



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Acht Reiseberichte aus Deutschlands erstem Seehafen; geschrieben im
Juni 1846 : (Schluß.)

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

Acht Reisebriefe

aus Deutschlands erstem Seehafen; geschrieben im Juni 1846.

(S c h l u ß.)

F ü n f t e r B r i e f .

Zu den unserer Zeit eigenthümlichen Erscheinungen dürfte eine außerordentlich hoch gesteigerte Concurrenz in allen Beziehungen des Geschäftslebens gehören. Die Concurrenz ist namentlich im Gebiete des Handels so groß geworden, daß in der Quantität fast überall das Angebot die Nachfrage überflügelt. Dazu kommt, daß durch die in neuester Zeit mit überraschender Schnelle erfolgten Verbesserungen aller Verbindungsmittel, sowie durch die immer künstlicher gewordenen Zollsysteme und die immer verwickelter gewordenen Verhältnisse der Arbeit, die Mehrzahl der staats- und volkswirthschaftlichen Lehrsätze über Handelswege und Theorie des Handelsbetriebes falsch oder doch praktisch unanwendbar geworden sind.

Das stürmische Drängen der Ereignisse im öffentlichen Leben läßt der Theorie durchaus keine Frist, ihre nicht mehr passenden Lehren nach den Erscheinungen der Gegenwart umzuformen. Aber auch der praktische Geschäftsmann erkennt zwar den Anfang der Umwälzung und deren bisherige Wirkungen; vermag aber weder ihr Ende nach ihrem allseitigen Einfluß genügend zu beurtheilen. Deshalb ist es jetzt eine Zeit des Unbehagens und ängstlicher Spannung in jeder Richtung des Lebens. Es gibt daher auch kein anderes Mittel, um den kommenden Ereignissen einigermassen gewachsen zu sein, als indem man sich auf alle erdenkbare Zufälligkeiten vorbereitet.

Dies Bestreben wird überall im öffentlichen wie im Privatleben

fühlbar; besonders stark tritt es hinsichtlich der Anstalten für den Verkehr hervor und ich will daher versuchen, in flüchtigen Zügen anzudeuten, was ich in dieser Beziehung an der Elbe wahrgenommen habe.

Hamburg hat bisher eines seit Jahrhunderten ungestörten Gedeihens, einer fortschreitenden Blüthe sich erfreut und seine natürliche Lage, sowie seine Anstalten zur Förderung des Handels, sichern ihm diesen glücklichen Zustand, — ungeachtet das Geld jetzt mächtig genug ist, um altes Eigenthum und verjährte Rechte umzustürzen; — wenn Hamburg wachsam bleibt, ein offenes Ohr und eine rasche Hand für die Erfordernisse der Gegenwart behält.

Allenthalben in seiner Nachbarschaft rüstet man sich, wenn nicht zum offenen Angriff, doch zum Gewinnen; es muß also kampfbereit sein und auch die kleinen Gegner nicht gering achten, wenn es nicht verlieren will.

Ich habe gesehen z. B., was man in Glückstadt gethan hat, und gehört, was man noch zu thun beabsichtigt.

Glückstadt liegt ungefähr 7 Meilen unterhalb Hamburg, etwas vom rechten Elbufer landeinwärts, an dem kleinen Flusse Nhie, welcher (auch oberhalb der Stadt für Rähne schiffbar gemacht) einen sichern und geräumigen Hafen bildet.

Die früher sehr mangelhaften Landverbindungen dieses Platzes haben, durch die Altona-Kiel-Eisenbahn und deren Zweig von Elmsborn nach Glückstadt, eine so außerordentlich günstige Veränderung erfahren, daß man auch auf Verbesserung des Hafens dachte. Diese ist im Jahre 1844 begonnen und dürfte im Jahre 1847, mit einem Gesamtkostenaufwande von 750 bis 800,000 Rthlr. Cour. beschafft sein. Es wird dann ein Außenhafen von 1200 Fuß Länge und 240 Fuß Breite mit Duc d'Alben und steinernen Vorsätzen von fast 2000 Fuß Länge erlangt sein, dessen 190 Fuß breite Ausmündung in die Elbe, gegen Sturmfluthen und Eis gehörig geschützt ist und der allenthalben an 20 Fuß Tiefe bei ordinär hoch Wasser haben wird.

