

Historisch-topographische Übersicht.

W. Melhop.

Wenige deutsche Städte haben im Laufe der Zeit so eingreifende Umgestaltungen im Ortsbilde erfahren, wie Hamburg, die am spätesten entwickelte der übriggebliebenen Hansestädte. Straßenetz und Wasserwege haben so gründliche Veränderungen durchgemacht, daß sich schwerlich sagen läßt, ob öfter und mehr das Wasser oder das Land umgestaltet worden ist. Während im Stadtplan anderer alter städtischer Ansiedlungen in der Regel die Entwicklungsreihe mehr oder weniger gut verfolgt werden kann, ist in Hamburg der ursprüngliche Zustand des Erdbodens und der Wasserläufe, ist das Bild der historischen Entwicklung der Stadt durch die kaum jemals zur Ruhe gelangten örtlichen Umgestaltungen fast gänzlich verwischt.

Wenn die Überlieferungen der ersten Jahrhunderte der Stadtgeschichte auch recht lückenhaft sind, so steht doch so viel fest, daß Hamburg, wie die meisten Stadtanlagen, sich entwickelt hat aus Ansiedlungen an ein Kastell oder ein befestigtes Lager, das Ende des achten Jahrhunderts auf der westlichen Spitze der wasserfreien Geesthöhe vorhanden war, die von Osten her die Mündung des Alstertals in das breite Elbtal begrenzt. An dieser durch ausgedehnte Marschländereien von der Elbe getrennten Stelle, jetzt Speersort-Rathausstraße, der sich der gegenüberliegende, westliche Geeststrand des Alstertals auf etwa 400 m nähert, befand sich eine zur Ebbezeit gut benutzbare Alsterturt, durch die der bedeutendste Landweg

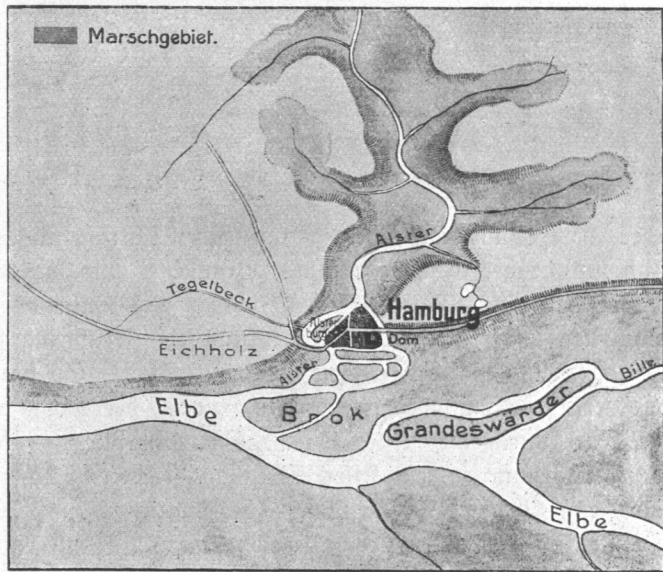


Abb. 15. Hamburg im 11. Jahrhundert.

in die Zimbrische Halbinsel führte. Wenn schon es keinem Zweifel unterliegt, daß Hamburg im Anfang des 9. Jahrhunderts, als Karls des Großen Scharen gegen die nordalbingischen Sachsen vorrückten, im Besitze Karls war, weil er bereits 809 nördlich von Hamburg eine Feste an der Stör, Eßesfleth — jetzt Izhoe — anlegen ließ, so ist die Gründung Hamburgs durch die Franken doch unwahrscheinlich.

Ohne Zweifel befand sich auf dem Platze des alten Hamburgs bereits weit früher ein größerer bewohnter Ort; denn die Lage an einem schiffbaren Nebenfluß der Elbe, an der Grenze von Geest und Marsch und an dem der Elbe zunächst liegenden Übergang über die Alster mußte schon früh eine Niederlassung veranlassen; wahrscheinlich war dieser strategisch wichtige, die Umgegend beherrschende Punkt schon zur heidnischen Zeit befestigt. (Abb. 15.)

Diese Befestigung hat man sich als Erdburg zu denken; ein Teil ihres Schutzwalles — später der Heidenwall genannt — zog sich westlich vom Alstertor, dem Pferdemarkt und dem Rattrepel von der Alster nach dem Reichenstraßenslet in der noch gültigen Grenze der Kirchspiele von St. Petri und St. Jakobi. Ihre Spuren (Erdwall mit beiderseitigem Graben) sind 1909 bei den Ausschachtungsarbeiten des Hochbahntunnels im Durchbruch für die Mönckebergstraße wieder zutage getreten. Die letzten Reste innerhalb dieser die Ansiedlung ostwärts schützenden Umwallung wurden erst 1623 bebaut.

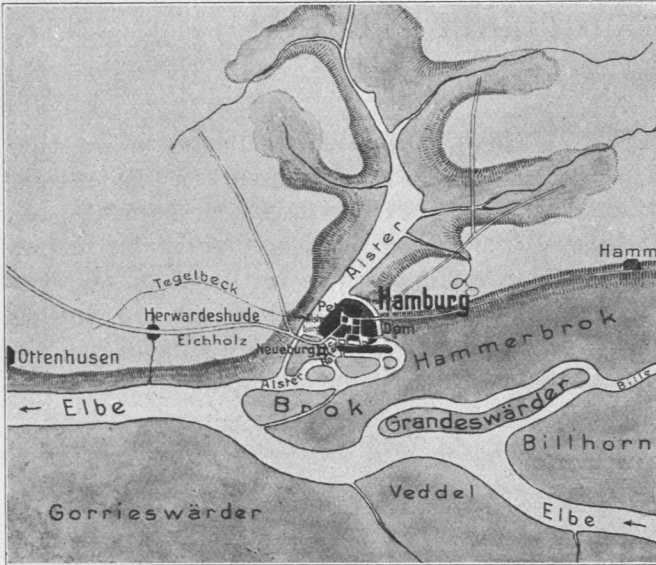


Abb. 16. Hamburg im 12. Jahrhundert.

ader der Stadt bildenden ost-westlichen Straßenzuge: Steinstraße, Rathausstraße, Große Johannisstraße, Großer Burstah, Graskeller und die beiden Steinwege, wieder.

Der befestigte Platz war später noch viel umstritten; Normannen, Slawen, Wenden und Obotriten haben ihn zerstört, aber auf jede Zerstörung folgte mit dem Wiederaufbau stets eine Vergrößerung und bessere Befestigung der Stadt. So baute der Erzbischof Bezelin Alebrand 1037 das zerstörte Hamburg wieder auf, wobei der Dom in Quadern neu erstand und auch die die Furt durch die Alster bewachende Alsterburg — bis dahin wohl nur ein Erdwerk mit Holzverstärkung — ein festes Steinhaus erhielt. Nichtsdestoweniger fiel die Stadt 1072 abermals einer großen Zerstörung — der letzten — zum Opfer.

Unter den Schauenburger Grafen, die 1111 mit Holstein und Stormarn belehnt worden waren, kam Hamburg wieder zur Blüte. Es wurde die Petrikirche gegründet, die Alster, auf die bis dahin Ebbe und Flut der Elbe frei einwirkten (Abb. 15), mittels eines Dammes im Straßenzuge des jetzigen Burstah zum Zwecke des Mühlenbetriebes aufgestaut und die

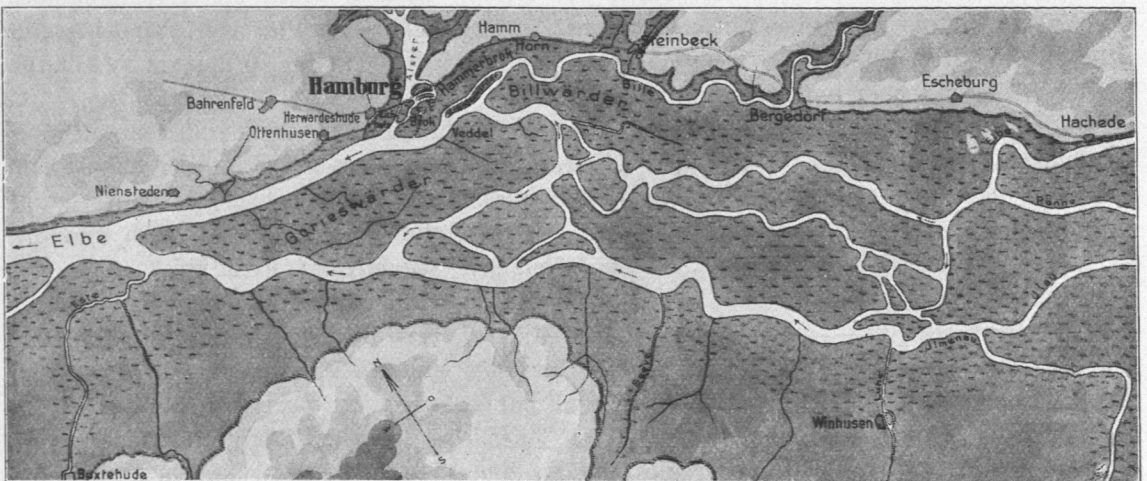


Abb. 17. Elblauf um das Jahr 1150.

Geschichtlich fest steht, daß der Sohn Karls des Großen, Ludwig der Fromme, 831 das Erzbistum Hamburg stiftete, dessen erster Erzbischof Ansgar, der Erbauer der Marienkirche (des Doms) und ein hervorragender Verbreiter des christlichen Glaubens in Nordeuropa, war; in der Bestätigung dieses Erzbistums durch Papst Gregor IV. wird „Hamburg“ zum erstenmal urkundlich erwähnt.

Während der unter dem Schutze der Burg als Mutterkirche des Nordens gegründete Dom Anfang des 19. Jahrhunderts als letzter Rest der Bischofszeit verschwunden ist, findet man die Spur der alten Landstraße in dem auch jetzt noch eine Hauptverkehrs-

Alsterburg vom Grafen Adolf I. im Jahre 1124 für seine Gemahlin wiederhergestellt, während er für sich selbst die Neue Burg in der Gegend des Hopfenmarktes aufbaute. (Abb. 16.) Ferner wurden die Elbmarschen durch eingewanderte Friesen und Holländer eingedeicht und urbar gemacht. Die genannten Burgen fielen infolge kriegerischer Ereignisse 1139 der Zerstörung anheim und sind nicht wiederhergestellt worden. Geringe Spuren der Neuen Burg traten nach dem großen Brande von 1842 bei den Aufräumarbeiten für den Neubau der Nikolai-kirche zutage, die aus großen Findlingen bestehenden deutlichen Baureste der Alsterburg wurden ein halbes Jahrhundert später tief unter Schutt und Erde versteckt bei der Gründung des Rathauses am Rathausmarkt wiedergefunden und nach 750jähriger Ruhe fortgeräumt.

1188 opferte Adolf III. die den Schauenburgern ehemals als Wohnstätte dienende Neue Burg zur Gründung einer dem Heiligen Nikolaus — dem Schutzheiligen der Seefahrer sowohl, als auch der Kaufleute — geweihten Kapelle und für die Ansiedlung Neu-Hamburg. Derselbe Graf war es, der von Friedrich Barbarossa 1189 den Freibrief erwirkte, durch den sich allmählich die Schiffahrt und der auf sie angewiesene Handelsbetrieb entwickelte.

Der erste Hafen lag im 12. Jahrhundert weit vom jetzigen Elblauf hinter der Neuenburg in der Alster, die damals dem jetzigen Hafentor gegenüber, ungefähr bei Steinwärder, in die Elbe floß. Die Stadt hat es verstanden, sich die Elbe immer näher zu bringen, so daß nach jahrhundertelanger Arbeit diese den Hafen bildet.

