

Peter Borowsky
Hamburg und der Freihafen
Wirtschaft und Gesellschaft 1888–1914

aus

Peter Borowsky
Schlaglichter historischer Forschung
Studien zur deutschen Geschichte im 19. und 20. Jahrhundert
Aus dem Nachlass herausgegeben von
Rainer Hering und Rainer Nicolaysen

S. 109–137

Impressum

Bibliografische Information Der Deutschen Bibliothek

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

Die Online-Version dieser Publikation ist auf der Verlagswebsite frei verfügbar (*open access*). Die Deutsche Bibliothek hat die Netzpublikation archiviert. Diese ist dauerhaft auf dem Archivserver Der Deutschen Bibliothek verfügbar.

Open access verfügbar über die folgenden Webseiten:

Hamburg University Press – <http://hup.rrz.uni-hamburg.de>

Archivserver Der Deutschen Bibliothek – <http://deposit.ddb.de>

ISBN: 3-937816-17-8 (Printausgabe)

© 2005 Hamburg University Press, Hamburg

Rechtsträger: Universität Hamburg, Deutschland

Produktion: Elbe-Werkstätten GmbH, Hamburg, Deutschland

<http://www.ew-gmbh.de>

Peter Borowsky (1938–2000) war ein engagierter Geschichtsforscher und begeisterter Geschichtsvermittler. Mehr als 30 Jahre lehrte er am Historischen Seminar der Universität Hamburg Neuere Geschichte. Er prägte Generationen von Studierenden nachhaltig durch seine Kompetenz und seine Art, Geschichte lebendig zu vermitteln. Diese wird auch in den 14 Beiträgen zur deutschen Geschichte im 19. und 20. Jahrhundert deutlich, die hier erstmals veröffentlicht werden. Die Themenpalette reicht von den Hohenzollern bis zur politischen Kultur der Bundesrepublik Deutschland, umfasst die Studenten in der Revolution von 1848, Hamburger Geschichte im 19. Jahrhundert, die Entwicklung von der Weimarer Republik zum „Dritten Reich“, die deutschen Beziehungen zu osteuropäischen Staaten und den USA. Zwei Texte beschäftigen sich anschaulich mit der Geschichte der deutschen Geschichtswissenschaft und dem „Historikerstreit“.

Inhalt

I.	Vorwort der Herausgeber	7
II.	Geschichte der Geschichtswissenschaft	
1.	Deutsche Geschichtswissenschaft seit der Aufklärung (1978/79)	13
2.	Der Historikerstreit	63
	Wie geht die deutsche Geschichtswissenschaft mit der nationalsozialistischen Vergangenheit um? (1988)	
III.	Geschichte Hamburgs	
1.	Vertritt die „Bürgerschaft“ die Bürgerschaft?	89
	Verfassungs-, Bürger- und Wahlrecht in Hamburg von 1814 bis 1914 (1990)	
2.	Hamburg und der Freihafen	109
	Wirtschaft und Gesellschaft 1888–1914 (1987)	
IV.	Osteuropa	
1.	Zwischen Revisionismus und Realismus – die deutsche Politik gegenüber Polen 1919 bis 1933 (1986)	139
2.	Die deutsche Politik gegenüber den baltischen Staaten 1923 bis 1933	153
	Diplomatie im Spannungsfeld von Wirtschaftsinteressen und Minderheitenschutz (1991)	
3.	Die Ukraine – ein Nationalstaat?	173
	Systemveränderung und nationale Unabhängigkeit 1917 bis 1920 und heute (1994)	

V. 19. Jahrhundert

- 1. Studenten in der deutschen Revolution 1848 (1998) 187
- 2. Die Hohenzollern (1998) 201

VI. Von der Weimarer Republik zum „Dritten Reich“

- 1. Zwischen Volksheer und Reichswehr 217
Die Auseinandersetzungen über die deutsche
Wehrverfassung 1918/1919 (1992)
- 2. Wer wählte Hitler und warum? 235
Ein Bericht über neuere Analysen der Wahlergebnisse
1928 bis 1933 (1988)
- 3. Zerstörung oder Zusammenbruch? 255
Das Ende der Weimarer Republik 1929–1933 (1993)

VII. Bundesrepublik

- 1. Europa oder Amerika? 277
Die Beziehungen zwischen der Bundesrepublik
Deutschland und den USA seit dem deutsch-französischen
Vertrag vom 22. Januar 1963 (1993)
- 2. Die politische Kultur der Bundesrepublik
Deutschland 1966–1983 (1992) 295

VIII. Anhang

- Zeittafel Peter Borowsky 317
- Bibliographie Peter Borowsky 321
- Personenregister 325

Hamburg und der Freihafen

Wirtschaft und Gesellschaft 1888–1914*

Vorgeschichte

Hätte man einen Hamburger Großkaufmann in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts gefragt, was er unter Freiheit versteht, dann hätte er vermutlich geantwortet: eine Freie Stadt, ein Freihafen und Freihandel. Als 1847 der berühmte englische Freihandels-Prophet Richard Cobden nach Hamburg kam, begrüßte der Präsident der Commerzdeputation, Ruperti, den Gast mit dem Trinkspruch: „Auf die Erzeugerin jeder anderen Freiheit, die Handelsfreiheit!“ Cobden bestätigte seinen Gastgeber, daß ihr jahrhundertelanger Kampf für die Handelsfreiheit ein Kampf für die Zivilisation gewesen sei.¹

Im Zollverein war Hamburg 1834 nicht Mitglied geworden, dem Norddeutschen Bund mußte es 1867 nolens volens beitreten, auch wenn Hamburgs Unterhändler über die preußische Politik stöhnte: „Imperialismus nach allen Richtungen“.² Immerhin bestimmte Artikel 31 der Verfassung ausdrücklich: „Die Hansestädte Lübeck, Bremen und Hamburg mit einem dem Zweck entsprechenden Bezirke ihres oder des umliegenden Gebietes

* Vortrag, gehalten am 9. Dezember 1987 im Rahmen des Allgemeinen Vorlesungswesens der Universität Hamburg in der Reihe „Vom Freibrief zum Freihafen. Hamburg: Stadt, Hafen und Region vom 12. bis zum 20. Jahrhundert“.

¹ Zitiert nach Walter Emmerich: Der Freihafen. Hg. von der Hamburger Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft aus Anlaß ihres 75jährigen Bestehens am 7. März 1960. Hamburg 1960, 31.

² Ekkehart Böhm: Der Weg ins Deutsche Reich 1860–1888. In: Hamburg. Geschichte der Stadt und ihrer Bewohner. Hg. von Werner Jochmann und Hans-Dieter Loose. Band 1: Von den Anfängen bis zur Reichsgründung. Hg. von Hans-Dieter Loose. Hamburg 1982, 491–539, 499.

bleiben als Freihäfen außerhalb der gemeinschaftlichen Zollgrenze, bis sie ihren Einschluß in dieselbe beantragen.“³

Nachdem Hamburg der Verfassung des Norddeutschen Bundes zugestimmt hatte, fanden vom November 1867 bis zum März 1868 Verhandlungen über die Größe des Freihafens statt. Als Ergebnis wurden das Hamburger Stadtgebiet (aber nicht das Landgebiet), die Hamburger Vorstadt St. Pauli, das nunmehr preußische Altona und Teile des Elbe-Unterlaufs aus dem Zollgebiet ausgeschlossen.⁴ Lübeck vollzog den Anschluß an das Zollgebiet 1868. Für Hamburg und Bremen wurde der Verfassungsartikel wortwörtlich als Artikel 34 in die Reichsverfassung von 1871 übernommen. Das Reich bestritt mit den Zolleinnahmen einen Teil seines Haushalts. Da Hamburg sich an ihrer Aufbringung nicht beteiligte, mußte es einen Ausgleich zahlen: das Aversum. 1867 wurde es auf 2,21 Mark pro Einwohner festgesetzt, 1872 auf 3 Mark pro Kopf und ab 1880 auf 5 Mark erhöht.⁵

Nach dem Wortlaut des Artikels 34 schien der Zeitpunkt zum Anschluß an den Zollverein dem freien Willen der Städte überlassen worden zu sein. Er konnte also auch ganz unterbleiben, wenn die Hansestädte es so wollten. Die Regelungen waren so lange kein Problem, als auch die Handelspolitik Preußens und des Deutschen Reiches freihändlerisch orientiert war. Das Verhältnis zwischen Reichsregierung und Hamburg änderte sich schlagartig, als das Reich 1876 bis 1879 zur Schutzzollpolitik überging.

Ausschlaggebend hierfür waren die Interessen von Landwirtschaft und Industrie. Die Reichsregierung verknüpfte damit finanzpolitische und gesellschaftspolitische Zielsetzungen und setzte den „radikalen Bruch“ mit der bisherigen Freihandelspolitik innerhalb kurzer Zeit durch. Nur Hamburg, Bremen und Oldenburg stimmten im Bundesrat gegen die Einführung von Schutzzöllen.⁶ Die Hamburger Handelskammer begründete in einer

³ Zitiert nach Emmerich (Anm. 1), 35.

⁴ Protokolle über die Verhandlungen wegen der Begrenzung des hamburgischen Freihafengebietes, zitiert nach Dieter Maass: Der Ausbau des Hamburger Hafens in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Zielsetzung, Willensbildung und organisatorische Durchführung. Staatsexamensarbeit (Geschichtswissenschaft). Ms. Hamburg 1979, 37.

⁵ Ebd. nach Ernst Baasch: Geschichte Hamburgs 1814–1918. Band 2. Gotha–Stuttgart 1925, 185; Böhm (Anm. 2), 507.

⁶ Emmerich (Anm. 1), 35.

