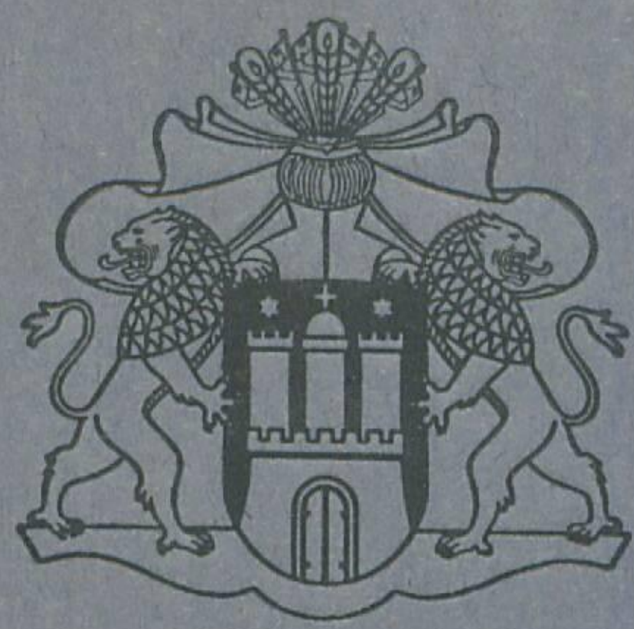
Nachlaß

Hermann Heimerich

Zugang: 24/1972

207



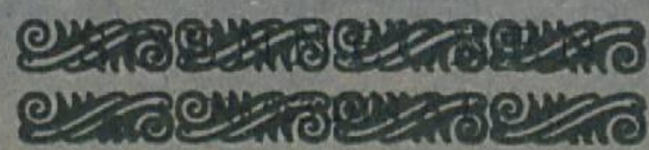
MEMORANDUM

über die Frage

der staatlichen Selbständigkeit der

Freien und Hansestadt Hamburg

SENATSKANZLEI — JANUAR 1953



EO. WW.

M E M O R A N D U M

ZUR

FRAGE DER STAATLICHEN SELBSTÄNDIGKEIT DER

FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG

SENATSKANZLEI

Januar 1953

175

INHALTSÜBERSICHT

Vorbemerkung.

A. Allgemeiner Teil

I. Grundprobleme der Neugliederung

II. Die Neugliederungsprinzipien

a) die emotionalen Prinzipien

b) wirtschaftliche Zweckmäßigkeit und das soziale Gefüge

c) Größe und Leistungsfähigkeit

B. I. Die Neugliederung des nordwestdeutschen Raumes unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten

a) Überprüfung der wirtschaftlichen Zweckmäßigkeit für Hamburg

b) für ein etwa neu zu schaffendes Bundesland

c) für den Bund

II. Die Neugliederung des nordwestdeutschen Raumes unter finanzwirtschaftlichen Gesichtspunkten

a) die Beseitigung der Finanzschwäche bestehender Bundesländer

b) die finanzielle Leistungsfähigkeit der für den nordwestdeutschen Raum vorgeschlagenen Bundesländer

c) Ergebnisse

Schlußbemerkung

Die Anlagen 3, 4 und 5 sind dem Memorandum nachgeheftet, die Anlagen 1 und 6 sind gesondert beigefügt.

Vorbemerkung

Auf Antrag des Bundestages hat die Bundesregierung zur Vorbereitung der erforderlichen gesetzlichen Maßnahmen für eine Neugliederung des Bundesgebietes auf der Grundlage der Bestimmungen des Artikels 29 Abs. 1 GG einen Sachverständigenausschuß berufen. Der Vorsitzende dieses Ausschusses, Reichskanzler A.D. Dr. Luther, hat auf seiner Reise durch die Bundesrepublik, die dem Zwecke der Beschaffung hinreichender sachlicher Grundlagendienen soll, die Freie und Hansestadt Hamburg in der Zeit vom 7. bis 11. Dezember 1952 besucht.

Es ist der Zweck der nachstehenden Darlegungen, in kurzer Form und unter Beifügung von Gutachten, Berichten und statistischen Darstellungen zur Erhellung von Einzelfragen die Grundprobleme zu fixieren, die bei dem Besuch von Reichskanzler a.D. Dr. Luther durch persönliche Fühlungnahme mit den einzelnen Mitarbeitern und durch unmittelbaren Einblick in die Verhältnisse an Ort und Stelle angeschnitten worden sind.

Überschneidungen bei der Untersuchung der verschiedenen Probleme sind hierbei bewußt in Kauf genommen, um die Geschlossenheit der Betrachtungen unter den verschiedenen möglichen Gesichtspunkten zu erhalten.

Eine Stellungnahme zu Rechtsfragen des Artikels 29 GG im einzelnen ist nicht beabsichtigt.

A

Allgemeiner Teil

I. Grundprobleme der Neugliederung

(1) Nach dem Artikel 29 Abs. 1 GG ist die Neugliederung des Bundesgebietes zwingend vorgeschrieben. Ziel der Neugliederung ist die Schaffung von Ländern, die nach Größe und Leistungsfähigkeit ihre ihnen obliegenden Aufgaben wirksam erfüllen können. Dieses Ziel soll erreicht werden unter Berücksichtigung bestimmter, überwiegend emotionaler Gesichtspunkte, nämlich der landsmannschaftlichen Verbundenheit, geschichtlicher und kultureller Zusammenhänge, der wirtschaftlichen Zweckmäßigkeit und des sozialen Gefüges.

(2) Aus dem Sinn dieses Gesetzgebungsauftrages folgern im wesentlichen vier Einschränkungen:

(a) Die Neugliederung kann nur erfolgen unter Erhaltung organisch gewachsener Werte und Beachtung erhaltungswürdiger Zustände. Zur Wahrung dieser berechtigten Interessen der Bevölkerung ist mit dem Volksentscheid (Artikel 29 Abs. 3 und 4 GG) eine starke Sicherung eingebaut.

(b) Alle Regelungen auf diesem Gebiete in der Bundesrepublik müssen sich in den Rahmen einer gesamtdeutschen und europäischen Lösung einfügen. Die Auswirkungen insbesondere einer europäischen Integration auf die administrative und legislative Aufgabenverteilung müssen in Rechnung gestellt werden.

(c) Die Frage der Ländergrenzen ist nicht unbedingt eine Finanzfrage. Die Beseitigung der Finanzschwäche bestehender Bundesländer, insbesondere durch Eingliederung finanzstärkerer Staaten ist keine Neugliederungsvoraussetzung. Die Finanzschwäche kann lediglich Anlaß für besondere finanzpolitische Maßnahmen bilden.

(d) Das Ziel der gebietsmäßigen Neuordnung (optimale Erfüllung der zugewiesenen Aufgaben) kann nur erreicht werden, wenn vorher oder mindestens gleichzeitig eine Reform der inneren Verwaltung durchgeführt wird.

(3) Die Neugliederung ist Sache der gesetzgebenden Bundesinstanzen. Die erforderliche Gesetzgebung hat, ohne daß damit eine Ausschlußfrist gesetzt wäre, innerhalb von drei Jahren nach der Verkündung des Grundgesetzes zu erfolgen, und zwar wie sich aus dem Wortlaut des Artikels 29 Abs. 1 Satz 1 in Verbindung mit Abs. 2 Satz 3 ergibt, wo von dem "Gesetzentwurf" gesprochen wird, in einem einzigen Neugliederungsgesetz.

