

Altona.

Allgemeines.

Geschichtliches.

Dipl.-Ing. Kalbfus.

Das heutige Altona, 1889 und 1890 durch Eingemeindung der bis dahin selbständigen Stadt Ottsen und der Landgemeinden Bahrenfeld, Othmarschen und Svelgönne entstanden, ist unter den größeren deutschen Städten zwar eine der jüngsten, blickt 1914 aber immerhin schon auf eine 250jährige wechselreiche Geschichte zurück.

Die Grundlagen zur städtischen Entwicklung der 1604 zum Flecken erhobenen, nahe der Hamburger Grenze gelegenen Ansiedlung waren im 16. und 17. Jahrhundert dadurch gelegt, daß der zur Herrschaft Pinneberg gehörige Ort zahlreichen in Glaubenskämpfen Vertriebenen Zufluchtstätte und Religionsfreiheit bot. Hauptsächlich waren es Katholiken aus Hamburg, vor der spanischen Inquisition flüchtende portugiesische Juden und holländische Reformierte und Mennoniten, die hier Unterkommen fanden. Es war kein Wunder, daß der Ort bei einer so zusammengesetzten, dabei rührigen und unternehmungslustigen Bevölkerung von Handwerkern, größeren Gewerbetreibenden, Kaufleuten und Fischern aufblühen mußte, besonders aber, als nach dem Übergang der Herrschaft Pinneberg auf das dänische Königshaus (1640) politische Erwägungen Anlaß gaben, das unmittelbar neben Hamburg gelegene Altona zu einem bedeutenden und leistungsfähigen Gemeinwesen und zu einem starken Stützpunkt dänischer Macht auszubauen. Am 23. August 1664 erhielt Altona das Stadtprivileg, dem besonders nach der Einäscherung der Stadt durch die Schweden 1713 neue Vorrechte folgten. Als die für die damalige Zeit wesentlichsten Vorrechte dürften die schon im Stadtprivileg ausgesprochene, später in Rücksicht auf die andersgearteten Verhältnisse ringsum freilich wieder etwas eingeschränkte Freiheit des Gewerbe- und Handwerksbetriebes, ohne geschlossene Zünfte und Ämter, dann die Zollfreiheit für ein- und ausgeführte Waren, Zollfreiheit für die in Altona hergestellten Waren in ganz Dänemark und Norwegen sowie die Gleichstellung der Altonaer mit den Untertanen in Dänemark und Norwegen in bezug auf die Zölle im Dresund und in andern Zollstädten zu nennen sein. Auch zahlreiche vom Staate oder mit seiner Hilfe unternommene Veranstaltungen zur Hebung von Handel und Schifffahrt, wie die Münze (1770), die Königliche Heringscompagnie (1775) und die Species-, Giro- und Leihbank (1776), gesellten sich den Privilegien fördernd bei. Ja selbst die örtlich und politisch begreifliche, zeitweilig recht scharfe Gegensätzlichkeit zu Hamburg trat, zumal während der den Neutralen günstigen Seekriege der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts, als weiterer wesentlicher Entwicklungshebel neben Duldsamkeit und Vorrechte.

Mit dem wirtschaftlichen Aufschwung eng verknüpft waren Hebung und Förderung des Schul- und Armenwesens. Das Gymnasium academicum und das Theatrum anatomicum wurden Mittelpunkte wissenschaftlicher Bildung, Literatur und bildende Künste nahmen lebhaften Aufschwung, und gleichzeitig entstanden gemeinnützige, zum Teil noch heute blühende, bedeutende Unternehmungen, wie die Sonntagschule und das Unterstützungsinstitut.

Vieles von dem, was Staatskunst und glücklich ausgenutzte Umstände hatten erreichen lassen, mußte aber naturgemäß während der Wirren der napoleonischen Zeit wieder verloren gehen. Unberechenbar war der Schaden aus den Folgen des dänisch-französischen Bündnisses (seit 1807), der englischen Vergeltungsmaßregeln für die Kontinentalsperre, der Reichsbankverordnung von 1813 (sogenannte Bankhaft) und der furchtbaren Belagerung der durch Davoust besetzten Nachbarstadt Hamburg (1814), wobei Altona mit knapper Not vor erneuter Einäscherung bewahrt wurde. Es dauerte lange, bis die seit dem Anfange des Jahrhunderts bis 1840 fast unveränderte Bevölkerungszahl wieder zunahm und die Geschäftstätigkeit neuen Aufschwung zeigte, wie ihn die 1844 erfolgte Eröffnung der von Altonaer Bürgern angeregten und ausgeführten Altona-Kieler Eisenbahn bewies. Andererseits freilich verlor die Stadt, durch die inzwischen gewaltig veränderten Verhältnisse bedingt, ihre Zoll- und Industrieprivilegien, deren letztes, die zollfreie Einfuhr der Altonaer Gewerbeerzeugnisse nach Dänemark, den Ereignissen der Jahre 1848 bis 1850 zum Opfer fiel. Nur die Freihafenstellung blieb.

