhältnisse auf der Niederelbe und im Binnenhafen eine besondere »Elbedeputation« ein, der außer den Hamburger »Oberalten« auch Kaufleute und Schiffsführer angehörten²². Im 17. Jh. wurden wegen der sich häufenden Unglücke erstmals ein Lotsenzwang eingeführt und 1731 das Versicherungsrecht in der »Assecuranz- und Havarie-Ordnung« einheitlich geregelt²³. Auch das Seekartenwesen wurde vervollkommenet.

Durch den Abfall der englischen Kolonien in Nordamerika begann ein erster bedeutender Aufschwung des Hamburger Hafens nach der Hansezeit. Der Schiffsverkehr nahm

²² In einer Resolution vom 7. Februar 1715 heißt es über die Stromverhältnisse wörtlich: »E. E. Rat hat es für nötig gehalten, den Elbstrom und seine Untiefen durch eine besondere Deputation aus seiner Mitte, der Erbgessenen, Oberalten, der Verordneten der löblichen Cämmerey und der Commercii untersuchen zu lassen. Deputatio Commercii bringen häufig Klagen vor, daß auf ihre vielfältige Aufforderung und Verbesserung der Dinge sowohl in der Stadt als auf der Elbe nicht geachtet worden und stellt vor, daß wenn man auch nicht aufs schleunigste noch vor dem Winter zur Sache tue, die Elbe sich völlig zuschlingen würde.« Zitiert nach *MacElhwee*, Hamburger Hafenbaupolitik S. 16.

²³ Nach Lappenbergs Ansicht sprechen schon die ältesten Hamburger Schiffsrechte um 1300 von einem »Lodemann« oder »Lietsagen«, der dafür bezahlt wurde, um die Einfahrt in den Strom zu weisen. Wahrscheinlich haben Elbefischer dieses Amt zuerst auf eigene Faust ausgeübt. Nach W. Vogel soll es 1447 bei der Hanse bereits einen Lotsenzwang gegeben haben, doch bestand dieser wahrscheinlich nur auf dem Papier. Gegen Ende des 16. Jahrhunderts waren mit Sicherheit auf der Insel Neuwerk bereits mehrere Elbelotsen ansässig, die aber nebenbei noch Fischerei betrieben. Anfang des 17. Jahrhunderts wurden einige »Piloten« von dem Rat der Stadt Hamburg vereidigt bzw. als Hafen- und Schleusenmeister in Ritzebüttel angestellt. Nachweislich ist durch ein Mandat am 28. Oktober 1639 aufgrund der sich häufenden Unfälle der Lotsenzwang erstmals in den Wintermonaten fest eingeführt worden. Danach hatte auch derjenige eine feste Lotsengebühr von 5 Talern zu zahlen, der keinen Lotsen nahm. Ohne Lotsen hatte der Schiffsführer sonst für alle Schäden zu haften. Nachdem 1655 dennoch vier reich beladene Schiffe verunglückt waren, wurden ein Jahr später zwei eigene Lotsengaliotten angeschafft und nach holländischem Vorbild eine 17 Artikeln umfassende Lotsenordnung publiziert. Danach hatten zwei Lotsenboote ständig vor der Elbmündung zu kreuzen und ankommende Schiffe mit Lotsen zu versehen. Die Lotsen wurden von der Hamburgischen Admiralität vorher geprüft und nach Tarif bezahlt. Diese Ordnung blieb bis 1810 bestehen. Die hamburgischen Lotsen, die in der Regel sechs Jahre Praxis auf der Elbeschiffahrt hatten, übernahmen beim Betreten des Schiffes die Funktionen des Kapitäns. Das Lotsengeld wurde nach dem Tiefgang des Schiffes berechnet, was natürlich dazu führte, den Tiefgang niedriger anzugeben, um die Gebühr zu ermäßigen. Der Lotse hatte kein leichtes Amt, da er bei einem Unglück abgesetzt wurde und ins Gefängnis kam. Verweisung oder Strafen am Leibe waren nicht selten. Zur Aushilfe bei starkem Verkehr gab es daneben sog. Heuer- oder Beilotsen. Insgesamt schwankte die Zahl der Elbelotsen immer zwischen 10 und 16 bzw. bei den Aushilfen zwischen 5 und 15. Die Helgoländer Lotsen, die nicht staatlich geprüft waren, hatten keinen guten Ruf. Sie betrieben das Lotsenwesen als freie Jagd und stürzten sich auf jedes Schiff, das sich der Insel näherte, da mit dem Lotsendienst viel mehr als mit der Fischerei zu verdienen war. Später wurde die »freie Fahrt« durch die geordnete »Börtfahrt« ersetzt, d. h. es fuhr jeweils nur eine Schaluppe mit einem Lotsenoffizier der Reihe nach abwechselnd hinaus. Aber auch die Blankeneser Fischer segelten als dänische Untertanen gern hinaus und machten den Hamburgern und Helgoländern hier Konkurrenz. 1804 mußten besondere Verordnungen gegen das Lotsenwesen erlassen werden. Als Helgoland englisch geworden war, wurde durch gemeinsames Vorgehen von Dänemark, Hannover und Hamburg das Elbelotsenwesen endgültig geordnet, während es auf Helgoland immer mehr verkümmerte. Am Ende des 19. Jahrhunderts besaß Hamburg schon mehrere große Lotsendampfer, die die Lotsen zu den Elbefeuerschiffen und den ständig kreuzenden Lotsenschonern brachten. Vergl. *K. Ferber*, Das hamburgische Lotsenwesen auf der Unterelbe bis zum Jahre 1810, Cuxhaven 1901. – *E. Römer*, Zur Geschichte des niedersächsischen Lotsenwesens, in: *Der Seewart*, H. 3–4, Hamburg 1940. – *F. Danmeyer*, Seelotsen-, Leucht- und Rettungswesen, Leipzig 1911. – *Buchheister-Bensberg*, Hamburgs Fürsorge für die Schiffbarkeit der Unterelbe a. a. O.

innerhalb kurzer Zeit einen solchen Umfang an, daß die Liegeplätze erstmals im Alsterbinnenhafen nicht mehr ausreichten und außerhalb im freien Elbestrom durch eine Reihe von Pfahlbündeln, den Dückdalben, weiterer Hafensraum geschaffen werden mußte. 1795 wurde schon eine zweite Reihe solcher Dückdalben verankert²⁴. Um 1800 umfaßte der neue »Rummelhafen« auf der Elbe und der alte umgrenzte »Niederhafen« zusammen 16,5 ha. Außerdem gab es noch einen »Oberhafen« für die Elbkähne und einen Holzhafen vor dem Grasbrook. Daneben existierte der damals recht bedeutende Altonaer Hafen, in dem zeitweise mehr Schiffe als in Hamburg registriert waren²⁵. Nach dieser großen Blüteperiode zwischen 1783 und 1799, in der die Hamburger Schifffahrt unter eigener Flagge erstmals nach Nordamerika, Westindien, Ostindien und China erweitert werden konnte, folgte die ebenso tiefe Handelskrise, gefolgt von Elblockade und Kontinentalsperre sowie schließlich die Besetzung der Stadt durch die Franzosen, wodurch Handel und Schifffahrt fast ganz zum Erliegen kamen bzw. vom benachbarten Tönning aus mühsam und heimlich weiterbetrieben werden mußten²⁶. Das 19. Jh. brachte dann nach dem Wiener Kongreß symbolisch eine endgültige Abkehr vom Mittelalter, als die alten Festungsanlagen geschleift wurden²⁷. Aber bis 1860 blieb es weiterhin bei der alten Torsperre. Bis zur Mitte des 19. Jh. waren Straßenreinigung und Beleuchtung genauso kümmerlich wie in den Jahrhunderten zuvor. Die Abwässer flossen in der Mitte der Straße in einem Rinnstein in die Fleete, aus dem auch die Trinkwasserversorgung mit Hilfe privater »Wasserkünste« geschah. Mit dem Schritt ins moderne Zeitalter hatte es, wie man aus solchen Details ersehen kann, noch gute Weile. Hamburg wollte und konnte sich nicht mehr selbst verteidigen und suchte Anschluß.

²⁴ Dückdalben sind eine Reihe von Baumstämmen, die in den Flußgrund eingerammt und eng miteinander verbunden werden. Diese Pfahlgruppen liegen in Reihen so dicht beieinander, daß ein Schiff bequem daran festmachen kann. Woher diese Bezeichnung stammt, ist noch ungeklärt. In den älteren Schriften des 19. Jahrhunderts findet sich die Schreibweise Dückdalben, Dückdalben und sogar Duc d'Alben. Erst seit 1911 ist der Name Dückdalben für eine Verbindung von drei Pfählen zum Schiffsanlegen amtlich verbindlich geworden. Wahrscheinlich kommt der seltsame Name nicht vom Herzog von Alba, sondern von der Bezeichnung »Dikdollen«, d. h. von den Dollen (Baumstämmen), die vor dem Dik (Deich) angebracht waren.

²⁵ Auch die Geschichte des Altonaer Hafens muß hier aus Raumgründen außer Betracht bleiben. Vergl. folgende weiterführende Literatur: *Richard Ebbenberg*, Das Königliche Kommerz-Collegium Altona, Altona 1892. – *Ludwig Brinner*, Die deutsche Grönlandfahrt, Berlin 1913. – *Berend Carl Rosen*, Geschichte unseres Hauses, Altona 1892. – *Axel Nielsen*, Dänische Wirtschaftsgeschichte, Jena 1933. – *Hans Ehlers*, Aus Altonas Vergangenheit, Altona 1926. – *Heinz Münte*, Das Altonaer Handlungshaus van der Smissen 1682–1824, Altona 1932. *Hans Berglage*, Altona. Ein Stadtschicksal. Von den Anfängen bis zur Vereinigung mit Hamburg, Hamburg 1937. – *Hinrich Kloth*, Altona in Vergangenheit und Gegenwart, Hamburg 1951. – *Friedrich Marwedel*, Festschrift zur 200-Jahr-Feier des Kommerz-Collegiums am 19.12.1938, Hamburg 1938. – *E. H. Wichmann*, Geschichte Altonas unter Mitwirkung eines Kenners der vaterstädtischen Geschichte, Altona 1885. *Agathe Wucher*, Die gewerbliche Entwicklung der Stadt Altona im Zeitalter des Merkantilismus 1664–1808, Diss. Hamburg 1955.

²⁶ Vergl. *Adolf Wohlwill*, Neuere Geschichte der Freien und Hansestadt Hamburg, insbesondere von 1789 bis 1815, Gotha 1914. – *Ders.*, Hamburgs Beiträge zur Geschichte der Jahre 1798–99. In: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte Bd. 7 1908. – *Johann Georg Büsch*, Versuch einer Geschichte der Hamburgischen Handlung, Hamburg 1797. – *Ernst Baasch*, Hamburgs Handel und Schifffahrt am Ende des 18. Jahrhunderts, in: Hamburg um die Jahrhundertwende 1800, Hamburg 1900. – *Ders.*, Beiträge zur Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika, in: Festschrift der Hamburg–Amerika-Feier, Hamburg 1892.

²⁷ *Griese*, Hamburger Hafen a. a. O., S. 18.

1815 wurde die Stadt selbständiges Mitglied des Deutschen Bundes und nannte sich fortan »Freie und Hansestadt«. Mit aller Kraft wandte man sich aber weniger der Reform der politischen Verfassung zu, wo alles vorläufig auf den alten Gleisen weiterlief, als vielmehr der Förderung des »allzeit gelobten Commerciums«. Eines der schwersten Hindernisse waren hier die Elbzölle. 1821 schloß Hamburg mit den Elbanliegerstaaten die »Elbschiffsahrtsakte«, wodurch 35 Zollämter an der Elbe auf 14 reduziert wurden. Diese wurden erst 1858 endgültig aufgehoben. Auch fiel dann 1861 durch einen Vertrag mit dem Königreich Hannover der schon seit *Barbarossas* Zeiten bestehende Stader Zoll für die nichthamburgische Schifffahrt, und 1870 war nach einer Entscheidung des Norddeutschen Bundes der ganze Elbestrom erstmals in Deutschland zollfrei. Nicht zufällig fällt der Beginn des modernen Hamburger Hafens mit diesem Datum zusammen.

Welche signifikanten Faktoren haben nun, so muß nach dieser einleitenden kurzen Übersicht gefragt werden, die Industrialisierung des Hamburger Hafens im einzelnen beflügelt oder sogar erzwungen? Zunächst ist hier die bekannte Tatsache anzuführen, daß sich zu Beginn der zwanziger Jahre die lateinamerikanischen Kolonien von den Mutterländern lösten und der internationalen Schifffahrt öffneten. Auch England lockerte, durch diese Ereignisse gewarnt, seine kolonialen Handelsprivilegien. Zwar blieb die berüchtigte Navigationsakte, die den Verkehr mit den Kolonien weitgehend englischen Schiffen vorbehielt, noch bis zur Mitte des Jhs. bestehen, wurde aber zunehmend mehr durchlöchert. London war noch die größte Hafenstadt Europas, büßte aber seine Monopolstellung endgültig ein. Zögernd begannen die anderen Seestädte unter Hamburgs Führung ihre überseeischen Positionen auszubauen. Handelsverträge mit der Neuen Welt, wo überall erstmals Konsulate errichtet wurden, öffneten Deutschland neue Absatzgebiete. Bremen eroberte sich im Nordamerika-, Hamburg im Südamerikahandel eine Spitzenposition. Auch die einsetzende Auswanderung nach Übersee hatte eine nicht zu unterschätzende Wirkung auf den Aufschwung der deutschen Seeschifffahrt und ihrer Hafenanlagen. Während im ganzen 18. Jh. nur etwa 200000 Deutsche nach Amerika gingen, verließen zwischen 1820 und 1913 etwa 5,5 Mill. Menschen Deutschland. Es gibt keinen Zweifel mehr (nach *Wätjens* und *Beutins* Forschungen), daß insbesondere die Auswanderertransporte das Rückgrat des ersten deutschen Nordatlantikverkehrs gewesen sind. Durch ihr »lebendes Gut« waren die deutschen Reeder in der Lage, ihre Rückfracht in Baumwolle und Tabak besonders niedrig zu kalkulieren und die amerikanische Flagge nahezu ganz auf dieser Route zu verdrängen. Zwar war Bremen anfangs sehr viel stärker als Hamburg am Auswandererverkehr beteiligt, doch übte dieser nach 1836 einen immer stärker werdenden Einfluß auch auf den Hamburger Verkehr aus, wie die Vergleiche der Auswandererzahlen ganz exakt beweisen²⁸. Schließlich kam der Ausbau des Binnenwasserstraßennetzes und der Eisenbahnen hinzu. Dadurch, daß