II. Die Neugliederungsprinzipien

a) Emotionale Prinzipien

(1) Die drei emotionalen Prinzipien der landsmannschaftlichen Verbundenheit sowie die geschichtlichen und kulturellen Zusammenhänge stehen in enger Wechselbeziehung zueinander und müssen daher auch im Zusammenhang miteinander gewertet werden.

(2) Gleichgültig, welche Abgrenzungen man den unbestimmten und unabwägbaren Begriffen der landsmannschaftlichen Verbundenheit und des kulturellen Zusammenhangs gibt, dort, wo sie noch im Volke lebendig sind, ist es ein Gebot der Klugheit, eine Zerstörung historisch und kulturell eindeutig bestimmter Bezirke zu vermeiden.

(3) Es bedarf nicht der Betonung, daß in Hamburg die landsmannschaftliche und kulturelle Bindung, d.h. das durch Kräfte der Heimat und Tradition bestimmte Zusammengehörigkeitsgefühl noch lebendigen Ausdruck finden, und zwar nicht nur als erkennbarer Bewußtseinszusammenhang einer ungebrochenen Verbindung zur Vergangenheit, sondern auch als ein in die Zukunft gerichteter Volkswille.

(4) Was das historische Prinzip anlangt, von dem hier nach dem oben Gesagten nur die staatlich-politische Seite berührt werden soll, so darf im wesentlichen Bezug genommen werden auf die beigefügte "Historisch-politische Betrachtung zur Reichsunmittelbarkeit der Freien und Hansestadt Hamburg" von Professor Reincke (Anl. 1) und auf die noch in der Zusammenstellung begriffene Arbeit von Professor Aubin und Professor Reinhardt, die vor allem historische Fragen der Elbe als Schiffahrtsweg Hamburgs berührt (wird als Anlage 2 nachgereicht).

(5) Hervorhebend sei an dieser Stelle nur zusammengefaßt, daß die staatliche Selbständigkeit der Freien und Hansestadt Hamburg

nicht als historisches Überbleibsel aus dem Mittelalter erhalten geblieben ist, sondern der Grund hierfür in der noch in der Gegenwart gestellten und für die Zukunft weitergeltenden gesamtdeutschen bzw. europäischen Aufgabe Hamburgs zu suchen ist. Die Geschichte der Hansestadt Hamburg hat immer unter dem Zwang dieser Aufgabe gestanden, der sie nur gerecht werden konnte unter Befreiung von allzu engen örtlichen Verpflichtungen und in unmittelbarer Verbindung mit der Spitze des Reichs. "In zwingender Folge dieser Gegebenheiten hat Hamburg sich seit dem 13. Jahrhundert in natürlicher Entwicklung auch politisch von Schleswig-Holstein nach und nach gelöst und ist seit einem halben Jahrtausend von Kaiser und Reich als unmittelbare Reichsstadt anerkannt und in Anspruch genommen worden, im 17. Jahrhundert sowohl durch eigene Kraft und Beharrlichkeit wie durch Diplomatie und zum Teil auch militärische Hilfe Preußens, Hannovers und des Österreichischen Kaiserstaates, nicht minder auch durch die Fürsprache der großen europäischen Mächte, um seiner überlokalen Bedeutung willen wiederholt vor dänischen Zugriffen gerettet und nach den Stürmen der Franzosenzeit als für Deutschland und Europa unentbehrlich in Freiheit wiederhergestellt worden. Bismarck hat 1866 die politisch mögliche Annektierung strikt abgelehnt, weil er auf die freiwillige und selbständige Mitarbeit der Hanseaten als auf ein wertvolles Aktivum seiner Reichspolitik nicht verzichten wollte. Die Erörterungen der Groß-Hamburg-Frage in den Jahren 1919 bis 1937 haben notwendig zu dem Ergebnis geführt, daß die aus dem Wachstum der Stadt und des Hafens entstandenen Unzuträglichkeiten nicht auf dem Wege der Einverleibung in ein anderes Bundesland, sondern allein durch Erweiterung der Grenzen des Bundeslandes Hamburg zum Wohl Gesamtdeutschlands gelöst werden können. Damit ist die Wichtigkeit eines unmittelbaren Drahtes zwischen Hamburg und der Bundeshauptstadt erneut anerkannt worden" (vgl. Anl. 1 S. 19).

b) <u>Wirtschaftliche Zweckmäßigkeit und soziales Gefüge</u>

(1) Wirtschaft ist kein sachlich oder räumlich einheitlich begrenztes Gebilde. Um hier eine Abgrenzung des Begriffes der <u>wirtschaftlichen Zweckmäßigkeit</u> finden zu können, der den mutmaßlichen Vorstellungen des Verfassungsgebers entspricht, muß man nicht nur auf die besonderen Aufgaben zurückgehen, die ein Land als Wirtschaftsraum zu erfüllen hat, sondern die Forderung der wirtschaftlichen Zweckmäßigkeit muß auch vom Standpunkt der neu

zu schaffenden Landes sowie aus der Sicht des Bundes beurteilt werden.

(2) Auf Hamburg angewandt, würde die in dem hier interessierenden Zusammenhang zu stellende Frage heißen: Ist es für die Bundesrepublik bzw. für das etwa neu zu schaffende Land volkswirtschaftlich zweckmäßig, den Welthafen Hamburg mit seinen großen, vorwiegend hafenbedingten Industrien und den besonderen Aufgaben gegenüber dem gesamten Hinterland in seinem bewährten Status zu belassen ?

(3) Daß diese Frage zu bejahen ist, wird im besonderen Teil (B I und II) näher erörtert werden. Im Grunde wird sie auch von denjenigen bejaht, die beispielsweise einem Nordweststaat, gebildet aus Schleswig-Holstein und Niedersachsen unter Einschluß von Hamburg und Bremen, das Wort reden, denn aus Gründen der wirtschaftlichen Zweckmäßigkeit räumen die Vertreter dieser Meinung den Hansestädten gleichzeitig einen Sonderstatus ein unter Beibehaltung der Bundesratsstimmen. An Stelle eines gesunden, gewachsenen Organismus würde damit eine Organisationsform gesetzt, deren Funktionen nicht erprobt und deren wirtschaftliche Zweckmäßigkeit schon deshalb fragwürdig ist, weil die Verbindung mit anderen, vorwiegend agrarischen Wirtschaftsgebieten und der Belastung mit wesensfremden Aufgaben einer Landeshauptstadt dem überaus empfindlichen Hafenorganismus die schnellen Reaktionsmöglichkeiten nehmen würde. Die Wichtigkeit gerade dieses Punktes für die gesamte Volkswirtschaft des Bundes erhellt am besten daraus, daß in anderen bedeutenden Hafenstädten (New York, London, Rotterdam, Antwerpen, Le Havre, Bordeaux usw.) versucht wird, in langer Entwicklung aus den oben genannten Gründen eine Form von bestimmt umgrenzter Selbstverwaltung zu finden, die in anderer Gestalt in der bewährten Form der Hanseatischen stadtstaatlichen Verwaltung eines Seehafens bereits vorhanden ist.