Vor Zeiten hatte der Elbstrom die Beschaffenheit eines tief landeinwärts sich erstreckenden Meerbusens gehabt, dessen südöstliches Ende etwa 40 km oberhalb Hamburgs, bei Artlenburg,



Abb. 18. Elblauf um das Jahr 1600 mit den vor- und nachherigen künstlichen Durchflüssen und Abdämmungen.

lag, wo die beiderseitigen Höhen der diluvialen Geest auf $1\frac{1}{2}$ km Entfernung einander nahe-rücken. Bei Hamburg betrug die Breite dieses Busens $8\frac{1}{2}$ km, die sich etwa von Schulau (unterhalb von Blankenese) an auf 26 km erweiterte und gegen die Mündung durch immer stärkeres Zurückweichen der Geest bis auf 32 km anwuchs.

In dieser Bucht hat sich allmählich aus anorganischen und organischen Sinkstoffen, die das Wasser mit sich führte, die alluviale Bildung der Marsch abgelagert, die erst durch Aufhöhung (Wurten) oder Eindeichungen von Menschenhand gegen die zweimal tägliche Überflutung geschützt und zum Bewohnen tauglich wurde.

Soweit sie nicht in die städtische Bebauung einbezogen ist, umsäumt die Marsch jetzt — von zahllosen Wassergräben durchzogen — beide Ufer des Stromes bis nach den Geesthöhen hin und bildet in ihm mehr oder minder große Inseln und Halbinseln, die im Laufe der Zeiten bald durch Sturmfluten oder Eisstopfungen, bald durch Eingriffe der Menschen, Durchstiche und künstliche Strombauten, Uferbefestigungen, Aufhöhungen und Eindeichungen vielfach umgestaltet sind, wodurch die Ausbildung einiger tiefer Flußarme begünstigt und allmählich Ordnung in die unregelmäßigen Verhältnisse gebracht wurde. In diesen fortwährenden Veränderungen, denen die Flußarme und Priele der Elbe im Laufe der früheren Jahrhunderte unterworfen waren, findet auch der durch Bohrungen festgestellte große Wechsel im Untergrund des Elbmarschengebiets bei Hamburg seine Erklärung. Der gegenwärtige Zustand der Elbe hat sich so zunächst auf natürlichem Wege, dann durch Menschenhand nach und nach herausgebildet.

Unausgesetzt ist Hamburg auch heute noch bemüht, seine Häfen und den Weg nach der See hin zu verbessern und sie den immer höher steigenden Ansprüchen des Weltverkehrs anzupassen, wohlwiegend, daß es seine stets wachsende Bedeutung vorzugsweise der günstigen, mit einem reichen Hinterlande ausgestatteten Lage am Elbstrom verdankt, dessen unterer Lauf hier diejenige Entwicklung erreicht, die der Seeschifffahrt wie der Binnenschifffahrt gleichmäßig die unmittelbare Verbindung mit den Häfen der Stadt ermöglicht.

In den ersten sieben Jahrhunderten (Abb. 17 und 18), vom Beginn des 9. bis zur Mitte des 16. Jahrhunderts, war Hamburg nur an der Alster, nicht auch an der Elbe belegen. Die weite Marschfläche des Grasbrooks trennte die Stadt von der Stromrinne der Elbe, die sich damals noch südwärts vom jetzigen Kleinen Grasbrook befand und eine Strecke unterhalb der Stadt die Alster aufnahm. Erst durch den um 1550 ausgeführten Durchstich des Grandeswärders, einer im Mündungslauf der Bille zwischen dem Billhorn und dem Grasbrook liegenden Insel, und durch die Verbindung ihres unteren Teiles mit dem Grasbrook durch einen Damm ist Hamburg an den Elbstrom und die obere Einfahrt seines Hafens, an das Fahrwasser der Elbe gerückt. Der Oberhafen erhielt hierdurch auch einen östlichen Ausgang nach der Elbe, von der nun zwar ein geringer Teil bei der Stadt vorbeifloß. Aber noch trennten Grasbrook und Grevenhof das Alstertief von der eigentlichen Norderelbe, die aus der in der Gegend des jetzigen Reiherstiegs stattfindenden Vereinigung der Stillhorner und der Veddelelbe gebildet wurde. Zur besseren Speisung dieser letzteren leiteten die Hamburger 20 Jahre später die Stillhorner oder Dröge-Elbe mittels Durchstichs des Spadenländer Busches in die Veddelelbe. Zwar verlandete die Dröge-Elbe bald, aber diese Stromregelung reichte noch nicht zur Tiefhaltung des Hafens hin. Es wurde deshalb 1604 zur Herstellung eines dritten Durchstichs, des fast 2 km langen „Neuen Grabens“ auf dem Grasbrook, geschritten, der sich bald zum Hauptstrom ausbildete und der Norderelbe den noch jetzt auf dieser Strecke vorhandenen Lauf gegeben hat. Die südlich gelegene Veddelelbe versandete, und der abgeschnittene Teil des Grasbrooks, jetzt Kleiner Grasbrook, wurde mit den holsteinischen Besitzungen am linken Ufer der Norderelbe in landfeste Verbindung gebracht. Erst dieser Durchstich begründete die Elbstellung Hamburgs und gewährleistete sie. Hatte Hamburg es so verstanden, die Elbe an die Stadt heranzuziehen und sie aus einer ausschließlichen Alsterstadt in eine Elbestadt zu verwandeln, so war neben all diesen sich über

Jahrhunderte erstreckenden kostspieligen, auf die Verbesserung des Zuflusses der Oberelbe nach der Stadt abzielenden Wasserbauarbeiten der Blick der Hamburger auch unausgesetzt auf die Nordseefahrt gerichtet, die für die Stadt die wichtigste ist.

Im alten Deutschen Reich durchfloß die Unterelbe das einstmalige Herzogtum Sachsen, das sich ursprünglich auf beide Elbufer erstreckte. Später gehörte der größere Teil des rechten Ufers zum Herzogtum Holstein; der kleinere, der Mündung zunächst liegende Teil aber wurde von den freien Dithmarsen bewohnt, bis zunächst ein Teil von Dithmarschen, dann das ganze Land und ebenso Holstein unter die Herrschaft der dänischen Könige geriet. In das linke Ufer teilten sich Sachsen-Lüneburg und Sachsen-Lauenburg sowie das Erzbistum Bremen als selbständige Staaten. An ihre Stelle trat später die schwedische Herrschaft, nach dieser fiel das linke Elbufer an Kur-Hannover. Seit 1864/1866 sind endlich beide Ufer der Unterelbe wieder unter einheitlicher Staatsgewalt im Königreich Preußen vereinigt. Im alten Deutschen Reich aber verblieb der zwischen den Ufern dahinfließende Strom unabhängig von seinen Uferstaaten unter der Hoheit der deutschen Kaiser, die der freien Stadt Hamburg die Fürsorge für die Sicherheit der Schifffahrt auf dem Fluß übertrugen und der Stadt dieserhalb möglichst Handelsfreiheit und wichtige Hoheitsrechte über die Elbe verliehen. (Vgl. den Freibrief Friedrich Barbarossas 1189.)

So ist die Unterelbe seit Jahrhunderten der Fürsorge Hamburgs anvertraut gewesen. Von der Stadt bis nach dem Meere wurde die Elbe von den Hamburgern beherrscht und befriedet. Um die Nordseefahrt gegen den Seeraub zu sichern, schloß die Stadt einen Vertrag mit den Dithmarsen und Hadelern

und vereinbarte 1241 mit Lübeck zum gegenseitigen Schutz ein Bündnis, aus dem — ob mit Recht, sei dahingestellt — der Ursprung der Hanse abgeleitet wird, an der Hamburg so frühen, so ununterbrochenen und so innigen Anteil gehabt hat wie außer Lübeck kaum ein anderes Mitglied dieses Städtebundes. Zur Sicherung der Elbeinfahrt wurde hamburgischerseits bereits zu Anfang des 14. Jahrhunderts ein fester Turm, das Neue Werk geheißt, auf einer Insel errichtet, die daher den Namen Neuwerk hat, und 1648 daselbst ein Leuchtfeuer angezündet, das noch heutiges tags dort brennt. Schon 1568 war die ganze Elbe bis Hamburg hinauf betonnt und bebakt.

Ob schon im Lauf der Jahrhunderte oft bedrängt durch große Naturereignisse und mächtige Nachbarn, hat Hamburg stets die Verbesserung der Schifffahrt bis nach dem Meere als seine Hauptaufgabe erachtet und den Weg nach der See aus eigenen Mitteln jederzeit aufrechterhalten, wobei sein Handel eine dauernd fortschreitende selbständige Entwicklung nahm. Als sichtbares Zeichen der der Stadt obliegenden Wahrnehmung der Seewege erhebt sich innerhalb ihrer Mauern auf der bei St. Pauli dicht an die Elbe herantretenden Höhe die 1881 erbaute Deutsche Seewarte.

In der im 13. Jahrhundert mächtig aufblühenden Stadt gingen mannigfache Veränderungen vor. Die Stadt selbst dehnte sich aus, indem bereits im 12. Jahrhundert die Alsterinseln eine nach der andern eingedeicht und bebaut wurden. Um 1245 fand ein zweiter Aufstau der Alster durch Einschütten des Reesendamms, in der Gegend des jetzigen Jungfernstiegs, statt. (Abb. 19.)

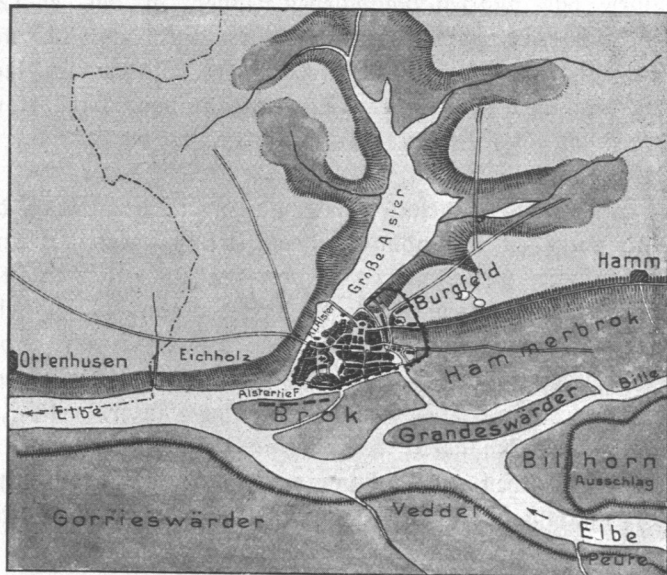


Abb. 19. Hamburg im 13. Jahrhundert.

Hierdurch wurde das landseeartige Wasserbecken gebildet, das für die spätere Stadtausbildung nach Norden von grundlegender Bedeutung und zu einer hervorragenden Eigentümlichkeit Hamburgs geworden ist. Etwas später wurde die bischöfliche Altstadt nebst dem Dom und den beiden Pfarrkirchen St. Petri und St. Jakobi mit der gräflichen Neustadt, die sich inzwischen auf die Cremoninsel ausgedehnt hatte und nun auch bereits zwei Kirchen, St. Nikolai und St. Katharinen, enthielt, durch Graf Adolf IV. zu einer Stadt vereinigt und mit einer gemeinschaftlichen Stadtmauer befestigt. Beide Teile behielten getrennte Marktplätze (Fischmarkt und Hopfenmarkt), aber bauten ein gemeinschaftliches Rathaus an der Trostbrücke, der Grenze zwischen Alt- und Neu-Hamburg, da, wo jetzt das Patriotische Gebäude sich erhebt und wo das alte Rathaus bis zum Brande von 1842, nahezu 600 Jahre, gestanden hat. Wo vordem die Rathäuser von Alt- und Neu-Hamburg sich erhoben haben, weiß niemand zu sagen.

Graf Adolf stiftete außerdem der Stadt zwei Klöster: um 1227 in der Gegend der jetzigen Börse das Marien-Magdalenen-Kloster, in das er 1239 als Minoritenmönch eintrat, und nördlich davon, am jetzigen Rathausmarkt, das 1235 von Dominikanern in Besitz genommene St.-Johannis-Kloster. Außerhalb der Stadtmauer lag das Zisterzienser-Nonnenkloster Herwardeshude. Im Jahre 1227 westlich vom Eichholz gegründet, wurde es bereits 50 Jahre später an die Westseite des Alsterbeckens verlegt; zur Zeit der Reformation zerstört, gab es dem jetzigen Stadtteil Harvestehude seinen Namen.