Eine sehr zweckmäßig angelegte Spülschleuse von hinreichend kräftiger Wirkung hat schon jetzt die Bestimmung, den Außenhafen rein zu halten und ein großer Dampfbagger (48,000 Rthlr. kostend) ist bereits mit der Vertiefung beschäftigt. Neben dem Hafen findet sich viel verfügbarer, wasserfreier Grund und Boden, wovon ein Theil zu einem trockenen Dock und zu Lagerhäusern bestimmt ist. Eine steinerne Kastenschleuse von etwa 42 Fuß innerer Weite wird den Außen-

hafen mit einem Binnenhafen verbinden, welcher etwa 2500 Fuß lang bei 200 Fuß mittlerer Breite ist. Auch dieser kann gespült und auf etwa 17 Fuß Wassertiefe gehalten werden. Er ist jetzt eingedeicht, bietet aber, wenn er durch obige Schleuse gegen die Fluth geschlossen werden kann, innerhalb der Stadt die bequemsten Lade- und Löschplätze dar. Der Binnenhafen steht in unmittelbarer Verbindung mit dem Eisenbahnhofe. Die Regierung hat dem Hafen auch mehrere Abgabe-Begünstigungen angedeihen lassen, z. B. Erlass der Quarantainegebühr, bedeutende Ermäßigung der Durchgangsabgabe; vom stader Zoll sind die dort wasserwärts anlangenden Güter gleichfalls frei und diese Transitstraße zwischen Nordsee und Ostsee umgeht auch den Sundzoll. Bis Glückstadt ist aus der See so viel Wassertiefe, daß auch die schwersten Schiffe nicht zu lichten brauchen; die Bestimmung der Eisenbahnfracht nach Altona oder Kiel und die Bewilligung noch mancher andern Vortheile liegen in der Hand der dänischen Regierung.

Glückstadt kann, bei dem Zusammentreffen so viel günstiger Umstände, schon in nächster Zeit ein wichtiger Expeditionsplatz werden.

Sechster Brief.

Glückstadt schräg stromaufwärts am linken Ufer gegenüber, etwa 5 Meilen unterhalb Hamburg, ergießt sich die Schwinge in die Elbe; bei der in neuerer Zeit so häufig genannten Zollstätte Brunshausen. Die Elbe ist nicht nur hart von der Schwingemündung, sondern auch auf der ganzen, etwa 1½ Meile langen Strecke von Grauerort bis oberhalb Twielenfleth, in Folge ihrer nordwestlichen Strömung, allenthalben dicht am linken Ufer von sehr bedeutender Tiefe, welche unter 20 Fuß bei ordinär niedrig Wasser nicht herabgeht. Seit einem Menschenalter hat der Fluß auf dieser Strecke nicht Land angefaßt, sondern das Fahrwasser ist im Gegentheil tiefer geworden, wogegen die früher fahrbaren Seitenarme der Elbe und Schwinge fast zugeschlammt sind; auch der stader Sand, welchen sie durchschneiden, bei einer auf Sandgrund stehenden Kleilage von durchschnittlich 8 bis 10 Fuß Mächtigkeit, obgleich unbedeicht, von ordinären Fluthen nicht mehr überströmt wird und bei Springfluthen mit mäßigem westlichen Winde nur etwa unter 2 bis 3 Fuß hohes Wasser kommt. Diese Umstände bewirken, daß Schiffe in der Schwinge gegen Eisgang ziemlich sicher liegen und daß nur die heftigen Stürme und Ueberströmungen aus Südwest durch West bis Nord, deren Sicherheit wegen mangelnder Bedeichung, namentlich des linken Canalufers,

gefährden. Die Schwinge wird deshalb auch schon in ihrem jetzigen Zustande sehr häufig als Ueberwinterungsplatz, die Rheide vor derselben, welche bei Wind aus Südwest bis Nordwest ziemlich sicher ist, als Ankerplatz benutzt. Mitwirkende Ursachen dazu sind: daß die Beschiffung der Elbe oberhalb Twielenfleth, in Folge des häufig sehr eingeeengten und verflachten Fahrwassers, für größere Schiffe nicht selten schwierig und gefährlich ist; daß Brunshausen etwa in gleicher Entfernung von der See und von Hamburg liegt, d. h. für die Schifffahrt, indem man gewöhnlich in einer Fluthdauer von Kurhafen zur Schwingemündung und in einer zweiten von da nach Hamburg gelangt; daß Brunshausen als die Eisgrenze betrachtet werden kann, indem die Elbe abwärts selten eine feste Eisdecke erhält; daß größere Fahrzeuge in der Gegend der Schwingemündung lichten; daß des Seezolls wegen sehr viele Fahrzeuge ohnehin anhalten müssen; daß oberländische Fahrzeuge bis dorthin gehen können u. s. w.