(4) Als fünftes Prinzip soll bei der Neugliederung das <u>soziale Gefüge</u> berücksichtigt werden. Auch dieser Begriff ist unklar. Vielleicht ist von den Verfassungsgebern der wissenschaftlich übliche Ausdruck "Sozialstruktur" gemeint, wiewohl auch dieser Begriff in seiner Abgrenzung durchaus umstritten ist. Gleichgültig, in welcher Begrenzung man den Begriff sieht und aus welcher der vielen möglichen Ebenen (wirtschaftlich, räumlich, organisatorisch, gesellschaftlich) man ihn betrachtet, für Hamburg würde eine staatliche Verbindung mit seinen agrarischen Nachbarländern

eine völlige Verschiebung seines bisher in besonderer Weise sozialen Gefüges bedeuten. Als besonders deutliches Symptom - um nur eines herauszugreifen - für diese Geschlossenheit in den genannten Ebenen ist es anzusehen, daß die Bewilligung von Haushaltsmitteln für Hafen und Elbe z.B. in den Jahren von 1919 bis auf den heutigen Tag quer durch die politischen Parteien mit sehr großer Mehrheit oder meist sogar einstimmig und in vielen Fällen ohne Debatte erfolgt ist (Anl. 3).

(5) So schwierig die genannten fünf Prinzipien in der Abwägung und Abtrennung in sich und untereinander sind, so wenig geeignet als Grundlage für die Mehrzahl der schwebenden Neugliederungsfragen sie sein mögen, für die Freie und Hansestadt Hamburg tritt aus dem Dargestellten klar hervor, daß bei Gebieten, die offensichtlich eine geschlossene innere Einheit besitzen, auch eine absolute Geschlossenheit in dem Vorliegen aller fünf Prinzipien gegeben ist. Diese innere Einheit sollte auch durch eine Neugliederung nicht angetastet werden.

c) Größe und Leistungsfähigkeit

(1) Von dem Begriff der Größe ausgegangen, der sowohl Flächeninhalt als auch Bevölkerungsziffer umfaßt, ist festzustellen, daß der Artikel 29 Abs. 1 Satz 2 nicht aussagt, daß "nur große" oder "gleichgroße" Länder gebildet werden sollen. Es heißt vielmehr bewußt, daß diese Bildung "nach Größe und Leistungsfähigkeit" zu erfolgen hat. Beide Begriffe sind hier also in ein bestimmtes Verhältnis zueinander gesetzt. Hierbei ist die Leistungsfähigkeit der entscheidende Gesichtspunkt, und es kommt darauf an, eine zweckmäßige, der Leistungsfähigkeit und Zweckmäßigkeit seines Verwaltungsaufbaus angepaßte Größe zu finden. Daß in dieser Relation die Leistungsfähigkeit eines Staates und die Zweckmäßigkeit seines Verwaltungsaufbaus nicht von einer bestimmten Größe abhängig sind, dafür geben die klassischen Bundesstaaten des Auslands, die Schweiz und die Vereinigten Staaten von Amerika, mit ihren Gliedstaaten von erheblichem Größenunterschied ein gutes Beispiel.

(2) Der gegen Hamburg oft in diesem Zusammenhang erhobene Einwand mangelnder Größe wäre also nach der ausdrücklichen Vorschrift des Gesetzes nur dann berechtigt, wenn es nicht gleichzeitig die nötige Finanzkraft besäße, um seine ihm der Gesamtheit gegenüber bestehenden Verpflichtungen zu erfüllen. Man muß hierzu nahezu umgekehrt sagen: Gerade weil Hamburg nur die begrenzte Größe eines Stadtstaates besitzt, hat es auch die notwendige schnelle Reaktions-

und Leistungsmöglichkeit, die es instand setzt, in Konkurrenz mit anderen europäischen großen Häfen seine gesamtdeutsche und zugleich europäische Aufgabe zu erfüllen.

(3) Welche Fragen mit der Leistungsfähigkeit erfaßt werden sollen, (Volkseinkommen, Sozialprodukt, Lebensstandard, Produktionskraft u.a.), ist von den Verfassungsgebern nicht gesagt worden. Es kann aber wohl unterstellt werden, daß nicht nur die finanzielle, sondern auch die sonstige Leistungsfähigkeit Berücksichtigung finden soll, deren Darlegung nach finanziellen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten im besonderen Teil des Memorandums (B I und II) gebracht wird.

B

Besonderer Teil

I. Die Neugliederung des nordwestdeutschen Raumes unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten

a) Wirtschaftliche Struktur und Aufgabe Hamburgs

1) Die Wirtschaftsstruktur Hamburgs

Grundlagen der hamburgischen Wirtschaft sind Hafen, Schiffahrt, Handel und Industrie
(Anlage 4 und 5, sowie Anlage 6: Jahresbericht 1952).

aa) Hafen.

Der Hamburger Hafen ist der größte Hafen Deutschlands und zählt zu den bedeutendsten Häfen der Welt. Er bestimmt in entscheidendem Maße das Wirtschaftsleben Hamburgs. Von den Umschlagsleistungen hängt direkt die Beschäftigung von mehr als 30 000 Personen ab und das Wirtschaftsleben Hamburgs erhält vom Hafen aus die entscheidenden Impulse. Rund 14 000 Schiffe mit 14 Millionen NRT wurden im vergangenen Jahr im Hamburger Hafen abgefertigt; sie luden oder löschten 15,2 Millionen t Güter.

bb) Schiffahrt.

Hamburg ist der Heimathafen von mehr als 60% der deutschen Handelsflotte. Ein umfangreiches Liniennetz verbindet Hamburg mit allen Erdteilen. Die größten deutschen Reederei-

en sind hier ansässig. Von dem dichten Netz der Schiffahrtsbeziehungen Hamburgs hängt die Verbindung Deutschlands mit den Handelsplätzen in der gesamten Welt ab. Die Schiffahrt ist eine der wesentlichsten Grundlagen der hamburgischen Wirtschaft.

cc) Außenhandel und Außenhandelshilfsgewerbe.

Der Außenhandel hat für Hamburg zusammen mit den Hilfsgewerben Bank- und Versicherungswesen überregande Bedeutung. Die Konzentration außenwirtschaftlicher Beziehungen in Hamburg kommt in 2 000 Arbeitsstätten mit 14 300 Beschäftigten des Außenhandels zum Ausdruck, wobei die Betriebe, die außer im Ein- oder Ausfuhrhandel auch noch im Binnengroßhandel tätig sind, dort mitgezählt werden.

dd) Industrie.

Die Struktur der hamburgischen Wirtschaft wird in erheblichem Maße von der Industrie mitbestimmt. Von den 684 000 durch die Arbeitsstättenzählung des Jahres 1950 erfaßten Beschäftigten arbeitete etwa jeder Vierte in der Industrie.

Die hamburgische Industrie ist ihrerseits wieder zu 55 bis 65% unmittelbar von Hafen, Schiffahrt und Außenhandel abhängig. Bei dem restlichen Teil handelt es sich vor allem um reine Konsumindustrien, die der Versorgung der großstädtischen Bevölkerung Hamburgs dienen. Hierzu werden auch Verbrauchsgüterindustrien gerechnet, die für die gesamte Bundesrepublik arbeiten. Dem Binnenlande gegenüber hat die Hamburger Industrie nicht den Charakter eines Versorgungszentrums für die angrenzenden Länder, sondern ist durch Absatz und Lieferbeziehungen mit allen Teilen des Bundesgebietes gleichermaßen oder höchstens mit graduellen Unterschieden verflochten (Anl. 5).

ee) Verkehr.