Von diesen mittelalterlichen Bauten in der Stadt, den Klöstern, wie der Stadtbefestigung und auch den Wohnbauten jener Zeit ist nichts auf uns gekommen, alles fiel späteren Veränderungen zum Opfer; auch von den alten Kirchen ist das meiste dahin, nur St. Katharinen und St. Jakobi zeugen davon, daß der gotische Backsteinbau dereinst auch in Hamburg blühte. Sie haben ihre ursprünglichen Formen indessen nicht bewahrt, denn die über sie dahingegangenen Jahrhunderte hinterließen an ihnen ihre baulichen Spuren.

Nach den alten Stichen bot Hamburg in früheren Jahrhunderten ein Stadtbild von hoher malerischer Schönheit: fünf stattliche Hauptkirchen mit hohen Türmen, fünf Nebenkirchen mit ihren Türmchen, ein Rathaus, ansehnliche andere städtische Gebäude, die beiden Klöster, Tortürme und mächtige Bastionen, das alles trug dazu bei, das alte Hamburg zu einer der sehenswertesten und schönsten Städte Norddeutschlands zu machen.

Mit dem Wachsen der Stadt hielt die Erweiterung des Hafens Schritt; um ihm eine bessere und von dem durch Mühlenstau zurückgehaltenen Alsterwasser unabhängige Strömung zu geben, leitete man um die Mitte des 13. Jahrhunderts die bis dahin bei der Veddel in die Elbe mündende Bille durch einen Graben in westlicher Richtung nach der unteren Alster ab. (Abb. 19.)

Dieser Graben ist zum Teil jetzt noch im Zuge des Oberhafenskanals und des in den Binnenhafen ausmündenden Zollkanals kenntlich, bis zu dessen Nordufer die Stadt sich in jener Zeit bereits ausdehnte, während der Seeschiffhafen mit Ausföhrung der Holzbrücke und der Hohenbrücke nach der Stelle des jetzigen Binnenhafens im Alstertief abwärtsrückte.

Die Tiefhaltung des Hafens durch den Billstrom hörte auf, als etwa 200 Jahre später (1443) die Oberbille bei Bergedorf durch den Schleusengraben nach der Dove-Elbe abgeleitet und die Unterbille infolge Ausdehnung und Zusammenschlusses der Eindeichungen 1490 durch die der Bullenhufer Schleuse abgedämmt wurde. (Abb. 18.) Ungefähr zur selben Zeit wurden die durch das fruchtbare Marschgebiet der Vierlande fließenden Elbarme Gose- und Dove-Elbe, die infolge einer im 12. Jahrhundert stattgefundenen Stromversezung zur Versandung neigten, abgedämmt; der oberen Elbe war dadurch ein einziger Lauf gegeben.

Inzwischen drängte die weitere Ausdehnung der Seeschiffahrt fortgesetzt zur Erbauung leistungsfähigerer und deshalb tiefergehender Fahrzeuge, und es kamen daher Rat und Bürger überein, keinen Fleiß zur Verbesserung „des Deepes up der Elbe“ zu scheuen. Eine Folge dieser Bestrebungen war die Einsetzung einer besonderen Behörde im Jahre 1548, die für die Tief-

haltung des Hafens und der Flete zu sorgen hatte. Der zielbewußten Tätigkeit dieser „Düpebehörde“ ist, namentlich durch Schaffung der drei oben erwähnten wichtigen Durchstiche, die allmähliche Ausbildung der Norderelbe zum Hauptstrom zu danken. In rastloser Arbeit wurde auch späterhin an der Verbesserung des Elbstroms gearbeitet. Oberhalb der Stadt gelten die Strombauarbeiten auch heute noch vornehmlich dem Schutz des Hafens gegen Versandung, während die Maßnahmen unterhalb Hamburgs ununterbrochen auf die Offenhaltung und Verbesserung des Seeweges gerichtet sind.

Im 14. und 15. Jahrhundert waren nach und nach auch die Marsch und das rechte Alsterufer mit in den Bebauungskreis gezogen worden. Als die Feuereschütze aufkamen, schob man die Festungswerke vor (Abb. 20) und baute in das zwischen Ober- und Niederdamm verbliebene, damals noch ziemlich umfangreiche Becken der Kleinen Alster um die Mitte des 16. Jahrhunderts große Erdwerke hinein; es entstand auf der rechten Alsterseite vor dem im 13. Jahrhundert angelegten Altenwall der Neuwall, jetzt eine der vornehmsten Ladenstraßen. Später folgten weitere Einbauten, so daß schließlich von der ausgedehnten Wasserfläche der Kleinen Alster nur wenig übrig blieb.

Das bei Ausdehnung der Stadt allmählich besiedelte Marschgebiet wurde von zahlreichen, teils natürlichen, teils künstlichen, dem wechselnden Wasserstande der Elbe ausgesetzten Schiffahrtskanälen durchzogen, die den Namen „Flete“ führen und im niederen Teil der Stadt, im St.-Nikolai- und St.-Katharinen-Kirchspiel, bis heute, wenn auch vielfach umgestaltet, erhalten sind. Umrahmt von schwerfälligen, oft von der Last der Jahre schiefgedrückten, altertümlischen Speicherbauten, die auf

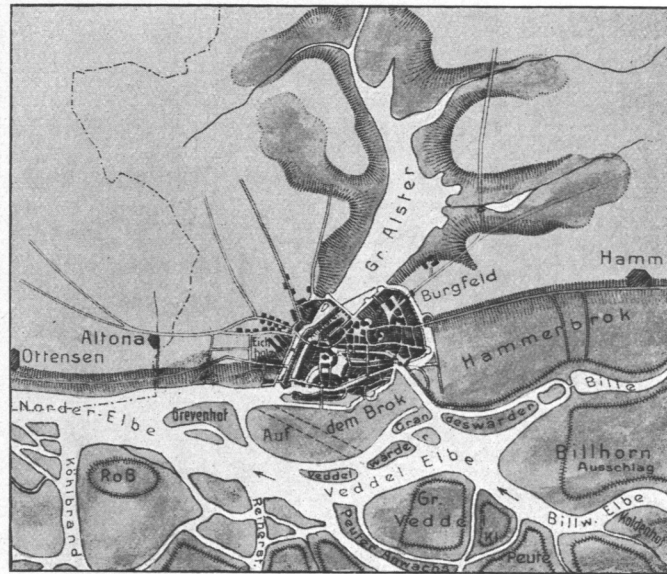


Abb. 20. Hamburg im 16. Jahrhundert.

tief gegründeten Ufermauern, zusammengefügt aus mächtigen, roh behauenen Findlingen, oder auf starken hölzernen Bollwerken erbaut wurden, sind manche dieser alten Fletzüge von höchst malerischer Wirkung. Da außerdem die von ihnen umschlossenen Inseln durch eine große Zahl von Brücken untereinander in Verbindung stehen, so erinnert Hamburg wohl an Venedig, nur daß hier im Norden nicht Paläste und balkonverzierte Wohnhäuser ihre künstlerischen Schaufseiten im Wasser spiegeln, sondern die schlichten, meist reizlosen Neubauten der Speicher.

Der Besitz der Stadt an Ländereien außerhalb der Ringmauern mehrte sich im 13. Jahrhundert erheblich. Im Westen erstreckte er sich um diese Zeit bis an die Altonaer Grenze, im Norden bis nach dem Isebeck, im Osten bis nach Wandsbek. Die Kriege der Hanse brachten aber noch mehr des wertvollen Landesbesitzes: im Westen das feste Schloß Rizebüttel samt der nördlichen Spitze des Landes Hadeln an der Mündung der Elbe und im Osten an der Bille das Schloß Bergedorf nebst den Vierlanden. Außerdem wurden im 14. Jahrhundert der ganze Gebietsteil im Norden bis einschließlich Langenhorn und im Osten die noch fehlenden Ländereien zwischen der Stadt und Vierlanden, im 15. Jahrhundert aber die Walddörfer erworben, so daß das Hamburger Gebiet mit geringen Abweichungen schon damals seine jetzige Gestalt und Ausdehnung erlangte.

Gleichzeitig war die Stadt stets auf Sicherung und Erleichterung des Verkehrs zu Wasser und zu Lande bedacht. Die an der oberen Alster belegenen, dem Handel höchst lästigen Raub-

schlösser wurden zerstört, und im 16. Jahrhundert wurde in Gemeinschaft mit Lübeck von der Alster nach der Trave ein allerdings später wieder verfallener Kanal gegraben, um eine binnenländische Wasserstraße zwischen Hamburg und Lübeck herzustellen.

1528 nahm Hamburg die Lehre Luthers an; die Klöster wurden in milde Stiftungen verwandelt, der Dom verlor seine Bedeutung; von all diesen Gebäuden aus der katholischen Zeit ist in Hamburg nichts mehr zu finden.

Als infolge der großen überseeischen Entdeckungen neue Handelswege und neue Handelsmittelpunkte entstanden waren, trat im 16. Jahrhundert auch in der handelspolitischen Stellung Hamburgs ein bedeutender Umschwung ein; die Ostsee verlor ihre Wichtigkeit für den sich jetzt in anderen Richtlinien bewegenden Handel, die Hanse büßte ihre Bedeutung ein und zerfiel nach und nach.

In Hamburg, das aus diesen Umwälzungen Nutzen zu ziehen verstand, blühte der Handel auf; 1558 errichtete es die erste Börse in Deutschland bei der Trostbrücke, der Stelle, wo einst der älteste

Hafen der Stadt lag. Bald darauf gelang es Hamburgs Bemühungen infolge der niederländischen Wirren 1567, die Engländer zu veranlassen, ihren Tuchstapel von Antwerpen hierher zu verlegen. Den Engländern folgten die ihrer Religion wegen aus Antwerpen flüchtenden Niederländer, deren segensreicher Einfluß sich in Hamburg bald überall zeigte, sowohl im Handel, als auch auf dem Gebiete der Kultur, in der Verwaltung, im Festungsbauwesen wie in wasserbautechnischer Hinsicht.

Ständig gehindert wurden die Bestrebungen Hamburgs zur Verbesserung des Elbfahrwassers, solange der größte Teil der Hamburg gegenüberliegenden Elbinseln an der Südseite der Norderelbe zwischen der Kaltenhofe und

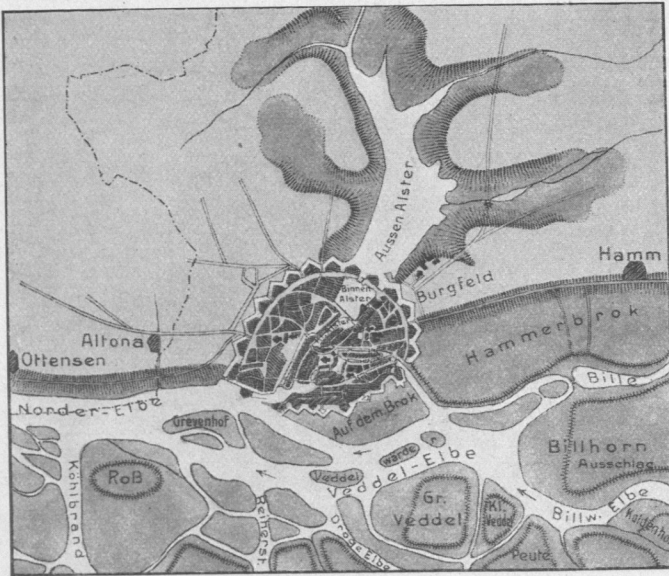


Abb. 21. Hamburg um die Mitte des 17. Jahrhunderts.