Um die Fahrt aus der Elbe bis nach der Zollstätte Brunshausen einigermaßen zu erleichtern hat man im Jahre 1766 den Schwingencanal in einer Länge von 180 Ruthen durch ein großes Domantgrundstück, den stader Sand, angelegt. Dieser Canal hat bei ordinär hoch Wasser an der Mündung eine Breite von 120 Fuß, welche auch weiter aufwärts nicht viel abnimmt, seine Breite bei niedrigem Wasserpiegel ist durchschnittlich 60 Fuß, die Breite des Fahrwassers bei niedrigem Wasser beträgt jedoch auf den engsten Stellen nur 10 bis 12 Fuß. Die Tiefe bei ordinär niedrigem Wasser ist an der Mündung des Canals und bis dahin, wo man ihm eine Krümmung gegeben hat, 4 bis 5 Fuß, weiter aufwärts geringer, selbst bis auf 1 Fuß abnehmend; der gewöhnliche Unterschied zwischen niedrig und hoch Wasser beträgt 7 bis 8 Fuß, bei Springfluthen 2 bis 3 Fuß mehr.

Diese Vernachlässigung eines durch seine natürliche Lage so sehr begünstigten Hafensplatzes bewog schon vor etwa 8 Jahren die hannöversche Regierung, Untersuchungen über die zweckmäßigsten Mittel zu dessen Verbesserung anstellen zu lassen. Damals soll ein Gutachten sich dahin ausgesprochen haben, daß ein Hafen an der Schwingemündung das einzige hannöversche Hafenproject sei, welches Aussicht darbiete, dem linken Elbufer seinen gebührenden Antheil an dem großen Verkehre dieses Stroms zu gewinnen. Dazu sei jedoch, außer einem durchgreifenden Hafenbau, die Verbindung dieses Platzes mit dem Binnenlande durch eine directe Eisenbahn unerläßlich.

Erst unter dem 13. Mai 1844 beantragte in einem vertraulichen

Schreiben die königlich hannöversche Regierung bei der Ständeversammlung eine Geldbewilligung, Behufs

Anlage einer Seehafenanstalt zu Brunshausen.
und unter dem 9. Juli 1844 wurden dazu 32,000 Rthlr. bewilligt. Mit dieser Summe sind Kajung und Schirmdeich angelegt und jetzt zur Vollendung der Liege- und Löschplätze (außer den von der königl. Kasse verwandten Summen) noch 15,000 Rthlr. bewilligt. Hinsichtlich der Eisenbahnverbindung scheint noch kein definitiver Beschluß gefaßt. Da jedoch ein Schienenweg zwischen Emden (wo gleichfalls bedeutende Hafengebauten geschehen) und Bremen über Oldenburg und von Bremen nach Harburg; sowie zwischen dem neuen hannöverschen Hafen an der Geeste und Harburg projectirt ist: so wird sehr wahrscheinlich der Anschluß des Hafens Brunshausen an diese Eisenstraßen mittelst einer Flügelbahn stattfinden. Sind diese Arbeiten vollendet, so leidet es gar keinen Zweifel, daß Brunshausen in Beziehung auf manche Zweige des Verkehrs Hamburg eine unangenehme Concurrnz bereiten kann. An den dazu erforderlichen Capitalien fehlt es bekanntlich niemals, wenn guter Erwerb in Aussicht steht.

Siebenter Brief.