Hamburg ist innerhalb der Bundesrepublik ein Verkehrsknotenpunkt von zentraler Bedeutung. In der Nord-Süd-Richtung vermittelt die Stadt den gesamten Verkehr von und zum nordeuropäischen Raum und leitet ihn in die westlichen und

südlichen Gebiete der Bundesrepublik und des europäischen Auslandes. In der West-Ost-Richtung ist Hamburg mit Elbe und Hafen Träger eines großen Teiles der überseeischen Verbindungen Deutschlands. Mit diesen beiden Verkehrsströmen und der Bereitstellung aller Anlagen für einen Wechsel von der einen auf die andere Dominante in dem geschilderten Verkehrs-Koordinatensystem erfüllt Hamburg eine entscheidende Funktion für die Bundesrepublik. Hinzu kommt seine Stellung als Luftkreuz des Nordens in dem überlagerten Luftverkehrsnetz.

2) Die wirtschaftliche Aufgabe Hamburgs.

Hafen, Schiffahrt, Außenhandel und die damit zusammenhängenden Industrien bestimmen eindeutig die Wirtschaftsstruktur Hamburgs und damit auch seine wirtschaftliche Aufgabe. Oberstes Ziel der hamburgischen Regierung muß die Förderung dieser Grundsektoren und des ganzen homogenen Wirtschaftsgebildes "Hamburg" sein.

3) Konsequenzen für die staatsrechtliche Stellung Hamburgs.

Aus der Struktur und Aufgabe der hamburgischen Wirtschaft heraus ergebensich - staatsrechtlich gesehen - zwingende Folgerungen für die Stellung Hamburgs bei einer Neugliederung des Bundesgebietes. Diese Folgerungen finden ihre Begründung in erster Linie in den Anforderungen, denen die Hamburger Wirtschaft, insbesondere der Hafen, zur Lösung der übertragenen Aufgaben genügen muß. Entscheidend sind hier verwaltungsmäßige, finanzielle und wirtschaftspolitische Gesichtspunkte.

aa) Sicherung einer zweckmäßigen Hafenverwaltung.

Ein dem Umschlag von Stück- und Massengütern dienender Hafen muß vor allem folgende Voraussetzungen erfüllen:

Ausreichende Tiefe der Hafenbecken und ausreichende Zahl der Liegeplätze,

Ausrüstung mit modernen und rationell arbeitenden Umschlagsanlagen,

hinreichende Erfahrungen und Kenntnisse der Hafenarbeiterschaft,

Schnelligkeit bei der Abfertigung von Schiffen und bei der Bewältigung von Umschlagsarbeiten aller Art,

Leistungsfähigkeit in Bezug auf die Menge der umzuschlagenden Güter,

anpassungsfähige Arbeitsorganisation zur reibungslosen Abwicklung von Verkehrsspitzen,

erfahrene und leistungsfähige Firmen in allen Sparten der Hafenwirtschaft.

Zur Erfüllung aller dieser Aufgaben ist eine gut organisierte, schnell arbeitende, anpassungsfähige Verwaltung für den unmittelbaren Hafenbetrieb erforderlich. Neben der inneren Verwaltungstätigkeit gehört dazu auch die Ausübung staatlicher Hoheit in den Häfen. Die allgemeinen Hoheitsaufgaben, die in den Seehäfen zu erfüllen sind, sind ihrer Natur nach staatliche Aufgaben. Dazu gehören u.a. die verschiedenen Zweige der Polizei (Hafenpolizei, Sicherheits-, Kriminal-, Gewerbe-, Gesundheits- und Seuchenpolizei, Strom- und Schiffahrtspolizei), die An- und Abmusterung der Seeleute (Seemannsämter), die Untersuchungen der Schiffsunfälle (Seeämter, Oberseeamt), die Aufgaben der Strandämter, die Zollverwaltung, das Schiffsregister und die Schiffsvermessungen, die Überwachung der Aus- und Einwanderung, die Erhebung von Schiffahrts- und Hafenabgaben.

Für die Erfüllung dieser hoheitlichen Aufgaben ist es zweckmäßig, daß die Gesetzgebungskompetenz in den Händen der Hansestadt selbst liegt. Sobald nach einer Neugliederung im nordwestdeutschen Raum die Vorschaltung einer weiteren Gesetzgebungsinstanz erfolgt, wäre die für einen Hafen mit internationalem Verkehr unerläßliche Beschleunigung der gesetzgeberischen Maßnahmen nicht gewährleistet. Die eigene Verwaltung des Hafens, wie sie sich auf Grund der Eigenstaatlichkeit der Hansestadt entwickelt hat, hat sich in der langen Geschichte Hamburgs immer aufs beste bewährt.

bb) <u>Sicherung der finanziellen Grundlagen.</u>

Nur unter Anspannung aller Kräfte konnten bisher im Stadtstaat Hamburg die Mittel aufgebracht werden, die für Unterhalt, Modernisierung und Wiederaufbau des Hafens notwendig waren. Das Ausmaß der Belastung Hamburgs durch den Wiederaufbau seines Hafens kommt in der folgenden Tabelle zum Ausdruck:

Öffentliche Investitionen im Hafen seit 1945. +)

Im Rechnungsjahr	für die Beseitigung von Kriegsschäden in RM/DM	für Neuinvestitionen in Mill.DM	Insgesamt in Mill.RM/DM
1945	13,0	-	13,0
1946 +) ohne Unterhaltung, Instandsetzung und Grunderwerb (durchschnittlich 7 Millionen im Jahr)	17,2	-	17,2
1947	22,4	-	22,4
1948	36,0	3,3	39,3
1949	24,5	6,6	31,1
1950	20,1	8,5	28,6
1951	21,9	10,5	32,4
1952	.	.	47,7
1945 - 1952	.	.	231,7

Durch diese Investitionen konnte z.B. die verfügbare Kaischuppenfläche in Hamburg bis Ende 1952 auf 57,9% des Vorkriegsstandes gebracht werden. Es fehlen also immer noch mehr als 40% der Schuppenfläche, obgleich Hamburg als selbständiger Stadtstaat seine finanziellen Kräfte sehr stark auf den Hafen konzentriert hat. Wieviel ungünstiger wird die Situation Hamburgs sein, wenn das Entscheidungsrecht über diese Ausgaben bei dem Landesparlament eines überwiegend agrarischen Nordweststaates liegen würde. Weder eine finanziell ausreichende Bewilligung der erforderlichen Mittel noch eine schnelle Entscheidung, die beim Bau und Unterhalt von Häfen unerläßlich sind, wenn die Anlagen den wechselnden Anforderungen des Schiffsverkehrs zu jeder Zeit gerecht werden sollen, wären gewährleistet.