²⁸ Die deutschen Auswandererströme setzten bekanntlich im großen Stil auf dem Höhepunkt der Agrarkrise 1816/17 ein, als während eines Jahres 20000 Menschen vor allem aus Südwestdeutschland nach Amerika gingen. Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts gab es dann immer wieder solche Auswanderungswellen, 1846/47 in der großen Hungersnot nach der Kartoffelmißernte waren es allein 100000. Der Gipfel der deutschen Auswanderung wurde nach dem Scheitern der Revolution 1854 wiederum während einer Krise mit 230000 Menschen erreicht, um dann nach Ausbruch des Sezessionskrieges auf 30000 jährlich zurückzugehen. Die großen Einschiffungshäfen waren zunächst Le Havre und Antwerpen, dann Bremen und zuletzt Hamburg. Die Hamburger Kauf-

655 km Elbestrecke im 19. Jh. durch Regulierung befahrbar wurden, bekam die Hansestadt gleichsam ein riesiges Hinterland. So verband bei Lauenburg der Elbe-Trave-Kanal die Nordsee mit der Ostsee und die Havel die Elbe mit der Oder. Berlin (370 km), Dresden (570 km), Breslau (810 km), Posen (740 km), Danzig (994 km) und Gleiwitz (1010 km) waren von Hamburg aus auf dem Wasserweg erreichbar geworden. Ähnlich schnell entwickelte sich seit der Mitte des 19. Jh. die Eisenbahn als zusätzliches Transportmittel. Die im Seeschiff ankommende Gütermenge stieg zwischen 1856 und 1886 um 305 v. H., die im Flußschiff um 404 v. H. und die mit der Eisenbahn um 913 v. H.²⁹. Das 19. Jh. brachte aber auch eine völlige Revolutionierung der Seeschifffahrt: Noch zu Beginn des Jahrhunderts wies die Schifffahrt im Grunde dieselbe Form auf, wie sie sich am Ausgang des Mittelalters herausgebildet hatte. Wo die Größe des Schiffes eine rein handwerksmäßige Organisation ausschloß, wurde die Reederei im Anschluß an den Handel als kaufmännisches Nebengewerbe oder aber als Partenreederei betrieben. Nach den Erinnerungen des berühmten Hamburger Reeders *Sloman* gab es in den dreißiger Jahren mit Ausnahmen noch keine eigentlich selbständige Reederei in Hamburg. Innerhalb weniger Jahre wurde die Schiffsreederei nun zu einer selbständigen, rein kapitalistischen Organisation ausgebaut³⁰. 1839 rief *Robert Miles Sloman* zu einer ersten Aktienreederei auf und konnte 1841 schon mit der »Hanseatischen Dampfschiffahrtsgesellschaft« mit zwei Raddampfern den Betrieb aufnehmen³¹. Am Schluß des Jhs. gab es 115 deutsche Reedereien für eiserne Segelschiffe und 256 Dampfschiffahrtsreedereien, von denen 29 Aktiengesellschaften allein mehr als eine halbe Milliarde Mark in der Schifffahrt angelegt hatten. Ein Ausdruck dieser ungeheuren Expansion war die Vermehrung des Schiffsbestandes und der Größe der Schiffsgefäße: 1850 betrug der Netto-raumgehalt der deutschen Handelsflotte rund 0,5 Mill., 1870 1 Mill., 1900 2 Mill. und 1912 3 Mill. Nettoregistertonnen. Entsprechend wuchs die Größe: Nach einer Hamburger Statistik hatte im Durchschnitt der Jahre 1841–45 ein Schiff ein Raumgehalt von 187 BRT, 1871–75 469 BRT, 1896–1900 1120 BRT und 1906–1910 1261 BRT³². Dabei darf die Rolle des Dampfschiffes zunächst nicht sehr hoch bewertet werden. Zwar

mannschaft hat zunächst den Auswanderertransport als nicht ganz standesgemäßes Gewerbe betrachtet, ihre Hauptinteressen lagen allerdings auch nicht in Nordamerika. Eine erste Förderung des Auswandererverkehrs in Hamburg durch den Senat ist seit 1836 zu beobachten. Als das früher bestehende Auswanderungsverbot in Hamburg aufgehoben wurde, empfand man eine weitere Senatsverordnung über die Art der Verschiffung von Zwischendeckspassagieren als so hinderlich, daß man nach Hamburg kommende Auswanderertrupps lieber an befreundete englische Reeder weiterschickte. Infolgedessen ist Hamburg lange Zeit zunächst hinter der Bremer Auswandererquote zurückgeblieben. Alle Zahlen und Einzelheiten bei *Hermann Oncken*, Die deutsche Auswanderung nach Amerika und das Deutsch-Amerikanertum vom 17. Jahrhundert bis zur Gegenwart, in: Historisch-politische Aufsätze und Reden Bd. 1, München–Berlin 1914, S. 97 ff. – *Hermann Wätjen*, Aus der Frühzeit des Nordatlantikverkehrs, Leipzig 1932. – *Ernst Baasch*, Gesetzgebung und Einrichtungen im Interesse des Auswanderungswesens in Hamburg, in: Auswanderung und Auswanderungspolitik in Deutschland, hrsg. von Eugen von Philippovich, Leipzig 1892, S. 389 ff.

²⁹ *Wendemuth-Böttcher*, Hafen von Hamburg a. a. O. S. 228.

³⁰ *Werner Sombart*, Die deutsche Volkswirtschaft im 19. Jahrhundert und im Anfang des 20. Jahrhunderts. 7. Aufl. Berlin 1927 S. 262 ff. – *Fitger*, Seeschifffahrt a. a. O. S. 28.

³¹ *O. Mathies*, Hamburgs Reederei 1814–1914, a. a. O. S. 76.

³² *Sombart*, Deutsche Volkswirtschaft im 19. Jahrhundert a. a. O. S. 267.

war das erste englische Dampfschiff »The Lady of the Lake« schon 1816 vor Hamburg erschienen, und bald darauf gab es einen Dampffährverkehr mit Harburg, aber das Segelschiff blieb aus Rentabilitätsgründen noch bis ins späte 19. Jh. hinein dominierend. Die ersten Dampfer waren sehr reparaturanfällig und verbrauchten sehr viel Kohlen. Erst die Einführung der Mitteldruck- und Dreifach-Expansionsmaschine nach 1860 senkte den Kohlenverbrauch entscheidend und brachte den Durchbruch der Dampfschiffahrt auch in der Frachtenfahrt³³. Tonnagemäßig überflügelten die Dampfer allerdings schon ab 1863 die Segler in Hamburg³⁴. Schneller setzte sich der Eisenrumpf durch; bis 1870 verschwand das hölzerne Segelschiff fast völlig³⁴. So müssen wir uns das Bild des Hamburger Hafens beim Beginn der Modernisierung vor 100 Jahren noch als einen Wald voller Segelmasten vorstellen. Bilder im Museum für hamburgische Geschichte belegen dies auch ganz deutlich.

Durch das sich geradezu überstürzende Ansteigen der ein- und auslaufenden Schiffe wie auch durch das Anwachsen der Schiffsgrößen ergab sich von selbst die Notwendigkeit, den Hafenumschlag entscheidend zu verbessern. Zuvor war es selbstverständlich gewesen, daß die Besatzung alle Lösch- und Ladearbeiten selbst besorgte. Die Besatzungen von Segelschiffen waren im Vergleich zu denen von Dampfschiffen recht zahlreich und die Ladefähigkeit relativ gering. Auch war der Gewinn bei früheren Schiffsreisen, die ein ganz anderes Risiko wie heute einschlossen, so groß, daß der Zeitfaktor eine ziemlich untergeordnete Rolle spielte³⁵. Oft suchte sich der Kapitän in fremden Häfen die Ladung für die Rückfracht selbst zusammen, was wochen- oder sogar monatelang dauerte. Als sich die Schiffe im Rahmen der Aktiengesellschaften zu teuren Investitionen entwickelten, mußte der schnelle Umschlag zum Haupterfordernis werden. Verkleinerte Mannschaften, Steigerung der Ladekapazität und Reduzierung der Liegezeiten wurden nun zum Charakteristikum des rational und nach kapitalistischen Prinzipien durchgeführten Seetransports. Laden und Löschen wurde nun von ortsansässigen Hafentarbeitern übernommen³⁶.

3. Ausbau und Modernisierung des Hafens

Die erwähnten kleinen Hafenverbesserungen und Elberegulierungen dürfen nicht darüber hinwegtäuschen, daß sich der Hamburger Hafen seit dem großen Festungsbau zwischen 1616 und 1625 bis zur Mitte des 19. Jhs. im Grunde kaum veränderte. Noch immer ankerten in den vierziger und fünfziger Jahren die größeren Seeschiffe mitten

³³ Teuteberg, Industrialisierung der britischen Seeschiffahrt a. a. O. S. 260.

³⁴ 1863 überstieg die Tonnage der im Hamburger Hafen liegenden Dampfschiffe um 519000 BRT erstmals die der Segelschiffe (461000 BRT). Die Anzahl der Segelschiffe mit 3353 Einheiten war aber noch fast zweimal so groß wie die der Dampfschiffe (1379 Einheiten). Noch beim Zollanschluß Hamburgs 1888 war Deutschlands Segelflotte etwa fünfmal größer als die Dampferflotte. Der Sieg des Dampfschiffes in der Seeschiffahrt darf also nicht zu früh angesetzt werden. Die technische Erfindung und ihr ökonomischer Durchbruch sind nicht identisch. Der Ausbau des Hamburger Hafens fällt gerade in die entscheidende Umbruchperiode vom Segel- zum Dampfschiff auf dem Weltmeer. Vergl. *Sombart* ebd. *Böer-Lebe*, 750 Jahre Hamburger Hafen S. 50.

³⁵ *Fitger*, Seeschiffahrt a. a. O. S. 37.

³⁶ *Klugmann*, Hamburger Hafentarbeiter a. a. O. S. 13.

auf dem Strom an den Dückdalben, von wo die Ladung mit Hilfe von Flaschenzügen an der Takelage auf Schuten und Jollen gelöscht und ruderdnd bzw. stakend auf den Fleeten zu den Speichern der Innenstadt gebracht wurde. Der Liegeplatz auf der Elbe hieß der äußere Niederhafen und zerfiel in drei Teile: den schon erwähnten älteren Rummelhafen beim Niederbaum, den Jonas-Hafen bei den heutigen St.-Pauli-Landungsbrücken und den sog. Brandenburger Hafen beim »hölzernen Wambs« (Blockhaus). Der offene Stromhafen mit seinen Dückdalbenreihen längs des Nordufers war etwa 1000 m lang und 140 m breit und bedeckte etwa 1,4 ha. Er gewährte damit 130 größeren und ebensoviel kleineren Schiffen Raum zum Liegen, Laden und Löschen³⁷. Die kleineren Schiffe ankerten gewöhnlich wie noch im Mittelalter in der vor der Alstermündung gelegenen kleinen Bucht hinter dem Johannisbollwerk, dem Binnen- oder inneren Niederhafen. Dieser besaß eine Länge von 710 m, eine mittlere Breite von 150 m und einen Flächenraum von 1,6 ha. Darin lagen wie auf den Fleeten gewöhnlich 250 kleinere Schiffe sowie allerhand Kähne und Ewer. Ein an der östlichen Spitze des großen Grasbrooks elbaufwärts nach Norden abzweigender Flußarm bildete den »Oberhafen«, wo die Elbkähne oder kurz »Oberländer«, nachdem sie die Akzisegrenze am »Oberbaum« passiert hatten, ihren Liegeplatz fanden. Er hatte eine Länge von 1300 m,

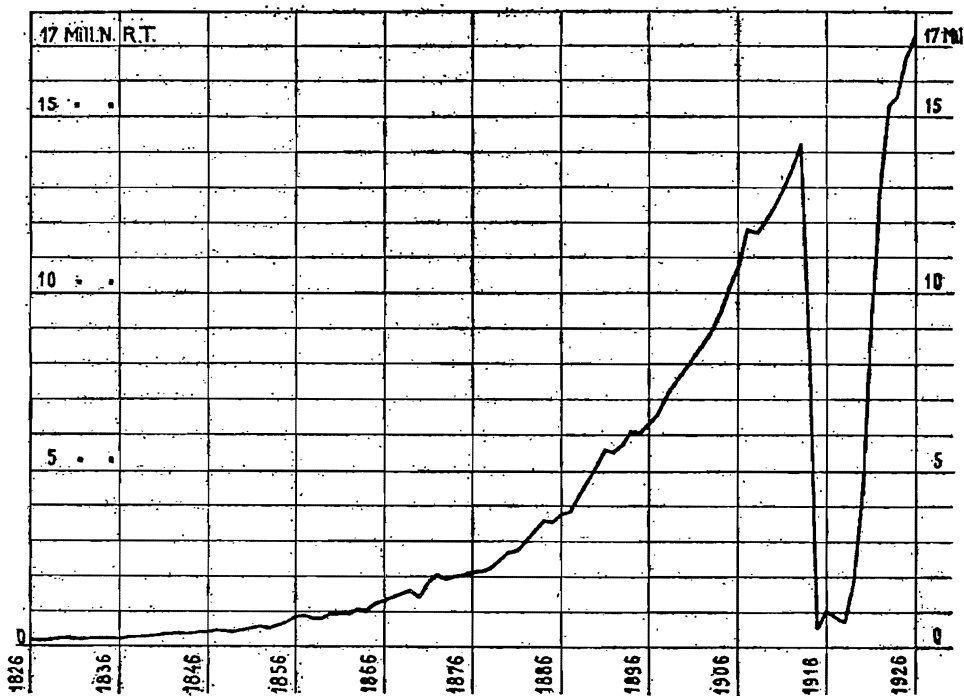
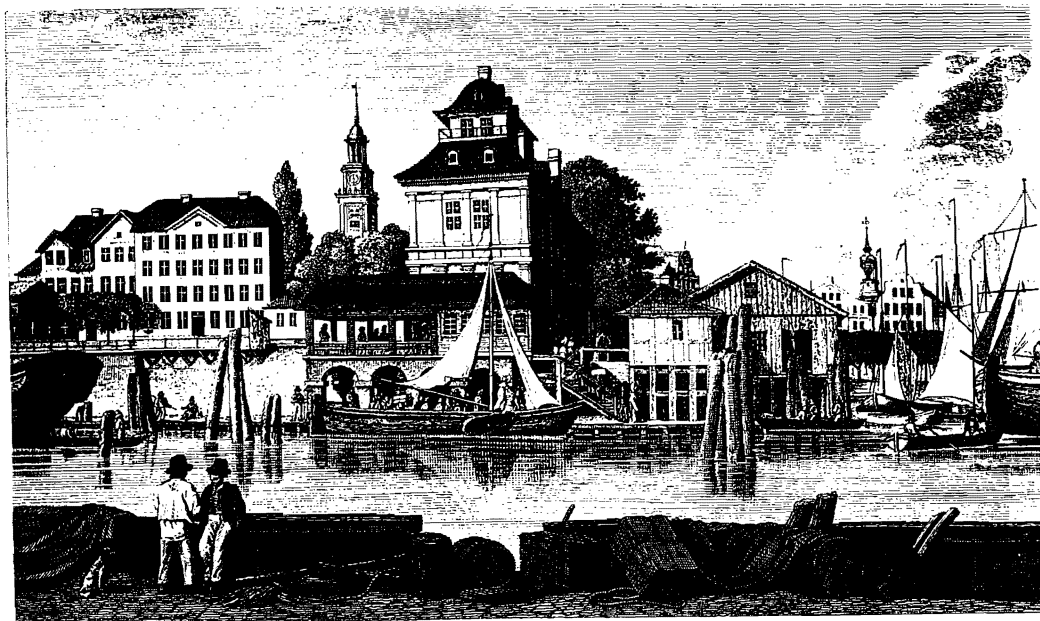