Petition an den Reichstag im April 1879 ihre Ablehnung der geplanten Schutzzölle so: Sie würden die gesamte inländische Konsumtion verteuern, den Export schmälern, einseitig Teile der Industrie auf Staatskosten unterstützen und letztlich Gegenmaßnahmen anderer Staaten herausfordern. Dies aber würde der Ruin der Hansestädte sein.⁷

Am 20. Mai 1879 fragte der Reichskanzler den Hamburger und den Bremer Senat in aller Form, ob die Kaiserliche Regierung in absehbarer Zeit mit dem in Artikel 34 Reichsverfassung vorgesehenen Beitrittsgesuch rechnen könne.⁸ Der Senat war sich über die Antwort schnell einig: Hamburg wolle „mit Rücksicht auf seinen Seehandel und die bevorstehende Änderung im Zollwesen“ auf seine Freihafenstellung vorläufig nicht verzichten.⁹ Nunmehr setzte Bismarck – wie der Hamburger Senat es empfand – die Daumenschrauben an: Am 19. April 1880 beantragte Preußen im Bundesrat die Einbeziehung Altonas und der mit Altona aufs engste verbundenen hamburgischen Vorstadt St. Pauli in das Zollgebiet des Deutschen Reiches. Gegen die Einbeziehung Altonas konnte Hamburg nichts unternehmen, den Antrag betr. St. Pauli empfand man als gewollte Brückierung. Das *Hamburger Fremdenblatt* sprach von einer „Vivisektion Hamburgs“.¹⁰ In einer Massenpetition mit 60.000 Unterschriften und in zahlreichen Versammlungen, die gut besucht waren, drückten die Hamburger ihren Protest gegen das brutale Vorgehen der Reichsregierung aus.¹¹

1 Die Auseinandersetzungen über den Zollanschluß in Hamburg

Die Mehrheit der Hamburger Großkaufleute war 1880 gegen einen Anschluß Hamburgs an das Zollgebiet des Deutschen Reiches und für die Bei-

⁷ Maass (Anm. 4), 40 nach: Dokumente zur Geschichte der Handelskammer Hamburg. Hg. von der Handelskammer Hamburg. Hamburg 1965, 132 f.

⁸ Baasch (Anm. 5), 189 f.; Böhm (Anm. 2), 520.

⁹ Baasch (Anm. 5), 192; Emmerich (Anm. 1), 36.

¹⁰ Hans-Konrad Stein: Interessenkonflikte zwischen Großkaufleuten, Handelskammer und Senat in der Frage des Zollanschlusses Hamburgs an das Reich 1866–1881. In: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte 64 (1978), 55–89, 57.

¹¹ Böhm (Anm. 2), 522.

behaltung von Freihandel und Freihafen, womit die ganze Stadt gemeint war.¹² Dazu gehörten in erster Linie die großen Reeder, die Großhandelskaufleute des europäischen Zwischenhandels, die Exporteure nach Übersee, die Importeure von zollpflichtigen Gütern, wie Kaffee und Tee, die in Hamburg umgepackt, aufbereitet oder veredelt wurden, die Weingroßhändler (Wortführer waren hier die Inhaber der Firma Lorenz Meyer), die Inhaber von Firmen, die für den Export produzierten, oder solcher, die zwar für den Zollverein produzierten, jedoch zollpflichtige Güter verarbeiteten. Diese Repräsentanten der Außenwirtschaft dominierten die Börse, die Handelskammer (früher Commerzdeputation) und den Senat, also alle für die „Außenpolitik“ und Handelspolitik Hamburgs entscheidenden Gremien.

Auf der anderen Seite standen der Binnengroßhandel (Deutschwarengeschäfte), das Gewerbe, bestimmte Zweige der hamburgischen Industrie (so weit überhaupt vorhanden) und der Einzelhandel, vor allem wenn sie in der Nähe der Zollvereinsgrenzen ihren Sitz hatten. Die Zollgrenzen erschweren ihren Handel mit dem deutschen Binnenland. Wichtige Industriezweige verlegten daher ihren Sitz aus Hamburg hinaus in das Zollvereinsgebiet. So siedelten sich Tabakbetriebe mit ca. 3000 Arbeitern in Ottensen an. Auch andere mit Hamburger Kapital begründete Industriezweige siedelten sich im Umland an, z. B. in Harburg. Das Hamburger Gewerbe hatte nach dem Zollanschluß Holsteins und Lauenburgs (1868) viele Geschäftsmöglichkeiten verloren. Hinzu kam, daß der überwiegende Teil des Hamburger Landgebiets – so die Vierlande, die Walddörfer und einige Elbinseln – mit ca. 25.000 Einwohnern bereits zum Zollgebiet gehörten und also auch der Handel innerhalb der Freien und Hansestadt unter diesen Verhältnissen litt.¹³ Am 25. Mai 1880 gründeten daher Hamburger Gewerbetreibende die Hamburger Zollanschlußpartei.¹⁴ Sie setzten sich für den Anschluß der Stadt an das Zollgebiet ein, traten gleichzeitig aber auch für die Bildung eines Freihafenbezirkes ein.¹⁵

¹² Stein (Anm. 10), 61 f.; Emmerich (Anm. 1), 39.

¹³ Emmerich (Anm. 1), 39.

¹⁴ Böhm (Anm. 2), 522 f.

¹⁵ Stein (Anm. 10), 57.

Unter den Großkaufleuten waren vor allem die Kaufleute im sogenannten „Deutschwarengeschäft“ Befürworter des Zollanschlusses. Sie unterhielten große Läger mit Zollvereins-Produkten und hatten auch ihren Hauptabsatz im Zollverein. Um Wiedereinfuhrzölle zu vermeiden, mußten sie ihren Sitz aus Hamburg weg- und in den Zollverein, z. B. nach Harburg, hineinverlegen und in einem sogenannten Entrepot abwickeln, was zeitraubend und kostspielig war. Unter den Großkaufleuten waren sie aber von 1866 bis 1871 eindeutig in der Minderheit.¹⁶ Zu den Befürwortern des Zollanschlusses gehörten auch Großkaufleute wie die Ohlendorffs, die ihr Geld mit Guano gemacht hatten, der in jedem Fall zollfrei war, die ihren Adelstitel aber Preußen verdankten und daher – wie man in Hamburg damals sagte – nach Preußen „gravitierten“.¹⁷ Eine andere Gruppe von Großkaufleuten – darunter Berenberg-Goßler, Woermann, Nölting und Gustav Godeffroy – sprach sich für den Zollanschluß aus, weil sie Beteiligungen an Industrie-Unternehmen im Zollgebiet hatte. Gustav Godeffroy, ehemals Mitinhaber der Firma J. C. Godeffroy, ein prominenter Freihändler und Senator, hatte sich bereits um die Jahreswende 1877/78 für den Zollanschluß ausgesprochen mit der ganz unschuldig und öffentlich vorgetragenen Begründung, daß „er in mehreren Steinkohlenzechen Westfalens Beteiligungen erworben habe (solches ist doch kein Verbrechen)“ und daß die Schutzzoll-Interessen dieses Wirtschaftszweiges auch ihn zum Schutzzöllner gemacht hätten.¹⁸

Eine Minderheit von 32 Kaufleuten unterzeichnete am 31. Oktober 1880 eine Eingabe an den Reichskanzler, in der sie für den Zollanschluß der Stadt an das Reich und – wie die Hamburger Zollanschlußpartei – für die Bildung eines Freihafenbezirks eintraten. Damit hatten sich die Alternativen gegenüber früher etwas verschoben. Es ging nicht mehr um die Frage: Freihafenstadt oder vollständiger Zollanschluß, sondern um die Frage: *Freihafenstadt* oder *Freihafenbezirk*?¹⁹

Wie nicht anders zu erwarten, entfesselte der Schritt der 32 einen Sturm der Entrüstung in Hamburgs Handelskreisen. In der Börse wurde eine Ge-

¹⁶ Ebd., 63.

¹⁷ Ebd., 74.

¹⁸ Ebd., 67.

¹⁹ Ebd., 57.

generklärung ausgelegt, die 1730 Unterschriften erhielt.²⁰ Die 1700er betonten,

„daß die Aufrechterhaltung der Freihafenstellung Hamburgs sowohl im nationalen Interesse des gesamten Vaterlandes wie auch im Hamburgischen Interesse unbedingt geboten ist. Sollte das Reichsinteresse eine Neubegrenzung des Freihafengebietes fordern, so erwarten wir, daß eine solche nur unter Mitwirkung unserer gesetzgebenden Faktoren, unter Würdigung aller dabei in's Gewicht fallenden Interessen erstrebt wird.“²¹

Allen Einsichtigen war indes Mitte 1880 klar, daß eine absolute Opposition gegen Bismarcks Pläne sinnlos sein würde. Die Handelskammer schrieb am 29. Juni 1880 an den Senat:

„Hamburg steht in der Zollfrage einem Gegner gegenüber, welcher rücksichtslos seine Ziele verfolgt, so lange er sie für die richtigen hält, einem Gegner, dem wir naturgemäß nicht gewachsen sein können, dem die Meinung nicht zu benehmen ist, unser Freihafen schädige das übrige Deutschland, sei es nun in politischer, sei es in kommerzieller Beziehung.“²²

Am 29. Juni 1880 stellte die Handelskammer daher mit einer Mehrheit von 16 zu 5 der anwesenden Mitglieder ein Programm für zukünftige Verhandlungen mit der Reichsregierung zusammen²³ und forderte den Senat auf, in Verhandlungen mit Preußen einen beschränkten Freihafenbezirk zu verlangen, die Zollverwaltung in hamburgische Hand zu bekommen und die Möglichkeit zum Aufbau einer Hamburger Exportindustrie offenzuhalten.

Dieses Programm auch im Senat durchzusetzen, der mehrheitlich noch gegen den Zollanschluß war, fiel Senator Versmann zu, der dies auch sehr geschickt bewerkstelligte. Die Öffentlichkeit erfuhr nichts von dem Beschluß der Handelskammer, hier wurde vielmehr der Eindruck verbreitet, daß die Handelskammer nach wie vor den Status Hamburgs als Freihafen-

²⁰ Emmerich (Anm. 1), 40.

²¹ Stein (Anm. 10), 57.

²² Brief der Handelskammer an den Senat. In: Dokumente zur Geschichte der Handelskammer (Anm. 7), 157; Maass (Anm. 4), 41.

