

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 geheißten, 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.)

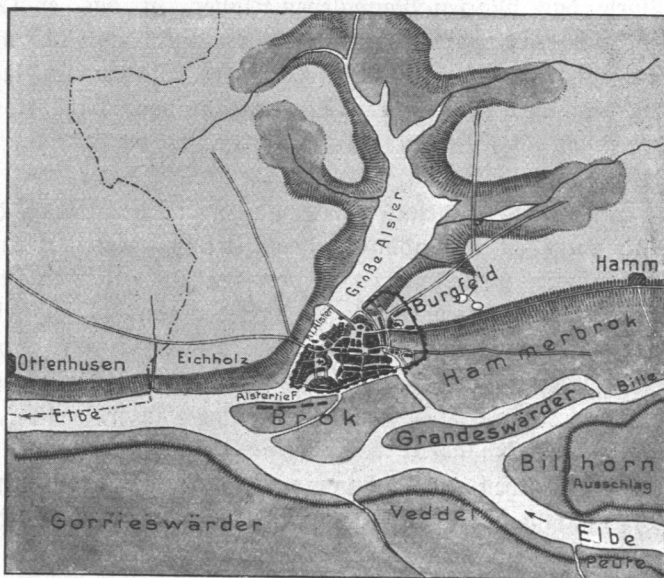


Abb. 19. Hamburg im 13. Jahrhundert.