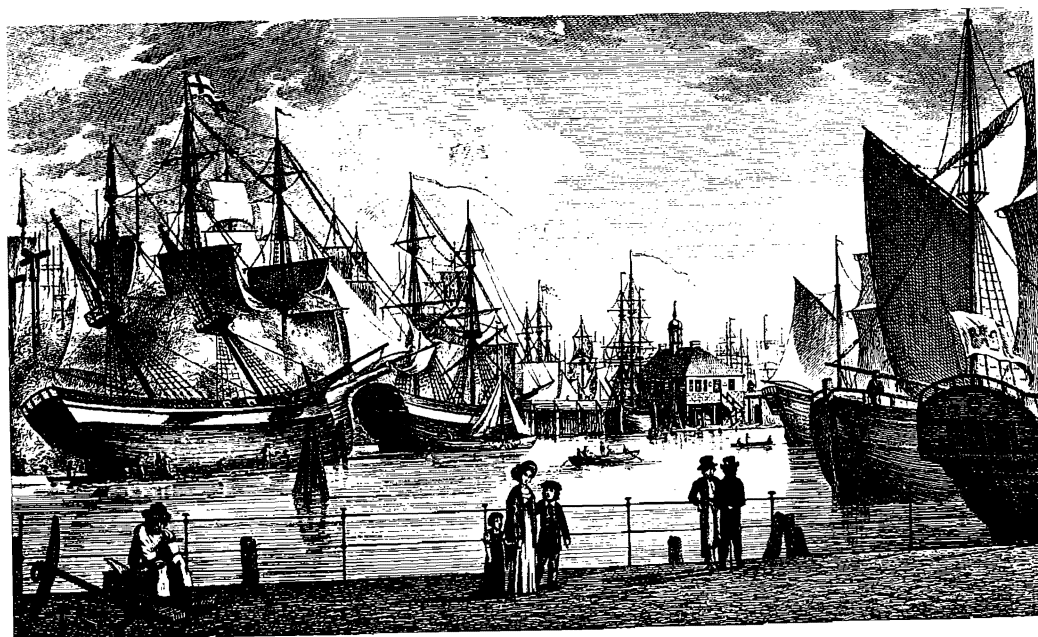
Schaubild 1: Die Entwicklung des Seeschiffsverkehrs in Hamburg zwischen 1826 und 1926³⁸

³⁷ Eine gute Anschauung des Hamburger Hafens aus dem Jahre 1836 vermittelt ein Panoramabild in *Böer-Lebe*, 750 Jahre Hamburger Hafen S. 42/43. Vergl. ferner *MacElwee*, Hamburger Hafenbaupolitik a. a. O. S. 15 (Fußnote 1). – *C. F. Gaedecheus*, Historische Topographie der Freien und Hansestadt Hamburg von der Entstehung bis auf die Gegenwart, Hamburg 1880, S. 169.

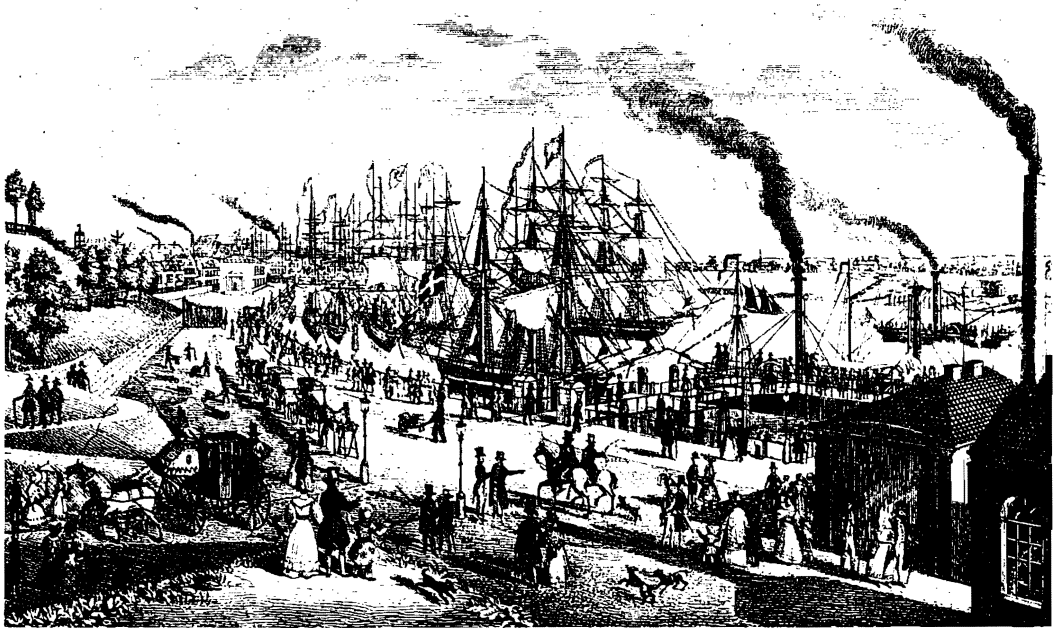
³⁸ Die Statistik wurde entnommen aus *Wendemuth-Böttcher*, Hafen von Hamburg a. a. O. S. 28.



Das alte Baumhaus in Hamburg



Der Hafen beim Blockhause in Hamburg (erbaut 1655)



Der neue Hafen um 1850



Hafenpanorama um 1850

eine mittlere Breite von 70 m und einen Flächenraum von 0,9 ha, faßte insgesamt etwa 260 Elbkähne und zum Zwischenverkehr gehörende Fahrzeuge. Insgesamt bedeckte also der alte Hamburger Hafen um die Mitte des vorigen Jahrhunderts nur 3,9 ha. Mit dieser heute geradezu winzig vorkommenden Hafenfläche war man jahrhundertlang gut ausgekommen. Schaut man sich die Entwicklung des Seeverkehrs in der Statistik an, so konnte vor 1836 auch kaum ein Bedürfnis nach Erweiterung vorhanden gewesen sein.

Wie bescheiden der Hamburger Hafen zu Beginn des vorigen Jahrhunderts noch gewesen ist, ergibt sich aus einem Vergleich mit englischen Häfen und speziell mit den Investitionen für den Londoner Hafen. Dort wurden im Rahmen eines steigenden Schiffsverkehrs schon 1705 1335 Schiffe mit 157000 dwt, 1794 aber 3663 Schiffe mit 620000 dwt allein von ausländischen Häfen kommend gezählt. Um 1800 frequentierten nach verlässlichen Zählungen jährlich über 8000 See- und Küstenschiffe den Londoner Themsehafen. Zwischen 1694 und 1700 entstand das erste künstliche Hafenbecken, »The Howland Great Wet Dock«, das durch eine Schleuse abgeschlossen wurde. 1802 wurde das berühmte »West India Dock« mit je zwei Becken von 780 m Länge und 120 bzw. 150 m Breite eingeweiht. Ein Becken war also so groß wie der ganze Hamburger innere Niederhafen. Danach entstanden in der Zeit des Dock-Booms das fast ebenso große »London Dock« 1805 und die »East India Docks«. Zwischen 1800 und 1805 investierte man allein in London 5,4 Mill. Pfd. St., bis 1864 sogar 16 Mill. Pfd. St.³⁹. Hamburg tat dagegen lange über die Franzosenzeit hinaus so gut wie gar nichts⁴⁰. Zwar wurde 1814 als erstes Zeichen einer neuen Initiative eine »Schiffahrts- und Hafen-Deputation« an Stelle der früheren Admiralität und der Elbe-Deputation als Vorläuferin der heutigen Abt. Strom- und Hafenbau bei der Baubehörde gebildet, doch geschah in Wirklichkeit nicht sehr viel. Erst der in den dreißiger und vierziger Jahren anwachsende Schiffsverkehr machte die Hafenerweiterung dann vordringlich. 1837 nannte die Statistik 2600 einlaufende Schiffe mit zusammen 262000 BRT. Ein Jahr zuvor hatte wie erwähnt der große Auswandererverkehr begonnen⁴¹. Drei Probleme waren es, die auf Hamburg nun zukamen:

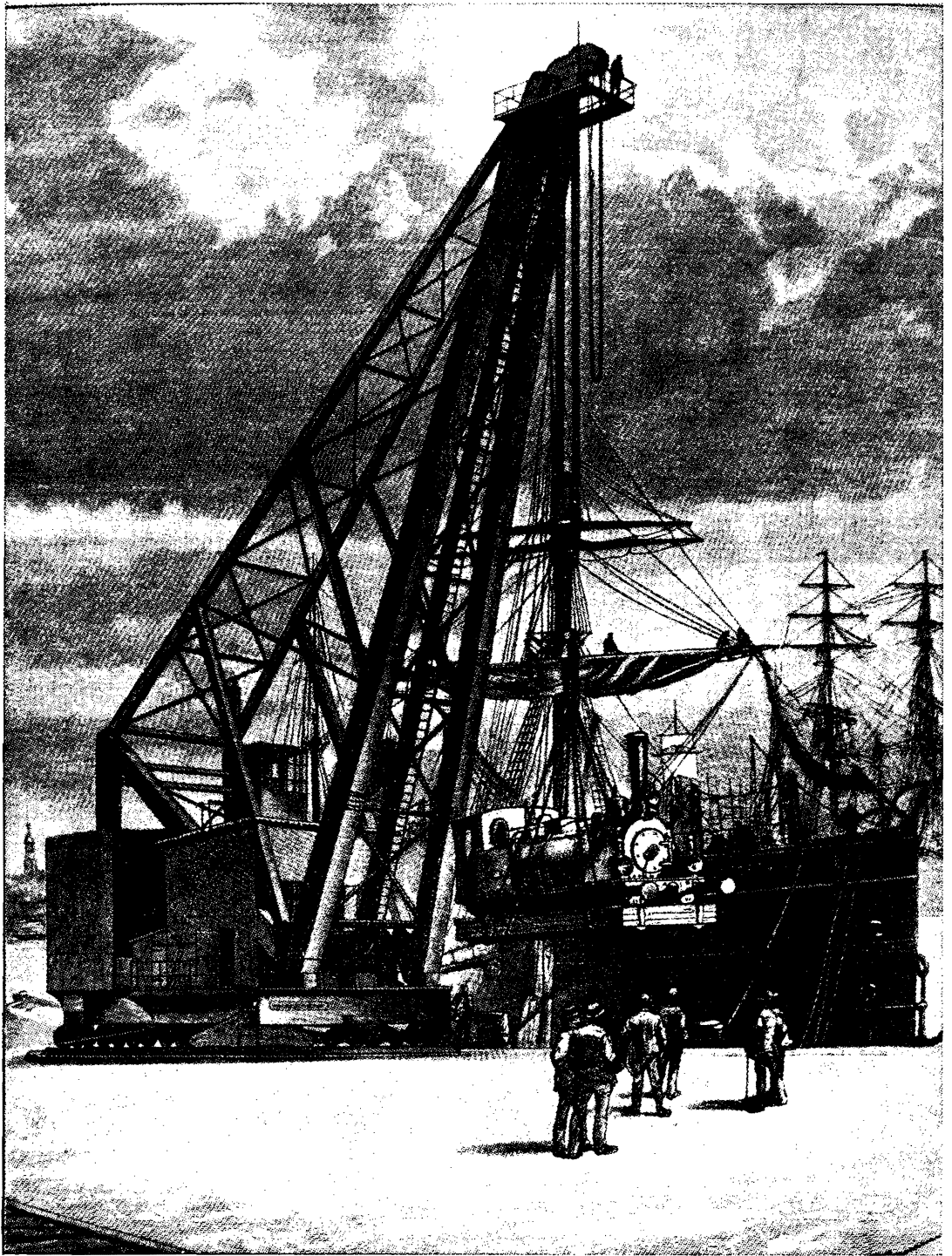
1. Ausbau und Vertiefung der Elbe.
2. Schaffung größerer Hafenbecken.
3. Entwicklung neuer Umschlagtechniken und Förderung der Infrastruktur.

Alle drei Fragen waren durch gleiche Ursachen bedingt und eng miteinander verbunden; alle Hafenprojekte nahmen darauf Bezug. Zur besseren Übersicht sollen sie aber hier getrennt behandelt werden.

³⁹ Teuteberg, Industrialisierung der britischen Seeschifffahrt a. a. O., S. 234.

⁴⁰ Zwischen 1859 und 1868 sind 21,4 Mill. Mark für Strom- und Hafenbau in Hamburg aufgewandt worden. Dieser Betrag fällt aber bereits mit der ersten Ausbauphase zusammen.

⁴¹ Von den 1837 in Hamburg einlaufenden Schiffen segelten aber 883 unter englischer, 438 unter hannoverscher, 409 unter dänischer und nur 319 unter Hamburger Flagge, der Rest kam aus noch anderen Staaten. Altona hatte zu dieser Zeit nur noch 51 Schiffe, war also gegenüber dem Stand um 1800 stark zurückgefallen. Dagegen hatte sich im frühen 19. Jahrhundert die Blankeneser Schifffahrt stark aufwärtsentwickelt. Dort waren 247 Schiffe beheimatet, meist allerdings nur kleine Fischboote.