²³ Stein (Anm. 10), 77.

stadt beibehalten wolle. Mit dieser doppelgleisigen Taktik verfolgten die Großkaufleute und Versmann offenbar das Ziel, die Hamburger Position gegenüber Bismarck zu stärken. In diesem Zusammenhang ist auch die Petition der 1700 zu sehen.²⁴

Die Hamburger Taktik war im wesentlichen auch erfolgreich: Am 25. Mai 1881 wurde vom preußischen Finanzminister Bitter und dem Staatssekretär des Reichsschatzamttes einerseits, den Hamburger Bevollmächtigten Senatoren Versmann und O'Swald und dem Minister-Residenten Dr. Krüger andererseits eine Vereinbarung unterzeichnet. Darin hieß es:

„Die freie und Hansestadt Hamburg ist bereit, mit ihrem ganzen Gebiet, jedoch mit Ausschluß des nachstehend näher bezeichneten Bezirks, dem Reichs-Zollgebiet beizutreten. Für diesen Bezirk, welcher der Stadt Hamburg als Freihafen dauernd verbleibt, behält der Art. 34 der Reichsverfassung mit der Wirkung seine Gültigkeit, daß die Freihafen-Berechtigung jenes Bezirks ohne Hamburgs Zustimmung weder aufgehoben noch eingeschränkt werden kann.“

In weiteren Bestimmungen wurden die Grenzen des neuen Freihafens festgelegt, die Zulassung von Exportindustrien im Freihafen und die Übernahme der Zollverwaltung durch Hamburger Behörden und Beamte geregelt. Vor allem sicherte das Reich einen Baukostenzuschuß in Höhe von 40 Millionen Mark zu, der in zehn gleichen Raten fällig werden sollte.²⁵

Am 3. Juni stimmte der Senat gegen die Stimme Kirchenpauers dem Vertrag zu. Am 15. Juni 1881 wurde der Vertrag mit einer erforderlichen Zweidrittel-Mehrheit von 106 zu 46 Stimmen von der Bürgerschaft gebilligt.²⁶ Die Vorarbeiten für die Anlage des Freihafenbezirks konnten beginnen.

²⁴ Ebd., 77 f.

²⁵ Emmerich (Anm. 1), 43 f.

²⁶ Ebd., 46. Zu den Debatten siehe: Hamburgs Anschluß an das deutsche Zollgebiet. Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft. Stenographische Berichte. Hg. von Hermann Eberstein. Hamburg 1881; Hans J. Teuteberg: Die Entstehung des modernen Hamburger Hafens (1866–1896). In: Tradition. Zeitschrift für Firmengeschichte und Unternehmerbiographie 17 (1972), 257–291, 289, Anm. 77.

2 Der Freihafen

Im März 1882 bildete der Senat aus seiner Mitte eine siebenköpfige Kommission für die Vorbereitung des Zollanschlusses. Diese Kommission legte am 3. Juli 1882 der Bürgerschaft einen Generalplan und einen Generalkostenanschlag vor. Im Mittelpunkt dieser Pläne stand zunächst das Freihafengebiet am nördlichen Elbufer, während die Anlage weiterer Hafenbecken und die Erschließung eines Industriegebietes im Süden noch zurückgestellt wurden. Der Generalplan stellte drei Projekte von unterschiedlicher Ausdehnung zur Wahl.²⁷ Allen gemeinsam war der Gedanke, daß die neuen Speicheranlagen in unmittelbarer Nähe der Geschäftsstadt gebaut werden sollten. Das einzige Gebiet, das dafür in Frage kam, war das Kehrwieder-Wandrahm-Gebiet. Die einzelnen Projekte unterschieden sich nur hinsichtlich der Ausdehnung der neuen Speicherstadt und der damit verbundenen Kosten voneinander.

Sie knüpften an die Hafenneubauten der letzten Jahre an: 1866 war der Sandtorhafen, 1875 der Grasbrookhafen und 1877 der Strandhafen gebaut worden.²⁸ Sie verfügten bereits über Gleis- und Straßenanschluß und markierten damit den Übergang vom relativ primitiven Naturhafen zum modernen, mechanisierten und technisierten Kunsthafen. Die Umschlagtechnik Seeschiff-Schute-Speicher oder Seeschiff-Flußschiff oder Seeschiff-Schuppen-Eisenbahn bzw. Fuhrwerk blieb auch in den folgenden Jahrzehnten bis zum Aufkommen der Container-Schifffahrt im wesentlichen die gleiche.²⁹ Der Hafenausbau bedeutete für Hamburg den Schritt ins Industriezeitalter, auch wenn von Industrie-Ansiedlung zu diesem Zeitpunkt noch nicht die Rede sein konnte.³⁰

Eine Erweiterung des Hafens und eine Modernisierung der vorhandenen Anlagen waren 1881 ohnehin notwendig, weil der Verkehr zugenommen

²⁷ Teuteberg (Anm. 26), 290, Anm. 78 u. 79. Siehe für die Zollanschlußprojekte und -bauten auch Roy Samuel MacElwee: *Wesen und Entwicklung der Hamburger Hafenbaupolitik im besonderen von 1815 bis 1888*. Diss. Berlin 1915, 73; Erwin Wiskemann: *Hamburg und die Welthandelspolitik von den Anfängen bis zur Gegenwart*. Hamburg 1929, 216; Heinrich Flügel: *Die deutschen Welthäfen Hamburg und Bremen*. Jena 1914, 112.

²⁸ Vgl. dazu und zur Diskussion über Dock- oder Tidehafen Teuteberg (Anm. 26), 277–288.

²⁹ Ebd., 285.

³⁰ Ebd., 257.

und die Zahl der Dampfschiffe sich erhöht hatte. Der Zollanschluß und der Freihafenplan hatten den Vorteil, daß nun ein Teil der Kosten vom Deutschen Reich übernommen wurde. Dabei muß daran erinnert werden, daß alle Hafengebauten in Hamburg vor und nach dem Zollanschluß vom Staat geplant, durchgeführt und durch staatliche Anleihen finanziert worden sind. In den USA, in England und Holland (Rotterdam) war das ganz anders: Hier finanzierten und bauten private Aktiengesellschaften mehr oder minder koordiniert die Hafenanlagen.³¹

Am 21. Februar 1883 stimmte die Bürgerschaft dem Projekt „Kehrwieder-Wandrahm“ und dem Bau eines Zollkanals, der unbehindert von Zollschranken die Binnenschifffahrt auf der Elbe oberhalb und unterhalb des Freihafens sicherstellen sollte, zu – in erster Lesung mit einer relativ knappen Mehrheit von 70 gegen 53 Stimmen, in der anschließenden zweiten Lesung mit einer Mehrheit von 134 zu 13. Damit das Projekt verwirklicht werden konnte, mußten rund 24.000 Einwohner der betroffenen Stadtteile umgesiedelt und Grundstücke im Wert von 54,5 Millionen Mark erworben werden. Später, als der Freihafen vergrößert wurde, mußten noch einmal 25.000 Einwohner umgesiedelt werden.³² Die erwarteten „500 Prozesse“ der Grundstückseigner blieben aus, so daß Enteignung und Umsiedlung relativ zügig abgewickelt werden konnten.³³ Wohin die „Ausgesiedelten“ gingen, wird gleich zu berichten sein.

Zur Bewirtschaftung der Speicherinsel wurde am 7. März 1885 die Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft gegründet.³⁴ Diese Gesellschaft führte dann den Bau der Speicherstadt blockweise und zügig durch. Bereits 1886, also beinahe zwei Jahre vor dem Zollanschluß, hatte die Gesellschaft einen Reingewinn von 9 Millionen Mark, 1889 waren es 14 Millionen Mark und 1900 23 Millionen Mark.³⁵

³¹ Ebd., 287; Michael Grüttner: Arbeitswelt an der Wasserkante. Sozialgeschichte der Hamburger Hafendarbeiter 1886–1914. Göttingen 1984, 19.

³² Wilhelm Melhop: Historische Topographie der Freien und Hansestadt Hamburg von 1880–1895. Hamburg 1895, 46 f.; danach auch Emmerich (Anm. 1), 51; Böhm (Anm. 2), 528.

³³ Teuteberg (Anm. 26), 291.

³⁴ Emmerich (Anm. 1), 53. 1939, also zwei Jahre nach dem Groß-Hamburg-Gesetz, wurde sie umbenannt in Hamburger Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft (HHLA).

³⁵ Emmerich (Anm. 1), 55.

Die Kosten des Freihafenausbaus beliefen sich auf 106 Millionen Mark, davon hatte das Reich, wie vereinbart, 40 Millionen Mark übernommen. Die für den Hafenausbau vor dem Ersten Weltkrieg aufgewandten Beträge sind nicht eindeutig zu bestimmen. Anhand der Anleihen lassen sich jedoch ungefähre Angaben machen. Danach stiegen die Aufwendungen³⁶ folgendermaßen:

1859–1868	21,4 Mill. M
1869–1878	33,5 Mill. M
1879–1888	108,6 Mill. M (vgl. Freihafenausbau!)
1889–1898	165,3 Mill. M
1899–1907	140,4 Mill. M
Summe:	469,2 Mill. M

Diese Summe ist vor allem beeindruckend, wenn man sie mit den 92,2 Millionen Mark vergleicht, die der Ausbau des Bremer Hafens zwischen 1859 und 1912 gekostet hat.³⁷ Die Ausgaben für den Hafenausbau machten ca. 40 Prozent des außerordentlichen Haushalts der Freien und Hansestadt aus, sie überschritten seit 1869 aber nie 4 Prozent des ordentlichen Haushalts.³⁸

Der Entscheidungsprozeß, der zum Ausbau und zur Modernisierung des Hafens vor und bei dem Zollanschluß führte, verlief zwischen Senat und Bürgerschaft. Dabei hat die Bürgerschaft durch Ablehnung von ihr unsinnig erscheinenden Senatsvorlagen durchaus entscheidenden Einfluß ausgeübt. Großen Einfluß auf die Willensbildung in beiden Gremien hatte die Commerzdeputation (Handelskammer), also die Interessenvertretung von Handel und Schifffahrt. Sie hat bei den Ausbauplänen oft die Initiative ergriffen und hat während ihrer Beratung immer wieder korrigierend oder beratend eingegriffen. Die Deputation für Handel und Schifffahrt war demgegenüber hauptsächlich ein Beratungsgremium.³⁹

³⁶ Teuteberg (Anm. 26), 287, Anm. 71 nach Johann Friedrich Bubendey / Carl Lorenzen: Der Hamburger Hafen und die Regulierung der Unterelbe. Hamburg 1912, 90. Dort auch die differenzierteren, aber Cuxhaven einschließenden Berechnungen von MacElwee (Anm. 27), 101.