An der südöstlichen Spitze der hannöverschen Insel Wilhelmsburg, bei dem sogenannten bunten Hause, theilt bekanntlich die Elbe sich in zwei große Arme, die Norder- und die Süderelbe. Jene fließt nach Hamburg, dessen Oberbaum 1,43 deutsche Meile von dort entfernt ist; diese geht an Harburg vorbei, welches nur 0,65 deutsche Meile unterhalb des bunten Hauses liegt. Die Süder-Elbe, der bedeutendere und tiefere Strom, zerfällt vor Harburg wieder in zwei Arme, den Köhlbrand und den Reigerstieg; jener ist das gewöhnlich benutzte Fahrwasser und die Strecke zwischen Harburg und dem Niederbaum ist fast $1\frac{1}{2}$ deutsche Meile lang. Die Wassertiefe ist namentlich auf der Strecke zwischen dem sogenannten tollen Orth (Rainwilles Garten gegenüber) und dem Köhlsteth, keinesweges befriedigend und man klagt in Harburg sehr darüber, daß die Hamburger, denen diese Strecke gehört, nichts für Verbesserung des Fahrwassers thäten. Auf hannöverschem Gebiete ist, durch Einengung des Stromes auf eine Normalbreite von 55 Ruthen, dessen Vertiefung bis auf 16 Fuß bei ordinär hoch Wasser projectirt und zum großen Theil schon ausgeführt.

Den jetzigen Hafen Harburg's bildet ein 150 bis 200 Fuß breiter Canal, der in 1800 bis 2000 Fuß Länge, an der südöstlichen

äußern Seite des Balles der vormaligen Citabelle, von dem Punkte, wo der Sevefluß durch zwei Arme in denselben fällt, bis nach der Altenschleufe, welche seine Mündung verschließt, sich hinzieht. Dieser Hafen ist mit Faschinen eingefast und hat im Durchschnitt 8 bis 8½ Fuß Wasser, ist jedoch zu schmal, um die ungehinderte Wendung der Dampfschiffe zu gestatten, welche deshalb neben der Ausmündung des gleichfalls nicht gehörig tiefen Vorhafens in die Elbe anlegen.

Die den Binnenhafen verschließende Schleufe hat gegen die Elbe zu hohe Fluththore, landwärts niedere, der Canalhaltung und dem Wasserstande des hintern Bassins entsprechende Stemmthore.

Auch durch die an der Nordseite der vormaligen Citabelle belegene kleinere neue Schleufe, zu welcher ein Wasserarm aus der Elbe etwas unterhalb der eigentlichen Hafenausmündung abgeht, kann man mittelst einer Fortsetzung des Binnenhafencanals, unter einer Zugbrücke durch, in den Binnenhafen gelangen.

Schon seit etwa 12 Jahren ist die Verbesserung des harburger Hafens von einer Seite als Lieblingsplan angeregt und, ungeachtet anfänglich sehr geringer Aussicht auf Erfolg, beharrlich festgehalten. Endlich begann auch die Regierung dafür sich zu interessiren und legte sogar unter dem 13. Mai 1844 einen umfassenden Bauplan vor, welcher der Stände Genehmigung erhielt, indem dieselben unter dem 9. Juli 1844 zu dessen Ausführung 403,357 Rthlr. bewilligten. Die Arbeiten begannen, allein schon Ende 1845 sah man ein, daß umfassendere Anlagen nöthig und deshalb eine Nachbewilligung erforderlich sei, welche im Juni 1846 mit 51,450 Rthlr. erfolgt ist. Außerdem fällt ein Theil der Kosten des innern Hafens auf den Eisenbahnbaufonds und etwa 50 Morgen Land sind vom Domanio unentgeltlich abgetreten.

Die Verwendungen sind also in ihrer Gesammtsumme ziemlich bedeutend und, welche Meinung man auch von den mercantilischen Erfolgen haben mag, so läßt sich doch durchaus nicht in Abrede stellen, daß der diesem Hafenbau zum Grunde liegende Plan, in technischer Hinsicht recht vieles Lob verdient. Die Hauptgrundzüge desselben sind: Ein neues Hafenbassin von etwa 30 Morgen Größe, wird durch eine in den Elbdeich gelegte steinerne Kastenschleufe von 34 Fuß lichter Weite mit der Elbe verbunden; es wird mit steinernen Kai's und Borrichtungen zum Laden und Löschen umgeben. Der jetzt schon vorhandene Außen- oder Vorhafen wird durch Ziehung eines Schirmdeichs an dessen östlicher Seite, sowie durch Anlage von Worthen,

dergestalt verbessert, daß er für den Verkehr zwischen Harburg und Hamburg zur Eiszeit einen angemessenen Ab- und Aufladeplatz gewährt, woran es bisher zur großen Belästigung des Verkehrs fehlte. Daneben soll der sogenannte Holzhafen ausgetieft werden.