Einer der ersten Dampfkräne am Asiakai um 1888

a) Regulierung und Vertiefung der Elbe

Die Korrektur und Vertiefung der Elbe war wie erwähnt ein jahrhundertlanges Problem, weil diese gerade im Unterlauf bis zur Mündung ein ungleichmäßiges Bild bietet. So verbreitert sich unterhalb von Finkenwärder der 600 m breite Fluß auf 2800 m, um bei Brunshausen wieder 1200 m zu erreichen. Diese ungleichmäßige Breite führte immer wieder zu Bildung vieler Nebenwasserarme, was die natürliche Spülkraft des Stromes schwächte. Es bildeten sich immer wieder Sandbänke (Barren), die besonders zwischen Blankenese und Schulau größte Unannehmlichkeiten bereiteten. Bis zur Mitte des 19. Jhs. schafften es größere Schiffe oftmals nicht einmal bei Flut, diese natürlichen Barrieren zu nehmen und mußten vorher einen Teil der Ladung leichtern, um nach Hamburg zu kommen. Schon frühzeitig versuchte man daher nach holländischem Vorbild, mit Handbaggern und Drehewern die Fahrrinne zu vertiefen. Aber die geförderten Mengen waren zu gering, auch erschwerte der alte Handelsrivale Dänemark als Anliegerstaat solche Arbeiten⁴². Der aus dem hamburgischen Amt Ritzebüttel kommende Wasserbaudirektor *Reinhard Woltmann*, der schon 1784 im Auftrag des Rates das englische Fluß- und Kanalwesen auf einer Reise studiert hatte, schuf nicht nur die ersten Grundlagen der Elbuferbefestigung, sondern ließ auch 1834 den ersten Dampfbagger anschaffen⁴³. Ein zweiter Dampfbagger mit doppelter Leistung und Greiftiefe kam 1838 hinzu. Ab 1846 wurden beide erstmals auch auf der Unterelbe zur Begradigung der gekrümmten Fahrrinne eingesetzt. Wie die Zahlen über die geförderten Erdmengen zeigen, überflügelte die mechanische Naßbaggerei schnell die herkömmliche Handbaggerei⁴⁴. Aber durch die Baggerei war das Problem nicht allein zu lösen, da es immer

⁴² Vergl. *Walter Sprunge*, Historische Baggermaschinen, Berlin 1938, S. 57. *Carl Friedrich Wiebeking*, Praktischer Wasserbau und Maschinenlehre, Düsseldorf 1792. – *Heinrich Hübbe*, Das Fahrwasser der Elbe, 2. Aufl. Hamburg 1848. – *Reinhard Woltmann*, Kurzgefaßte Geschichte und Beschreibung der Wasserbauwerke im Amte Ritzebüttel, Hamburg 1807. – *W. Conradis*, Geschichte der Naßbaggerei, Diss. Berlin 1938.

⁴³ Der aus der Nähe Bremens stammende Bauernsohn Reinhard Woltmann (1757–1837) war erst Dorflehrer, dann Schreiber und Unteraufseher im hamburgischen Amt Ritzebüttel gewesen. Dabei bewährte er sich so sehr in der Anlage von Uferbestigungen und der Einrichtung von Seezeichen, daß der Hamburger Senat ihm eine Ausbildung auf der Büsch'schen Handelsakademie in Hamburg und der Universität Kiel finanzierte. Als »Bau-Conducteur« von Ritzebüttel machte dann Woltmann eine große technologische Bildungsreise. Die im Ausland gewonnenen Erfahrungen setzten ihn dann in Stand, eine erste mustergültige Elbuferbefestigung zu schaffen. Der Ausbau des Cuxhavener Hafens, die Befestigung der Insel Neuwerk mit ihrem Leuchtturm, der Erlaß von wichtigen Deichordnungen und anderes mehr geht auf das Konto dieses führenden Wasserbautechnikers, der mit seinen zahlreichen Schriften auch außerhalb Hamburgs zu großem Ansehen kam. Seine Abhandlungen dienten ganz Deutschland als Vorbild, was in der Verleihung der Mitgliedschaft vieler wissenschaftlicher Gesellschaften zum Ausdruck kam. Vergl. *Reinhard Woltmann*, Beyträge zur Hydraulischen Architectur Bd. 4: Hydraulisch-architectonische Reisebemerkungen. Göttingen 1799. – *Ders.*, Beyträge zur Baukunst schiffbarer Kanäle, Göttingen 1802. – *Ders.*, Geschichte und Beschreibung der Wasserwerke im Amte Ritzebüttel, Hamburg 1807. *Hermann Joachim*, Art. R. Woltmann in: Allgemeine deutsche Biographie Bd. 24 (1898), S. 192–199. – *Becker*, Cuxhaven a. a. O. – *Kolalewski*, Geschichte der Hamburgischen Gesellschaft zur Beförderung der Künste und nützlichen Gewerbe, Hamburg 1897.

⁴⁴ Wie sehr die Baggerei auf der Elbe innerhalb kurzer Zeit zunahm und die alte Handarbeit durch Maschinen verdrängt wurde, geht aus folgenden Zahlen hervor: Um 1834 gab es erst zwei Drehewer von je 600 Kubikfuß Fassungsvermögen und eine kleine Anzahl von Handbaggern. 1847 konnten dagegen schon 6 Drehewer von je 800 Kubikfuß, ein kleiner und zwei große Dampfbagger sowie eine Tauchglocke eingesetzt werden. 1851 förderten die Dampfbagger bereits dreimal und 1856 fünfmal soviel Erdmengen wie Drehewer und Handbagger

neue Sände gab. Noch 1847 beklagte eine Schrift den ungenügenden Zustand des Fahrwassers⁴⁵.

Gleichzeitig wurden daher Stromregulierungen vorgenommen, um die Spülkraft besser auszunutzen. Besonders nachteilig war es, daß sich die Elbe in einen nördlichen und südlichen Arm teilte, die sich erst an der Bunthäuser Spitze vereinigten. Zeitweise war die Norderelbe so versandet, daß die oberländischen Elbkähne den Umweg über die Süderelbe nach Hamburg machten. Die Süderelbe war wesentlich kürzer als die Norderelbe. Demzufolge traf die Flutwelle der Süderelbe früher bei der Bunthäuser Spitze ein und floß dann in die Norderelbe, wo sich das Wasser staute und Sinkstoffe ablagerte. Wasserbaudirektor *Woltmann* und sein Nachfolger *Heinrich Hübbe*, die ohne Übertreibung nach ihren Büchern zu urteilen zu den größten Wasserbaufachleuten ihrer Zeit gerechnet werden können, arbeiteten erstmals umfassende Korrekionspläne aus und errichteten Hunderte von Stackwerken. Entscheidende Verbesserungen bei der Versandung der Norderelbe konnten aber erst erreicht werden, als Hannover 1866 preußisch wurde und nun gemeinsam mit Hamburg daranging, die Stromverhältnisse zu regulieren. 1868 wurde der erste Vertrag zur Vertiefung des Köhlbrands und der beiden Stromarme geschlossen. Dieser erste Köhlbrandvertrag ist ein Markstein in der Geschichte des Hamburger Hafens, denn nun wurde die Elbe-Schifffahrt entscheidend verbessert. Verbreiterung der Fahrrinne an den engen Stellen, Festlegung von Uferlinien, Anlage von Leitdämmen für die Zusammenfassung des Hochwassers und Verkürzung der Krümmungen der Norderelbe waren die Folge. Die Landspitze am Bunten Hause wurde so verlängert, daß die Flutwellen fast gleichzeitig dort eintrafen und die gleichmäßige Durchspülung der Norderelbe gesichert war. Auch half hier noch ein Durchstich bei der Insel Kaltehof⁴⁶. Während früher Schiffe von mehr als 4,3 m Tiefgang bei mittlerem Hochwasser schon bei Blankenese ankern mußten, konnten nun die Tauchtiefen 1859 auf 5,3 m, 1869 auf 5,9 m, 1879 auf 6,7 m und 1889 auf 7,2 m gebracht werden. Im 2. Köhlbrandvertrag von 1896 vereinbarten die drei Städte Hamburg, Altona und Harburg eine weitere Vertiefung des Köhlbrands, Bau eines geschützten Altonaer Hafens und Regulierung der Norderelbe zwischen Altona und Nienstedten. Der 3. Köhlbrandvertrag 1910 vertiefte die Elbe auf 10 m, womit fast schon die heutige Tauchtiefe erreicht ist. Auch der Einsatz von Dampfeisbrechern ab 1874 machte die Schifffahrt auf der Elbe intensiver und regelmäßiger. Lag zwischen 1816 und 1820 die Schifffahrt durchschnittlich an 56 Tagen im Jahr (15,3 v. H.), 1821 und 1825 an 43 Tagen (11,8 v. H.), 1826 und 1830 an 72 Tagen (19,7 v. H.) still, so war die Schifffahrt ab 1876 endgültig das

zusammen. Später stiegen die gebaggerten Mengen noch mehr an. Wurden 1857 nämlich erst zusammen 1 Mill. cbm gehoben, so stieg diese Menge 1903 auf 3,2 Mill. cbm und 1907 sogar auf 7 Mill. cbm. Vergl. *MacElwee*, Hamburgs Hafenbaupolitik a. a. O. S. 68, und *Wendemuth-Böttcher*, Hafen von Hamburg a. a. O. S. 208.

⁴⁵ In einem zeitgenössischen Artikel heißt es dazu: »Möge der ungenügende Zustand des Fahrwassers auf der Strecke von Neßhaken bis unterhalb Schulau von manchen übertrieben dargestellt werden, so herrscht doch darüber nur eine Stimme, daß die Untiefen, namentlich wegen der zunehmenden Dampfschifffahrt von Jahr zu Jahr lästiger werden, daß demnach die Herstellung eines unserem Handel entsprechenden Fahrwassers selbst mit bedeutenden Opfern zu erstreben sei.« Zitiert aus *P. C. Schaumann*, Die von Hamburg ausgeführten Verbesserungen des Hafens, der Rhede und des Fahrwassers der Elbe, in: Neue Hamburgische Blätter Jg. 1847, S. 22.

⁴⁶ *Buchheister*, Die Elbe und der Hafen von Hamburg a. a. O. S. 20.

ganze Jahr über eisfrei. Das alles wurde durch eine gewaltige Vermehrung der Kosten erreicht: 1868 brachte man für den ersten Regulierungsplan erst 525 000 M banco, 1908 in der dritten Stufe schon 40 Mill. M auf⁴⁷.

b) *Hafenpläne und der Bau des Sandtorhafens*

Auch für das zweite große Problem, der Schaffung größerer und wesentlich leistungsfähigerer Hafenbecken, gab es seit dem großen Handelsaufschwung Ende des 18. Jhs. schon Pläne. Um den alljährlichen Hochwasserkatastrophen, bei denen die niedrigen Hafenviertel überschwemmt wurden, zu begegnen, wollte Hamburgs berühmter Merkantilist *Johann Georg Büsch* schon 1786 die ganze Stadt eindeichen, wobei der innere Niederhafen und die Flotte vom äußeren Niederhafen auf der Elbe durch Schleusentore getrennt werden sollten⁴⁸. Schon hier wurde die für den ganzen Hamburger Hafenbau so entscheidende Frage berührt: Soll Hamburg ein Dockhafen (Schleusenhafen) nach englischem Vorbild oder ein offener Tidehafen werden? Offenbar waren *Büsch* die Pläne auf einer kurz zuvor geführten Englandreise gekommen, wo er die weiter fortgeschrittene Wasserbautechnik studiert hatte. Als erster in Deutschland äußerte er nun den Gedanken an den Bau eines großen modernen Kunsthafens. Wegen der nachfolgenden Handelskrise und des englisch-französischen Krieges mit Elbblockade und Kontinentalsperre blieb sein Plan ebenso unausgeführt wie der des Hamburger Stadtgenieurs Kapitän *Baxmann* aus dem Jahre 1796, der die sumpfigen Wiesen des Grasbrook zwischen der südlichen Stadtmauer und der Elbe mit einem Wall umgeben und in das Geschäfts- und Speicherviertel von St. Katharinen eindeichen wollte. Der starke Rückgang der Einwohnerschaft und des Handels ließ dann erst 1828 wieder den Hafenverbesserungsplan aufleben. In diesem Jahr machte *Woltmann*, seit 1814 an der Spitze der neugeschaffenen Schiffs- und Hafendeputation stehend, erneut den Vorschlag, den Grasbrook einzudeichen, mit Kanälen zu versehen und dann mit Schleusen dem Hafen anzuschließen. Im Grunde war dies nur eine verbesserte Auflage des alten *Büsch*-Planes von 1786, dem es mehr um die Sicherung und Erweiterung des Stadtgebietes als den eigentlichen Hafenausbau gegangen war. Wie aus den gedruckten »Rats- und Bürgerbeschlüssen« erkennbar ist, entstand zwischen 1835 und 1845 die eigentliche Wende hin zum großzügigen Hafenausbau⁴⁹. Wasserbaudirektor *Heinrich Hübbe* wurde zu einer Studienreise wiederum nach England gesandt⁵⁰ und der »rühmlichst bekannte« eng-

⁴⁷ *MacElwee*, Hamburgs Hafenbaupolitik a. a. O. S. 63 und S. 104. Vergl. *H. Blohm*, Die Fahrbahn der Elbe und ihre Verbesserung, Hamburg 1841. – *v. Bose*, Beschreibung der Elbe mit ihren Zuflüssen, Annaberg 1852. – *J. Dalmann*, Stromcorrectionen im Fluthgebiet, Hamburg 1856. – *M. Görz und M. Buchheister*, Das Eisbrechewesen im Deutschen Reich, Berlin 1900.

⁴⁸ *Johann Georg Büsch*, Übersicht des gesamten Wasserbaus, 2 Theile, Hamburg 1796.

⁴⁹ Vergl. *Peter David Lohmann* (Hrsg.), Rats- und Bürgerbeschlüsse Bd. 4: 1836–1840, Hamburg 1840.

⁵⁰ *Heinrich Hübbe*, Reisebemerkungen hydrotechnischen Inhalts; nach einem an die Hochlöbliche Schiffs- und Hafen-Deputation in Hamburg erstatteten Berichte, über die Mittel zur Vertiefung der Ströme im Fluthgebiete, und insbesondere über die auf einer Reise im Mai und Juni 1844 an den Flüssen Großbritanniens gesammelten Erfahrungen und Beobachtungen. Nebst einigen Folgerungen für die Untiefen der Elbe bei Blankenese und Schulau und drei Abhandlungen verwandten Inhalts, Hamburg 1844. – Hübbe informierte sich auf dieser Reise zwar in erster Linie über neue englische »Kratzmaschinen« (Dredging machines) zur Beseitigung

lische Ingenieur *Charles Vignoles*, der mit seinen kühnen Versuchen einer »atmosphärischen Eisenbahn« in ganz Europa Aufsehen erregt hatte, zur Beratung nach Hamburg gerufen⁵¹. Letzterer wußte allerdings auch nichts Besseres, als aus dem Grasbrook ein System verschachtelter kleiner Hafenbecken mit Schleusenabtrennung von der Elbe zu machen. Ganz neu war sein Gedanke, eine Umschlagtechnik Seeschiff–Eisenbahn einzuführen. Er wollte den Grasbrook zum Eisenbahnhof ausbauen und mit der geplanten hamburgisch-hannoverschen Eisenbahnlinie in Verbindung bringen. Aber das Projekt scheiterte an der feindseligen Haltung Hannovers. Der Ausbau der ersten Strecke Hamburg–Bergedorf als Vorstufe der Strecke Hamburg–Berlin 1840 hatte nichts mit dem Hafenausbau zu tun.