Dies gilt auch hinsichtlich der Risiken, die Hafenbau und Hafenunterhaltung notwendigerweise mit sich bringen, und die nur ein seeorientierter Stadtstaat zu übernehmen bereit ist. Aus all diesen Gründen ergibt sich, daß der Wiederaufbau, die Modernisierung und die Erweiterung des Hafens Hamburg und damit seine Lebensgrundlage gefährdet wären, wenn nicht bei einer Neugliederung im norddeutschen Raum aus der Wirtschaftsstruktur und der Wirtschaftsaufgabe Hamburgs heraus die Konsequenz gezogen würde, Hamburg als selbständiges Land zu belassen.

cc) Wahrung der wirtschaftspolitischen Interessen.

Aus der Wirtschaftsstruktur und -aufgabe Hamburgs ergeben sich vor allem in wirtschaftspolitischer Hinsicht Konsequenzen für die staatsrechtliche Gestaltung Hamburgs. Die Besonderheiten seiner wirtschaftlichen Situation bedingen eine ständige Vertretung der spezifisch hamburgischen Interessen auf der Bundesebene. Diese Notwendigkeit ergibt sich aus der besonderen Artung der für Hamburg entscheidenden Wirtschaftszweige. Das Spezialwissen und die Spezialerfahrung, wie sie hier erforderlich sind, und die auch bei den Regierungsinstanzen vorhanden sein müssen, lassen sich nicht vergleichen mit den Anforderungen, denen sich die Regierungen anderer Länder gegenübergestellt sehen. Die wirtschaftspolitische Aufgabe Hamburgs kann befriedigend nur von einem staatlich selbständigen Stadtstaat gelöst werden. Jede Einschaltung einer übergeordneten Regierung bzw. eines entsprechenden Parlaments würde eine Reihe von Schwierigkeiten entstehen lassen. Dazu gehören:

11) Verzögerungen, die zwangsläufig aus der Verlängerung des Instanzen- und Gesetzgebungsweges resultieren müßten. Selbst bei weitgehend unbürokratischer Gestaltung des neuen Staatsapparates würde die mit dem bisherigen stadtstaatlichen System verbundene und oft bewiesene Reaktionsfähigkeit und Schnelligkeit vermindert werden.

22) Kompetenzkonflikte, die sich z.B. zwingend aus dem dualistischen Charakter der Hafenverwaltung als einer inneren und einer Hoheitsverwaltung und aus der Aufhebung der bisherigen Zusammenfassung von Kommunal- und Landesregierung in Hamburg ergeben müßten.

33) Interessenkollisionen innerhalb eines Nord-West-Staates. Diese ergeben sich allzuleicht, wenn Regierung und Parlament nicht, wie bisher in Hamburg, trotz politischer Differenzierung wirtschaftlich in ihrem Wollen auf ein einheitliches Ziel gerichtet sind. Hervorstechendstes Merkmal in der hamburgischen Geschichte ist immer wieder die Tatsache gewesen, daß sich die sonst streitenden Parteien zusammengefunden haben, wenn es um das Wohl und Wehe des Hafens und der Schiffahrt ging. Gerade der Wiederaufbau des Hamburger Hafens nach 1945 ist ein Beweis für diese Grundhaltung. In einem

Nord-West-Staat-Parlament würde an die Stelle dieser Interessenübereinstimmung zwangsläufig eine Interessenkollision treten, die sich allein schon aus dem Gegensatz von Agrar- und Handelsbindungen der parlamentarischen Vertreter ergibt (vgl. A II b und Anl. 3).

44) Mangelndes Vertrautsein mit den Hafenschiffahrts- und Außenhandelsproblemen. Gerade die außenwirtschaftlichen Probleme zeichnen sich durch eine starke Dynamik aus. Fast von Tag zu Tag ergeben sich neue Fragestellungen, die nur durch schöpferische Anpassungsfähigkeit an die wechselnden Situationen gelöst werden können. Hierbei ist der enge Kontakt zwischen Kaufmannschaft, Reedereien und Hafengewerbe einerseits und den helfenden Selbstverwaltungs- und staatlichen Instanzen andererseits erforderlich. In Hamburg ist diese enge Zusammenarbeit zwischen den Behörden, der Handelskammer, den Fachverbänden und den Ländervereinen in vorbildlicher Weise immer gewährleistet gewesen und noch heute gegeben. Dieser unmittelbare Kontakt wäre unterbrochen, wenn man die Zuständigkeit für diese wirtschaftspolitischen Probleme auf ein dazwischengeschaltetes Parlament verlagern würde.

Daß es sich bei diesen Befürchtungen keineswegs um vage Behauptungen handelt, läßt sich leicht an Hand von einigen Beispielen aus dem Jahresbericht 1952 der hamburgischen Behörde für Wirtschaft und Verkehr demonstrieren:

Hamburgische Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen, die in wesentlichen Teilen dem Hafen (Wiederaufbau Steinwerder) zugute kommen.

Sicherstellung der Genehmigung von Dockneubauten und Erlaubnis der Schiffsreparaturen und -neubauten für die Werft Blohm & Voss.

Bemühungen um die Dockbaufinanzierung.

Sicherstellung der Schiffbaufinanzierung aus zentralen Mitteln und Erhaltung der 7d-Gelder für den Schiffbau.

Bürgschaftsaktionen.

Erhaltung des 100-t-Schwimmkrans für den Hamburger Hafen.

Neubau der Hamburgischen Schiffsbau-Versuchsanstalt.

Einwirkung auf die Eisenbahn-Tarifgestaltung im Sinne einer Verbesserung der tarifarischen Lage Hamburgs.

Gestaltung der Einfuhranrechte.

Steuerliche Maßnahmen zur Förderung des Exports.

Mitwirkung beim Transithandelserlaß.

Anregungen zu einer angemessenen Regelung der aus Transfer-Schwierigkeiten herrührenden Probleme.

Gestaltung des Interzonenhandels.

b) Untersuchung über die Frage der wirtschaftlichen Zweckmäßigkeit vom Standpunkt des neu zu bildenden Landes aus

Problemgestaltung:
Es sind die Argumente zu untersuchen, die für die Eingliederung Hamburgs in ein neu zu schaffendes Land geltend gemacht werden. Dazu gehören:

1. Die Forderung nach einem einheitlichen Wirtschaftsraum

aa) Hier wird die Notwendigkeit der Neugliederung damit begründet, daß einheitlich große und leistungsfähige Wirtschaftsräume zu schaffen wären. Es ist also für Hamburg zu überprüfen:

11) ob der Stadtstaat bereits in erheblichem Maße mit Niedersachsen und Schleswig-Holstein verflochten ist,

22) ob eine solche Verflechtung als Zukunftsaufgabe sinnvoll erscheint.

bb) Analyse der Verflechtung Hamburgs mit den umliegenden Gebieten

Die Verflechtung Hamburgs tritt in 2 Hauptformen auf:

11) als typische Großstadtverflechtung.
Hamburg mit seinen fast 1,7 Millionen Einwohnern hat wie jede Großstadt ein wirtschaftliches Einzugsgebiet, das aus dem Charakter einer Großstadt resultiert. Dieses Einzugsgebiet ist bei Hamburg nicht größer als bei jeder anderen Großstadt auch. Das relativ starke Ausmaß der Pendelwanderung erklärt sich aus den starken Kriegs-

zerstörungen in Hamburg. Diese Pendelwanderung ist auch im gewissen Sinne als eine Fehlentwicklung anzusprechen, die mit dem Wiederaufbau der hamburgischen Wohngebiete mehr und mehr zurückgehen und normalen Verhältnissen Platz machen wird.