Eine Wasser Verbindung jenes neuen Bassins mit dem jetzigen innern Hafen, welcher gleichfalls bedeutend erweitert wird, soll mittelst Einschnitts durch den Festungswall hergestellt werden. Die sämtlichen Hafenanlagen nehmen einen Flächenraum von 80 bis 90 Morgen ein; die Häfen werden etwa für 290 bis 300 kleinere Seeschiffe Liegeplätze gewähren, sind aber der Ausdehnung für jeden Bedarf fähig. Der Binnenhafen stößt an den Eisenbahnhof, welcher außerdem an beiden Seiten durch schiffbare Canäle eingefast wird, deren einer das Sewasser durch den Hafen leitet. Kai's von Stein mit den nöthigen Vorrichtungen zum unmittelbaren Ueberladen von Seeschiffen auf den Eisenbahnwagen und umgekehrt, werden angelegt; auch Plätze für Speicher sind daselbst bereits bestimmt. Ein ferneres Project ist die Anlage einer Dampf fähre nach Wilhelmsburg und einer Chaussee über diese Insel. Der zu Rathe gezogene bekannte englische Ingenieur, Herr Cubitt, hat ausdrücklich die Vertiefung des Fahrwassers bis zum Bahnhofs, auf eine Tiefe von 10 Fuß unter 0, dringend empfohlen; damit alle Seeschiffe, denen überhaupt der Harburger Hafen zugänglich sei, selbst an den Bahnhof gelangen und die Kosten einer Richtung vor oder im Hafen, so wie der Hinführung der Güter vom Hafen nach dem Bahnhofs und umgekehrt, vermeiden könnten. Die hannöversche Regierung hat in Folge dessen sich die Ansicht der befragten Techniker völlig zu eigen gemacht:

daß die unmittelbare Verbindung des Bahnhofs mit dem Verkehr der Seeschiffe, der bei Weitem wichtigste Vortheil der Verbindung einer Eisenbahn mit einem schiffbaren Strome sei.

Sollte dieses noch eines Beweises bedürfen, so kann man nur auf die Opfer hinweisen, welche, zur Erreichung einer solchen unmittelbaren Verbindung zwischen Seeschiff und Eisenbahnwagen, in England, Belgien und Frankreich gebracht sind und werden. Auch in Stettin, Köln, Bremen, Düsseldorf, Glückstadt u. s. w. sind sehr bedeutende Summen für diesen Zweck verwendet.

Fragt man endlich, welche Absicht denn eigentlich der bekanntlich sehr beharrliche König von Hannover mit Harburg hat? so verräth das Schreiben der königl. Regierung an die Stände vom 24. Febr.

1846 darüber mehr als vielleicht die Absicht war. Harburg soll demnächst zum Freihafen gemacht werden.

Achter Brief.

Harburg's Hafenanlagen sind seit einem halben Jahrhundert Gegenstand der öffentlichen Besprechung und vieler Verbesserungsvorschläge. Den schon im Jahre 1726 von Barmann gemachten Plan zur Benutzung der Hafensinsel Grasbrook ungerechnet, haben in den neunziger Jahren des letzten Jahrhunderts Büsch und Woltmann einen Eindeichungsplan vorgelegt. Politische Ereignisse und deren Nachwehen verdrängten dann dreißig Jahre hindurch fast alle materiellen Verbesserungen und erst im Jahre 1828 trat wieder ein Hafenplan, abermals auf Benutzung des Grasbrook gestützt von Woltmann an's Licht. Auch diese Vorschläge blieben ohne umfassende praktische Erfolge, gleich den ähnlichen Plänen, welche Bignoles im Jahre 1836 und Menz im Jahre 1839 gemacht haben. Allein sie haben in öffentlichen Blättern und Flugschriften eine eigene Hafensliteratur *) veranlaßt, welche wesentlich dazu beigetragen hat: die geistig Freien über diese Angelegenheit aufzuklären, aber auch zugleich die Schwachen zu verwirren.