Finkenwärder in dänisch-holsteinischem Besitze blieb und den Stützpunkt für die Hamburg feindlichen Bestrebungen bildete. Die dänischen Könige, nach 1460 auch Herzoge von Schleswig-Holstein, waren der Stadt lange böse Nachbarn, die, selbst als das Reichskammergericht 1618 die Reichsunmittelbarkeit Hamburgs anerkannt und die dänischen Ansprüche für nichtig erklärt hatte, ihren vermeintlichen Rechten nicht entsagten. Aus diesem Grunde hatte man in zähem Widerstand gegen die dauernd aufrechterhaltenen Hoheitsansprüche der dänischen Könige die Befestigungen der Stadt immer von neuem verstärkt und nach Westen vorgeschoben.

Auch stellte man, um Hamburgs Zugehörigkeit zum Deutschen Reiche recht augenfällig zu machen, 21 Kaiserbilder in Mauernischen zwischen den Fenstern der drei Geschosse der Vorderseite des 1602 errichteten Rathausanbaues bei der Trostbrücke auf, ein Schmuck, der als eindringliches Wahrzeichen des tausendjährigen Zusammenhanges der Stadt mit dem Reiche in sinniger Weise an der Hauptfassade des neuen Rathauses am Rathausmarkt wieder zur Geltung gebracht wurde.

Um Hamburg an seiner empfindlichsten Stelle zu treffen, um seinen Seehandel lahmzulegen, gründete König Christian IV. im Jahre 1616 an der Unterelbe Glückstadt und legte einen hohen Zoll auf die hamburgischen Schiffe. Zwar wurde dieser lästige Zoll, da Hamburg an seinen Rechten am Elbstrom tapfer festhielt, 1645 wieder aufgehoben; die Schwierigkeiten mit Dänemark hatten damit indessen keineswegs ihr Ende erreicht.

Im Anfange des 17. Jahrhunderts, als nach und nach auch die am rechten Alsterufer gelegenen Geesthöhen besiedelt worden waren, sah man sich durch die Verbesserungen im Geschützwesen genötigt, die Festungswerke nach dem Polygonalsystem unter abermaliger Erweiterung nach dem Westen durch Einschließung der ganzen jetzigen Neustadt zu erneuern. (Abb. 21.)

Bei dieser umfangreichen Neubefestigung der Stadt machte sich der Einfluß der Niederländer auch auf dem Gebiete des Kriegswesens und der Technik in vorbildlicher Weise geltend. Schöpfer dieser großartigen Befestigung war der holländische Ingenieur Johann van Balckenburg, von dem auch die neuen Festungspläne von Bremen stammen. Bei seinem Plane nahm er weitfichtig auf das stete Wachstum Hamburgs Rücksicht und schuf eine umfangreiche Stadterweiterung, indem er das ganze jetzige St.-Michaelis-Kirchspiel, das bis dahin außerhalb lag, in die Festung einbezog. Die neue Walllinie teilte das Alsterbecken in Außen- und Binnenalster und gab der Stadt den Umriß, den man an der Landseite noch heute an den Wallanlagen, soweit ihre östlichen Teile den Eisenbahnbauten nicht haben weichen müssen, erkennt. Diese neueste, un- gemein starke Befestigung brachte in- sofern großen Segen, als die Stadt, geschützt gegen alle Widersacher, von den Unbilden des Dreißigjährigen Krieges ganz verschont blieb und einen Massenzug wohlhabender Leute ver- anlaßte, die ihre Habe und Güter hinter den Stadtwäl- len in Sicherheit zu bringen suchten. Dadurch und durch den Übergang des Handels von Ant- werpen, das unter den niederlän- dischen Wirren sehr verlor, an Ham- burg wurde dieses nunmehr der Han- delsmittelpunkt für einen großen Teil von Nordeuropa. So erschien Ham- burg hoch begünstigt, da ihm der Krieg nicht schadete, sondern seine Blüte förderte. Der große Bevölkerungszuwachs während des Dreißigjährigen Krieges bedingte eine leb- hafte Bautätigkeit, wesentlich auf den aus- gedehnten Gartenfeldern des jetzigen St.-Michaelis-Kirchspiels, meist zwar nur in einfachem Fachwerkbau, der für die Bürgerhäuser lange vorherrschend war.

Auf diese Weise wurden dort im 17. Jahrhundert die Feldwege zu Straßen und bildeten den Ursprung des neuerlich fast ganz verschwundenen sogenannten Gängeviertels mit seinen schmalen Verkehrsadern und den großen Höfen im Kern der unregelmäßigen Baublöcke. Die alten Festungsmauern und -türme innerhalb der neuen Umgürtung wurden im Laufe des 17. Jahr- hunderts fast alle abgebrochen und die letzten Reste späterhin so gründlich ausgetilgt, daß Hamburg derartiger romantischer Überbleibsel seiner Wehrhaftigkeit gänzlich entbehrt.

Auf diese Weise wurden dort im 17. Jahrhundert die Feldwege zu Straßen und bildeten den Ursprung des neuerlich fast ganz verschwundenen sogenannten Gängeviertels mit seinen schmalen Verkehrsadern und den großen Höfen im Kern der unregelmäßigen Baublöcke. Die alten Festungsmauern und -türme innerhalb der neuen Umgürtung wurden im Laufe des 17. Jahr- hunderts fast alle abgebrochen und die letzten Reste späterhin so gründlich ausgetilgt, daß Hamburg derartiger romantischer Überbleibsel seiner Wehrhaftigkeit gänzlich entbehrt.

Wurde so innerhalb zerstört, so begann außerhalb im 17. Jahrhundert die Entwicklung der Vorstädte St. Georg und St. Pauli. Jene wurde geschützt durch das 1679 angelegte „Neue Werk“ (Abb. 22), einen etwa 1 km vor dem Hauptwall zwischen Alster und Bille errichteten Festungswall nebst Graben, während die im Westen entstandene Vorstadt Hamburger Berg, später St. Pauli, außerhalb der Umwallung blieb und daher nur langsam anwuchs. Einigermaßen geschützt wurde indessen auch diese Vorstadt durch die 1682 im Norden auf hochliegendem Punkt erbaute „Stern- schanze“, die 1686 dem mit 16000 Mann zur Erzwingung der Erbhuldigung plötzlich vor Hamburg

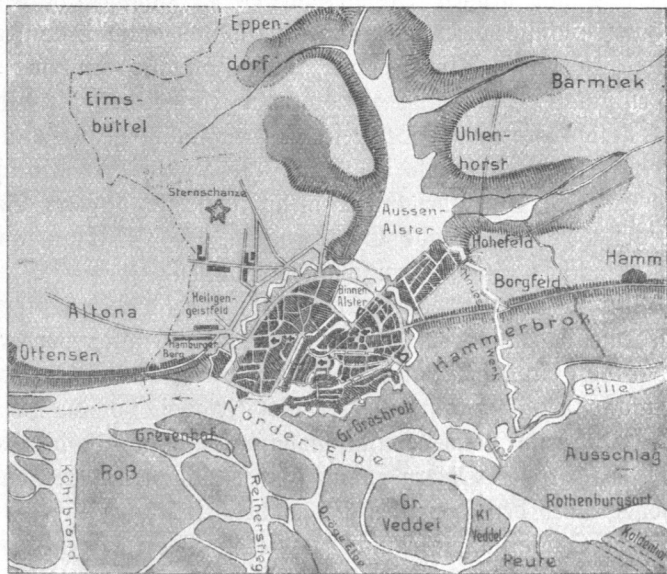


Abb. 22. Hamburg Anfang des 19. Jahrhunderts.

erscheinenden Christian V. von Dänemark siegreich widerstand, so daß er abziehen und seine Forderung fallen lassen mußte. Die Streitigkeiten mit Dänemark fanden erst 1768 im Gottorper Vergleich ihren endgültigen Abschluß, nachdem dieser Staat eingesehen hatte, daß seine Ansprüche auf Hamburg der Krone seit Jahrhunderten viele Nachteile, Streitigkeiten und vielen Verdruß, aber nur geringe Vorteile eingetragen hatten. Die Stadt brachte ein schweres Geldopfer, indem sie auf die Rückzahlung der (teils erpreßten) dänischen Schuld verzichtete, erwarb jedoch die sämtlichen dänisch-holsteinischen Elbinseln zwischen Billwärder und Finkenwärder, deren Besitz für Hamburg in der Neuzeit beim Ausbau der Hafenanlagen von größter Bedeutung geworden ist.

Außer den Elbinseln — damals aus meist wertlosen Sänden bestehend — trat Dänemark der Stadt den an der Steinstraße und Mohlenhoffstraße belegenen Schauenburgerhof ab, auch erkannte es die Reichsunmittelbarkeit Hamburgs an, die dann vom Kaiser Joseph II. neu bestätigt wurde. Wenn schon der Hamburger Handel sowohl im 17., als auch im 18. Jahrhundert fast ständig mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte — es sei hier das zum Schutze der Handelsschiffe gegen Seeräuber machtvoll entwickelte Konvoiwesen erwähnt —, so gelangte er doch zu hoher Blüte, derart, daß Hamburg in jener Zeit bereits die größte Handelsstadt Deutschlands, ja nächst London und Amsterdam die bedeutendste in Europa war, obgleich der damalige Handel im Vergleich zu den heutigen Verhältnissen nur gering genannt werden kann.

Gleichzeitig erblühte die Stadt zur Kunst- und Kulturstätte von hervorragender Bedeutung, so daß im 18. Jahrhundert mehr noch als äußerer Besitz, der die Macht und das Ansehen begründete, es geistige Güter waren, die Hamburg im Urteil der Zeitgenossen zu einer der vornehmsten Städte Deutschlands machten.

Um so einschneidender trafen Hamburg die Ereignisse des 19. Jahrhunderts; sie führten so bedeutende Umwälzungen herbei, wie kein Zeitalter vorher. Infolge des Friedens mit Dänemark war das Schutzbedürfnis durch Ummauerung und Umwallung unnötig geworden: man legte zu Anfang des 19. Jahrhunderts die Kirchhöfe vor die Tore und begann die Stadt zu entfestigen.

1803, beim Reichsdeputationshauptschluß, wurde die Selbständigkeit Hamburgs, die es bisher oft mit großen Opfern zu wahren verstanden hatte, anerkannt. Die Stadt erhielt die Oberhoheit über den Dom, den sie, wahrscheinlich, weil er als katholischer Fremdkörper im protestantischen Staat ständig Anlaß zu vielem Verdruß gegeben hatte, wegen „Baufälligkeit“ alsbald abbrechen ließ. Nur die Domstraße erinnert durch ihren Namen an die Bedeutung der ehrwürdigen Stätte, auf der 1837 das Schulgebäude des Johanneums am Speersort für die bis dahin im Johanniskloster untergebrachte Johannischule erstand.

Nachdem die Stadt am 13. Dezember 1810 dem französischen Kaiserreich einverleibt worden war, wurde sie aufs neue befestigt und die Umgegend bis auf 600 Toisen (1170 m) durch Zerstörung aller Bauwerke, Bäume, Hecken usw. in eine wüste Fläche, eine wesenlose Einöde verwandelt. Für den hamburgischen Handel war die Kontinentalsperre, das Verbot des Handels mit England, ein vernichtender Schlag. Vorübergehend durch die Russen befreit, kam dann die schlimmste Zeit über die durch Brandschakungen gänzlich erschöpfte Stadt.

Erst im Mai 1814, nachdem die Völkerschlacht bei Leipzig längst geschlagen war, zog die französische Besatzung ab; aber die schwergeprüfte Stadt, deren Handel zerstört, deren Wohlstand dahin war, vermochte sich erst nach Jahrzehnten zu erholen. 1815, als im Wiener Kongreß das Deutsche Reich durch einen „Deutschen Bund“ ersetzt ward, wurde in diesen neben Lübeck, Bremen und Frankfurt auch Hamburg als „Freie und Hansestadt“ aufgenommen. Zunächst setzte man die Entfestigung wieder ins Werk; die seit langem störend empfundenen engen Festungsverhältnisse wurden beseitigt, die Festungswerke nach und nach in einen um die innere, dicht behaute Stadt im Westen, Norden und Osten sich hinziehenden grünen Gürtel verwandelt.