³⁷ Teuteberg (Anm. 26), 288.

³⁸ Ebd., 288.

³⁹ Maass (Anm. 4), 33.

Am 15. Oktober 1888 wurde Hamburg an das Zollgebiet des Deutschen Reiches angeschlossen, am 29. Oktober 1888 wurde der Freihafen in Anwesenheit von Kaiser Wilhelm II. feierlich eingeweiht. Damit entstand innerhalb des Hafens „ein besonderer Wirtschaftskörper eigenen Rechts“, der sich immer weiter ausdehnte. Die Folgen des Zollanschlusses waren für die Hamburger Verbraucher sofort zu spüren: Die Preise für viele Verbrauchs- und Genußmittel stiegen. Ein Extrablatt, das zum 15. Oktober 1888 erschien, malte unter der Überschrift „Hamburger Weh“ die Folgen aus:

„Statt des Kaffees, den wir trinken
 heut noch, wird uns morgen winken
 ‚Bliemchen‘, wie im Sachsenland.
 Statt der importierten Waare
 rauchst Du künftig ’ne Cigarre
 aus dem lieben Pfälzerland.
 Spürst du drob auch Unbehagen,
 wird rebellisch auch dein Magen,
 rauchst se du se denn se doch.“⁴⁰

Die eventuellen Folgen des Zollanschlusses wurden vor allem von den Hamburger Großkaufleuten eher skeptisch beurteilt. Wie sich aber bald herausstellte, war die Gründung des Freihafenbezirks von größter und positiver Bedeutung für die weitere wirtschaftliche Entwicklung der Stadt, sie war der Katalysator für den Wandel Hamburgs von der Handels- zur Industriestadt und von der Kaufmanns- zur Arbeiterstadt.

Ich will diese Folgen unter drei Aspekten erörtern:

1. dem Hafenausbau und der Industrialisierung,
2. der Arbeit im Hafen und
3. der Wohnungsfrage.

3 Hafenausbau und Industrialisierung

Die durch den Zollanschluß der Stadt und die Freihafenregelung ermöglichte enge Verflechtung mit dem deutschen Hinterland war die wichtigste Voraussetzung und zugleich die beste Garantie für eine ständige Expansion

⁴⁰ Emmerich (Anm. 1), 56.

der Hamburger Schifffahrt und des Hamburger Handels. Der Zollanschluß wurde darüber hinaus zum Ausgangspunkt einer raschen industriellen Entwicklung. Die traditionelle Vorherrschaft von Handel und Reederei blieb dennoch erhalten.⁴¹

Der Warenumschatz im Hamburger Hafen steigerte sich rasch, wie sich am Raumgehalt der in Hamburg ankommenden Schiffe ablesen läßt:⁴²

1877	2.233.929 t	
1885	3.704.000 t	
1886	3.792.000 t	
1887	3.920.234 t	
1888	4.355.000 t	
1889	4.810.000 t	
1890	5.203.000 t	
1891	5.762.000 t	
1898	7.354.000 t	Index: 199
1906	11.039.000 t	Index: 298
1913	14.242.000 t	Index: 385

1883 hatten Hamburg und Cuxhaven einen Anteil von 35 Prozent am Seeschiffsverkehr in Deutschland. 1893 lag ihr Anteil bei 40,1 Prozent und 1903 bei 45,1 Prozent und pendelte sich zwischen 44,9 Prozent 1910 und 44,2 Prozent 1911 ein.⁴³

Verglichen mit der Entwicklung anderer europäischer Häfen war die Hamburger Entwicklung besonders beeindruckend. Vor dem Ersten Weltkrieg wurde es vor Rotterdam zum führenden Hafen auf dem Kontinent und zum viertgrößten Hafen der Welt nach New York, London und Liverpool.⁴⁴ Freilich war das Wachstum von Antwerpen und Rotterdam schneller als das von Hamburg. Beide Häfen haben Hamburg dann auch nach dem Ersten Weltkrieg überflügelt.⁴⁵

⁴¹ Grüttner (Anm. 31), 28.

⁴² Ebd., 29, nach Flügel (Anm. 27), 308 f.

⁴³ Grüttner (Anm. 31), 20; siehe auch die Übersicht bei Flügel (Anm. 27), 312.

⁴⁴ Grüttner (Anm. 31), 29, nach Flügel (Anm. 27), 311.

⁴⁵ Bis zum Zollanschluß waren 54,5 Prozent der importierten Waren Rohstoffe, zwischen 1888 und 1900 waren es 56,6 Prozent; bis zum Zollanschluß waren 28,4 Prozent Nahrungsmittel und Verzehrstoffe, nach dem Zollanschluß waren es 33,9 Prozent; bis zum

Die Struktur des Umschlags im Hafen änderte sich durch den Zollanschluß nicht: Hamburg war und blieb Deutschlands Industriehafen. Es wurden hauptsächlich Rohstoffe und Nahrungsmittel importiert und Fabrikate exportiert.⁴⁶

Das rapide Wachstum des Umschlags forderte eine ständige Erweiterung des Freihafens und eine fortwährende Modernisierung der Lade-, Lösch- und Speicheranlagen. Die Gesamtwasserfläche des Freihafens betrug anfangs 426 Hektar, bis zur Jahrhundertwende wurde sie auf 726 Hektar ausgeweitet. Bereits beim Bau der Speicherstadt hielten auch zahlreiche technische Innovationen Einzug in den Lade- und Speicherbetrieb. Vor allem Dampfkräne und hydraulische Hebevorrichtungen (Winden, Hebebühnen) ersetzten oft die Muskelkraft, machten ganze Gruppen von Hilfsarbeitern überflüssig und schufen andere Arbeitergruppen, wie die Kranführer, die sich bald als qualifizierte Arbeiter an die Spitze der Arbeiterhierarchie an den Kais stellten. Um die Jahrhundertwende wurden die Dampfkräne durch elektrische Kräne ersetzt. Seit 1907 veränderte eine neue Modernisierungswelle das Laden und Löschen von Massengut. Vor allem die Einführung der Getreideheber führte zu einer erheblichen Reduzierung der Zahl der Getreideumstecher und ähnlicher Berufsgruppen.⁴⁷

Auch diese Hafenneubauten wurden in staatlicher Regie durchgeführt. Bei der für Hamburg typischen Verquickung von staatlichen Entscheidungen und privaten Interessen bedeutete dies konkret, daß die Initiative meist von der Handelskammer, also den interessierten Unternehmern, ausging. Gefällt wurden die Entscheidungen praktisch in der Bau- und Finanzdeputation. Die Rolle der Bürgerschaft beschränkte sich mehr und mehr darauf, diesen Entscheidungen ihren quasi-parlamentarischen Segen zu geben. Eine

Zollanschluß bestand die Einfuhr zu 17,1 Prozent aus Fabrikaten, dieser Anteil sank nach dem Zollanschluß bis 1900 auf 9,5 Prozent. Bis zum Zollanschluß waren 37,6 Prozent der exportierten Waren Fabrikate, nach dem Zollanschluß waren es 41,1 Prozent. Bis zum Zollanschluß waren 40,5 Prozent des Exports Nahrungsmittel und Verzehrstoffe, nach dem Zollanschluß nur noch 35,7 Prozent; bis zum Zollanschluß bestanden 21,9 Prozent aus Rohstoffen, nach dem Zollanschluß 23,2 Prozent (Maass [Anm. 4], 56 f., nach C[arl] T. Freytag: Die Entwicklung des Hamburger Warenhandels von der Entstehung des Deutschen Reiches bis zum Ende des 19. Jahrhunderts [1871–1900] [Studien zur hamburgischen Handelsgeschichte 3]. Berlin 1906, 29, 32, 62, 66).

⁴⁶ Grüttner (Anm. 31), 74 f.

⁴⁷ Ebd.

weitere Besonderheit der Hafenerweiterungen nach 1888 ist außerdem, daß der Ausbau in wachsendem Maße von den Bedürfnissen einer großen Reederei, der HAPAG nämlich, beeinflußt wurde.

Die HAPAG und der Hafenausbau

1847 gegründet, entwickelte sich die HAPAG bis 1875/76 ebenso langsam und unspektakulär wie andere Hamburger Reedereien. Sie geriet dann in die Strudel des Gründerkrachs und harter Konkurrenzkämpfe mit der Sloman und Carr gehörenden Union-Dampfschiffahrtlinie und mußte ihr Kapital um ein Drittel reduzieren. Erst 1888, im Jahre des Zollanschlusses also, nachdem Albert Ballin von der Union zur HAPAG übergewechselt war und die beiden Firmen sich über ihre Routen geeinigt hatten, erreichte die HAPAG wieder die Bilanzen von 1875. Ab dann ging es aber rapide aufwärts. 15 Jahre später war die HAPAG die größte Reederei der Welt. Entscheidend für diesen Aufstieg war u. a. die Gründung des „Norddeutschen Dampferlinienverbandes“ 1892. Damit schlossen die HAPAG, der Norddeutsche Lloyd, die Sloman-Union-Linie, die Holland-Amerika-Linie (HAL) aus Rotterdam und die Red-Star-Line in Antwerpen ein Pool-Abkommen, in dem die einzelnen Linien im Personen- und Frachtverkehr mit den USA entsprechend der Stärke der Firmen festgelegt wurden und ein Konkurrenzkampf der beteiligten Linien untereinander ausgeschlossen wurde.⁴⁸ Der Frachtverkehr der HAPAG stieg zwischen 1895 und 1905 von 1,363 Millionen auf 5,805 Millionen Bruttoregistertonnen.⁴⁹ Entsprechend wuchs der Bedarf der HAPAG an Kaianlagen und Schuppen. Bis 1888 benutzte die Gesellschaft kleinere Hafenanlagen am Jonas. 1889 wurde ihr der Amerika-Kai für zehn Jahre verpachtet. Ab Dezember 1893 wurde ihr der gesamte Petersen-Kai im Baakenhafen vermietet. 1889 wurde am Amerika-Kai ein Schuppen auf Antrag der HAPAG gebaut, da die vorhandenen Schuppen für den Betrieb der Gesellschaft nicht ausreichten. 1896 wurden

⁴⁸ Die HAPAG schloß später noch weitere Pool-Abkommen dieser Art ab und erweiterte den Tätigkeitsbereich der Linien insofern, als der Pool auch in Arbeitskämpfen wie dem Hamburger Hafentarbeiterstreik 1896/97 eingesetzt wurde: Den HAPAG-Kunden wurde empfohlen, ihre Waren nicht über Hamburg, sondern über Pool-Firmen in Bremen oder Rotterdam nach Amerika zu transportieren.