Zu jener Zeit endlich geschah der Anfang des ernstlichen Angriffs Behufs Verbesserung der Schifffahrtsanstalten, indem der Dampfschiffkai und der Hafen für Küstenschiffe gebaut wurde. Zugleich legte der Director des hamburgischen Wasserbauwesens Herr Hübbe im Januar 1840 einen Plan zur Eintheilung des Grasbrooks und Vergrößerung des Oberhafens vor, welcher Plan vom Rathe am 12. März 1844 der Bürgerschaft mitgetheilt wurde. Diese fand das Project nicht umfassend genug und ersuchte deshalb den Rath, einen andern Plan, welcher die zu erwartende Entwicklung der Schifffahrt und des Handels umfangreicher berücksichtige, entwerfen zu lassen. Diese Aufgabe war während der nächsten Jahren Gegenstand

*) Beispiele: Promemoria über einen vorläufigen Entwurf zur Verbesserung des Hafens von Menz, Hamburg 1840; über das Project einer Eindeichung der Stadt Hamburg, von einem Bewohner der Altstadt, Hamburg 1840; über Eindeichung der Stadt Hamburg, von einem Bewohner der Neustadt, Hamburg 1840; Betrachtungen über den von Menz vorgeschlagenen Plan, unsere Häfen in einen Dock zu verwandeln, von Flomann, Hamburg 1841 (ein Gegner der Hafenprojecte, was mir durchaus unbegreiflich ist, da Herr Flomann als ein sonst vorurtheilsfreier, sachkundiger Mann bekannt ist — auch keine Schuiten besitzt).

der Untersuchungen und Verhandlungen des Herrn Hübbe mit den zugezogenen Ingenieuren Herrn Walker und Lindsley und dann wurde ein gemeinschaftlicher Vorschlag dieser Herren im Anfange 1846 dem Rathe vorgelegt, dessen specieller Inhalt jedoch zur öffentlichen Kenntniß noch nicht gekommen ist. Gesprächsweise bekannt geworden ist nur so viel, daß in jenem Berichte (wie seit 120 Jahren stets) abermals die Insel Grasbrook als der für die Hafenverbesserungen einzig passende Ort bezeichnet worden ist, weil er zwischen Stadt, Elbe, Ober- und Niederhafen, auch neben der Eisenbahn belegen, $17\frac{1}{4}$ Millionen □Fuß groß und 10—18 Fuß über 0 hoch ist: sowie daß die Gesamtkosten 2,800,000 Rthlr. nicht übersteigen werden. Wahrlich eine verhältnismäßig geringe Summe, im Vergleich mit den Verwendungen, welche Hannover und Dänemark für ähnliche Zwecke gleichzeitig macht! Unter den nahe an achtzig Eisenbahnen Deutschlands ferner, die als Privatunternehmungen gebaut werden oder vollendet sind, ist nur etwa ein halbes Duzend, welche eine geringere Summe erfordert haben, als jener hamburger Hafenbau und doch ist weder eine Privatgesellschaft, noch ein kleiner deutscher Staat vor dem Gedanken einer solchen Verwendung für Lebenszwecke zurückgeschreckt.

Aus den mit der Bürgerschaft stattgehabten Verhandlungen aus den Artikeln in öffentlichen Blättern für und wider, vorzüglich aber aus den vortrefflichen Schriften des Herrn Dr. Soeetbeer über Hamburgs Handel, ergeben sich etwa folgende anerkannte Erfordernisse für Hamburgs Schifffahrt, Handel und gesicherte Lage:

- 1) Erweiterung des Niederhafens und Ausführung neuer Anlagen zur Vermehrung der Bequemlichkeit des Verkehrs der Seeschiffe.
- 2) Vergrößerung des Oberhafens für Flußschiffe und leichte, wenig kostspielige Verbindung zwischen Ober- und Niederhafen.
- 3) Die Verbindungen zwischen den Häfen und den Flethen im Innern der Stadt zu vermehren und zu verbessern.
- 4) Die zweckdienlichsten Mittel zu schaffen, um Schiffe in den Stand zu setzen, an Kai's aus- und einzuladen, einschließlichs eines großen Krahns für schwere Lasten.
- 5) Ein Hafen zur Verschiffung und Lagerung von Spirituosen unter Verschuß.
- 6) Angemessene Verbindungen zwischen den Häfen und Landungs-

plätzen auf dem Grasbrook und der Eisenbahn, für Güter und Passagiere.