Das „Neue Werk“ blieb vorläufig noch erhalten; in seinem westlichen Abschnitt, an der späteren Lohmühlenstraße, erstand 1821 das allgemeine Krankenhaus als Ersatz für den im

16. Jahrhundert am Ende des Eichholzes erbauten Pesthof, der 1797 unter dem Namen „Krankenhof“ erweitert und umgebaut, 1813 von den Franzosen niedergebrannt worden war. Die der baulichen Entwicklung der Stadt im Wege stehenden, so recht in ihrem Herzen belegenen beiden alten Klostergebäude fielen. Den Platz des Johannisklosters nimmt jetzt der Rathausmarkt ein; an Stelle des Marien-Magdalenen-Klosters entstand die neue Börse kurz vor dem großen Brande 1842.

Ganz allmählich hoben sich auch Handel und Verkehr wieder. Im Jahre 1802 zählte Hamburg mit seinen Vorstädten 123000 Seelen; diese Zahl, die während der Fremdherrschaft der Franzosen auf weniger als 100000 Seelen sank, stieg bis 1840 auf 150000, und Handel und Wandel gaben den Beweis, daß die Folgen der Napoleonischen Wirren nun überwunden waren. Aber bald darauf, 1842, vom 5. bis 8. Mai, wütete in der Stadt der große Brand, der ein Fünftel von ihr in Asche legte, darunter drei Kirchen, das Rathaus und viele andere öffentliche Gebäude, sowie die Wohnungen auf mehr denn 1400 Grundstücken zerstörte und 20000 Menschen obdachlos machte. Der Gesamtschaden belief sich auf etwa 135 Millionen Mark.

Mit den Wiederherstellungsarbeiten, die mit großer Beschleunigung betrieben wurden, beginnt Hamburgs neue Zeit. Es haben sich seitdem große Umwälzungen vollzogen; das teils noch mittelalterlich eng gebaute Hamburg ist als neuzeitige Großstadt wiedererstanden. An Stelle eines Gewirres kleiner enger Gassen, Gänge und Höfe, wie sie nach und nach das Bedürfnis des Augenblicks und die durch Baugesetze nicht gezügelte Laune des einzelnen geschaffen hatten, trat ein den Anforderungen der Neuzeit entsprechendes festes Straßennetz, das sich nach Beschaffung der Aufräumungsarbeiten rasch bebaut, wenn auch zum Teil unzweckmäßig und nüchtern, da es sich in erster Linie darum handelte, 20000 plötzlich obdachlos gewordene Menschen baldmöglichst wieder unter Dach zu bringen. Daß aber auch Schönes in jener Zeit geschaffen wurde, zeigt die gelungene Anlage des Rathausmarktes und der Kleinen Alster mit den Alsterarkaden von Chateauf sowie die Durchführung des Alsterdamms, der es zu danken ist, daß die Binnenalster das von drei Seiten mit bebauten Straßen und ringsum mit schattigen Spaziergängen eingefasste schöne Wasserbecken wurde.

Von den in ihren Grundzügen bis 1842 zurückreichenden, einheitlich durchgeführten öffentlichen, für die Gesundheit, Reinlichkeit und Behaglichkeit der Bevölkerung wichtigen Bauanlagen sind vornehmlich die Schwemmkanalisation, die Wasserversorgung und die Gasbeleuchtung zu erwähnen.

Durch die Beseitigung der dem großen Brande zum Opfer gefallenem Alstermühlen am Reesendam wurde die Herstellung einer Schifffahrtsverbindung zwischen Elbe und Alster ermöglicht, und gleichzeitig trat eine Heruntersetzung des Alsterpasses um fast 1 m auf die jetzige Höhe von + 6,60 m über Hamburger Null ein, die den niedriggelegenen Teilen der Vororte sehr zugute kam, namentlich der Uhlenhorst, die, aus bisher oft unter Wasser gesetzten Wiesen bestehend, erst dadurch anbaufähig geworden ist.

Bis zum Brande traten nur geringe Veränderungen des Stadtbildes ein; über die Vorstädte dehnte sich Hamburg nur wenig aus, wiewohl schon außerhalb in den 30er Jahren der Ausbau regelrechter Kunststraßen erfolgte. Als Festung hatte die Stadt den Anbau von Wohnungen vor den Toren zu verhindern gesucht, obgleich sie sich dem wachsenden Wohnungsbedürfnis keineswegs gleich anzupassen vermochte und so zu außerordentlich dichter Bebauung innerhalb der Wälle Anlaß gab. Noch Ende des 18. Jahrhunderts fiel fast jedem Fremden der geringe Umfang der so weit in die Ferne glänzenden Handelsstadt auf. Daß die Enge der Bebauung wirklich sehr groß war, ist noch heute stellenweise in der Altstadt wie in der Neustadt zu sehen, soweit die Sanierung in unsern Tagen dort nicht bereits gründlich aufgeräumt hat. Nach Aufhebung der Festung schritt der Häuserbau auch außerhalb der Stadt, folgerichtig zunächst längs der Hauptlandstraßen, wenn auch langsam, vor. Erst nach Aufhebung der Torsperrre am 31. Dezember 1860 begann in den Vororten eine außerordentlich rasche und blühende bauliche

Entwicklung; 1868 wurde das Patronat St. Georg zur Stadt hinzugezogen, und 1894 wurden die Vororte völlig eingemeindet. Durch diesen letzteren Zuwachs dehnte sich die Stadt, die bis dahin mit den beiden Vorstädten eine Fläche von 1225 ha innegehabt hatte, auf 7690 ha aus, also auf mehr als das Sechsfache ihres bisherigen Bestandes.

Von dieser Fläche gehört der größere und am meisten bevölkerte, nördliche Teil der Geest an; die Südtile der inneren Stadt, St. Georgs, Borgfeldes, von Hamm und Horn sowie der ganze Billwärder Ausschlag und die Gebiete am südlichen Elbufer liegen auf Marschgrund.

Die ursprünglich etwa 3 bis 4 m über Hamburger Null belegenen Marschländereien wurden im Laufe der Zeit zum Zwecke der Bebauung auf 6 bis 8 m aufgehöhht. Seit den letzten 30 Jahren betreibt man diese Aufhöhung planmäßig mit dem Ziele, alle für die städtische Bebauung bestimmten Ländereien auf die der Oberkante der Deiche entsprechende sturmslutfreie Höhe von +9,20 m zu bringen. Es gibt aber große Marschflächen, die seit mehreren Jahrzehnten, zum Teil seit Jahrhunderten bebaut sind — wie eingangs mitgeteilt, war der städtische Anbau schon in sehr früher Zeit von der gesunden, hochliegenden Geest nach den sumpfigen Niederungen der Alster und Elbe vorgeschritten —, bei denen dieses Ziel nur sehr allmählich zu erreichen ist.

Solche ungenügenden Höhen finden sich namentlich in den älteren Stadtteilen, von denen noch vor einem Jahrzehnt einige Gebiete im Südteil der Altstadt und der Neustadt, wenn „Hochwasser“ eintrat, von der Elbe so übersflutet werden konnten, daß die Keller volliefen, die Straßen unbenutzbar wurden und auch in manchen Erdgeschosfräumen das Wasser fußhoch anstieg.

Durch die Zollanschlußbauten wurde das den Überschwemmungen ausgesetzte städtische Gebiet sehr eingeschränkt, mehr noch durch die Sanierung der südlichen Neustadt. Andere Teile, wie der Hammerbrook, der Billwärder Ausschlag und ein Teil der Veddel, sind durch Deiche geschützt; sie liegen so niedrig, daß sie bei einem Deichbruch übersflutet werden würden. Trotz der Überschwemmungsgefahr haben die Hamburger ehemals vielfach die Marschgegenden bevorzugt, wahrscheinlich weil sie fruchtbarer sind, einen schöneren Pflanzenwuchs und mehr Windschutz bieten als die mehr kahlen, sandigen, jedem Wind ausgesetzten Geesthöhen. So lagen die schönen Sommerwohnungen zu Anfang des 19. Jahrhunderts in Billwärder, später in der Marsch bei Hamm, dann in den Flußniederungen bei Eppendorf und Eimsbüttel, wogegen die Geesthöhen von Roterbaum, Barmbeck und Winterhude erst in den letzten Jahrzehnten Bewohner in größerer Zahl anlockten.

Der innere Hammerbrook wurde nach Vollendung der Berliner Bahn, deren erste Strecke von Hamburg nach Bergedorf gerade fertig war, als das Brandverhängnis hereinbrach, durch Aushebung von Kanälen und Anschüttung von Straßendämmen für den Häuserbau geeignet gemacht. Die städtische Bebauung schob sich aber damals auch über die Bille in die Marschfläche des Billwärder Ausschlags vor, wo 1846 im Anschluß an die Hammerbrooker Straßen der Billhorner Röhrendamm zur Aufnahme der Rohre der Stadtwasserkunst angelegt worden war. Hier schlossen sich bald Nebenstraßen an, und rasch entwickelte sich eine dichte Bebauung mit großen Etagenhäusern.

Das Hammerbrooker Straßen- und Kanalnetz wurde 1884 auch auf den äußeren Teil der Niederung nördlich der Bille ausgedehnt.

Der ersten Eisenbahn nach Bergedorf, die 1846 bis Berlin verlängert wurde, folgten bald andere, so Altona—Kiel, Harburg—Hannover. Von neueren Eisenbahnen wurde Hamburg—Lübeck 1865 eröffnet, bald danach die die Wallanlagen durchschneidende Hamburg—Altonaer Verbindungsbahn zum unmittelbaren Anschluß der Berliner Bahn an Altona-Kiel; 1872 folgte nach Überbrückung der Elbe an der natürlichen Grenze der Seeschifffahrt die Bahn nach Bremen und Köln sowie 1879 Harburg—Cuxhaven.

Der Handel Hamburgs wurde von dem großen Brande, dessen Wunden bald geheilt waren, nicht beeinträchtigt, entwickelte sich jedoch nur langsam weiter. Aus diesem Grunde blieben die

an der Elbe zu verzeichnenden Veränderungen bis in die 60er Jahre des 19. Jahrhunderts im Verhältnis zu den Schöpfungen der letztverfloffenen 20 Jahre in recht bescheidenen Grenzen.

Gegen Ende des 18. Jahrhunderts hatte man den Hafen durch Anlegung des Niederhafens in die freie Elbe hinaus verlängert und so Raum für etwa 400 Seeschiffe von je etwa 75 t Laderaum geschaffen; Fahrzeuge von 200 bis 300 t wurden damals als Riesenschiffe angestaunt und kamen nur selten nach Hamburg, wogegen der durchschnittliche Laderaum eines heutigen Frachtdampfers etwa 7000 t beträgt; die größten dieser Gattung vermögen indessen das Doppelte und Dreifache zu fassen.

1816 traf das erste Dampfschiff auf der Elbe ein. Der zunehmende Dampfschiffsverkehr und auch die Segelschiffahrt erheischten wiederholt Vergrößerungen des Niederhafens und die Herichtung des Sandtorhafens. Nachdem bereits seit 1825 regelmäßig Dampfer nach London, Amsterdam und andern europäischen Hafenplätzen fuhren, entstand 1836 die erste regelmäßige Dampfschiffsverbindung mit Newyork, der sich 1847 die Gründung der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft (jetzt Hamburg-Amerika Linie) anschloß. Erlangte der überseeische Handel durch das neuaufgekommene Beförderungsmittel der Dampfschiffahrt auch einen bedeutenden Aufschwung, so lagen doch im Hamburger Hafen bis in die 60er Jahre alle Schiffe an Pfahlbündeln im Stromstrich, das Aus- und Einladen wurde auf dem Wasser vorgenommen und dauerte Wochen, ja Monate. Die Warenbewegung zwischen dem Schiff und den in der Stadt gelegenen Speichern oder Bahnhöfen wurde durch Schuten bewerkstelligt, flache hölzerne Fahrzeuge, die auch heute noch allgemein dem Kleinverkehr im Hafen dienen.