In der ganzen nächsten Folgezeit beherrschte die Entwicklung Altonas die Frage der Zollgrenzen, eine Frage, deren Lösung Altona immer mehr zu einer wirtschaftlichen Einheit mit Hamburg verschmolz und die zu der heute noch ausgeprägten Stellung Ottensens den Grund legte. Denn um diese Zeit (1854) wurden neben andern Gewerbebetrieben nicht weniger als acht große Fabriken, darunter fünf Tabak- und zwei Zichorienfabriken, nach Ottensen verlegt, nachdem bereits sechs Jahre vorher der damals bedeutendste Kaffeeimporteur ebenfalls sein Geschäft, und zwar nach Hamburg, verlegt hatte. Immerhin bewahrte sich Altona zu Ende der Dänenherrschaft noch eine nicht unbedeutende selbständige Stellung auch in Reederei und Seehandel, bis die Umwälzungen von 1863/64 mit einem Male wieder neue Verhältnisse zeitigten. Die Gründung des Norddeutschen Bundes, die Einverleibung Schleswig-Holsteins in Preußen und bald darauf die Errichtung des Deutschen Reiches ließen Altona mehr und mehr zu einem einheitlichen und auch räumlich ineinander verwachsenden Städtegebilde mit Hamburg werden.

Wohl nicht mit Unrecht wird behauptet, daß die vorläufige Aufrechterhaltung der Freihafenstellung Altonas 1867 ihm durch seinen damit bedingten Abschluß vom Zollinlande viel geschadet hat, zumal gleichzeitig Reederei und Seehandel eine völlige Umgestaltung erfuhr und die neue, mit kleinem Gewinn arbeitende Geschäftsführung schnellste Verbindungswege erforderte. Ersatz für das Verlorene in Entfaltung gewerblicher Tätigkeit zu suchen, verbot die Lage der Zollschranke, die auf der andern Seite Ottensen rasch zu einer lebhaften Industriestadt werden ließ.

Aber auch Preußen als Staat mußte die Freihafenstellung Hamburg-Altonas unerwünscht erscheinen, da sie seit dem Beginn der Eisenbahnverstaatlichung (1878) als ernstes Hindernis der politisch wie wirtschaftlich notwendigen engeren Verbindung Schleswig-Holsteins mit dem Eisenbahnnetz und dem Verkehr des übrigen Deutschlands empfunden wurde. So kam es zum preußischen Antrag vom 19. April 1880, die Stadt Altona und Teile der Hamburger Vorstadt St. Pauli in das Zollgebiet einzuschließen. Erst nach manchen Kämpfen fand eine Einigung statt; in der Nacht vom 15. auf den 16. Juni 1881 genehmigte die Hamburger Bürgerschaft den Anschluß der freien und Hansestadt Hamburg an das deutsche Zollgebiet, und am 16. Februar 1882 wurde das Reichsgesetz erlassen. Trotzdem dauerte es noch bis zum Sommer 1886, ehe die Grundlagen der neuen Verhältnisse festgestellt und zugleich die letzten Schranken für die immer notwendiger werdenden Einbeziehungen der westlichen Gemeinden gefallen waren.

Aber die Sonderentwicklung Ottensens nebst der Neumühlens, Othmarschens, Bahrenfelds und Ovelgönnes ist wenig zu berichten, denn ihre Entwicklung beruhte vorwiegend auf Bauern-, bzw. Fischerwirtschaft. Höchstens kam bei Ottensen noch hinzu, daß es bis zur Aufhebung der Altonaer Privilegien, worauf seine Entwicklung als Industriestadt einsetzte, Wohnplatz für viele auswärts beschäftigte Gesellen und Fabrikarbeiter war.