Praktisch begann der erste reale Schritt zum Hafenausbau, als am 26. Oktober 1837 der Rat an die Erbgesessene Bürgerschaft den Antrag richtete, die alte Bastion Johannisbollwerk aus dem 30jährigen Krieg abzutragen und davor eine erste Kaimauer für die Dampfschiffe im Jonashafen einzurichten⁵². Dies wurde auch bis 1843 durchgeführt. Es handelte sich aber noch nicht um einen modernen Anlegekai, sondern nur um eine einfache Spundwand in Holzbauweise. Dennoch war eine solche massive Einfassung etwas völlig Neues. Entsprechend hoch waren die Kosten, weil viele alte Pfähle gezogen, große Steine bewegt und der Kai wegen der Sturmfluten nachträglich erhöht werden mußte.⁵³ Mit diesem Bau wurden die Hamburger erstmals mit der Tatsache konfrontiert, größere Summen für den Hafenbau bereitstellen zu müssen. Entsprechend groß waren anfangs die Widerstände in der Bürgerschaft und die Verzögerung bei der Bewilligung. Ausschlaggebend für die Bewilligung war schließlich die Furcht, der neue Dampferverkehr könne ohne den festen Weg auf dem Kai zu sehr die Vorstadt St. Pauli oder gar das benachbarte Altona und nicht das eigentliche Hamburg geschäftlich beleben⁵⁴. Im Bedenken über die Solidität der neuen Kaimauer und überhaupt aller Hafenpläne wandte man sich an die holländische Regierung, den besten verfügbaren Wasserbaufachmann zu senden. Der holländische Wasserbauinspektor *Mentz* fällt nicht nur ein anerkennendes Urteil über die Kaimauer, was den Streit zwischen Rat und Bürgerschaft schlichtete,

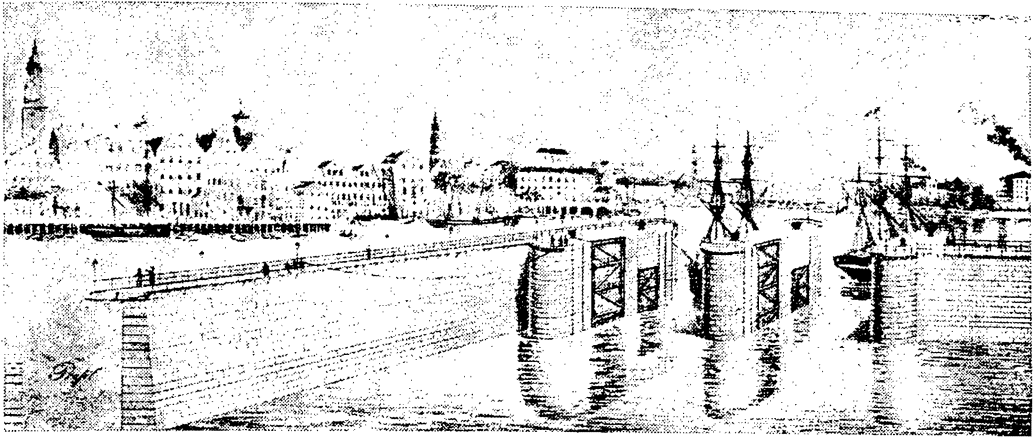
von Untiefen in den Flußmündungen sowie über die ganze mechanische Naßbaggerei, hat aber aus Besichtigungen und Gesprächen mit Englands führenden Ingenieuren Thomas Telford und Robert Stephenson auch Ideen für das Hamburger Hafenprojekt mitgebracht.

⁵¹ *Charles Vignoles*, Bericht an den S. T. Herrn Syndikus Kauffmann, Präses einer hochlöblichen Schiffahrts- und Hafendeputation etc. (Abschrift des Hafenbauprojektes vom März 1836). – Akten der Schiffahrts- und Hafendeputation, StA Hamburg, D. 487.

⁵² Text des Senats-Propositums bei *MacElwee*, Hamburgs Hafenbaupolitik a. a. O., S. 21.

⁵³ *Griese*, Hamburger Hafen a. a. O. S. 20. – *MacElwee*, Hamburgs Hafenbaupolitik a. a. O. S. 27. – Eine Tauchglocke diente erstmals dazu, die Pfahlstummel ausfindig zu machen, die unter Wasser herausgezogen werden mußten. Bei der Abtragung der Johannisbastion wurden insgesamt über 7000 solcher Pfähle gezogen, was rein technisch damals etwas Besonderes bedeutete. Auch später hat die Taucherglocke noch Tausende von Pfahlstummeln im Hafen beseitigt und beim Versetzen der Dückdalben geholfen. Die Glocke konnte bis zu 18 Fuß tief tauchen und bezeichnet den Beginn des Tauchwesens im Hamburger Hafen, das heute von großen Firmen wahrgenommen wird. Die älteste konnte vor kurzem ihr einhundertjähriges Bestehen feiern. Die Einübung der deutschen Taucher geschah im übrigen durch schottische Tauchglockenmannschaft der Firma Robert Stephenson.

⁵⁴ *MacElwee*, Hamburgs Hafenbaupolitik, a. a. O. S. 29.



sondern trat selbst mit einem Hafenplan 1840 hervor, der die Vorteile der Pläne *Büschs*, *Woltmanns* und *Hübbes* vereinen wollte. Seine Hauptgedanken waren, Ober- und Niederhafen zu verbinden (was erst 1888 durch den Zollkanal geschah) und die ganze innere Stadt durch ein Schleusen- und Deichsystem so zu umschließen, daß auf sämtlichen Kanälen und Fleeten auch bei Ebbe ein Verkehr möglich war. Aber auch dies war den Hamburgern viel zu weitläufig und zu teuer⁵⁵.

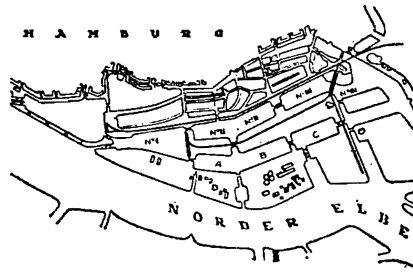
Es sprach aber für die Dringlichkeit, daß schon zwei Jahre nach dem großen Brand von 1842 (der den Hafen nicht in Mitleidenschaft zog) das alte Grasbrookprojekt schon wieder vorgezogen wurde. Vier Forderungen wurden aufgestellt: a) Erweiterung des Oberhafens für die Flußschiffe und des Niederhafens für die Seeschiffe, b) bequeme Verbindung zwischen beiden, c) Verbindung zwischen Niederhafen und dem Bahnhof der Berlin-Hamburger Eisenbahn, d) Bau von Speichern und Löschräumen in unmittelbarer Kommunikation mit den Seeschiffen⁵⁶. Im Gegensatz zum Ausland empfahl die Commerzdeputation den Hafenausbau als Staatsaufgabe, beim Bau und bei der Verwaltung sollten private Unternehmer ausgeschaltet werden⁵⁷. Sie war es auch, die nach vorheriger Aufforderung des Senats den englischen Ingenieuren *James Walker* und *William Lindley* den Auftrag erteilte, »unter umfassender Berücksichtigung der ferneren Entwicklung der Schifffahrt und des Handels« einen eigenen Plan für die Hafenverbesserung vorzulegen. Unabhängig davon wurde Wasserbaudirektor *Hübbe* mit derselben Aufgabe betraut. Außerdem wurde bei den beteiligten Wirtschaftszweigen eine Art von Meinungsbefragung durchgeführt, indem man Zirkulare versandte, in denen spezielle

⁵⁵ Ebd., S. 31.

⁵⁶ Vergl. die Abbildung dieses Hafenplans bei *Meyer-Marnitz*, Hamburgs Weg zum Welthafen a. a. O., S. 38.

⁵⁷ Dies ist ein sehr wichtiger Gesichtspunkt, wenn man bedenkt, daß viele andere große Welthäfen wie London, Rotterdam oder New York von privaten Unternehmern geschaffen wurden. Vergl. *MacElwee*, Hamburgs Hafenbaupolitik a. a. O. S. 31.

Wünsche geäußert werden konnten⁵⁸. Der im Oktober 1845 vereint vorgelegte *Lindley-Walker-Hübbe-Plan* ließ schon in großen Zügen die später gebauten Hafenbecken erkennen⁵⁹. Der Niederhafen wurde durch Schleusen von der Elbe abgetrennt. Von hier aus führte ein Weg zum Vorhafen (No. 1), von dort zum Hafen No. 2 und No. 3, von wo man in die Bassins A, B und C gelangen konnte. Alle Häfen waren untereinander sowie vom Ober- wie vom Niederhafen gut zu erreichen, Gleisanschlüsse und Kräne waren geplant. Der Plan scheiterte an dem Hauptfehler, daß er das alte Eindeichungsprojekt gegen die Sturmflut mit dem Hafenausbau verband und so notwendig den Dock-



hafen vorschlagen mußte. Befreiung von jährlichen Überschwemmungen und Vermehrung der Schiffs Liegeplätze sollten Hand in Hand gehen. Aber das komplizierte Schleusen- und Deichsystem war im Gegensatz zu London, Liverpool, Antwerpen und Le Havre, in Hamburg mit seinem relativ kleinen Unterschied von 2 m im Wasserstand nicht notwendig⁶⁰. So blieb trotz seiner teilweise geradezu genialen Gedanken der *Lindley-Walker-Hübbe-Plan* auf dem Papier – zum großen Vorteil Hamburgs, wie sich dann herausstellte.

Zwischen 1852 und 1855 gab es eine Reihe kleinerer Hafenverbesserungen, die bereits in die Richtung offener Tidehafen wiesen. Die neuen Bassins auf dem Grasbrook wurden nach dem *Walker-Lindley-Hübbe-Plan* angelegt, aber ohne Schleusen. Auch brachte der Abbruch der alten Bastion »Hölzerner Wambs«, des Blockhauses und der alten Neptunbrücke neben den Pfahlwänden eine merkliche Vergrößerung des Niederhafens. Die aus den Bassins ausgebaggerte Erde diente zur Erhöhung der Kais gegen die Sturmflut. Daß die kleineren Erweiterungen sich mehr als drei Jahre hinschleppten, lag an der Tatsache, daß man sich lange nicht über die Akziselinie einigen konnte. Hamburg bekannte sich zum Freihandel, wollte aber auf den »Oktroi« (Akzise und Torsperre) als Einnahme nicht verzichten. Die alten Stadtmauern und die Wassertore Oberbaum und Niederbaum hatten diese Einnahmen gesichert. Die Erklärung Hamburgs zur offenen Stadt, die Einbeziehung der Vorstädte St. Pauli und St. Georg und der Ausbau des vor den Toren liegenden Grasbrooks ließen die alten Zollgrenzen verschwinden. Die »lößliche Cämmerey« hatte daher aus fiskalischen Punkten lange den Hafenausbau bekämpft.

⁵⁸ Vergl. Denkschrift an den Hochedlen Rat vom 26. März 1858, S. III.

⁵⁹ Entwurf zur Verbesserung des Hafens von Hamburg unter Benutzung des Grasbrooks – gehörig zum Bericht vom 10. Oktober 1845.

⁶⁰ *Wiedefeldt*, Die nordwesteuropäischen Welthäfen a. a. O., S. 72.

Schließlich einigte man sich, die neue Zolllinie zwischen Stadt und neuem Hafen verlaufen zu lassen; der Keim zum Freihafen war damit 1855 schon gelegt. Durch Tausch und Kauf hatte sich der Senat auf gütlichem Weg bereits in den Besitz des ganzen Grasbrooks gebracht, was den Ausbau später unendlich erleichtert hat.

1857 forderte der Senat die Commerzdeputation erneut auf, die Frage Dock- oder Tidehafen zu untersuchen. Obwohl seit 1828 mit dem Projekt befaßt, ging man noch einmal an die Arbeit und legte schließlich den Plan zu einer Hafeneinrichtung vor, wie er dann verwirklicht wurde. Die Denkschrift von 1858 ist die eigentliche Geburtsurkunde des heutigen Hamburger Hafens. Alle möglichen Sachverständigen vom Reeder und Kapitän über den Hafenmeister bis zum Eisenbahndirektor und Makler waren dazu gehört worden. Der *Walker-Lindley-Hübbe-Plan* von 1845 wurde gedruckt versandt, 18 Sitzungen abgehalten und mehr als 40 Personen vernommen, deren Aussagen im Protokoll festgehalten wurden. Alle sprachen sich ohne Ausnahme für den offenen Tidehafen aus⁶¹. Dies kam den Plänen *Johannes Dalmanns*, *Hübbes* Nachfolger als Wasserbaudirektor, sehr entgegen, da er ein eifriger Verfechter des Tidehafens war.

Die Begründung für die Ablehnung der Dockpläne wurde in folgenden Hauptpunkten zusammengefaßt⁶²:

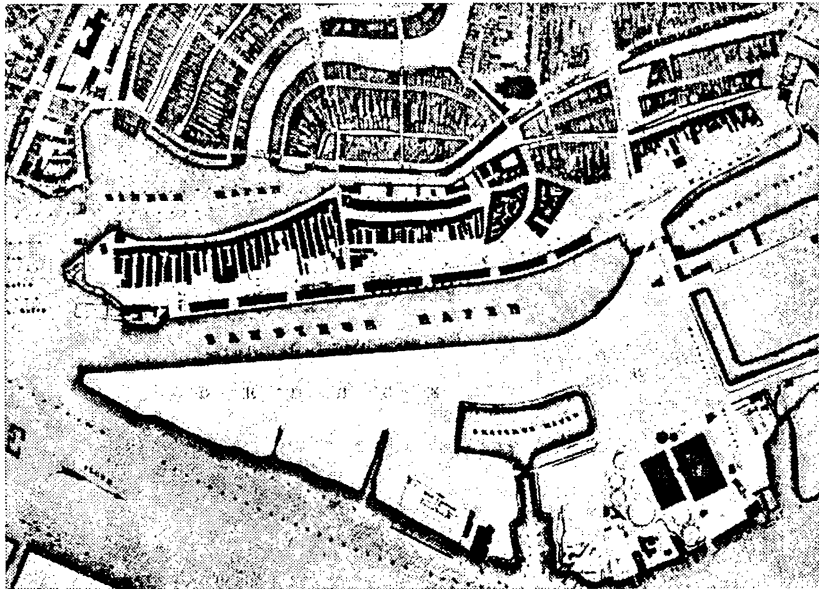
1. Die Schiffe können bei gewöhnlichen Stautoren nur bei Flut ein- und ausfahren, so daß beim Öffnen der Tore ein Andrang entsteht. Der Verkehr wird eher gehemmt als gefördert und an einem großen Teil des Tages unterbrochen.
2. Größere Schiffe müssen bei Vorflut den Hafen verlassen, um über die Untiefen bei Teufelsbrück, Blankenese und Schulau zu gelangen. Es ist aber unmöglich, rechtzeitig bei genügend hohem Wasserstand dorthin zu gelangen, wenn sie erst bei Hochwasser aus dem Dock kommen.
3. Die Schuten, die dann auch erst die Docks verlassen können, müßten gegen die starke Ebbe die Waren in die Flotte bringen.
4. Tritt kurz vor oder nach Hochwasser Nebel ein, so kommen die großen Schiffe in eine schlimme Lage, weil sie auf dem Strom nicht ankern können, weil sie dort schnell auf Grund kommen.
5. Selbst Kammerschleusen mit einem Bassin davor erschweren den Verkehr, da ihre Benutzung sehr viel Zeit kostet.
6. In Hamburg spielt im Gegensatz zu England das Eis eine große Rolle, im stillen Dock friert es eher als im Strom.