⁴⁹ Dazu mit weiteren Hinweisen Maass (Anm. 4), 58 f.

auf Wunsch der HAPAG am Petersenkai neue Krananlagen errichtet, 1898 Schuppen im Hansa- und Segelschiffhafen. 1898 war abzusehen, daß die HAPAG weitere Kaianlagen brauchen würde. Und so wurden zwischen Vertretern der HAPAG und der Finanzdeputation Vereinbarungen geschlossen, die vorsahen, daß der Staat auf dem Kuhwärder den 1897 geplanten Hafen C (den späteren Kaiser-Wilhelm-Hafen) bauen, mit den notwendigen Anlagen (Kaischuppen, Kränen, Eisenbahnanschluß) versehen und dann zur ausschließlichen Benutzung an die HAPAG verpachten würde.⁵⁰ Als Baukosten waren 20,5 Millionen Mark vorgesehen. Die Pacht sollte 25 Jahre dauern und pro Jahr 800.000 Mark einbringen, insgesamt also die Bausumme. Der Senat stimmte dem Plan zu; die Bürgerschaft überwies ihn an den „Ausschuß zur Prüfung von Kaiangelegenheiten“, und dieser berichtete im Dezember 1898: „Es kommt hinzu, daß es im wohlverstandenen Interesse des gesamten Hamburgischen Handels liegt, einer Gesellschaft wie der HAL weitgehend entgegenzukommen und ihr bequeme Gelegenheit zum Löschen und Laden ihrer Güter zu gewähren.“⁵¹ Am 28. Dezember 1898 stimmte die Bürgerschaft dem Senatsantrag zu.

15 Monate später wandte sich Albert Ballin erneut an die Baudeputation mit der Mitteilung, daß auch der im Bau befindliche Hafen C „für unsere inzwischen sehr erheblich angewachsene Flotte nicht ausreichen“ werde, so daß der beschleunigte Ausbau des geplanten Hafens D (später Ellerholzhafen) erforderlich sei.⁵² Auch diesen Antrag machte sich der Senat bald zu eigen und leitete einen entsprechenden Hafenerweiterungsantrag am 18. April 1901 an die Bürgerschaft weiter. Ohne weitere Erörterung wurde er nach Überweisung an den Ausschuß für Kaibauten im Juni 1901 durch die Bürgerschaft angenommen. Im Fall des Kaiser-Wilhelm-Hafens hatte die Entscheidung vom ersten Wunsch der HAL bis zur Beschlußfassung durch die Bürgerschaft sechs Monate gedauert, im Falle des Ellerholzhafens 18 Monate. Der schnelle Gang der Entscheidung zeigt auch, in welchem Maße hier die privaten Interessen einer Firma durch den Staat wahrgenommen wurden.

⁵⁰ Ebd., 60.

⁵¹ Ebd., 61.

⁵² Ebd.

Werften und Industrie im Freihafen

Der Ausschluß Hamburgs vom deutschen Zollgebiet hatte lange die Industrialisierung der Stadt verhindert bzw. verzögert, denn ihr hätten nur der relativ kleine Stadtmarkt und der Export offengestanden. Der Zollanschluß führte zu einer Explosion von Industriebetrieben, die nunmehr für den deutschen Inlandsmarkt produzierten: 1880 gab es in Hamburg rund 600 Betriebe mit etwa 18.000 Arbeitern, 1890 – also zwei Jahre nach dem Zollanschluß – gab es 1000 Fabriken mit knapp 30.000 Arbeitern, 1900 1400 Fabriken mit 45.000 Arbeitern, kurz vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges 5000 Industriebetriebe mit 115.000 Arbeitern. Dazu kamen noch 40.000 bis 50.000 Beschäftigte in den rund 15.000 Handwerksbetrieben der Stadt. Rund 16 Prozent der Bevölkerung und 43 Prozent der Beschäftigten waren vor dem Ersten Weltkrieg in Industrie und Handwerk beschäftigt.⁵³

Nach dem Zollanschluß siedelte sich im Freihafen schnell Industrie an. Der Vorteil des Standorts lag und liegt darin, daß die Betriebe Auslandsmaterial einführen und verarbeiten sowie Produkte ausführen können, ohne Zoll darauf zu zahlen. Am stärksten entwickelten sich der Schiffbau, der ihm angeschlossene Maschinenbau, die Eisen- und Metallverarbeitung, dann die verarbeitende Industrie für Einfuhrartikel wie Gummi, Asbest, Salpeter, Superphosphat, Gerb- und Farbstoffe, Kaffee, Kupfer und Zink. Dann folgte die verarbeitende Industrie, die mit importierten Rohstoffen wie Öl, Reis und Kaffee für den Export arbeitete, und danach erst die für den städtischen Bedarf produzierende Industrie wie Brauereien, Eisfabriken, Speisefettfabriken, Seifensieder, Nahrungsmittelhersteller, die Textil- und Verpackungsindustrie. Die Industriebetriebe beanspruchten vor 1914 nahezu die Hälfte des Geländes im Freihafen.⁵⁴ Kennzeichnend für die Hamburger Industrie war die Tatsache, daß – abgesehen vom Schiffbau – kleinere und mittlere Betriebe überwogen. Noch 1921 beschäftigten von den 5000 Hamburger Industriebetrieben nur fünf mehr als 1000 Arbeiter.⁵⁵

⁵³ Werner Jochmann: Handelsmetropole des Deutschen Reiches. In: Hamburg. Geschichte der Stadt und ihrer Bewohner. Hg. von Werner Jochmann und Hans-Dieter Loose. Band 2: Vom Kaiserreich bis zur Gegenwart. Hg. von Werner Jochmann. Hamburg 1986, 15–129, 25; Böhm (Anm. 2), 530.

⁵⁴ Jochmann (Anm. 53), 24; Böhm (Anm. 2), 530 f.

⁵⁵ Böhm (Anm. 2), 531.

Nach dem Zollanschluß wurden die Werften innerhalb des Freihafenbezirks, westlich und östlich des Reiherstiegs, angesiedelt. Als die Schiffe immer größer wurden, reichte der hier zur Verfügung stehende Platz nicht mehr aus, die Werften wandten sich an den Staat, der ihnen Gelände für neue und größere Schwimmdocks, Werftplätze und den Bau von Kaimauern anweisen mußte. Was unter den Reedereien die HAPAG war, das war unter den Werften Blohm & Voss. Gegründet 1876, schloß die Firma 1877 einen Vertrag mit der Finanzdeputation über Pachtung eines Platzes auf Kuhwärder. Das kleine Ein-Mann-Unternehmen krebste so dahin, bis es 1891 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt wurde und in einem zweiten Pachtvertrag die Vergrößerung des Werftgeländes erreichte sowie mit dem Bau eines weiteren Schwimmdocks begann.⁵⁶

Im November 1894 beantragte die Werft beim Senat den Bau eines dritten Docks und begründete die Notwendigkeit dieser Anlage damit, daß die HAL bereits mehrere Schiffe besitze, die wegen ihrer Größe bisher in Hamburg nicht repariert werden konnten, und daß das neue Dock auch den Bedürfnissen der entstehenden kaiserlichen Marine genügen würde. Der Senat wurde gebeten, „die kaiserlichen Marine-Behörden auf unser Unternehmen aufmerksam zu machen und mit dahin wirken zu wollen, daß dasselbe seitens der kaiserl. Marine unterstützt und gefördert wird“. Und schließlich: Mit dem Dockbau könnten „größere Arbeiterentlassungen“ vermieden werden.⁵⁷ Der Senat verwandte sich für Blohm & Voss in Berlin; die Marineleitung zeigte sich aber keineswegs begeistert von den Hamburger Plänen. Wegen der Untiefen auf der Elbe zog sie ein Dock in Cuxhaven vor. Erst eine persönliche Intervention von Hermann Blohm beim Staatssekretär des Reichsmarineamtes, Admiral Friedrich Hollmann, brachte eine Wende: Die Marine war bereit, das Dock zu benutzen, wenn sie auch nicht eine bindende Verpflichtung dafür abgeben wollte. Die Bereitschaft der Marine trug dann wiederum dazu bei, daß auch der Hamburger Senat Mitte Juni 1895 willens war, das benötigte Gelände an Blohm & Voss zu verpachten. Im Antrag des Senats an die Bürgerschaft fehlte freilich jeder Hinweis auf die Vereinbarungen mit dem Reichsmarineamt. Anfang Juli stimmte die Bürgerschaft zu; das Schwimmdock wurde im April

⁵⁶ Dazu Maass (Anm. 4), 74–78.

⁵⁷ Ebd., 75.

1897 eröffnet. Durchaus rechtzeitig für die mit der Verabschiedung des Ersten Flottenbauprogramms 1898 einsetzende Hochkonjunktur im Schiffbau.

