

II.

Handel und Wandel zur See.**1. Hamburgs Hafen.**

1. Auf dem ganzen Festlande von Europa gibt es kaum einen Handelshafen, der gleich günstig liegt wie Hamburg. Inselbildend teilt sich die Elbe in der Nähe der Stadt in mehrere Arme, den Übergang hierdurch erleichternd. Die Alstermündung gab Gelegenheit zur Herstellung von Binnenhäfen, die zahlreichen Fleete oder Kanäle, durch welche sich das Flößchen, das Stadtgebiet durchschneidend, in die Elbe ergießt, bilden die natürlichen Hauptstraßen des Warenverkehrs im Innern der Stadt, und die Elbe selbst, 6 m tief, läßt bei Hochwasser, welches die Tiefe noch um 2 m erhöht, auch die größten Handelsschiffe bis zu 7 m Tiefgang, mit Ausnahme der Schnelldampfer, noch hierher, 135 km oberhalb der Mündung, gelangen. Allein diese gegenwärtige Gunst der Lage ist keineswegs eine bloße Gabe der Natur. Vielmehr haben die Hamburger mit bewundernswerter Ausdauer durch schwierige, kostspielige, Jahrhunderte hindurch fortgesetzte Arbeiten sich diese Vorzüge der Lage selbst erst geschaffen. Sie haben den Stromarm der jetzigen Norderelbe in die Nähe der Stadt geleitet, die ursprünglich an der Alster, fast 2 km oberhalb ihrer Mündung in die Elbe, lag; sie haben durch wiederholte günstig angelegte Durchstiche demselben eine solche Wasserfülle zugeführt, daß er in dieser Beziehung den früher stärkeren südlichen Arm, die jetzt bei Harburg vorüberfließende Süderelbe, weit übertrifft, und endlich durch Eindeichungen der verschiedenen Marschinseln und der Marschstrecken an den Ufern der Elbe, Bille und Alster, nicht bloß an Stelle der unergiebigen Sumpfniederungen fruchtbares Land gewonnen, sondern auch dem Strome feste Bahnen angewiesen.

2. Mit diesen Erfolgen aber hat sich die Hamburger Bürgerschaft nicht begnügt. Als der Lauf der Elbe geändert war, gingen sie daran, das Strombett der Norderelbe zu verbreitern und zu vertiefen, damit die Seeschiffe ungehindert bis nach Hamburg hinauffahren konnten, und durch die fortdauernden Verbesserungen der Hafenanlagen haben sie es erreicht, daß der Handel der Stadt bis zu einer ungeahnten Höhe gestiegen ist. Nach dem Eintritt in das deutsche Zollgebiet, der für Hamburg und Altona im Februar 1888 erfolgte, hat Hamburg neben seinen Zollhäfen (von 50 ha Wasserfläche) noch ein viermal so großes Freihafengebiet, dessen Einrichtung von der Stadt schwere Opfer erheischte; denn es waren nicht nur zahllose Hoch- und Wasserbauten auszuführen, sondern man hatte auch nahe an 20 000 Bewohner, die