In der »Denkschrift an einen Hochedlen Rat vom 26. März 1858« wurden dagegen die Grundgedanken künftiger Hafenbaupolitik in Hamburg durch die Commerzdeputation aufgrund der Befragungen in 16 Punkten niedergelegt. Die wichtigsten davon lauteten:

⁶¹ Denkschrift an den Hochedlen Rat vom 26. März 1858. – Gelegentlich wird in den Hamburgiensien der Hamburger Wasserbaudirektor Johannes Dalman als der eigentliche Vater des modernen Hamburger Hafens bezeichnet, weil er im wesentlichen diese Denkschrift verfaßt hat. Bei den vielen Vorüberlegungen und ähnlichen Plänen wird man allerdings sagen müssen, daß die Denkschrift von 1858 nicht sein alleiniges Verdienst gewesen ist.

⁶² Siehe Anhang zum Protokoll 1858.

1. Verlegung der Werften und Kohlenlager nach dem Reiherstieg an das gegenüberliegende Südufer der Elbe,
2. Erweiterung und Umgestaltung des Sandtorhafens und seiner Einfahrt,
3. Herstellung »steinerner Vorsetzen« (Kais) um den Sandtorhafen 20 Fuß unter Null fundiert und 19 Fuß über Null erhöht,
4. Ausbaggerung des Sandtorhafens und des Niederhafens 16 Fuß unter Null,
5. Ausstattung des Sandtorkais mit Kränen, Schuppen, Eisenbahngleisen und Fahrstraßen,
6. Herstellung einer Eisenbahnverbindung von den Bahnhöfen zu den Kais,
7. Bau massiver Speicher am Mittelkai des Sandtorhafens sowie zwischen Sandtor-Süd- und Elbkai.



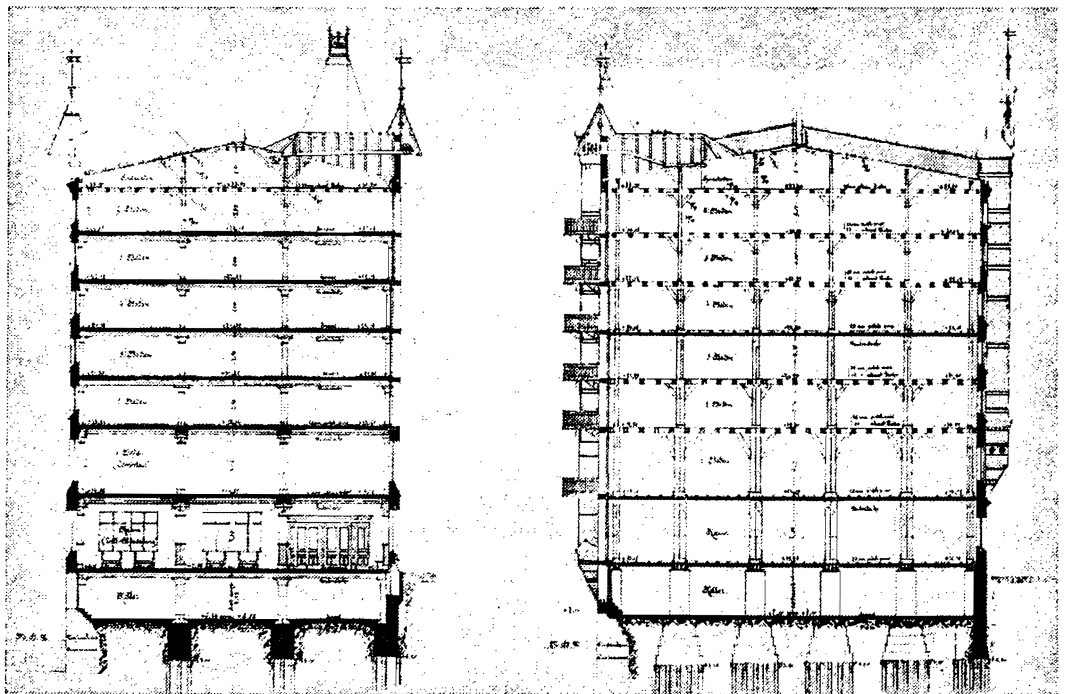
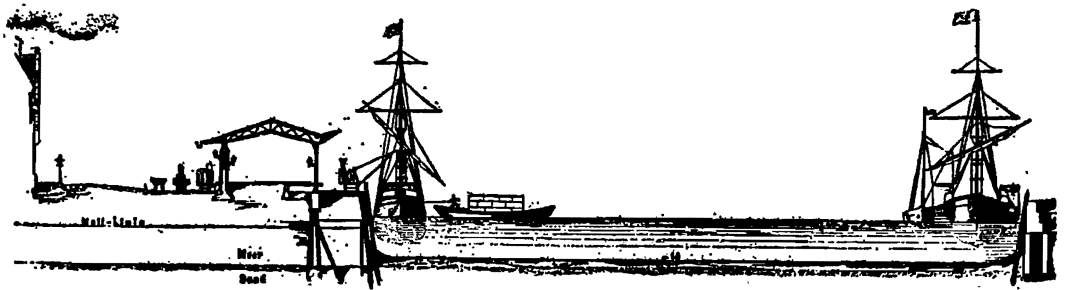
Interessanterweise wurde vom Hafenmeister eine Breite von 200 Fuß, also von 70 m, als genügend erachtet, um zwei Reihen von Seeschiffen mit den dazugehörigen Schuten und einer Freilassung eines Durchgangs in der Mitte das Anlegen an den Kais zu gestatten. Auch der Tiefgang wurde mit 5,5 m sehr klein bemessen; noch ahnte man nichts von den Ozeanriesen der Imperator-Klasse mit 50 000–60 000 BRT, geschweige heutigen Super-Tankern. Alle Größen wie Kostenvorstellungen wurden in den nachfolgenden Jahren immer wieder überholt. Immerhin war man sich 1858 endgültig über das künftige Hafensystem schlüssig geworden. Interessanterweise wurde das alte Dückdalben-system nicht ganz aufgegeben. Erz, Kohle, Getreide und andere Massengüter wurden nach wie vor auf dem offenen Strom in die Flußschiffe umgeschlagen und von dort dann ins Inland weiter verschifft. Wertvolle Kaiplätze wurden so erspart und die Löschkosten, die gerade bei Massengütern sehr viel mehr ins Gewicht fallen, niedrig gehalten.

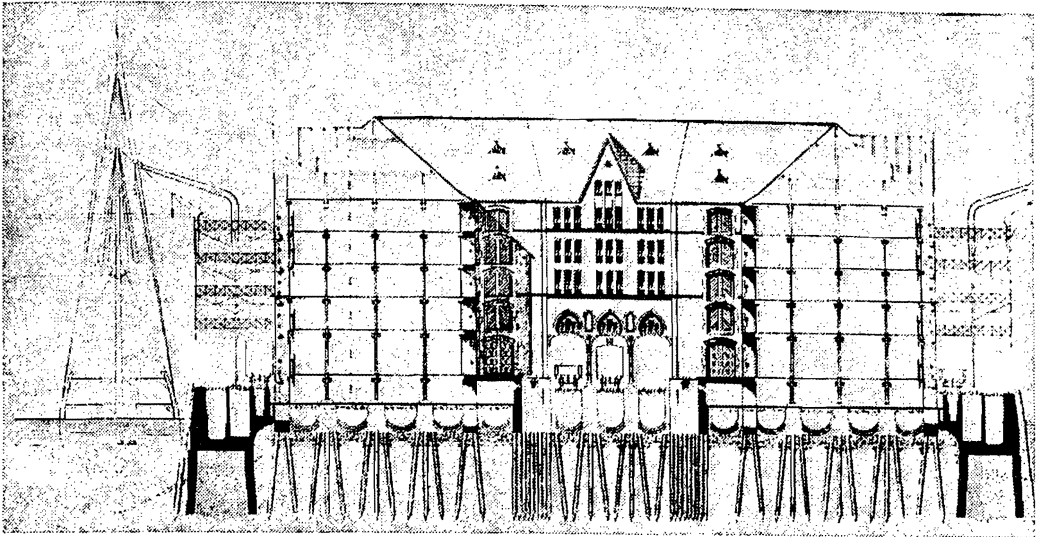
Umgekehrt konnten andere Schiffe mit der wertvollen Stückgutfracht, wenn sie nicht gerade löschten oder luden, die billigeren Dückdalbenplätze aufsuchen. Nach wiederholten Memoranden und Eingaben verfügte der Senat 1862 die Inangriffnahme der Arbeiten, mit denen 1863 begonnen wurde. Am 15. August 1866 konnten die ersten Schiffe an dem neuen »Sandthorquai« festmachen. Das erste künstliche Hamburger Hafenbecken mit Schuppen, Kaianlagen und Gleisanschluß war entstanden, der erste Schritt zum modernen Hafen getan. Nimmt man *Büschs* Plan von 1786 als Ausgangspunkt, so kann man sagen, die Entstehung des Hamburger modernen Hafens brauchte von der ersten Idee bis zur ersten Realisierung achtzig Jahre. Über die technischen Einzelheiten braucht an dieser Stelle nicht im einzelnen referiert zu werden. Der neue Hafen war natürlich ein offener Gezeitenhafen ohne Schleusen, nur am oberen Ende befand sich eine Strömungsschleuse zur Verbindung mit dem Oberhafen. Sie diente nicht zur Überwindung eines Wasserstandes, sondern zur Verhütung einer unerwünschten Strömung. Freilich wurde der Vorsetzen der Kosten wegen nur aus Holz hergestellt und erst 1877 aus massiven Steinen ersetzt. Eisenbahngleise nahe der Uferkante wurden mit fahrbaren Dampfkränen versehen, die dann ab 1898 durch elektrische Kräne ersetzt wurden. Diese sind sogar eine Hamburger Erfindung⁶³. Dahinter bauten sich drei Schuppen von 100, 120 und 160 m Länge mit 1,3 m Ladehöhe auf, die sich natürlich bald als viel zu klein erwiesen⁶⁴. Die Schuppen waren nach dem Wasser hin offen, an beiden Enden aber geschlossen und standen mit dahinterliegenden Eisenbahngleisen und Fahrstraßen in Verbindung. Die Kaischuppen waren bis auf den Fruchtschuppen alle einstöckig. Dies war notwendig, weil die Waren nur kurze Zeit lagerten und infolgedessen beständig Betrieb herrschte. Bei zweigeschossigen Schuppen hätte man das Tageslicht durch die Decke nicht ausnutzen können und wäre dauernd auf künstliches Licht angewiesen gewesen, das zu

⁶³ Die hochinteressante Geschichte der Kaikräne kann hier nur gestreift werden. Bis zur Eröffnung des Sandtorkais benutzte man wie in allen Jahrhunderten zuvor einfache Winden mit Handbetrieb. Aufgrund einer öffentlichen Ausschreibung entschied man sich dann für die Anschaffung von Dampfkränen, die man aus England bezog. Nach ihrem Erfinder wurden sie »Brownsche Kräne« genannt. Diese Dampfrollkräne liefen auf Schienen, die ins Pflaster eingelassen waren, wurden aber noch mit der Hand vorwärtsbewegt. Jeder Kran hatte einen eigenen Kessel und eine eigene Dampfmaschine, die einen ziemlichen Lärm machte. Die Tragfähigkeit lag zwischen 1,5 und 2,5 t, die Ausladung zwischen 6,4 und 8,6 m. Sehr schnell erkannte man, daß es unrentabel war, daß sich jeder Kran gesondert mit der notwendigen Energie versorgte. Wenn ein Kran arbeiten sollte, mußte erst der Kessel angeheizt werden. Als nächsten Schritt schloß man daher eine Reihe von Kränen an eine zentrale Kesselanlage an, die über Rohrleitungen die Kräne mit Dampf versorgte. Die Fahrbarkeit war deshalb, obgleich die Dampfrollkräne in Halbportalkräne umgewandelt wurden, recht begrenzt. Seit 1894 wurde, angeregt von Siemens' elektrischen Aufzügen, an elektrischen Kränen experimentiert. Aber erst fünf Jahre später war man soweit, um sie auch am Sandtorkai zu installieren. Der Nutzen lag darin, daß sie nicht nur geräuschlos und billiger arbeiteten, sondern jederzeit betriebsklar waren. Voraussetzung für die elektrischen Kräne, die nur die zum Heben und Fahren notwendige Energie verbrauchten, war natürlich die Fertigstellung einer elektrischen Zentralstation im Hafen. Nach Versuchsbeleuchtungen ab 1884 war der Hamburger Hafen um 1890 schon weitgehend elektrisch beleuchtet. Die Elektrifizierung wird von mir im Rahmen einer Geschichte der Hamburgischen Electricitätswerke noch gesondert dargestellt werden. Vergl. *Bosselmann*, Entwicklung der Kaikrane im Hamburger Hafen a. a. O. S. 35 ff. – Bericht über electricische Kräne, in: *Hamburger Correspondent* v. 5. Mai 1899. – *Wendemuth-Böttcher*, Der Hafen von Hamburg a. a. O. S. 91.

⁶⁴ *Bubendey-Lorenzen*, Hamburger Hafen a. a. O., S. 39.

dieser Zeit bei der Innenbeleuchtung gerade vom Kerzen- zum Petroleumlicht überging. Die Gasbeleuchtung steckte in Hamburg noch in den Anfängen. Außerdem wäre bei zweigeschossigen Bauten viel Platz durch Stützpfeiler, Aufzüge und Treppen entfallen. Interessanterweise entschied man sich zunächst nach englischem Beispiel für Eisenkonstruktionen, ging dann aber zur billigeren Holzbauweise über. Da Brände trotz aller Vorkehrungen doch nicht immer zu vermeiden waren, war es besser, wenn die Schuppen gleich ganz abbrannten, um kostspielige Abbrucharbeiten zu vermeiden. Auch auf kostspielige Fußböden wurde verzichtet und das Fundament gleich auf das Erdreich gelegt. Bei Senkungen schüttete man einfach Sand nach. Da die Ladungen in der Regel sehr unterschiedlich waren, dienten die Schuppen vor allem zum Sortieren und nur der kurzfristigen Lagerung. Von hier kam sie in die Schuten oder Flußschiffe bzw. in die Eisenbahn und Fuhrwerke, die vor den großen Schiebetüren





hielten. Sollte ein Gut länger gelagert werden, brachte man es zu den kleinen Speichern an den Fleeten der Innenstadt. Der Bau massiver Speicher begann erst nach dem Zollanschluß. Die Güter wurden meistens mit dem Handkarren bewegt. Er ist heute durch Elektrokarren und Gabelstapler abgelöst worden.