Mit dem Zollanschluß und dem Aufschwung der Werftindustrie wurde Hamburg zur Industriestadt. Außer Blohm & Voss siedelten sich im Freihafen rund 80 mittlere und kleine Unternehmen an, die alle direkt oder indirekt mit Schiffbau zu tun hatten. Sie produzierten See- und Flußschiffe, Schlepper, Barkassen, Boote, dazu Kessel, Maschinen und andere Schiffsteile. Die Standortvorteile in Hamburg waren offenbar so groß, daß 1909 die Stettiner Vulkanwerft einen Teil des Unternehmens an die Elbe verlegte und 1914 sich die Deutsche Werft in Finkenwerder niederließ.⁵⁸ Gleichwohl spielten Fabrikanten in der Hamburger Politik nur eine untergeordnete Rolle. 1856 hatten sie die Erlaubnis erhalten, an den Versammlungen des ehrbaren Kaufmanns teilzunehmen. Als 1866 die Commerzdeputation in eine Handelskammer umgewandelt wurde, gab es keine eigene Sektion für Fabrikanten bzw. Industrielle. Erst 1899 wurde eine besondere Industriekommission gegründet. Sogar Großbetriebe waren daher nach wie vor in der Gewerbekammer vertreten, ohne daß diese deshalb ein Gegengewicht gegen den alles überragenden Einfluß der Handelskammer darstellen konnte. 1907 wurde die Vertretung der Industrie so geregelt, daß sie mit ihren kaufmännischen Angelegenheiten zur Handelskammer, mit ihren gewerblichen zur Gewerbekammer gehörte. Hamburg blieb im Selbstverständnis der maßgeblichen politischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Gremien eine Handelsstadt, obwohl es um die Jahrhundertwende nach Berlin bereits die zweitgrößte Industriestadt des Deutschen Reiches geworden war.⁵⁹

4 Die Arbeit im Hafen

Bezeichnend für die Masse der Hamburger Hafentarbeiter war die Unbeständigkeit ihrer Beschäftigung. 1895 waren im Hamburger Hafen insgesamt 23.000 Arbeiter beschäftigt. Von ihnen fanden pro Tag jedoch nur ca. 7300 Arbeit. Lediglich 5800 arbeiteten mehr als 210 Tage im Jahr. Die überwiegende Mehrheit der Hafentarbeiter bestand aus Tagelöhnern, die

⁵⁸ Jochmann (Anm. 53), 24.

⁵⁹ Ebd., 23.

sich tagtäglich einen Job suchen mußten.⁶⁰ Nach Schätzungen der Hamburger politischen Polizei waren 1892 unter den ca. 90.000 Hamburger Arbeitern etwa 20.000 Gelegenheitsarbeiter.⁶¹ Das wären demnach 22 Prozent der Hamburger Arbeiterschaft überhaupt. Auch wenn die Zahlen nicht ganz sicher sind, so steht doch fest, daß es sich bei den Gelegenheitsarbeitern keineswegs um eine kleine Gruppe handelte und daß ihr Hauptarbeitsfeld der Hafen war.

Zu diesen unständigen Arbeitern gehörten vor allem die Schauerleute, die das Laden und Löschen der Schiffe besorgten. Sie waren unqualifizierte Arbeiter, oft ehemalige Seeleute oder an Land gescheiterte Existenzen. Sie erhielten ihre Arbeit meist nicht direkt von den großen Handelsfirmen oder Reedereien, sondern durch Vermittler, die „Baase“, die Schauerleute in Hafenkneipen anheuerteten und dann als „Gangs“ weitervermittelten,⁶² d. h., sie wechselten ihre Arbeitgeber täglich.

Ähnlich ging es einer anderen Gruppe von Hafenarbeitern: den Ewerführern.⁶³ Sie waren im Unterschied zu den Schauerleuten zwar qualifiziert, hatten aber auch unständige Arbeit, je nachdem, wie viele Schiffe im Hafen lagen und wie sie durch die Baase vermittelt wurden, denn ihre Aufgabe war ursprünglich der Transport von Waren von den mitten im Strom liegenden Schiffen zu den Speichern. Im Laufe der Jahre aber verstetigte sich die Beschäftigungsdauer der Ewerführer, weil alle Baase ein Interesse daran hatten, zuverlässige Ewerführer vermitteln zu können, und es daher in Kauf nahmen, Ewerführer in flauen Zeiten durch Instandsetzungsarbeiten etc. an sich zu binden.⁶⁴

Schauerleute und Ewerführer fanden also bei ca. 150 bis 200 Zwischenunternehmern Arbeit. Ganz anders war die Situation der Kai-Arbeiter, die die Fracht von den Schauerleuten übernahmen, in die Schuppen und Spei-

⁶⁰ Michael Grüttner: Mobilität und Konfliktverhalten. Der Hamburger Hafenarbeiterstreik 1896/97. In: Streik. Zur Geschichte des Arbeitskampfes in Deutschland während der Industrialisierung. Hg. von Klaus Tenfelde und Heinrich Volkmann (Arbeitsbücher: Sozialgeschichte und soziale Bewegung). München 1981, 143–161, 150; Grüttner (Anm. 31), 101.

⁶¹ Grüttner (Anm. 31), 101.

⁶² Zu den Gelegenheitsarbeitern siehe ebd., 92–101.

⁶³ Dazu ebd., 69–72.

⁶⁴ Grüttner: Mobilität (Anm. 60), 151.

cher brachten und dort sortierten. Sie waren (abgesehen von den Kranführern) ebenfalls unqualifiziert, aber ständig beschäftigt und hatten nur einen Arbeitgeber, den Staat bzw. die Lagerhausgesellschaft. Dazu kam ab 1888 die HAPAG, die den Kai-Umschlag in eigener Regie betrieb. Ihr folgten bis 1914 vier andere Reedereien: die Woermann-Linie, die Deutsche Ostafrika-Linie, die Deutsche Levante-Linie und die Hamburg Süd. Dennoch blieb der Staat für die Kai-Arbeiter der wichtigste Arbeitgeber. 1913 waren an den Kais durchschnittlich 6169 Arbeiter beschäftigt, davon arbeiteten 3469 (56 Prozent) am Staatskai, 2700 (44 Prozent) an den vier verschiedenen Pachtkaibetrieben.⁶⁵

Der Hauptgegensatz – die Bruchstelle – unter den Hafentarbeitern verlief nicht so sehr zwischen qualifizierten und unqualifizierten, sondern zwischen unständigen und ständigen Arbeitern.⁶⁶ Es liegt auf der Hand, daß sie sich in ihrem Organisationsverhalten und in ihrer Risikobereitschaft erheblich unterschieden. Als 1891 der Hafentarbeiterverband gegründet wurde, umfaßte er 5000 Mitglieder aus allen im Hafenbetrieb tätigen Berufsgruppen; die Kai-Arbeiter waren aber besonders stark vertreten. 1892 war der Verband auf 1200 Mitglieder geschrumpft,⁶⁷ weil die meisten Hafentarbeiter keinen Sinn in dieser Organisation sahen und das Geld für ihre Mitgliederbeiträge nicht hatten. 1892 gründeten die Schauerleute ihren eigenen „Verein der Schauerleute von 1892“, weil sie die Anstellung von hauptamtlichen Funktionären, die Zentralisierung der Entscheidungen in den großen Gewerkschaftsverbänden und deren hohe Mitgliedsbeiträge ablehnten. Diese sogenannten Lokalisten hofften, durch kurzfristige punktuelle Streiks ihre Lage verbessern zu können.

Die Mehrheit der Schauerleute freilich war unorganisiert. Gerade diese unorganisierte Mehrheit aber bestimmte das Streikgeschehen 1896/97: Als im November 1896 der Hafen voller Schiffe lag, begannen unabhängig und unorganisiert vom Hafentarbeiterverband kleine Streiks und Arbeitsniederlegungen. Zwei kurze Streiks der im Akkord arbeitenden Schauerleute wurden vom „Verein der Schauerleute von 1892“ organisiert und endeten

⁶⁵ Grüttner (Anm. 31), 64.

⁶⁶ Ebd., 91.

⁶⁷ Grüttner: Mobilität (Anm. 60), 144.

mit einem vollständigen Sieg der Arbeiter.⁶⁸ Die Führer des Hafenarbeiterverbandes versuchten, die Streikbewegung einzudämmen, weil sie ihre eigene Organisation für zu schwach hielten. Doch am 20. November 1896 sprachen sich rund 1200 Schauerleute für einen allgemeinen Streik aus und zwangen so die Hamburger, aber auch die deutsche Gewerkschaftsführung, den Streik der Hamburger Hafenarbeiter zu unterstützen. Im Laufe des elf Wochen dauernden Streiks drängten die Ewerführer und Kai-Arbeiter immer wieder auf eine baldige Beendigung des Konfliktes.

Die Gründe für dieses unterschiedliche Verhalten liegen auf der Hand: Für die Masse der mobilen Hafenarbeiter, die wie die Schauerleute jeden Tag den Arbeitgeber wechselten, gelegentlich auch außerhalb des Hafens – etwa auf dem Bau – ihr Geld verdienten, war mit dem Streik ein vergleichsweise geringes Risiko verbunden. Sie besaßen keinen Arbeitsplatz, den sie durch Arbeitsniederlegung hätten aufs Spiel setzen können. Von einer Identifikation mit einer bestimmten Arbeit oder einem bestimmten Betrieb konnte schon gar nicht die Rede sein. Während dieser Arbeitertyp in anderen Bereichen von Industrie, Handel und Handwerk keine bedeutende Rolle mehr spielte, machte er im Hamburger Hafen die Mehrheit aus; um ihn drehte sich der ganze Arbeitsprozeß im Hafen, weshalb ein Ausstand der Schauerleute auch größere Folgen zeitigte als jede andere Arbeitsniederlegung in Hamburg.⁶⁹

Wie Grüttners Arbeiten beweisen, muß die oft vertretene These, häufiger Arbeitsplatzwechsel habe sich als hinderlich für die Artikulation sozialen Protests erwiesen, angesichts des Hamburger Beispiels modifiziert werden: Gerade die hohe Mobilität der Hafenarbeiter trug dazu bei, die Abhängigkeit von den Unternehmern zu verringern und die Neigung zu individuellem und kollektivem Widerstand zu verstärken.⁷⁰

Für die Kai-Arbeiter waren die Risiken eines Streiks ungleich größer: Nach drei- bis vierjähriger Tätigkeit als Hilfsarbeiter konnte ein Kai-Arbeiter eine unbefristete Stelle bekommen und auch noch im Alter als Pfortner oder Wächter weiterarbeiten. Freilich ging der Anstellung als Staats-Kaiar-

⁶⁸ Ebd., 144 f.