22) als sonstige allgemeine wirtschaftliche Verflechtung mit dem Hinterland.

Die Gesamtverflechtung Hamburgs mit seinem westdeutschen Hinterland läßt sich statistisch nicht direkt erfassen. Als typisch für die hamburgischen Verhältnisse kann jedoch die Statistik des Bundesaußenhandels über Hamburg, aufgegliedert nach den deutschen Verbrauchs- und Herstellungsländern, herangezogenwerden. Zier zeigt sich klar, daß Hamburg mit allen westdeutschen Ländern relativ gleich starke Wirtschaftsbeziehungen unterhält. Von einem Überwiegen der Beziehungen zu Niedersachsen und Schleswig-Holstein kann nicht die Rede sein. Soweit sich, vor allem in der ersten Nachkriegszeit, die Beziehungen zu Schleswig-Holstein und Niedersachsen wegen der Abschnürung des mittel- und ostdeutschen Hinterlandes, besonders intensiviert haben, ist dies ausgesprochen als vorübergehende Fehlentwicklung zu betrachten, weil dadurch Hamburg seiner eigentlichen Aufgabe entfremdet und seine fachliche Kapazität in einer Weise eingesetzt wurde, die weder ihrem Charakter noch ihrem Niveau entsprach. Ein einheitlicher Wirtschaftsraum im nordwestdeutschen Gebiet im Sinne einer besonders engen Verflechtung Hamburgs mit seinen Nachbarländern besteht bisher nicht. Eine eingehende Analyse des Hamburger Handels nach Sparten beweist diese Behauptung:

Struktur des Hamburger Handels

Der Hamburger Handel ist zweckmäßigerweise getrennt nach den drei Sparten Einzel-, Binnengroß- und Außenhandel zu betrachten.

x) Einzelhandel

Im Einzelhandel sind nach der Zählung von 1950 rund 22 100 Arbeitsstätten mit 64 900 Beschäftigten vorhanden. Diese Arbeitsstätten dienen ausschließlich der Versorgung der großstädtischen Bevölkerung. Ein Zusammenhang mit der Frage der staatlichen Selbständigkeit

Hamburgs ist direkt nicht gegeben.

xx) Binengroßhandel

Die Arbeitsstättenzählung 1950 weist für den Binnengroßhandel 7 500 Arbeitsstätten mit 44 800 Beschäftigten aus. Die erhebliche Stärke des Hamburger Binnengroßhandels ist aus der engen Verbindung zum Außenhandel zu erklären. Der Binnengroßhandel hat in Hamburg, abgesehen von den allein der städtischen Versorgung dienenden Betrieben, als Handel zweiter Hand die Aufgabe, die von den Importeuren eingeführten Waren in Hamburg zu übernehmen und weiterzuverteilen. Sein Arbeitsgebiet erstreckt sich dabei entsprechend der Struktur des Hamburger Hafens mit nur geringen Unterschieden gleichmäßig über die gesamte Bundesrepublik. Da der Binnengroßhandel Erfahrung, Marktkenntnisse und fachliches Wissen des Außenhandels direkt oder indirekt in erheblichem Maße mit verwertet, gilt für ihn hinsichtlich der Frage staatlicher Selbständigkeit Hamburgs das gleiche wie für den Außenhandel.

xxx) Import- und Exporthandel

Der Außenhandel zählt in Hamburg 2 000 Arbeitsstätten mit 14 3ßß Beschäftigten, wobei die Betriebe, die außer im Ein- und Ausfuhrhandel auch noch im Binnengroßhandel tätig sind, dort mitgezählt werden.

Der Außenhandel ist für Hamburg von lebenswichtiger Bedeutung. Seine Fähigkeiten und Kenntnisse haben die Bedeutung und das Ansehen Hamburgs in der Welt entscheidend bestimmt, seine Arbeit dient der ganzen Bundesrepublik und hilft, die Verbindung der deutschen Wirtschaft zur Weltwirtschaft aufrechtzuerhalten und das Zahlungsbilanzproblem zu lösen. Besonders intensiv sind die Verbindungen nach Übersee.

cc) Die Frage danach, ob ein einheitliches Wirtschaftsgebiet im norddeutschen Raum geschaffen werden soll.

Es ist die Tendenz abzulehnen, den bisher nicht bestehenden einheitlichen Wirtschaftsraum durch politische, insbesondere staatsrechtliche Maßnahmen zu schaffen. Der Stadtstaat Hamburg ist, wirtschaftlich gesehen, ein einheitliches,

homogenes Gebilde, in dem Ausmaß und Tempo der wirtschaftlichen Entwicklung von Hafen, Schiffahrt, Außenhandel und don von diesen Bereichen abhängigen Industrien bestimmt wird. Es kann nicht im Sinne wirtschaftlicher Zweckmäßigkeit liegen, wie sie im Grundgesetz Artikel 29 Abs. 1 Satz 1 gefordert wird, einen solchen einheitlichen und seiner Aufgabe gewachsenen Wirtschaftsraum mit einem Gebiet zu vermengen, das eine andere geradezu entgegengesetzte Wirtschaftsstruktur aufweist. In einem solchen künstlich geschaffenen Gebilde würde die Frage des wirtschaftlichen Ausgleichs zu einem unlösbaren und alle Beteiligten belastenden Problem werden. Auch die Ost-West-Probleme, insbesondere die Abschnürung Hamburgs von seinem Hinterland, dürfen nicht Veranlassung sein, gewisse wirtschaftliche Fehlentwicklungen staatsrechtlich zu verstärken bzw. überhaupt erst einzuleiten.

2. Die Forderung nach Senkung der Verwaltungskosten

Eine staatsrechtliche Neugliederung der Länder im norddeutschen Raum wird u.a. damit begründet, daß dadurch ein Abbau überzählig vorhandener Verwaltungsinstanzen möglich wäre. Diese Argumentation ist jedoch gerade für Hamburg falsch. Typisch für Hamburg ist das Zusammenfallen der Landes- und Kommunalkörperschaft. Das ergibt sich aus der besonderen Situation Hamburgs als Stadtstaat. Die gesamte hamburgische Verwaltung müßte bei einer Neuordnung, da sie entweder reine Kommunalverwaltung oder aber Verwaltung für die speziellen Aufgabengebiete Hafen, Schiffahrt und Außenhandel ist, nahezu voll beibehalten werden.

Von einer Einbeziehung Hamburgs in ein größeres Bundesland kann keine Kostenersparnis erwartet werden.

3. Die Forderung unter dem Gesichtspunkt der Raumordnung und Landesplanung nach großen Ländern

Obgleich aus Artikel 29 die Forderung nach großen Ländern nicht zwingend abgeleitet werden kann, wird in der Literatur die Forderung erhoben, daß im Bundesgebiet nach einer Neugliederung nur gleich starke und relativ große Länder bestehen bleiben. Politisch wird dies mit der Notwendigkeit begründet, den Föderalismus in der

Bundesrepublik Deutschland zu stärken. Dabei wird übersehen, daß echter Föderalismus nur organisch wachsen kann. Ein nordwestdeutscher Großstaat wird im Gegensatz dazu angesichts der ständigen Opposition der 1,7 Millionen staatsbewußten Einwohner Hamburgs eine erhebliche Schwächung des föderalen Gefühls mit sich bringen und im übrigen wegen der zu erwartenden wirtschaftlichen und politischen Kämpfe der früher selbständigen Länder um die Gestaltung der politischen und wirtschaftspolitischen Linie und um die finanziellen Zuweisungen einen ständigen Herd des Unfriedens im Norden des Bundes bilden.