Die Umschlagtechnik Seeschiff – Schute – Speicher, Seeschiff – Flußschiff und Seeschiff – Schuppen – Fuhrwerk – Eisenbahn bewährte sich und blieb bis heute. Der Sandtorkai wurde vor allem von Dampfschiffen angelaufen, die so schnell wie möglich laden und löschen wollten. Die Zahl der dort anlegenden Schiffe wuchs von 1867–1869 von 665 auf 685 und die Zahl der Kommerzlasten von 139317 auf 151698⁶⁵. Als wirtschaftliche Fehlplanung erwies sich der Kaiserspeicher. Er war so gebaut, daß die Schiffe gleich ohne Umweg über den Schuppen in den Speicher löschen konnten. Da aber die Stückgüter in gemischten Ladungen ankamen und an verschiedene Empfänger konsigniert waren, bewährte sich dieser Weg einer Transportkostensparung nicht. Diese Speicherform wurde nicht mehr gebaut.

Nach dem Ausbau des Sandtorhafens ging es weiter zügig voran. Seit der Einführung der Petroleumlampe hatte die Erdöleinfuhr stark zugenommen. Aus Platzmangel löschten die Petroleumschiffe anfangs zwischen den anderen Seeschiffen. Als man die Gefährlichkeit der Ladung erkannte, wurden diese ersten »Tanker« auf das Südufer der Elbe in den abgelegenen Petroleumhafen verbannt. Für den Bau bewilligte der Senat 1869 das nötige Geld. Als der Platz nicht mehr ausreichte, wurde 1912 an der Insel Waltershof ein neues Bassin für diese Schiffe eröffnet. Nachdem der alte Grasbrook durch Hafenbauten voll in Anspruch genommen war, fing man an, auch die bis dahin überschwemmten Elbinseln auszubauen. Vom Alsterhafen wurde nun endgültig der

⁶⁵ Mac Elwee, Hamburger Hafenbaupolitik a. a. O., S. 61 – Eine Hamburger Kommerzlast betrug 6000 Hamburger oder 627,75 preußische Gewichtspfund.

Schritt zum Elbehafen getan. Auch das südliche Elbegebiet um Steinwärder wurde bald ins Auge gefaßt. Durch den Eisenbahnbau gewann dies früher abgelegene Gebiet verkehrswirtschaftliche Bedeutung. 1872 wurde die Eisenbahn von Stade nach Cuxhaven verlängert. Vorher war die Hamburg–Venloer Eisenbahn in Betrieb genommen worden. Die neuen Häfen wurden, um das Bugsieren der großen Seeschiffe zu erleichtern, im Gegensatz zu New York und anderen großen Häfen gleich fächerförmig angelegt. Jeder Hafen erhielt eine Strömungsschleuse und wurde an einen Ring von Kanälen angeschlossen, auf dem sich der Verkehr der Flußschiffe abspielte, die so nicht den Seeschiffsverkehr behinderten. An der Mündung der Häfen von Kuhwärder, Roß, Neuhoft und Waltershof wurde noch ein zusätzlicher Vorhafen gebaut, um das Wenden zu erleichtern. Dabei darf allerdings nicht übersehen werden, daß es bis zum Beginn der achtziger Jahre noch beim Sandtorhafen und dem Grasbrookhafen, also zwei auf dem rechten Ufer der Elbe gelegenen Bassins, geblieben ist. Beim Zollanschluß besaß Hamburg mit diesen beiden Becken erst 4113 m Kailänge und rd. 66000 qm Lagerfläche⁶⁶. Der eigentliche Hauptausbau und Aufschwung begann also erst ganz am Ende des Jahrhunderts.

Trotz des Ausbaus der Hafenanlagen wuchs die Tonnagezahl der Schiffe aber noch schneller. Zwischen 1882 und 1908 stieg die Zahl der Liegeplätze im Hamburger Hafen zwar um 170,6 v.H., die Zahl der Seeschiffe nur um 165 v.H., die Größe der Schiffsgefäße aber um 293 v.H.⁶⁷. Auch an der Entwicklung der Kaischuppen läßt sich die Zunahme des Umschlags illustrieren: So wuchs die Breite der Schuppen von 14,8 m im Jahre 1866 auf 42 m im Jahre 1907 und die Länge im gleichen Zeitraum von 170 m auf 270 m⁶⁸. Die Anzahl der Kräne vermehrte sich bis 1911 auf insgesamt 806 Hebevorrichtungen, darunter 237 Dampfkräne von 1,5–2,5 t und 332 elektrische Kräne mit 2,5–3 t Tragfähigkeit. Auch verfügen wir über anschauliche Statistiken über den angekommenen und abgegangenen Warenverkehr in Hamburg zwischen 1846 und 1906, aus dem sich revolutionierende Bedeutung des Hafenausbaus ablesen läßt⁶⁹. Aus ihnen läßt sich auch ersehen, daß trotz enorm steigender Bedeutung der Binnenschifffahrt für den Hamburger Hafenumschlag die Eisenbahn, die ihr Hafennetz auf 214 km erhöhte, die Transportleistung im ankommenden Warenverkehr 1906 fast auf gleiche Höhe bringen konnte.

⁶⁶ F. A. Meyer, Speicher und Schuppen in Seehäfen (7 Berichte) in: *Wiedensfeld*, Nordwesteuropäische Seehäfen a. a. O., S. 111.

⁶⁷ *Bubendey-Lorenzen*, Hamburger Hafen a. a. O., S. 24.

⁶⁸ *Wendemuth-Böttcher*, Der Hafen von Hamburg a. a. O., S. 86.

⁶⁹ Vergl. dazu folgende Statistik:

I. In Hamburg angekommener Warenverkehr in t

Jahr	Seeschiff	Flußschiff	Eisenbahn
1846	520000		407000
1856	1118000	492000	158000
1866	1149000	845000	270000
1876	2372000	929000	864000
1886	3410000	2009000	1443000
1896	7104000	2023000	1934000
1906	12751000	3568000	3288000

Es würde wahrscheinlich nur noch den Techniker interessieren, den Hafenausbau in allen Einzelheiten weiterzuverfolgen⁷⁰. Den mehr an den Grundlinien interessierten Wirtschaftshistoriker beschäftigen in diesem Zusammenhang andere Fragen, z. B. nach den Kosten für den Hafenausbau und wie diese sich zum Hamburger Gesamtbudget verhalten haben. Angesichts des Fehlens solcher Statistiken ist dieses Problem natürlich ebenso schwer zu beantworten wie die spiegelbildliche Frage, wieviel Einnahmen der moderne Hamburger Hafen Bürgern auf der anderen Seite zusätzlich zugeführt hat. Die Schwierigkeiten einer exakten Berechnung liegen vor allem darin, weil nicht nur die Ausgaben des ordentlichen Haushalts, wie Löhne und Gehälter, Bauten, Neuanschaffungen, Unterhaltung, Baggerei, Baumaterialien usw., sondern auch vor allem die Anleihen und Zinsen im außerordentlichen Haushalt berücksichtigt werden müssen. Fast alle Hafenbauten sind auf dem Wege staatlicher Anleihen finanziert worden, ganz im Gegenteil zu England und den USA, wo dies privaten Aktiengesellschaften überlassen wurde. Nach verschiedenen Berechnungen (die von verschiedenen Zeitpunkten und verschiedenen Faktoren ausgehen) dürften die Gesamtkosten zwischen 1837 und 1913 522,7 Mill. Mk. bzw. zwischen 1858–1907/12 um 469 Mill. Mk. betragen haben⁷¹. Die Zahlen basieren in der Hauptsache auf den be-

II. In Hamburg abgegangener Warenverkehr in t

Jahr	Seeschiff	Flußschiff	Eisenbahn
1846	215 000		375 000
1856	460 000	436 000	173 000
1866	Keine Statistik vorhanden		
1876	726 000	393 000	635 000
1886	1 835 000	1 036 000	681 000
1896	3 241 000	2 908 000	905 000
1906	6 193 000	5 008 000	1 764 000

⁷⁰ Eine ausführliche Chronologie über den weiteren Hafenausbau in technischer Hinsicht findet sich bei *MacElwee*, *Hamburger Hafenbaupolitik* a. a. O.

⁷¹ *Bubendey-Lorenzen*, *Hamburger Hafen* a. a. O., S. 90, kommt zu folgender Berechnung über die Kosten des Hamburger Hafens:

1859–1868	21,4 Mill. M	In diesen Zahlen sind die Rückerstattungen des Deutschen Reiches nach dem Zollanschluß-Vertrag in Höhe von 40 Mill. M bereits enthalten. Von dieser Gesamtsumme entfielen 349,2 Mill. M auf den Hafenausbau, 120 Mill. M auf die Elberegulierung.
1869–1878	33,5 " "	
1879–1888	108,6 " "	
1889–1898	165,3 " "	
1899–1907	140,4 " "	
Zusammen	469,2 Mill. M	

MacElwee, *Hamburger Hafenbaupolitik*, S. 101, kommt auf folgende Rechnung:

Jahr	Anleihe	Budget	
1837–1853	1 640 000 M	8 820 670 M	
1853–1863	5 666 450 "	9 412 824 "	
1863–1873	9 078 500 "	8 528 290 "	
1873–1883	2 822 000 "	15 199 000 "	
1883–1893	133 632 500 "	23 200 000 "	
1893–1903	77 668 300 "	37 298 391 "	
1903–1913	131 083 100 "	58 631 591 "	
Zusammen	361 590 850 M	161 090 771 M	insgesamt 522 681 621 M

Die Kosten MacElwees sind höher als die von Bubendey-Lorenzen, weil hier auch der Ausbau des Hafens von Cuxhaven einbezogen wurde.

reitgestellten Geldern in Form von Anleihen, nicht auf den tatsächlichen Ausgaben. Aber die absolute Höhe besagt nicht viel. Man bekommt erst eine Anschauung von den Größenverhältnissen, wenn man erfährt, daß der Bremer Hafenausbau zwischen 1859 und 1912 nur insgesamt 92,2 Mill. Mk. beanspruchte⁷². Die Aufwendungen für den Hamburger Hafenbau schluckten zwar 40 v.H. des außerordentlichen Etats, überschritten aber nach den Statistiken niemals 14,2 v.H. (1854) des ordentlichen Haushalts und bewegten sich ab 1869 durchschnittlich nur noch um 4 v.H. Schon 1910/11 deckten die laufenden Einnahmen aus dem Hafenbetrieb nicht nur die Unterhaltung und die Neuanschaffungen, sondern brachten sogar einen Gewinn von über 1 Mill. Mk. jährlich⁷³. Die solide Finanzierung und schnelle Amortisation ist wohl eine der erstaunlichsten Tatsachen an der Geschichte des Hamburger Hafens.

4. Der Zollanschluß und der Bau des Freihafens

Die Entstehung des Hamburger Großhafens ist auf das engste mit dem Beitritt der Stadt zum Deutschen Zollverein verbunden. Es ist aber an dieser Stelle nicht möglich, auf alle bis in das 17. Jahrhundert zurückgehenden Bestrebungen für einen »porto franco« und auch nicht auf Hamburgs wechselnde Stellung zum Zollverein und zum Plan einer österreichisch-deutschen Zollunion einzugehen. Hierüber gibt es bereits ausführliche historische Studien⁷⁴. Das Problem der Zölle lautete vor einhundert Jahren knapp zugespitzt wie folgt: Aus den verschiedensten Gründen fand im Deutschen Reich Ende der siebziger Jahre die hochliberale Phase ein Ende und ein Übergang zum Schutzzollsystem statt. Einesteils wurden die Schutzzölle für bestimmte Zweige der eigenen aufstrebenden Industrie, vor allem aber für die Landwirtschaft gebraucht, die von dem billigen amerikanischen Weizen bedroht wurde, nachdem die ungeheuren jungfräulichen Getreidefelder im Westen der USA durch Eisenbahn und Dampfschiff an den Weltverkehr angeschlossen worden waren. Schließlich waren die Zölle wichtig für das Reich, das sonst von den Zuschüssen der Bundesstaaten abhängig war. In Hamburg überstieg in der Jahrhundertmitte die Einfuhr, vor allem die englische, noch bei weitem die Ausfuhr⁷⁵. Trotz langsamen Wachstums des deutschen Industrieexports auf dem Seewege dominierte auch in der zweiten Hälfte der siebziger Jahre immer noch der großbritannische Handel in Hamburg mit 28,5 bzw. 24,3 v.H. des Gesamtimports und 28 v.H. des Gesamtexports⁷⁶. Noch immer war also Hamburg überwiegend nach England ausgerichtet und der große nordeuropäische Vermittlungshafen dorthin. Im Gegensatz zu Lübeck, das sich bereits 1866 dem Zollverein angeschlossen hatte, zeigte Hamburg ebenso wie Bremen wenig Neigung, sich zollmäßig ins Reich

⁷² *Flügel*, Die deutschen Welthäfen, a. a. O., S. 164.

⁷³ *MacElwee*, Hamburger Hafenbaupolitik a. a. O., S. 101 ff.

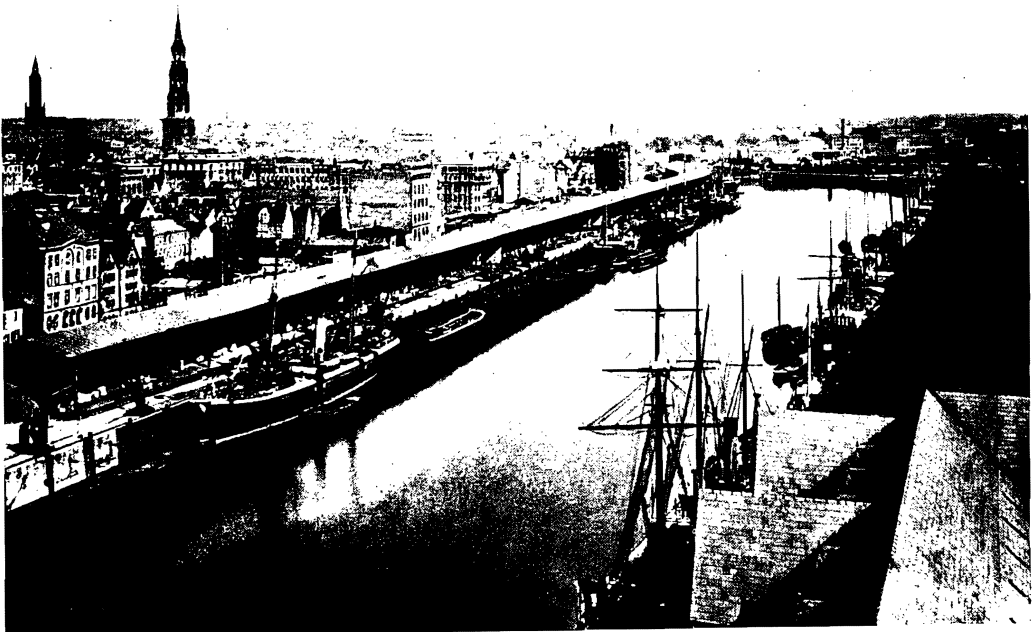
⁷⁴ Vergl. u. a. *Baasch*, Geschichte Hamburgs a. a. O. – *Ehrenberg*, Anfänge des Hamburger Freihafens a. a. O. – *Wiskemann*, Hamburg und die Welthandelspolitik a. a. O. – *Wiedenfeldt*, Die nordwesteuropäischen Welthäfen a. a. O. – *Schramm*, Hamburg-Deutschland und die Welt a. a. O.