⁶⁹ Ebd., 154; zusammenfassend zur unterschiedlichen Streikbereitschaft und zum Streikverhalten Grüttner (Anm. 31), 245–252.

⁷⁰ Thesenartig zusammengefaßt bei Grüttner: Mobilität (Anm. 60), 155.

beiter regelmäßig eine Überprüfung durch die Polizeibehörde voraus. Arbeiter, die vorbestraft oder durch Aktivitäten in den Gewerkschaften und bei Streiks auffällig geworden waren, wurden nicht angestellt. Durch Beteiligung am Streik konnten sie ihren Arbeitsplatz und alle damit verbundenen Vergünstigungen verlieren. In der Tat ist nach Beendigung des großen Hafnarbeiterstreiks von den 600 festen Kai-Arbeitern kein einziger wieder in das Korps der Akkordarbeiter aufgenommen worden.⁷¹

Die Arbeiter hatten es mit einem starken Gegner zu tun, dem 1890 gegründeten „Arbeitgeberverband Hamburg-Altona“ und dessen Vorsitzendem Hermann Blohm. Während vor allem die Reeder – deren Verluste durch jeden Streiktag ins Riesenhafte stiegen – bald zu Konzessionen bereit waren und der Hamburger Senat zunächst durch Schiedsgerichte eine Einigung herbeizuführen suchte, blieb Blohm eisern. Er wollte diesen Konflikt dazu benutzen, ein für allemal die Autorität der Arbeitgeber gegenüber den organisierten Arbeitern durchzusetzen.

Durch den Einsatz von Streikbrechern und Polizei und nach Einbruch des Winters gelang es schließlich, den Streik zu beenden. Am 30. Januar 1897 hatten noch 72 Prozent der Streikenden eine Beendigung abgelehnt, obwohl schon die Streikunterstützung gekürzt worden war. Am 6. Februar 1897 mußten sie dann klein begeben: Mit 65 Prozent Mehrheit wurde der Abbruch des Streiks beschlossen.⁷²

Wenn die Streikenden ihre Forderungen nach kürzerer Arbeitszeit und höheren Löhnen auch nicht hatten durchsetzen können, so war der Streik doch keine Niederlage für die deutsche oder Hamburger Arbeiterbewegung. Der elf Wochen dauernde Ausstand von 17.000 Hafnarbeitern hatte die öffentliche Aufmerksamkeit in Deutschland wie im Ausland auf den Arbeitskampf gelenkt und überall Solidaritätsbekundungen – bis ins Lager der bürgerlichen Sozialreformer hinein – und tatkräftige Hilfe hervorgerufen. Eine Folge des Streiks war daher eine erhebliche Steigerung der Mitgliederzahl beim Hafnarbeiterverband. Die Tatsache, daß die Hafnarbeiter elf Wochen lang den Streik hatten durchhalten können, und die Solidarität der anderen Gewerkschaften waren ein Beweis für die gewerkschaftliche Behauptung, daß eine starke Organisation und gefüllte Kassen die wichtigste

⁷¹ Ebd., 154.

⁷² Ebd., 149.

Voraussetzung dafür seien, daß man dem Arbeitgeberverband die Stirn bieten konnte.

Mit dem Hamburger Hafentarbeiterstreik begann eine Stärkung der Gewerkschaften in Hamburg und endete ein Abschnitt in der Geschichte der Arbeiterbewegung, in der SPD und Gewerkschaften ihre Stärke gerade daraus bezogen hatten, daß sie vorbehaltlos alle Anstrengungen der Arbeiter, ihre Lebens- und Arbeitsbedingungen zu verbessern, unterstützt hatten. Die basisdemokratischen Entscheidungsprozesse und -strukturen wurden nun zunehmend abgebaut zugunsten des Machtzuwachses der gewerkschaftlichen Führungsgremien.⁷³

Man mag diese Entwicklung bedauern, und Grüttner scheint es zu tun. Aber es war ein konsequenter Schritt in Richtung organisierter Kapitalismus: Dem straff organisierten Arbeitgeberverband stand eine ebenso straff organisierte Arbeiterbewegung gegenüber. Die Paradoxie liegt darin, daß die Arbeiterbewegung zwar stärker und durch ihre vielfältigen Organisationen (Presse, Konsum-Genossenschaft, hauptamtliche Funktionäre etc.) mächtiger wurde, aber an Beweglichkeit verlor und bald gar nicht mehr das war, was die Arbeitgeber und der Staat in ihr vermuteten: die Partei des Umsturzes. Im Gegenteil: Gerade in Hamburg entwickelten sich Sozialdemokratie und Gewerkschaften immer mehr zu einem stabilisierenden Faktor im wilhelminischen Gesellschaftssystem.

5 Die Wohnungssituation

Das Stadtviertel, das der neuen Speicherstadt ab 1882 weichen mußte, die Kehrwieder-Wandrahm-Insel, zählte fast 16.000 Einwohner.⁷⁴ Es hatte im Wirtschaftsleben Hamburgs traditionell eine bedeutende Rolle gespielt. Ehe es abgerissen wurde, haben Maler und Zeichner wie Ebba Tesdorpf, Riefesell und Schildt und der Fotograf Koppmann seine malerischen Aspekte festgehalten. Am Wandrahm lagen vornehme Kaufmannshäuser mit ihrer typischen Mischung aus Kontor, Wohnung und Lagerräumen. In den kleinstädtischen Wohnvierteln waren hinter den alten Häusern an der Straße

⁷³ Ebd., 159.

⁷⁴ Melhop (Anm. 32), 41.

Hinterhäuser und Gänge entstanden mit höchst ungesunden und engen Verhältnissen. Im November 1883 erhielten die ersten 8000 Einwohner bei St. Annen und am Dovenfleet ihre Kündigungen. Noch im selben Monat wurde mit dem Abbruch begonnen, ohne daß die Stadtverwaltung für den Verbleib dieser Leute Vorsorge getroffen hatte. Es blieb jedem selbst überlassen, sich eine neue Unterkunft zu besorgen.⁷⁵ Immerhin wurde eine „Unterstützungskommission von Senat und Bürgerschaft für die umzusiedelnden Bewohner des Kehrwieder/Wandrahmgebietes“ eingesetzt.⁷⁶ Worin deren Tätigkeit und Wirkung bestand, müßte einmal untersucht werden.

Wie die Bewohner auf die Vertreibung aus ihrem alten Wohn- und Arbeitsgebiet reagierten, ist von den Zeitgenossen nicht überliefert und von den Historikern bis in die jüngste Zeit auch nicht untersucht worden. Sieht man sich die damaligen Zeitungen daraufhin durch, so erfährt man nichts. Alle Meldungen und Kommentare sind gekennzeichnet durch einen erstaunlichen Fortschrittsglauben und eine optimistische Aufbruchstimmung. Das gilt auch für die sozialdemokratische Presse.

Da die meisten Bewohner im Hafen arbeiteten, lag ihnen daran, auch weiterhin in Hafennähe wohnen zu bleiben. Der Oberbaurat Wilhelm Melhop schrieb 1895 in seiner historischen Topographie:

„Die ausgeführten Zählungen des statistischen Bureaus der Steuerdeputation lassen den Schluß zu, daß die verdrängten Bewohner möglichst in der Nähe ihrer bisherigen Wohnungen geblieben sind, was nur dadurch möglich wurde, daß sie aus diesen Gegenden die bisherigen Bewohner vertrieben, die ihrerseits wieder sich mehr nach den äußeren Stadtteilen und ehemaligen Vororten gewendet haben, oder auch in ihren Wohnungen enger zusammengerückt sind.“⁷⁷

⁷⁵ Fritz Schumacher: Wohnungsbaupolitik in Hamburg von 1818–1919. Hamburg 1919, 10: „Man sorgte sich nicht um ihre Neuansiedlung, sondern überließ es jedem selbst, sich vor allem in den äußeren Stadtteilen neue Unterkunft zu suchen. Hier entstanden die Mietskasernen mit tiefen Hinterhöfen von 9 m Breite, den sogenannten ‚Terrassen‘, wie sie für die Bautätigkeit von 1882 [...] bis [...] 1893 charakteristisch sind.“ Vgl. auch Grüttner (Anm. 31), 103.

⁷⁶ Maass (Anm. 4), 100, Anm. IV.

⁷⁷ Melhop (Anm. 32), 46.

Konkret hieß dies, daß sich zwei Arbeiterfamilien eine Wohnung teilen mußten, um die Miete bezahlen zu können, oder daß sie Einlogierer aufnahmen. Von 1880 bis 1895 stieg die Zahl der Einlogierer in Hamburg von 18.346 (entspricht 4 Prozent von 453.000 Einwohnern) auf 132.909 (entspricht 17 Prozent von 768.000 Einwohnern).⁷⁸

Ausgerechnet in diesen Vierteln aber lagen die Mieten über dem Hamburger Durchschnitt: Kostete 1890 im Hamburger Stadtgebiet eine Wohnung mit zwei heizbaren Zimmern durchschnittlich 300 Mark im Jahr, so lag die Miete für eine Wohnung mit zwei heizbaren Zimmern in der Altstadt-Süd bei ca. 320 Mark, in St. Pauli-Süd bei 330 Mark und in der Neustadt-Süd bei 320 Mark. In dem neuen, aber relativ weit vom Hafen entfernten Arbeiterviertel Horn betrug die Miete nur 232 Mark. Zehn Jahre später, also 1900, lag die Durchschnittsmiete für Zweizimmer-Wohnungen im Hamburger Stadtgebiet bei 555,30 Mark, in Barmbek betrug sie nur 320,79 Mark.⁷⁹

Nach dem Zollanschluß begann in Hamburg auch jene Entwicklung, die die Stadtsoziologen und -planer Funktionsentflechtung nennen. Die Hamburger Alt- und Innenstadt wurde immer mehr zum Geschäfts- und Dienstleistungszentrum. Wohnungen und die Zahl der Einwohner nahmen ab. Die Zahl der Einwohner sank im alten Stadtzentrum von 170.900 im Jahre 1880 auf 102.100 im Jahre 1910. Pro Hektar wohnten in der Altstadt-Nord 1885 498 Einwohner, 1910 waren es nur noch 235 Einwohner.⁸⁰ Wie sich die Bevölkerungsexplosion der Vororte abspielte, läßt sich anschaulich am Beispiel Barmbek illustrieren: Zur Zeit der Reichsgründung war Barmbek ein kleines Örtchen von 8000 Einwohnern gewesen, 1914 lebten hier nahezu 120.000 Menschen.⁸¹

Davor liegen die Ansätze zur Sanierung der Gängeviertel. Seit den siebziger Jahren war der Senat bemüht, in einer Art Interessenausgleich durch gesetzliche Maßnahmen Einfluß auf den Bau von Kleinwohnungen und auf eine hygienische Gestaltung der neuen Wohnviertel zu nehmen. Doch diese

⁷⁸ Hans-Jürgen Nörnberg / Dirk Schubert: Massenwohnungsbau in Hamburg. Berlin 1965, 120. Zum Logierwesen auch Grüttner (Anm. 31), 103 f.