Die rasch aufeinanderfolgenden, für Deutschland so bedeutungsvollen großen geschichtlichen Ereignisse förderten auch in Hamburg die Zeit der Blüte in Handel, Industrie und Verkehr und gaben den Anlaß zur Schaffung der neuzeitlichen Hafenanlagen.

Die erste, für später vorbildlich gebliebene derartige Einrichtung wurde 1866 am Sandtorhafen eröffnet, der mittels breiter Straßendurchbrüche mit der Stadt und mit den Bahnhöfen durch Eisenbahngleise verbunden wurde. (Vgl. Band II die Tafel II: Der Hamburger Hafen.)

Es folgten bald weitere Häfen am rechten Elbufer, deren Größenverhältnisse indessen den gesteigerten Bedürfnissen entsprechend zunahmen. Infolge Ausdehnung des Handels baute man 1869 bis 1872 südlich vom Sandtorhafen den Grasbrookhafen. Auf der Spitze der diese beiden Hafeneinschnitte trennenden Landzunge, dem Kaiserhöft, erhebt sich der 1874 vollendete große Kaispeicher, dessen die Hafenanlagen beherrschender, weithin sichtbarer Turm zum Nutzen der Schifffahrt eine Wasserstandsuhre und ein Zeitignal erhielt.

Dem Grasbrookhafen folgte Mitte der 70er Jahre der Schiffbauhafen, einige Jahre darauf baute man den Strandhafen nebst dem Strandkai. Ein weiterer Ausbau der Hafenanlagen trat mit Anschluß Hamburgs an das deutsche Zollgebiet ein, denn die Durchführung der Vereinbarung von 1883 erheischte umfangreiche bauliche Veränderungen auf dem Gebiete des zukünftigen Freihafens. Den Zollanschlußbauten fiel ein Teil der Wohn- und Speicherviertel in der südlichen Altstadt mit über 15000 Bewohnern zum Opfer. Der größte Teil des Katharinenkirchspiels mußte niedergelegt werden samt dem vornehmen Wandrahm mit seinen stolzen Barockpalästen der Patrizier; ebenso verschwanden die eigenartigen alten Straßenzüge des Brooks, des Rehrwieders usw. mit ihren vielen malerischen Fachwerkhäusern, in denen, eng zusammengedrängt, die sogenannten kleinen Leute und Arbeiter wohnten, um für neue Straßenanlagen und Kanäle mit gewaltigen Lagerhäusern Raum zu schaffen.

Nachdem das rechte Elbufer ganz ausgebaut war, griffen die immer größer und tiefer werdenden Anlagen auch auf das linke Elbufer über, wo zugleich ausgedehnte Einrichtungen für den Flußschiffverkehr entstanden. Als ersten Seeschiffhafen baute man drüben 1884 bis 1888 den neuen großen Segelschiffhafen. Die Segelschiffe lagen bis zum Zollanschluß an langen Dückdalbenreihen vor dem Johannisbollwerk und den Vorsegen. Von den Höhen

bei St. Pauli genoß man einen besonders anziehenden Überblick über diesen alten Hafenteil, der mit seinem hochragenden Mastenwald, an dessen Spitzen die Wimpel und Flaggen aller Länder wehten, das Herz jedes Hamburgers höher schlagen ließ. Das schöne Bild, das auch auf den Fremden tiefen Eindruck machte, mußte wie so manches andere in Hamburgs Mauern den Zeitbedürfnissen, den gebieterischen Ansprüchen von Handel und Schifffahrt, dem Vorwärtsdrängen des nie rastenden Weltverkehrs geopfert werden.

An die Stelle des alten Segelschiffhafens trat der Zollkanal, eine Schifffahrtstraße, die nördlich vom Freihafen ausgebaut wurde, um den Flußfahrzeugen den Verkehr zwischen Oberelbe und Unterelbe ohne Berühren des Freihafengebiets zu ermöglichen.

Die feierliche Eröffnung des neuen Freihafens erfolgte im Oktober 1888. Der Zollanschluß Hamburgs an das Deutsche Reich führte der Stadt neue Kraft zu; die innige Verbindung mit seinem Hinterlande durch ein nach allen Richtungen ausgebautes Schienennetz gab Anlaß zum schnellen Aufschwung nicht nur des Binnenhandels, sondern überhaupt des gesamten Handels- und Verkehrslebens. Neue, die ganze Erde umspannende Dampferverbindungen entstanden, die Schifffahrtstraße zur See wurde vertieft, durch zahlreiche Leuchtfeuer besser als bisher zur Nachtzeit und mittels Eisbrecher auch im Winter für den Verkehr offengehalten. Der Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals durch das Reich in den 90er Jahren schaffte eine unmittelbare Wasserstraße nach der Ostsee. Etwa gleichzeitig erbaute Hamburg zur Förderung des Seehandels an der Elbmündung bei Cuxhaven einen Tidehafen, der den von See kommenden Schiffen in Notfällen, namentlich bei schwerem Eisgang im Winter, eine bei jedem Wasserstand zugängliche Zufluchtstätte bietet. Dieser Tidehafen wird jetzt den gewaltig gewachsenen Ansprüchen der heutigen Seeschifffahrt entsprechend umgestaltet und erweitert.

Das Hamburger Freihafengebiet, in dem alle Seehäfen liegen, mußte im Laufe der Jahre immer wieder ausgedehnt werden; neben dem neuen Segelschiffhafen entstanden in einigen Jahren der Hansahafen und der Indiahafen, gleichzeitig wurde für Unterbringung der Flußfahrzeuge, besonders der Oberländer Rähne, gesorgt, die den bedeutenden Umschlagsverkehr, den Austausch inländischer und ausländischer Waren vermitteln; hierfür entstanden in der Umgebung der Seeschiffhäfen auf dem Kleinen Grasbrook der Moldau-, der Saale- und der Spreehafen.

Dem in stets schnellerem Schritt wachsenden Verkehr folgend, wendete man sich für neue Hafenanlagen dem Gelände zwischen Reiherstieg und Köhlbrand, den Staatsländereien Ruhwärder, Ellerholz und Roß zu, wo 1897 der Ausbau begann; der erste der Ruhwärder Häfen kam 1902 in den Verkehr.

Das Freihafengebiet erstreckt sich zurzeit von den Elbbrücken bis nach dem Köhlbrand und umfaßt nach mehrfachen Veränderungen eine Fläche von 1020 ha (wovon die Hälfte Wasserflächen).

In die Zeitspanne der nach dem Zollanschluß einsetzenden Blüte von Handel und Verkehr fällt auch der Aufschwung der hamburgischen Schiffbauindustrie. Die 1877 auf Steinwärder gegründete Schiffswerft von Blohm & Voß wurde wiederholt erheblich erweitert; ihr 1909 in Betrieb gesetztes, zur Aufnahme der größten Seeschiffe eingerichtetes Schwimmdock hat seinen Platz im Ruhwärder Hafen erhalten. Südlich davon, auf Roß-Neuhof, legte 1906 bis 1909 die Maschinenbau-Aktiengesellschaft Vulcan einen neuzeitlichen Werftplatz an, auf dem der 1913 von der Hamburg-Amerika Linie in Dienst gestellte „Imperator“, ein Schiff von 50000 t Tragfähigkeit, gebaut worden ist.

Für diese beiden großen Werftunternehmungen wie auch für andere kleinere Schiffswerften hierorts hat der Staat im Hinblick auf die Notwendigkeit einer möglichst leistungsfähigen Schiffbauindustrie im Hamburger Seehafen nicht nur ausgedehnte Flächen am tiefen Wasser in dem südlich der Norderelbe belegenen Freihafengebiet pachtweise zur Verfügung gestellt, sondern auch die „Versuchsanstalt für Schiffbau“ durch Hergabe eines geräumigen Bauplatzes im Stadtteil Barmbeck und Aufwendung erheblicher Geldmittel unterstützt. Durch Förderung

der Schifffahrt ist Hamburg bestrebt, dem Handel neue Kraft zuzuführen, und nicht mit Unrecht läßt sich behaupten, daß die politische und wirtschaftliche Entwicklung, ja, der Ausbau der Stadt wesentlich von einer Macht, den Bedürfnissen des Welthandels, beherrscht wird, daß der Seehafen der eigentliche Herr der Stadt ist.

Auch weiterhin drängt die Zunahme des Handelsverkehrs zur Ausdehnung des Hafens und fordert immer neue Kraftanstrengungen heraus, um Hamburg seinen Platz im Welthandel auch fernerhin zu sichern.

Nach der vorläufigen Fertigstellung der Ruhwärder Häfen bis 1908 kamen für weitere Liegeplätze von Seeschiffen, an denen es trotz fortgesetzter Hafenneubauten bereits wieder mangelte, weil die Schiffe immer größer, namentlich länger geworden waren, zunächst die Flächen auf dem südlich von Ruhwärder belegenen preußischen NeuhoF in Betracht.

Durch einen Ende 1908 zwischen Preußen und Hamburg zustande gekommenen Staatsvertrag wurde ermöglicht, daß neben einer durchgreifenden Verbesserung des Elbfahrwassers von der Seevemündung oberhalb Bunthaus abwärts zur Förderung der Seeschifffahrt nach den Häfen von Hamburg, Altona und Harburg auch der Ausbau der vorhandenen und die Einrichtung neuer Hafenanlagen durch den Austausch geeigneter Gebietsteile und durch Herstellung neuer Eisenbahnverbindungen erfolgen kann. Auf diese Weise gelangte Hamburg in den Besitz einer rund 88 ha großen Fläche auf NeuhoF, die zur Erweiterung der Ruhwärder Hafenanlagen nach Süden und zu ihrer Vollendung nötig war; der Seeschiff- wie Flußschiffhafenbau begann daselbst 1910.

So sind in der kurzen Zeit von 25 Jahren (1885 bis 1910) auf dem Staatsgebiet südlich der Norderelbe zwischen der Hamburg-Harburger Eisenbahn und dem Köhlbrand alle zur Verfügung stehenden Flächen für zusammenhängende Gruppen von Häfen ausgenutzt worden.

Der erwähnte Vertrag von 1908 ermöglichte u. a. auch den weiteren Ausbau der Hamburger Hafenanlagen westlich vom Köhlbrand bis nach Finkenwärder hin. Das Freihafengebiet erhält hierdurch einen abermaligen Zuwachs von etwa 580 ha, d. i. gegen den Bestand von 1912 — einschließlich NeuhoF rund 1110 ha — eine Ausdehnung von mehr als der Hälfte.

Auf den Marschinseln westlich vom Köhlbrand entstehen außer dem bereits vollendeten Neuen Petroleumhafen mehrere besonders große Seehäfen.

Diese neuesten mächtigen Hafenbauten sind, verglichen mit den ersten derartigen Anlagen in Hamburg, allmählich ins Riesenhafte gewachsen (die ersten neuzeitlichen Seehafenbecken haben Längen von 500 bis 700 m und Breiten von durchschnittlich 100 m, die hier im Bau befindlichen dagegen Längen von 1500 m und mehr, bei Breiten bis zu 300 m). Damit verschwindet das letzte, in unmittelbarer Nähe der Großstadt gelegene schilfumrahmte, wiesen- und wasserreiche Marschgelände; die Weidestrecken, wo ehemals Rinderherden reichliche, saftige Nahrung fanden, die sumpfige, rethbestandene Wildnis, die den zahlreichen Wasservögeln willkommenen Unterschlupf bot, und in die der Jäger kaum einzudringen vermochte, das friedliche Bild der baumumstandenen Pacht Häuser mit ihren Ställen und Scheunen, alles fällt der Schaufel, dem Spaten und dem Bagger zum Opfer, und der nimmer rastende, betriebsame Fleiß des Ingenieurs schafft dafür weite Hafensflächen mit langen Kaimauern, geräumigen Schuppen und breite, geradlinige, für Eisenbahn und Fuhrwerk bestimmte Straßen, um dem immer mächtiger sich ausdehnenden Seehandel neuen Raum zu schaffen.