⁷⁵ Vergl. die instruktiven Statistiken bei *Wiskemann*, Hamburg und die Welthandelspolitik a. a. O., S. 211.

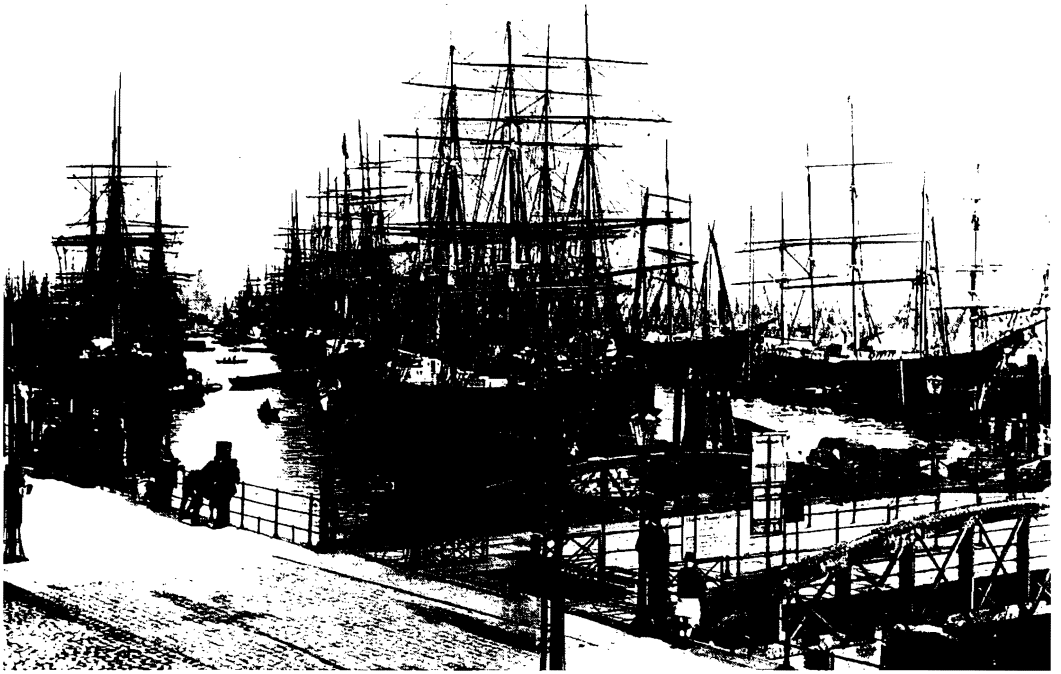
⁷⁶ Ebd., S. 212.



Beim »Neuen Kran« hinter der hohen Brücke in Hamburg (1856)



Sandtorhafen vom Kaispeicher gesehen (1877)



Jonashafen um 1887



Hamburger Hafen um 1900 nach dem Ende des ersten Ausbaus

hineinziehen zu lassen und seine Stellung als »porto transitio« aufzugeben. In der Reichsverfassung von 1870 hatte sich Hamburg ausdrücklich das Recht vorbehalten, so lange Zollausland zu bleiben, bis es selbst den Antrag zu einer Änderung stellen würde. *Bismarck* betrachtete natürlich die Freihafenstellung nur als vorübergehende Ausnahmestellung und richtete seine ganzen Bemühungen darauf, die beiden Hansestädte mit den deutschen Handelsinteressen, vor allem die der exportierenden Industrie zu verbinden. Der Kanzler vermied zwar jede Rechts- oder Verfassungsverletzung, benutzte aber jedes legale Mittel, um schärfsten Druck auf Zollanschluß auszuüben. Unversöhnlich standen sich auch in Hamburg selbst wie im Reich Zollanschlußanhänger und ihre Gegner gegenüber. Ein Kompromiß wurde erst erreicht, als Bürgermeister *Kirchenpauer* als Vertreter des konservativen »alten Hamburgs« im April 1880 aus dem Bundesrat ausschied und sein wendiger Nachfolger *Versmann* unter Wahrung berechtigter Interessen einen Kompromiß zwischen deutscher und Hamburger Handelspolitik erreichte. Die Kommerzdeputation machte den Vorschlag, das vorhandene und zukünftige Hafengebiet als Zollausland abzugrenzen, das übrige Hamburger Staatsgebiet aber dem deutschen Zollgebiet anzugliedern. Im einzelnen wurde gefordert⁷⁷:

1. Fortbestand eines verkleinerten Freihafens mit Einschluß von Teilen des Elbstromes.
2. Aufgabe der Speicher im Stadtgebiet, soweit sie Güter beherbergten, die zur Weiterbeförderung bestimmt waren. Dafür Bau neuer Speicher am Sandtor- und Grasbrookhafen.
3. Zulassung von Exportindustrie im Freihafengebiet.
4. Übertragung der Zollabfertigung und des Abfertigungsverfahrens an eine dem Hamburger Senat zu unterstellende Behörde.
5. Bau neuer Hafenanlagen am Südufer der Elbe zur Vergrößerung der Schiffsliegeplätze.
6. Bau von Zollsperren quer über die Elbe, da der Strom mitten durch das Freihafengebiet führte.
7. Gewährung eines angemessenen Beitrags von seiten des Reiches zu den Kosten des Zollanschlusses.

Außerdem wurde die Aussiedlung der gesamten Bevölkerung im künftigen Freihafengebiet beantragt.

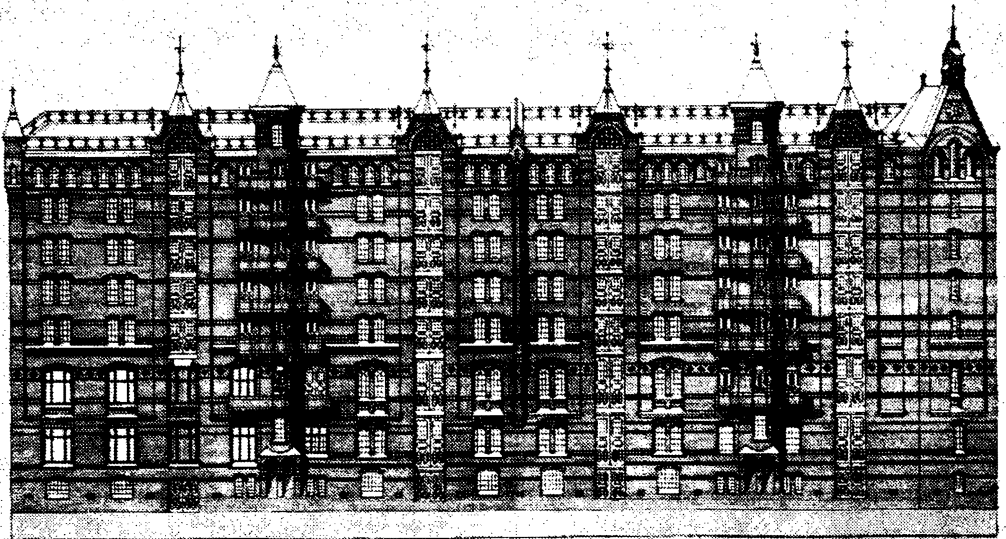
Alle diese Punkte konnte Hamburg im Vertrag vom 25. Mai 1881 durchsetzen. Am 21. I. 1882 sprach sich der Reichstag dafür aus, 40 Mill. Mk. Zuschuß zu den Zollanschlußkosten zu geben. Zurück blieb nur eine Stimmung gegen *Bismarck*, die sich in den nächsten Reichstagswahlen auswirkte. Zwischen 1881 und 1883 waren nacheinander drei Kommissionen unter Vorsitz von Bürgermeister *Petersen* tätig, um einen Generalplan zur Durchführung des Anschlusses zu entwerfen. Nach langen Diskussionen, an der sich auch die Presse lebhaft beteiligte, entschied man sich schließlich

⁷⁷ *Baasch*, Geschichte Hamburgs Bd. 2 a. a. O., S. 155. — *A. Wohlwill*, Aus drei Jahrhunderten a. a. O. S. 157. — *Hermann Eberslein* [Hrsg], Hamburgs Anschluß an das deutsche Zollgebiet. Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft (Stenographische Berichte), Hamburg 1881.

Hamburger Freihafen-Lagerbau-Gesellschaft.

Speicherblock S : Ansicht vom verlängerten Landabmiffel.

Justus Bruns



Ein Maßstab für die günstige Entwicklung des hamburgischen Handels in den letzten beiden Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts ist der Ausbau der Speicherstadt. Die Erweiterungsbauten des zweiten Bauabschnittes zwischen dem Kleinen Fleet und St. Annen (beendet 1896) und die von der „Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft“ zusätzlich gepachteten Kaispeicher A (Kaiserspeicher) und Kaispeicher B (am Brooktorhafen) vermochten den Bedarf an Lagerräumen nicht zu decken. Die Lagerhaus-Gesellschaft sah sich genötigt, mit den Bauten des dritten Abschnitts auf dem östlichen Gelände der Freihafenstadt (zwischen St. Annen und Poggenmühle) zu beginnen (1899).

Speicherblock S der Hamburger Freihafen-Lager-Hausgesellschaft (erbaut um 1899)

für das billigste Projekt VIIIa, mußte aber einsehen, daß unter 106 Mill. Mk. nichts zu machen war⁷⁸. Obwohl der Reichszuschuß nicht einmal die Hälfte deckte, wurde der Freihafen 1883 beschlossen. Die tatsächlichen Kosten verliefen sich infolge nachträglicher Änderungen dann auf 112,7 Mill. Mk. Damit wurde ein einmaliges Projekt in Deutschland verwirklicht: Eng vereinte Warenlagerung in nächster Nähe der Handelsstadt, große zollfreie Hafenspeicher, nötiger Spielraum für die Lagerung des Massengutes am tiefen Wasser und freie Zollinlandswasserstraße von Böhmen bis zum Meer⁷⁹. Die Hafenindustrie hatte den großen Vorteil, die billigen Rohstoffe aus

⁷⁸ Die einzelnen Projekte können an dieser Stelle nicht beschrieben werden. Sie unterschieden sich hauptsächlich in der Größe der Speicherlagerfläche und in den Kostenvoranschlägen. Vergl. Antrag des Senats an die Bürgerschaft v. 3. Januar 1882 nebst Bericht der Senatskommission für die Vorbereitung des Zollanschlusses. Zitiert nach MacElwee, Hamburgs Hafenaupolitik a. a. O. S. 73. – Baasch, Geschichte Hamburgs Bd. 2 a. a. O. S. 210 – Wissemann, Hamburg und die Welthandelspolitik a. a. O., S. 216.

⁷⁹ Flügel, Die deutschen Welthäfen a. a. O., S. 112, bringt eine gute Zusammenstellung der Hafenausbauten infolge des Zollanschlusses.

Übersee an Ort und Stelle verarbeiten und wieder ausführen zu können, ohne durch Ein- und Ausfuhrzölle belastet zu werden.

Durch den Zollanschluß wurde der Hafenausbau erst wirklich beschleunigt und der Hafen zu dem, was er heute ist. Insofern ist das Jahr 1881 ebenso wichtig wie die Jahre 1836, 1845, 1858 und 1866. Durch den Ausbau eines vom Binnen- zum Oberhafen führenden Fleets zum »Zollkanal« wurde eine deutliche Begrenzung geschaffen. Der Bakenhafen für die größeren Dampfer, der Moldau-, Saale- und Spreehafen für die oberländischen Elbkähne und der Segelschiffhafen sind als unmittelbare Folge des Zollanschlusses zu werten. Schon damals wurde auch die Anlage des Hansa-, India- und Petroleumshafens auf der Veddel in Aussicht genommen, das Gebiet um Kuhwärder für künftige Erweiterungen reserviert, das zehn Jahre später 1897 in Hafenbecken verwandelt wurde. Die rasche Erweiterung hing freilich auch damit zusammen, daß sich Hamburg verpflichtet hatte, bis 1888 alle Zollanschlußbauten auszuführen. Die erwarteten »500 Prozesse« bei der Grundstückserwerbung blieben zwar aus, doch brachte die Aussiedlung von rund 24000 Menschen große soziale Probleme. Unter Führung und Garantie der Norddeutschen Bank wurde die Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft errichtet. Hamburg stellte der Gesellschaft 30000 qm pachtweise zur Verfügung, worauf Speicher, Lagerhäuser und Kontore errichtet wurden. Der Staat lieferte baufertigen Grund, Kaimauern, Kräne und Eisenbahnanschluß. Dafür wurde er am Gewinn beteiligt, brauchte aber den Verlust nicht mitzutragen⁸⁰. Auch an die privaten Gesellschaften wurden Speicherplätze verpachtet, freilich nicht in solchem Umfange. Am 15. Oktober 1888 konnte, nachdem beide Teile ihren Vertrag erfüllt hatten, der Zollanschluß feierlich im Beisein des Kaisers vollzogen werden. Die erste Phase im Ausbau des Hamburger Hafens wie der Hamburger Industrialisierung war vollendet. Um 1900 standen alles in allem eine nutzbare Wasseroberfläche von 185,4 ha und ein Kaigelände von 14,3 km zu Verfügung. 40 Jahre vorher waren es nur 3,9 ha gewesen. Die Grundlagen für den heutigen modernen Hamburger Hafen waren damit gelegt worden.

⁸⁰ Vergl. die Senats- und Bürgerschaftsverhandlungen 1884. Auszugsweise wiedergegeben bei *Flügel*, Die deutschen Welthäfen a. a. O. – *Bubendey-Lorenz*, Hamburger Hafen a. a. O. – *Meyer-Marwitz*, Hamburgs Weg zum Welthafen a. a. O. – *MacElwee*, Hamburger Hafenbaupolitik a. a. O. – *Wiedenfeldt*, Die nordwesteuropäischen Welthäfen a. a. O.