Nicht uninteressant sind die früheren Beziehungen des alten Altonas zu Ottsen und Neumühlen, insbesondere zu ersterem. Denn seit 1713 war Ottsen hinsichtlich der Gerichtsbarkeit den Altonaer Behörden unterstellt, später sogar nach dessen Stadtgesetzen und Verfassung regiert und unter dessen Konsistorium gestellt, Verhältnisse, die — neben der Nutzung der gemeinen Weide — vielfach Zwistigkeiten schufen, im übrigen sich aber trotzdem immer mehr im Sinne eines gewissen Abhängigkeitsverhältnisses auswuchsen. So war der Rechtszustand bei Beendigung der dänischen Herrschaft der, daß Rechtspflege, Polizei und allgemeine Verwaltung in Ottsen wie in Neumühlen von den Altonaer Behörden wahrgenommen wurden, während die eigentliche Gemeindeverwaltung zwar von einem eigenen Ortsvorstand bewirkt wurde, im übrigen aber noch einen Bestandteil der Herrschaft Pinneberg bildete. Aus solchen Verhältnissen heraus erklärt es sich, wenn schon 1756 vom Minister von Bernstorff angeregt wurde, Ottsen in Altona einzugemeinden. Ebendahingehende Untersuchungen ordnete rund 100 Jahre später, 1865, die herzogliche Landesregierung an, die die bemerkenswerte Beantwortung erfuhren, daß für Altona nur dann ein Vorteil gegeben sei, wenn die derzeitige Zollgrenze unverändert belassen würde und somit eine zugleich Freihafen und Zollgebiet umfassende Stadt entstehe. Obgleich die Regelung der Zollgrenze dieser Ansicht günstig war, kamen die weiteren Verhandlungen doch nicht vorwärts, ja es traten an ihre Stelle sogar Streitigkeiten anlässlich des Baues des Neumühlener Kais. Schließlich fanden die gemeinsamen Interessen dadurch Berücksichtigung, daß wenigstens einige zum Kai und zur Meinholdstraße (jetzigen Kaistraße) gehörige Grundstücke in Altona eingemeindet wurden, eine diese Einzelfrage berührende, noch dazu zweifelhafte Lösung, die gleich wichtigen weiteren Aufgaben beider Gemeinden keineswegs die Wege ebnete. Erst die Verhandlungen zwischen dem Reiche und Hamburg betreffend den Zollanschluß, der die Zollschranke zwischen Altona und Ottsen aufhob, ließen 1882 die Vereinigungsverhandlungen wieder aufleben, deren Ergebnis schließlich nach längerem Hin und Her, und nicht ohne daß Pausen in den Verhandlungen eintraten, der Eingemeindungsvertrag von 1889 war. Dreiviertel Jahr später, 1890, folgte auch die Eingemeindung der früheren Landgemeinden Bahrenfeld, Othmarschen und Svelgönne.

Mit diesen Eingemeindungen war der Stadt die nötige Entwicklungsfreiheit nach Westen gesichert und die Vorbedingung erfüllt, Ersatz für das infolge des Zollanschlusses Verlorene zu suchen. Es ist bereits ausgeführt, welchen großen Einfluß gerade die Zollfrage für Altona hatte, auch erwähnt, wie Altona mehr und mehr mit Hamburg zur wirtschaftlichen, freilich durch eine Staatsgrenze getrennten Einheit verschmolz. (Nach den Ergebnissen der Zählung 1910 waren von Altonaer Einwohnern nicht weniger als 16593 in Hamburg geschäftlich tätig.) Der im Herbst 1888 vollzogene Zollanschluß machte der Ungewißheit fast zweier Jahrzehnte ein Ende, mochte die Stadt damit auch ihre ehemalige Bedeutung als Seehandelsplatz verlieren und zunächst in den ersten Jahren des neuen, jetzigen Zeitabschnittes selbst als Industriestadt schwere Einbuße durch die große Nachbarin erleiden. Den tiefsten Punkt der rückläufigen Bewegung der wirtschaftlichen Verhältnisse bezeichnet das Jahr 1892, als Mitte August in Hamburg die furchtbare Choleraepidemie ausbrach und ihre wirtschaftlichen Folgen auch Altona trafen, obgleich die Krankheit hier bei weitem nicht so heftig auftrat. Doch bereits drei Jahre später konnte von einem sichtbaren erneuten Aufschwung gesprochen werden, einem Aufschwung, den die Stadtverwaltung neben anderm durch Förderung von Handel und Industrie tatkräftig zu unterstützen und weiter anzuregen bemüht war. Als Marksteine dieses noch anhaltenden Zeitraumes können bezeichnet werden: die Verlegung des Hauptbahnhofes, ferner die durchgreifende Änderung der Eisenbahnverhältnisse im gesamten Stadtbezirk, die Erweiterung des Fischereihafens, der Bau der Fischauktionshalle 1895/96 und die Eröffnung der Industriebahn 1898, der Bau des Gaskais, die Verbesserung der Fischmarktanlagen durch Neubau der Eilguthalle, der Pack- und Versandhalle sowie der Fischverkaufshalle 1910/13, die Einrichtung

der Hafenschleppbahn 1911/12, die Durchführung der Gesamtkanalisation sowie die Vorbereitung der Aufschließung eines etwa 70 ha großen neuen Industriegebietes. Diese Maßnahmen gewährleisten im Verein mit den bereits teilweise in Angriff genommenen, teilweise noch vorgesehenen, der Volksgesundheit dienenden Unternehmungen des Volksparks, der planmäßigen Schaffung von Sport- und Spielplätzen und der Sanierung der Altstadt die weitere gedeihliche Entwicklung Altonas.