Auch in wirtschaftlicher Hinsicht sind die simplifizierenden Forderungen der Raumordnung und Landesplanung, die vielfach an eine mechanische Zeichenbrettgeometrie erinnern, abzulehnen. Die Größe der Länder kann nur von ihren Aufgaben her bestimmt werden. In diesem Sinne hat der Stadtstaat Hamburg als ein auf Außenhandel und Schiffahrt bezogenes, organisch gewachsenes, homogenes Wirtschaftsgebilde bereits seine optimale Größe annähernd erreicht.

Zusammenfassung

Vom Standpunkt des neu zu schaffenden Landes aus bringt die Eingliederung Hamburgs unter dem Aspekt wirtschaftlicher Zweckmäßigkeit keine Vorteile und findet keine hinreichende Begründung. Sie ist damit abzulehnen.

c) Überprüfung der wirtschaftlichen Zweckmäßigkeit vom Standpunkt des Bundes aus

Ausgangspunkt der Untersuchung muß sein, Aufgabe und Bedeutung Hamburgs für den Bund zu überprüfen.

1) Hamburgs Aufgabe für den Bund

aa) Hamburgs Aufgabe besteht darin, durch seine Wirtschaft und seinen Verkehr Repräsentant Deutschlands in Europa und Übersee zu sein. Diese Aufgabe als Tor zur Welt hat Hamburg dank seines in Jahrhunderten erworbenen "good will" stets in hervorragendem Maße lösen und damit Brücke von der Heimat zur Welt sein können.

bb) Eine wichtige Aufgabe Hamburgs ist es ferner, dem deutschen Binnenlande Wesen und Probleme überseeischer Völker nahezubringen und das Verständnis für die Bedeutung überseeischer Verbindungen zu fördern und zu wahren, damit das deutsche politische, wirtschaftliche und kulturelle Leben von einem weltweiten Geist befruchtet und beseelt wird.

cc) Hamburg ist als Träger der wichtigsten Handels- und Verkehrsbeziehungen zu den Absatz- und Bezugsgebieten der deutschen Wirtschaft in der Welt eines der wesentlichen Instrumente deutscher Wirtschafts- und Verkehrspolitik gegenüber Europa und den überseeischen Ländern der Welt.

dd) Mit Hafen, Schiffahrt und Außenhandel trägt Hamburg in einem überragenden Maße zur Lösung des deutschen Zentralproblems, zum "Zahlungsbilanzausgleich" bei. Die überseeischen Verbindungen der Stadt, Wagemut, Können und Geist seiner Kaufleute leisten tagein, tagaus der deutschen Wirtschaft entscheidende Dienste beim Bezug lebensnotwendiger Rohstoffe und beim Absatz von Exportprodukten. In dieser Weise sichert Hamburg in beachtlichem Maße das wirtschaftliche Gleichgewicht der Bundesrepublik.

ee) Im Bundesinteresse und darüber hinaus im Sinne einer europäischen Integration leistet Hamburg durch die Abwicklung eines vielfältigen Transitverkehrs schließlich einen nicht zu unterschätzenden Beitrag zur Eingliederung der Bundesrepublik in das europäische Verkehrsnetz.

2) <u>Überprüfung der wirtschaftlichen Zweckmäßigkeit</u>

Bei einem Vergleich der Aufgaben, die Hamburg für den Bund zu erfüllen hat und also bei einem Vergleich des Bundesinteresses an Hamburg mit den eigenen Lebensinteressen der Hansestadt zeigt sich, daß sich Hamburgs Aufgabe als Land mit Hamburgs Aufgabe für den Bund deckt. Während zweifellos bei anderen Bundesländern eine Interessenkollision bzw. Interessendivergenz bei der Ausdeutung des Begriffes "wirtschaftliche Zweckmäßigkeit" zwischen Bund und Ländern in dem Sinne gegeben sein kann, daß wirtschaftliche Zweckmäßigkeit für das Land sich nicht mit der wirtschaftlichen Zweckmäßigkeit für den Bund deckt, ist in Hamburg gerade das Landesinteresse dem Bundesinteresse gleich:

alle Ausführungen zum Teil B I a "Wirtschaftliche Zweckmäßigkeit vom Standpunkt Hamburgs aus" zeigten, daß Hamburgs Interessen auf dem Gebiet von Hafen, Schiffahrt und Außenhandel liegen und daß seine Wirtschaftsstruktur durch diese Gebiete bestimmt wird. Die gleichen Aufgaben sind es aber auch, die Hamburg für den Bund wahrnimmt. Wenn nur Hamburgs staatliche Selbständigkeit sichergestellt, daß Hamburg seine Interessen und Aufgaben genügend wahrnehmen kann, so heißt das gleichzeitig, daß es seine Aufgabe für die Bundesrepublik ebenfalls nur in staatlicher Selbständigkeit erfüllen kann. Damit ergibt sich im Hinblick auf die Neugliederung im nordwestdeutschen Raum die doppelte Notwendigkeit und Forderung, das homogene Wirtschaftsgebilde "Hansestadt Hamburg" auch staatsrechtlich selbständig zu erhalten. Nur eine staatsrechtliche Selbständigkeit Hamburgs garantiert das wirtschaftliche Interesse Hamburgs und sichert gleichzeitig eine optimale Durchführung und Erfüllung der Aufgaben Hamburgs für den Bund und damit das Bundesinteresse. Jeder Neugliederungsplan im Bundesgebiet hat damit von der staatlichen Selbständigkeit Hamburgs als einer nicht in Zweifel zu ziehenden Gegebenheit auszugehen.

II. Die Neugliederung des nordwestdeutschen Raumes unter finanzwirtschaftlichen Gesichtspunkten

a) Die Beseitigung der Finanzschwäche bestehender Bundesländer.

(1) Von den Grundsätzen, die Artikel 29 GG für die Neugliederung des Bundesgebietes aufstellt, kommen für eine besondere finanzwirtschaftliche Betrachtungsweise nur 2 in Frage. Sie liegen in der Forderung nach Ländern, "die nach Größe und Leistungsfähigkeit die ihnen obliegenden Aufgaben erfüllen können".

(2) Der finanzwirtschaftlich wichtigste Neugliederungsgrundsatz liegt in der Forderung nach leistungsfähigen Bundesländern. Sie müssen so leistungsfähig sein, daß sie die ihnen obliegenden Aufgaben erfüllen können. Angesichts der Unbestimmtheit und der Unschärfe der übrigen Neugliederungsgrundsätze muß dem methodisch und zahlenmäßig erfaßbaren Begriff der finanziellen Leistungsfähigkeit ein besonderes Gewicht unter den Neugliederungsgrundsätzen zukommen.