Für den weitaus größten Teil der von See her eintreffenden und seewärts ausgehenden Güter bildet Hamburg nur den Durchgangsort. Neben der Eisenbahn vermittelt dabei namentlich der Flußschiffverkehr, den Hamburg mit seinem Hinterland unterhält, den Austausch der großen Warenmengen.

Nicht nur auf die Elbe und ihre Nebenflüsse erstreckt sich der Flußschiffverkehr, sondern auch auf die abzweigenden Kanäle, so daß außer Mitteldeutschland und Böhmen auch das industrielle

Oberschlesien und die östlichen Provinzen Preußens an den Elbverkehr angeschlossen und mit Hamburg verbunden sind.

Ähnlich wie bei der Seeschifffahrt vollzog sich auch bei der Flußschifffahrt eine Wandlung der Verkehrsmittel: an Stelle kleiner Fahrzeuge mit geringer Ladefähigkeit, die meist durch Segel fortbewegt wurden, traten nach und nach immer größere, die zu Berg ehemals durch Ketten- dampfer, jetzt fast ausnahmslos durch Schleppdampfer, zu Tal durch die Strömung, manchmal auch durch Wind befördert werden.

Da mit dem Ausbau der Hafenanlagen zugleich neue wichtige Eisenbahnverbindungen entstanden, die dem Handel als Hilfsmittel bis dahin ungeahnte Möglichkeiten verschafften, so hat sich auch der Eisenbahnverkehr entsprechend gehoben. Auf diese Weise wurde der Hamburger Hafen auch für die preußische Eisenbahnverwaltung zu einer wichtigen Einnahmequelle, die allerdings fortgesetzt neue bauliche Maßnahmen bedingt.

Ebenso wichtig wie die ununterbrochene Bervollkommnung und Ausdehnung der Hafenanlagen ist es für die Bedeutung Hamburgs als Welthandelsplatz stets gewesen, die Schiffbarkeit von der See bis nach den hamburgischen Häfen so zu verbessern, wie die Zunahme des Verkehrs und die immer größer gewordenen Abmessungen der Schiffe es erfordern.

Im Staatsvertrag von 1896 einigte Hamburg sich mit Preußen über die Elbregulierung bis nach Finkenwärder abwärts. Die zunehmende Größe und der wachsende Tiefgang der Schiffe erfordern indessen weitere Verbesserungen nicht nur auf der bereits geregelten Strom- strecke, sondern auf der ganzen Unterelbe bis an die See mit dem Ziel der Herstellung eines in der oberen Strecke bei mittlerem Hochwasser 10 bis 12 m tiefen und ausreichend breiten Hauptfahrwassers zwischen Hamburg und Brunshausen.

Die Grundlagen für diese ausgedehnten Strombauten, wobei auch die Zufahrt nach dem Harburger Hafen durch den zu vertiefenden und in der Mündung zu verlegenden Köhlbrand berücksichtigt wurde, bilden die Bestimmungen des Staatsvertrages zwischen Preußen und Hamburg vom Jahre 1908.

Die vertraglichen Elbregulierungsarbeiten befinden sich jetzt im ganzen Umfange in Ausführung. Sie bezwecken die Schaffung eines Fahrwassers, das auch den größten Schiffen ermöglicht, mit voller Ladung ohne vorherige Leichterung in den Hamburger Hafen zu gelangen. Die gleichen Vorteile genießen dann die Nachbarhäfen Harburg und Altona.

Hamburgischerseits werden hierfür rund 48 Millionen Mark aufgewendet. Insgesamt hat die Verbesserung der Schiffbarkeit der Elbe dem hamburgischen Staat von 1860 an rund 120 Millionen Mark gekostet. Der Ausbau der Hafenanlagen erforderte in demselben Zeitraum etwa 360 Millionen Mark.

Überblickt man die Entwicklung Hamburgs während der letzten zwei Jahrzehnte, so ergibt sich zunächst, daß die Bevölkerungszahl der Stadt mit Vororten von 569000 im Jahre 1890 auf eine Million im Jahre 1912 angestiegen, also nahezu doppelt so groß geworden ist, während die Ausgaben (ordentlicher und außerordentlicher Staatshaushalt) in demselben Zeit- raum von rund 53 Millionen auf 204 Millionen Mark anwuchsen, d. h. sich fast vervierfacht haben. Dementsprechend haben sich die Anforderungen an die Staats- und Gemeinde- verwaltung nicht nur der Menge nach gesteigert, sondern es sind auch neue Ansprüche hinzu- getreten, so namentlich hinsichtlich der gesundheitlichen Fürsorge und der sozialpolitischen Aufgaben. Um nicht zurückzubleiben, muß die Stadt nicht nur sich rasch den herantretenden Forderungen der Neuzeit anpassen, sondern sie muß auch der kommenden Zeit vorbereitend die Wege ebnen.

Mit der Verdoppelung der Bevölkerung seit 1890 mußte eine solche der städtischen Wohnungen und öffentlichen Gebäude kirchlicher und weltlicher Art unter Heranziehung eines großen Teiles der Vororte und Landgemeinden Hand in Hand gehen.

Das seit 1894 rund 7690 ha umfassende Stadtgebiet wurde 1912 durch Eingemeindung benachbarter Vororte um fast zwei Drittel auf 12350 ha ausgedehnt.

Mit der Ausdehnung des Stadtgebiets stehen umfangreiche Ausführungen auf dem Gebiete des Straßenbaues, des Entwässerungswesens, der Wasserversorgung und der Beleuchtung sowie erfolgreiche Bestrebungen der Bauhygiene in Zusammenhang; seit 1890 ist das Sietnetz von rund 300 auf 500 km, das Wasserrohrnetz von 400 auf 800 und das Gasrohrnetz von 400 auf 900 km Länge angewachsen. Nach Ausbau der vorhandenen Anlagen sind drei neue Wassertürme in verschiedenen Stadtteilen sowie ein neues Gaswerk und eine gesonderte Gasbehälteranlage hinzugekommen; fünf große Elektrizitätswerke liefern Strom für Verkehr, Lichtversorgung wie für das gewerbliche und häusliche Leben. Auch die öffentlichen Verkehrsmittel haben eine Ausdehnung aufzuweisen wie nie zuvor. Voran sind hier die Eisenbahnanlagen zu nennen, die eine völlige Umgestaltung erfahren haben. Sämtliche, teils aus dem ersten Zeitalter der Eisenbahnen stammenden Bauwerke, die, obgleich im Laufe der Jahre umgebaut, erweitert und ergänzt, völlig unzulänglich geworden waren, wurden beseitigt und durch stattliche Neubauten ersetzt. An Stelle der zerstreut liegenden, schwer auffindbaren Einzelbahnhöfe entstand in den bisherigen Wallanlagen am Steintor unter Einbeziehung alter Kirchhöfe der Hauptbahnhof als Eingangs- und Ausgangspunkt für sämtliche Eisenbahnlinien einschließlich der neuen Vorortsbahn nach Ohlsdorf.

Bei der Ausführung der Umgestaltung der hamburgischen Eisenbahnen aus dem einer Weltstadt unwürdigen und unhaltbar gewordenen, veralteten Zustand in neuzeitliche, den Forderungen des Verkehrs wie dem Stande der deutschen Technik und Industrie entsprechende Formen handelte es sich um die Lösung einer höchst schwierigen Aufgabe, da auf dem vielfach engen und unzureichenden Gelände alles Neue aus dem rastlosen Alltagsgetriebe des in den altgewohnten ununterbrochenen Formen wogenden Verkehrs emporgewachsen mußte. Während die alte Verbindungsbahn im anmutigen Bilde der Wallanlagen einen verhältnismäßig bescheidenen Raum beanspruchte, beherrscht nunmehr diesen Teil der Stadt die Eisenbahn vollständig und führte zur gänzlichen Umwandlung der dem Hauptbahnhof benachbarten Straßen sowohl in baulicher, als auch in geschäftlicher Hinsicht!

Im wesentlichen wurden die umfangreichen Eisenbahnbauten nach achtjähriger Dauer mit der Eröffnung des Hauptbahnhofes im Dezember 1906 zum Abschluß gebracht; zugleich wurden der Vorortsverkehr bis Büchen und die neue Vorortsbahn nach Ohlsdorf in Betrieb genommen, die bald darauf bis Blankenese als erste in Deutschland in eine elektrische Vollbahn umgewandelt wurde. Namentlich die Vorortsbahn ermöglichte es der durch die Sanierung aus der inneren Stadt verdrängten minderbemittelten Bevölkerung, sich mehr an dem Rande der städtischen Bebauung ein gesundes Heim zu schaffen. Welch große Bedeutung die städtische Vorortsbahn bereits erlangt hat, geht daraus hervor, daß die Eisenbahn 1912 im Lokalverkehr Blankenese—Ohlsdorf rund 69 Millionen Personen beförderte. Zur Ausschließung des hamburgischen Gebietes im Osten der Stadt entstanden in Anlehnung an die Hauptbahn noch mehrere Kleinbahnen, so die Billwärder Industriebahn mit Fortsetzung nach Trittau und die Bahnen von Bergedorf nach Geesthacht sowie durch die Vierlande nach Zoltenpieker. Als nordöstliche Fortsetzung der Vorortsbahn ist zurzeit im Bau befindlich die Alstertalbahn von Ohlsdorf bis Poppenbüttel.

Neben der Vorortsbahn sind in der Stadt und den Vororten bis aufs Landgebiet hinaus im sogenannten Kleinverkehr voll beschäftigt die elektrische Straßenbahn, die Hochbahn sowie zahlreiche Tagameterdroschken und schnellfahrende Autos, daneben die Dampfschiffe auf der Elbe und der Alster. Ihre Anteilnahme an dem neuesten, noch in der Entwicklung begriffenen Verkehrsmittel, der Luftschiffahrt, hat die Stadt durch Hergabe eines geräumigen Geländes in Fuhlsbüttel für den Bau einer großen Luftschiffhalle dargetan.

In Hamburg trat das Bedürfnis nach Vermehrung der Verkehrsmittel zuerst hervor, als die Umwandlung der inneren Stadt zur Geschäftsstadt begann, d. h. mit der Verlegung der Wohnungen vors Tor. Bereits 1839 setzte man Omnibuslinien in Betrieb; 1859 begannen die jetzt in großer Zahl die Alsterbecken durchfurchenden Schraubendampfer ihre Fahrten für Personenbeförderung. Allmählich entstanden rings um die Ufer der Außenalster, weit über die Gemarkung der ehemaligen Nachbardörfer hinaus, Wohngebiete mit gartenumsäumten Villen und vielstöckigen Mietshäusern. Besonderen Aufschwung erhielt diese Entwicklung, als 1860 die alte Torperre schwand und Hamburg damit endgültig eine offene Stadt wurde. Infolge des ununterbrochenen Wachstums des großen Stadtkörpers hat sich aus der ersten Pferdebahn, die am 16. August 1866 nach Wandsbek eröffnet wurde, rasch ein gut ausgebildeter, seit 1894 durch elektrische Kraft betriebener Beförderungsverkehr entwickelt; die alten, nicht mehr zeitgemäßen Omnibuslinien im Stadtgebiet waren bereits 1890 ganz verdrängt. Das Straßenbahnnetz erweiterte sich innerhalb des Hamburger Gebietes nach und nach auf eine zweigleisige Bahnlänge von 140 km und durchzieht Stadtteile und Vororte nach allen Richtungen. Es weist die Eigentümlichkeit auf, daß fast sämtliche Hauptlinien der Börse zustreben oder den Rathausmarkt berühren.