Industrie und Gewerbe.

Dipl.-Ing. Kalbfus.

Der Rückblick auf Altonas Geschichte hat bereits erkennen lassen, daß der Wohlstand der Stadt, obgleich sie auch hervorragend schön belegene Wohngebiete aufweist, hauptsächlich von ihrer Industrie und ihrem Gewerbe beeinflusst wird. Es ist deshalb gerechtfertigt, außer der Beschreibung des hier in technischer Beziehung Geleisteten auch über Industrie und Gewerbe zu berichten. Spielt auch kein Industriezweig nach außen hin eine solche Rolle, daß er dem gewerblichen Leben der Stadt eine bestimmte Prägung geben könnte, so besteht dafür eine weitgehende Mannigfaltigkeit der Warenerzeugung, die nicht nur eine beträchtliche Zahl von Kleinbetrieben lebensfähig bleiben läßt, sondern auch dadurch gekennzeichnet ist, daß die Gesellschaftsgründung zugunsten des Personal- oder Familienbesitzes außerordentlich zurücktritt. So sind in den letzten zehn Jahren insgesamt nur vier gewerbliche Betriebe in Aktiengesellschaften verwandelt worden.

Als eingefesselt anzusehen ist in Altona die Wollgarnspinnerei, die, bis ins 17. Jahrhundert zurückreichend, sich trotz Anlehnung als Filiale der Norddeutschen Wollkämmerei und Rammgarnspinnerei noch heute eine gewisse Selbständigkeit bewahrt hat. Daneben besteht eine Leinengarnspinnerei und, durch die Nähe der Elbe und des Meeres begünstigt, die Nezeherstellung. Etwa 200 Jahre später als die Wollgarnspinnerei wurde seit Mitte des vorigen Jahrhunderts die Eisenindustrie heimisch, an deren bedeutende Entwicklung einige Namen erinnern: Hermann Michaelsen (Eisen- und Stahlgießerei), Theodor Zeise (Schiffsschrauben und Schrauben für Luftfahrzeuge), Joh. Dieß, Eyring & Scheelke (letztere beiden Eisengießereien). Von Eisenbauanstalten seien außer E. Seidler & Spielberg und F. H. Schmidt die Norddeutsche Eisenbauanstalt genannt. In besonderem Maße verdient aber der Altonaer Spezialmaschinenbau Beachtung: Rammern, Bagger, Kräne, Winden und Pumpen von Menck & Hambrock, G. m. b. H., Sandstrahlgebläse, Lastenaufzüge und Hebezeuge von Alfred Gutmann, Maschinen für Kakao-, Schokoladenfabrikation und Reismüllerei Huckauf & Bülle sowie Bauermeister, Holzbearbeitungsmaschinen Böttcher & Gefner. Besondere Beziehungen zur Schifffahrt haben durch ihre Dampf- und Schiffsmaschinen das Ottsener Eisenwerk und die Ottsener Maschinenfabrik sowie die wenn auch kleinere, so doch als einzige am Ort besonders wichtige Werft (Groth & Degenhardt). Den Bau elektrischer Maschinen vertritt, in neuerer Zeit zugezogen, die Konz. Elektrizitäts-Gesellschaft. Auch die Heizungstechnik hat Spezialfirmen am Platze. An die Feinmechanik sei durch Dennert & Pape erinnert.

Daß Altona der erste Frischheringshandelsplatz ist und seine Fischindustrie für ganz Deutschland Bedeutung hat, ist bekannt, ebenso seine Stellung in der Nahrungsmittelindustrie, da die Margarinesfabriken A. L. Mohr, G. m. b. H., und Mohr & Co. nicht nur örtliche Bedeutung haben. Nächst ihnen sind nach dem Wert ihrer Erzeugnisse Weizen- und Roggenmüllerei, Graupen- und Hirseerzeugung und die Herstellung von Quäker-Mats zu erwähnen. Ein bedeutendes Werk ist ferner Naefekes Malzfabrik. Auch der Schokoladen-, Marzipan- und Zuckerwarenfabriken und des Namens Detkers darf nicht vergessen werden. Schließlich sei in