- 7) Angemessene Wege vom oberländischen Dampfschiffhafen zur Stadt.
- 8) Verbesserung der Holzhäfen, überhaupt Berücksichtigung des Holzhandels.
- 9) Trockene Docks und Schiffshellinge zur Reparatur und zum Bau von Schiffen.
- 10) Lagerplätze für Kohlenschiffe.
- 11) Eine sichere Accisegrenze.
- 12) Schutz gegen Sturmfluthen.

Es wird allerdings noch manches Jahr vergehen, bevor dieses Alles für Hamburg erreicht ist; denn ungeachtet der kräftigen Jugendfrische, welche alle Handlungen des Freistaates seit dem Brande charakterisirt, gibt es dort noch zwei mächtige Hemmschuhe selbst der nothwendigsten Fortschritte. Sie heißen Parteintriguen und Scheu vor größerer Belastung der Staatscasse. Jene haben bisher in allen einzelnen Fällen vor dem gesunden Urtheile des Rathes und der Bürgerschaft nicht Stich halten können; die Scheu vor vermehrten Staatsausgaben aber scheint selbst manche sonst unparteiisch urtheilende Männer befangen zu haben. Ich theile diese Besorgniß nicht, obgleich ich Herrn Werner's Schrift über die hamburger Finanzen gelesen habe; denn es gibt noch manche große und kleine Staaten, welche verhältnißmäßig verschuldet sind und verhältnißmäßig mehr Abgaben zahlen als Hamburg. Allein hauptsächlich scheint mir die in allen Häfen Europa's, welche ihre Anlage verbesserten, gemachte Erfahrung, daß dadurch der Verkehr bedeutend vermehrt ist, geeignet, jede Bedenklichkeit zu beseitigen: während die Bauten in andern Elbhäfen doch mindestens ein wenig Bedenken erregen können. Birkenhead, Liverpool gegenüber, hat auch ganz klein angefangen und macht jetzt nach wenigen Jahren schon seinem vis à vis einige unangenehme Concurrrenz.

Glaubt man aber dessenungeachtet in Hamburg, der Staat habe nicht Credit genug oder nicht Einnahme genug zu einer Vermehrung der Schuld um 2 bis 3 Millionen Thaler; so könnte ja die Hafenanlage einer Privatgesellschaft überlassen werden, welche das erforderliche Geld leicht finden würde.

Will man aber auch das nicht, so trage doch mindestens Hamburg der oberländischen Schifffahrt endlich eine alte Schuld ab.

Der jetzige Oberhafen binnen Baums enthält etwa 824,000, der Liegeplatz außerhalb des Oberbaums etwa 168,000 □Fuß; beide würden also, wenn sie allenthalben guten und freien Grund hätten, höchstens 240 bis 250 oberländischen Rähnen Raum gewähren. Da dieses bei Weitem nicht hinreicht und es auch anderwärts durchaus kein sicheres Plätzchen zum unmittelbaren Ueberladen aus den Seeschiffen gibt; so geschieht dieses Geschäft z. B. mit Steinkohlen auf offener Elbe. Auch sein Winterlager muß regelmäßig ein Theil der oberländischen Fahrzeuge auf dem Strome suchen. Fragt man ferner, wie denn in dem jetzigen Oberhafen mindestens für Lade- und Löschplätze gesorgt ist, so erhält man zur Antwort: es seien für 10 Rähne öffentliche Ladungsplätze vorhanden. Es gibt fast keinen Hafen an der Elbe, der nicht mehr davon besäße.

Hamburg verlangt mit Grund eine unparteiische Würdigung der großen Dienste, welche es der deutschen Industrie und dem deutschen Verkehre leistet und hoffentlich wird man zugestehen, daß ich mindestens in diesen Briefen ihm sein volles Recht habe angedeihen lassen. Aber Hamburg gewähre auch seinerseits den Oberländern, welche durch ihre Schifffahrt zu seinem Flore wesentlich beitragen, Bequemlichkeit und Sicherheit ihres Eigenthums.