⁷⁹ Nörnberg / Schubert (Anm. 78), 122.

⁸⁰ Ebd., 289.

⁸¹ Jochmann (Anm. 53), 28.

Versuche wurden durch die Hausbesitzer-Lobby in der Bürgerschaft meist torpediert, verzögert oder verwässert.⁸² Nach der verheerenden Cholera-Epidemie von 1892 kamen Sanierungsmaßnahmen von staatlicher Seite in Gang. Sie betrafen in erster Linie die Gängeviertel,⁸³ denn die Gängeviertel galten nun mehr denn je als Brutstätten alles Ungesunden. Und dazu gehörten nach Meinung der politisch führenden Gruppen Hamburgs nicht nur Krankheiten und Verbrechen, sondern auch radikale politische Ansichten.

Bezeichnenderweise schleppten sich die Sanierungspläne dahin, bis der große Hafentarbeiterstreik 1896/97 sie wieder aktuell werden ließ. Vor allem unter dem Eindruck tagelanger Straßenschlachten, die nach dem Ende des Streiks in der Neustadt-Süd tobten, schrieb der Arzt Dr. Georg Bonne im *Hamburgischen Correspondenten* eine Artikelserie über die „Gefährdung der leiblichen Gesundheit“ und die „Verschlechterung der sittlichen Qualitäten“ durch die Lebensumstände in den Gängevierteln.⁸⁴ Auch der Präses der Handelskammer, der Reeder Carl Laeisz, setzte sich für den Bau von billigen Wohnungen ein, weil er darin das „wirksamste Mittel“ sah, um „darauf hinzuwirken, daß die Arbeiter den auf ihre Verbitterung gegen die Arbeitgeber zielenden Einflüssen entzogen werden“.⁸⁵

Hatten die Reeder und Großkaufleute ein Interesse an hafennahen Wohnungen für ihre Arbeiter, um den sozialen Frieden zu sichern und weitere Lohnkosten zu vermeiden, so waren die Grundstückseigentümer an hohen Renditen interessiert und setzten der Sanierung Widerstand entgegen bzw. sorgten dafür, daß die Gängeviertel nach dem Abriß der alten Bauten nicht mit „Sozialwohnungen“, sondern mit Geschäftshäusern bebaut wurden. Während der Senat Partei ergriff für die Reeder und Großkaufleute, verfügten die Haus- und Grundbesitzer über eine solide Stellung in der Bürgerschaft. Konkret sichtbar wurde dieser Interessenkonflikt, als es um die Entschädigung der Grundeigentümer im ersten Sanierungsgebiet, der Neustadt-

⁸² Grüttner (Anm. 31), 105.

⁸³ Ebd., 107–123 u. Michael Grüttner: Soziale Hygiene und soziale Kontrolle. Die Sanierung der Hamburger Gängeviertel 1892–1936. In: Arbeiter in Hamburg. Unterschichten, Arbeiter und Arbeiterbewegung seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert. Hg. von Arno Herzig, Dieter Langewiesche und Arnold Sywottek. Hamburg 1983, 239–371.

⁸⁴ Grüttner (Anm. 31), 114 f.

⁸⁵ Ebd., 115.

Süd, ging. Die Grundeigentümer setzten so hohe Entschädigungszahlungen durch, daß nach Abschluß der Sanierung keine der Familien, die vorher im Gängeviertel der Neustadt-Süd gewohnt hatten, dort eine neue Wohnung beziehen konnte, weil die Mieten zu hoch waren.⁸⁶

Die Staatskasse hatte bei diesem Unternehmen so große Verluste erlitten (19 Millionen Mark, das entsprach 62 Prozent der Sanierungskosten), daß der Senat bei dem nächsten Sanierungsvorhaben, Altstadt-Ost ab 1908, von vornherein auf eine sozialpolitische Komponente verzichtete. Vom „Wiederaufbau gesunder Wohnungen [...] für dieselben Bevölkerungsklassen, welche in den betreffenden Gegenden ansässig sind“, war nicht mehr die Rede. Ein Behördenvertreter stellte vielmehr die rhetorische Frage: „Weshalb sollten „für wenige Menschen unter namentlichen Opfern der Gesamtbevölkerung in einem Gebiet kleine Wohnungen geschaffen werden, das sich [...] ganz besonders für Geschäftszwecke eignet?“⁸⁷ An Stelle des früheren Verbrecherviertels entstand nun eine Geschäftsstadt mit Kontorhäusern, akzentuiert durch die neue Mönckebergstraße und den Hauptbahnhof. Die Folge dieser Maßnahmen war, daß die hier verdrängte Bevölkerung sich nun in dem letzten verbliebenen Gängeviertel im Norden der Neustadt konzentrierte.⁸⁸ Zu dieser Zeit prägte Alfred Lichtwark das Wort von der „Freien und Abrißstadt Hamburg“.⁸⁹

6 Schluß-Thesen

Heinrich Reincke hat gesagt, nicht 1866 und 1870, sondern 1881 und 1888 seien Hamburgs Schicksalsjahre gewesen.⁹⁰ Hier endete der Hamburger Partikularismus, und es begann die Integration in das Bismarckreich mit all ihren Folgen. Zurückgreifend auf den ersten Vortrag, den Rainer Postel in

⁸⁶ Ebd., 118.

⁸⁷ Ebd., 119.

⁸⁸ Ebd., 119 f.

⁸⁹ Jochmann (Anm. 53), 29.

⁹⁰ Heinrich Reincke: Hamburg. Ein Abriß der Stadtgeschichte von den Anfängen bis zur Gegenwart. Bremen 1925, 263.

dieser Reihe gehalten hat, könnte man auch sagen, Hamburg hörte 1881 oder 1888 endgültig auf, ein „Sonderfall“ der deutschen Geschichte zu sein.⁹¹

Wie viele Großstädte im Deutschen Reich wurde Hamburg nun eine Industriestadt und eine Arbeiterstadt. 1897 erklärte August Bebel Hamburg zur „sozialistischen Hauptstadt Deutschlands“, und Wilhelm II. war bereits 1891 davon überzeugt, „daß in Hamburg alle Fäden der sozialistischen Verschwörung zusammenlaufen“. Schon bei den Reichstagswahlen von 1884 erhielt die Sozialdemokratische Partei mehr als die Hälfte aller Stimmen. Die drei Reichstagswahlkreise Hamburgs wurden seit 1890 von Sozialdemokraten gewonnen.⁹² Neben den Arbeitern der Schiffbauindustrie und des Baugewerbes bildeten die Hafentarbeiter den bedeutendsten Teil des Hamburger Proletariats. 1913 lag die Zahl der Hafentarbeiter bei 23.000 bis 24.000.

Die traditionelle Führungselite der Hansestadt, Kaufleute, Bankiers und Reeder, sahen ihre Machtstellung durch die Organisations- und Wahlerfolge der SPD gefährdet und griffen zu den gleichen Mitteln wie die monarchisch verfaßten Mitgliedsstaaten des Kaiserreichs, um die „Umsturzgefahr“ abzuwehren: Das Bürger- und damit Wahlrecht blieb an einen Zensus gebunden,⁹³ 1906 sollte eine Wahlrechtsreform, die eindeutig ständisch-plutokratischen Charakter hatte, die Chancen der Sozialdemokratie, in der Hamburger Bürgerschaft Einfluß zu gewinnen, gleich im Keime ersticken.

Hamburg nahm aktiv an der wirtschaftlichen, sozialen und politischen Entwicklung des Kaiserreichs teil. Der Partikularismus der führenden Schichten wich immer mehr einem deutschen Nationalismus. Die neue Generation der Ober- und Mittelschichten wuchs in einer Atmosphäre des wirtschaftlichen Wachstums und des preußischen Macht- und Militärstaats auf. Ihr Lebensgefühl wurde am besten von Wilhelm II. repräsentiert, der daher auch in Hamburg – bei allem Stolz vor Fürstenthronen – immer gern gesehen war. Von Wilhelm II. erwartete sie neue Taten auf dem Gebiet der Kolonial- und Flottenpolitik.⁹⁴ Je mehr die Hamburger Oberschicht in der

⁹¹ Rainer Postel hielt in der Ringvorlesung am 28. Oktober 1987 den Vortrag: Hamburg – ein Sonderfall? [Anm. d. Hg.]

⁹² Grüttner (Anm. 31), 13.

⁹³ Böhm (Anm. 2), 536, nach Jürgen Bolland: Die Hamburgische Bürgerschaft in alter und neuer Zeit. Hamburg 1959, 61.

⁹⁴ Dazu Jochmann (Anm. 53), 30–35.

Welt ihr Feld entdeckte, desto weniger Beachtung schenkte sie allerdings auch der sozialen Entwicklung im Inneren und bemerkte nicht, wie sehr die gesellschaftliche und institutionelle Entwicklung Deutschlands und Hamburgs hinter der technischen und wirtschaftlichen zurückgeblieben war.⁹⁵

⁹⁵ Ebd., 35.