Obgleich die zu Anfang täglich etwa 3000 Personen befördernde Straßenbahn ihre Leistungen allmählich auf durchschnittlich 525000 Fahrgäste, d. h. auf das 175fache der anfänglichen Zahl gesteigert hat, vermochte sie doch den wachsenden Ansprüchen auf die Dauer nicht ausreichend zu genügen.

Die Umwandlung der Vororte in langgedehnte, dichtbebaute Stadtteile steigerte den Verkehr derart, daß mit dem Bau der von den Straßen völlig getrennten Hochbahn begonnen werden mußte, die mit dem Fortschritt einer zeitgemäßen Ausbildung der Beförderungsmittel die bisher fehlende Eisenbahnringlinie und die dringend nötige Beschleunigung des Verkehrs brachte. Von dem Hochbahnnetz ist der wichtigste Teil, die den alten Stadtkern mit den nördlich gelegenen Wohngebieten verbindende, zum Teil als Untergrundbahn gebaute Ringlinie, seit März 1912 im Betrieb; auf ihr wurden im ersten Jahre bereits fast 24 Millionen Personen befördert, der stärkste Tagesverkehr wies die Zahl von 150000 auf; die fast ständige Überfüllung, der unerwartete Verkehrsandrang geben Zeugnis dafür, ein wie dringendes Bedürfnis die Hochbahn war, an deren Weiterentwicklung nach Norden und Süden sowie nach den Walddörfern zurzeit eifrig gearbeitet wird.

Zwei andere, ebenfalls ausschließlich Verkehrszwecken dienende, neuzeitliche, bedeutende Bauwerke sind die 1839 mit Beginn der hamburgischen Dampfschiffahrt entstandenen, 1869 bis 1871 und 1906 völlig umgestalteten und erheblich erweiterten St.-Pauli-Landungsbrücken sowie nahe dabei der 1911 in Verkehr genommene Elbtunnel nach Steinwärder.

Außer den nie ruhenden Ansprüchen des Verkehrslebens tragen aber auch die baulichen Verbesserungen für Gesundheitszwecke, die Erfordernisse für Justiz und Verwaltung, für das Bildungswesen wie für Wissenschaften und Künste zur ununterbrochenen Umgestaltung der Stadtteile bei. Der sich immer mehr ausdehnenden Stadt am weitesten vorausgeeilt ist die bis nahe an die Nordgrenze des hamburgischen Gebietes vorgeschobene Irrenanstalt in Langenhorn, ferner der Zentralfriedhof in Ohlsdorf — der so groß ist wie die Binnen- und die Außenalster zusammengenommen — und das Zentralgefängnis in Fuhlsbüttel. Ebenfalls vorgeschoben sind die Krankenhäuser in Eppendorf und Barmbeck.

Auf dem Heiligengeistfeld entstanden große Viehmärkte sowie im Anschluß daran der Zentralschlachthof, der mit seinen nahezu 6 ha einnehmenden Anlagen 1892 eröffnet wurde. In demselben Jahre fand am 50jährigen Gedenktage des großen Brandes die Richtfeier des neuen Rathauses statt. Nur wenige Monate später brach über die Stadt die Choleraepidemie herein, die dem Gemeinwesen schwere Wunden schlug und die Notwendigkeit der Sanierung der Stadt in

den Vordergrund rückte. Zur Verbesserung der Gesundheitsverhältnisse der Bevölkerung galt es zunächst, gutes Wasser durch schleunige Fertigstellung der bereits im Bau begriffenen zentralen Sandfiltration auf der Kaltenhofe zu beschaffen. Der Vorsorge zur tunlichsten Verhütung von ähnlichen Seuchen ist die Entstehung der Desinfektionsanstalt und der Anstalt zur Verbrennung der Abfallstoffe zu verdanken, beide 1894 am Bullerdeich nahe der Bille in Betrieb gesetzt. 1897 wurden die stattlichen Gebäude für das Chemische und Physikalische Staatslaboratorium sowie für das Hygienische Institut an der Jungiusstraße errichtet. Im folgenden Jahre trat das Gesetz für Wohnungspflege in Kraft, um dafür zu sorgen, daß die gesundheitlichen Anforderungen beim Bau der Wohnhäuser genügend berücksichtigt werden. In voller Tätigkeit ist die Sanierungskommission, um die in der inneren Stadt noch vorhandenen engen Wohnviertel in gesunde Bezirke mit breiten Straßen umzuwandeln. Das Gängeviertel von St. Michaelis in der Neustadt, die engbebauten Höfe des St.-Jakobi-Kirchspiels in der Altstadt sind niedergelegt; hier entstand eine große Verbindungsstraße (die Mönckebergstraße) vom Rathausmarkt nach dem Hauptbahnhof, die Hochbahn als Untergrundbahn in sich aufnehmend.

Den Sanierungsbauten hat Alt-Hamburg seine malerischen Gänge und Höfe, die wenigen Reste mittelalterlichen Fachwerkbauens, fast ganz geopfert, so daß von der altniederdeutschen Eigenart der Stadt bald nichts mehr zu finden sein wird. Auch das alte Kaufmannshaus, zugleich Wohnhaus, Kontor und Speicher umfassend, hat der Entwicklung Hamburgs zur Großstadt, der Verschiebung der örtlichen Wohnungs- und Verkehrsverhältnisse völlig weichen müssen. Die Wandlung der Wohnstadt in eine Geschäftsstadt führte zur Trennung zunächst der Wohnung von den Geschäfts- und Lagerräumen, dann aber auch der Kontore von den Speichern und Warenlagern und erzeugte die in der inneren Stadt — ganz besonders an der Mönckebergstraße — jetzt vorherrschende Bauform des großen Kontorhauses, das ganz anders gearteten wirtschaftlichen Verhältnissen dient als das alte Kaufmannshaus mit seiner malerischen Fülle, wovon kaum noch Spuren erhalten sind.

Im Jahre 1906 wurde auf einem ehemaligen Bollwerk am Millerntor das Bismarckdenkmal in einer das Wesen des großen Staatsmannes künstlerisch und allgemein verständlich zur Darstellung bringenden Größe enthüllt, fast gleichzeitig aber entriß ein Brand den Hamburgern eines ihrer schönsten Bauwerke, die Große St.-Michaelis-Kirche mit ihrem eigenartigen Turm. Bereits 1912 konnte die Einweihung des neuerstandenen Baues in Gegenwart des Kaisers stattfinden.

Die nahe dem Bismarckdenkmal auf einem andern alten Bollwerk unter dichten Baumgruppen versteckt stehende, 1823 erbaute Sternwarte wurde 1910 nach Bergedorf verlegt; an ihrer Stelle wird das Museum für hamburgische Geschichte erbaut.

Neuerstanden ist an der Rotenbaumchauffee das Museum für Völkerkunde, dessen reichhaltige Sammlungen bislang im Naturhistorischen Museum untergebracht waren; in dem 1820 in den Wallanlagen am Dammtor angelegten Botanischen Garten befindet sich das 1909 eröffnete Botanische Museum.

Die 1863 bis 1868 am Ferdinandstor erbaute, 1884 bis 1886 erweiterte Kunsthalle wird zurzeit durch einen Erweiterungsbau auf mehr als die doppelte Größe gebracht; überall im Stadtgebiet entstehen neue, der Wissenschaft und der Kunst gewidmete Gebäude; zu erwähnen sind ferner die vielen höheren Schulen, die Kunstgewerbeschule, das Staatliche Technikum u. a. m.

An hervorragender Stelle, gegenüber dem Dammtorbahnhof, erhebt sich das 1911 von Edmund Siemers gestiftete Vorlesungsgebäude der Oberschulbehörde. Darin hat das 1908 ins Leben getretene, einem durch die Lage der Stadt inmitten des Weltverkehrs entstandenen Bedürfnis angepaßte Kolonialinstitut seinen Platz gefunden.

Wie auf dem Gebiete der Bildung, so sind auch für die Verwaltung des unausgesetzt wachsenden Stadtkörpers immer neue Bauten zu schaffen. An erster Stelle ist hier das 1897 in

Benutzung genommene Rathaus am Rathausmarkt, einem ehemals teils von Flußschiffen, teils von Klostergebäuden eingenommenen Platz, zu nennen; ausgeführt in unmittelbarem Zusammenhang mit der Börse, bilden beide einen einzigen Baublock, das eigentliche Herz des Stadt-Staates und zugleich ein Merkmal für die Kaufmannsstadt.

Vor dem Rathause erhebt sich das 1903 enthüllte Denkmal Wilhelms I. Um ihren alten Kaiser gebührend zu ehren, hat die Stadt dafür die schönste und ehrwürdigste Stelle, die sie aufzuweisen vermag, ausgesucht.

Die Börse am Adolfsplatz wurde 1883 bis an den Altenwall, 1910 und 1911 bis an die Große Johannisstraße erweitert. Eine bedeutende Vergrößerung erfuhr 1891 und 1892 das um 1710 als gräfliches Palais erbaute Stadthaus am Altenwall, das seit 1814 die Polizeiverwaltung birgt, der der bis zur Stadthausbrücke reichende Anbau aber bereits seit längerer Zeit wieder zu eng geworden ist, so daß eine abermalige Erweiterung bevorsteht. Das der Steuerbehörde eingeräumte ehemalige Heiligengeiststift wurde 1907 samt den Nebenhäusern niedergedrückt, um dem 1910 vollendeten großen Neubau für diese ebenfalls fortwährend anwachsende Verwaltung Platz zu machen, wobei der alte Heiligengeistkirchhof ganz mit überbaut wurde. Etwas später, 1911, brach man die alte Kommandantur an der Dammtorstraße, die für die darin untergebrachte Oberschulbehörde nicht mehr ausreichte, ab und ersetzte sie durch ein 1913 in Benutzung genommenes neuzeitliches Dienstgebäude.

Ein sichtbares Zeichen der Zusammengehörigkeit der drei Hansestädte besitzt Hamburg in dem 1912 eingeweihten Gebäude des Hanseatischen Oberlandesgerichts am Sievekingplatz.

Noch mancherlei neuzeitlicher Vorkehrungen und Schöpfungen, die mehr oder weniger zur fortgesetzten Umwandlung des Stadtbildes, zum steten Wechsel seines historischen Aussehens beigetragen haben, wäre zu gedenken, so der Ausbildung der öffentlichen Grünanlagen, als deren vornehmste der Stadtpark, nördlich von Winterhude, im Entstehen begriffen ist, der vielen Kinderspielfläche, der Schwimmhallen in mehreren Stadtteilen wie auch der Badeanstalten in den drei Flüssen, der Marktplätze, dessen bedeutendster die Stelle einnimmt, wo vormals der alte Berliner Bahnhof stand.

Im Norden der Stadt werden zurzeit durch Kanalisierung der Alster bis Fuhsbüttel weite Gebiete der Bebauung erschlossen.

Welche Fülle von Wandlungen zieht am Auge dessen vorüber, der seinen Blick über die vorstehend kurz geschilderte elshundertjährige Kulturentwicklung Hamburgs schweifen läßt! Die Entwicklung der Stadt brachte es mit sich, daß sie jener Überreste, die in ihrer Romantik, Großartigkeit und Ehrwürdigkeit den Blick des Fremden fesseln, fast völlig entbehrt. Das Alte verdrängend, hat Hamburg in noch nicht 70 Jahren seine vollkommene Wandlung zur neuzeitlichen Großstadt vollzogen.

Überblick über die Entwicklung der hamburgischen Architektur.

Dr.-Ing. R a n c k.

Ein wenn auch nur in großen Zügen gehaltener Überblick über die Entwicklung der hamburgischen Architektur stößt auf nicht geringe Schwierigkeiten. Mannigfache Ereignisse, in früheren Zeiten Zerstörung und Brand, haben in den Bestand des Stadtkerns an älteren Bauten große Lücken gerissen; in neuerer Zeit hat der wirtschaftliche Aufschwung Hamburgs seit dem Zollanschluß im Verein mit der Notwendigkeit, in ungesunden Stadtteilen aufzuräumen, zur Niederlegung ganzer Stadtviertel geführt. Von älteren Bauwerken, deren