(3) Es wurde bereits ausgeführt (vgl. A I.), daß die Finanzschwäche bestehender Bundesländer, insbesondere denkt man dabei immer wieder an das extrem finanzschwache Schleswig-Holstein, nicht zum Anlaß genommen werden kann, die Einverleibung anderer Länder zur Behebung der Finanznot zu fordern. Die Neugliederung des Bundesgebietes ist ein allgemeines deutsches Problem. Sie soll die unbefriedigende Gestaltung der von den Besatzungsmächten geschaffenen Länder ersetzen durch ein System vernünftig ausgewogener Gliedstaaten. Der provisorische Charakter des Grundgesetzes verlangt darüber hinaus eine gesamtdeutsche Betrachtung. Diese das gesamte Bundesgebiet umfassende Neugliederung, die auch gesamtdeutsche Belange berücksichtigen muß, kann also nicht die Behebung der Finanzschwäche eines Bundeslandes zum Ausgangspunkt und Ziel haben. Danach verstößt der mit dem Blick auf die Finanznot Schleswig-Holsteins immer wieder gemachte Vorschlag, Hamburg mit Schleswig-Holstein zu vereinigen, gegen die Grundkenzeption des Artikel 29 GG.

(4) Die Finanzschwäche bestehender Bundesländer kann lediglich die im Grundgesetz vorgesehenen finanzpolitischen Maßnahmen auslösen.

(5) Die Finanzschwäche Schleswig-Holsteins und auch Niedersachsens ist zu einem wesentlichen Teil temporärer Natur und kann schon aus diesem Grunde nicht den Ausgangspunkt für eine Dauerlösung nach Artikel 29 GG bilden. Namentlich die starke Belegung mit Flüchtlingen lastet auf ihnen und macht Schleswig-Holstein zum weitaus finanzschwächsten und Niedersachsen zum drittfinanzschwächsten Land der Bundesrepublik. Daneben bringt die Zonengrenze gerade im norddeutschen Raum erhebliche wirtschaftliche Nachteile. Umsiedlung der Flüchtlinge in die Aufnahmeländer, Industrieansiedlung und andere Förderungsmaßnahmen auf den verschiedensten Gebieten versuchen, hier nachhaltige Abhilfe zu schaffen. Das ist der finanzwirtschaftlich richtige Weg. Im übrigen muß der Finanzschwäche namentlich Schleswig-Holsteins durch die mannigfaltigen Finanzhilfen begegnet werden, die das Grundgesetz, die Steuer- und Sozialgesetzgebung sowie die Ländervereinbarungen vorsehen:

aa) In vertikaler Richtung besteht zunächst die Möglichkeit von Hilfsmaßnahmen des Bundes (Art. 106 Abs. III GG. 2. Fall), die gerade gegenüber Schleswig-Holstein von wesentlicher Bedeutung sind.

Daneben bringt die Beanspruchung der Einkommen- und Körperschaftsteuer durch den Bund (Art. 106 Abs. III GG. 1. Fall) für die steuerstärkeren Länder eine schwerere Belastung und enthält somit einen horizontalen Ausgleichseffekt.
Neben dem Bund leisten aber auch zentrale Kapitalsammelstellen (Lastenausgleichsfonds, Arbeitsstock, Sozialversicherungsträger) weitere bedeutsame Finanzhilfen.

bb) In horizontaler Richtung hat der Finanzausgleich unter den Ländern die Aufgabe, durch Beiträge der finanzstärkeren Länder den finanzschwächeren Ländern die Erfüllung ihrer lebenswichtigen Staatsaufgaben zu ermöglichen (Art. 106 Abs. IV GG.). Dieser Ausgleich bringt Schleswig-Holstein eine wesentliche Unterstützung.

cc) Eine wichtige Hilfe für die steuerschwächeren Länder, die erstmalig für das Kalenderjahr 1952 wirksam wird, bedeutet die Zerlegung der Einkommen- und Körperschaftsteuer. Durch sie fließen nicht unwesentliche Steuererträge nach Schleswig-Holstein und Niedersachsen. In diesen Zusammenhang gehören auch die Gewerbesteuerausgleichszuschüsse, die Hamburg an die schleswig-holsteinischen und niedersächsischen Gemeinden zahlt. Diese sachgerechte Zurechnung der Steuern beseitigt Ungerechtigkeiten und erhöht das Steueraufkommen der finanzschwachen Nachbarn Hamburgs.

dd) Eine weitere finanzpolitische Maßnahme zur Entlastung finanzschwächerer Länder von überregionalen Lasten liegt in der Übernahme solcher Lasten auf die Gemeinschaft der Länder. Ein solches gemeinsames Tragen von Länderlasten geschieht z.B. im Königsteiner Staatsabkommen über die Finanzierung wissenschaftlicher Forschungseinrichtungen mit einem Volumen von rd. 32 Mill.DM im Rechnungsjahr 1952 und von rd. 36 Mill.DM im Rechnungsjahr 1953. Auch das zwischen den Sozialversicherungsträgern bestehende Gemeinlastverfahren bringt eine nachhaltige Begünstigung finanziell schwächer gestellter Sozialversicherungsträger und damit letzten Endes auch eine Hilfe für finanzschwache Länder.
Gerade die Übernahme von Lasten auf alle oder mehrere Länder könnte durch die Schaffung von Verwaltungsgemeinschaften, von Gerichtsgemeinschaften und von Zweckverbänden wesentlich mehr als bisher gefördert werden. Das Prestigebedürfnis einzelner Länder darf keinen Hinderungsgrund bilden.

b) Die finanzielle Leistungsfähigkeit der für den nordwestdeutschen Raum vorgeschlagenen Bundesländer.

(1) Das Grundgesetz und die finanzwirtschaftlichen Notwendigkeiten verlangen bei der Neugliederung Bundesländer, die sich selbst erhalten können und grundsätzlich nicht auf Finanzzuschüsse von anderer Seite angewiesen sind. Damit steht die gebietliche Gliederung im nordwestdeutschen Raum angesichts der Finanzschwäche von Schleswig-Holstein und Niedersachsen vor besonders schwierigen Aufgaben. Neben den vielen finanziellen Belastungen des Nordwestens durch die starke strukturelle Arbeitslosigkeit, die Flüchtlinge, den Küstenschutz, die Unterstützung von Notstandsgebieten liegen die großen Aufgaben, die das Land Hamburg mit seinem Hafen und seinen erheblichen Kriegszerstörungen zu erfüllen hat. Wer Vorschläge für eine gebietliche Veränderung des nordwestdeutschen Raumes macht, muß sich über diese Lasten und über die finanzielle Leistungsfähigkeit der von ihm vorgeschlagenen Länder ein Bild machen.

Wenn Hamburg allen Neuordnungsvorschlägen mit Skepsis gegenübersteht, dann gründet sich diese Einstellung auf die Beurteilung der Belastung und der Belastbarkeit der vorgeschlagenen Bundesländer. Dabei muß Hamburg besonderes Gewicht auf die Bedeutung seines Hafens und die durch ihn erwachsenden Lasten legen.

(2) Der hamburgische Hafen ist eine Landesangelegenheit. Durch ihn erfüllt Hamburg zugleich im allgemeinen deutschen Wirtschaftsinteresse liegende Aufgaben. Der Hafen stellt einen wichtigen Wirtschaftsfaktor dar, der insbesondere als Devisensparer und Devisenbringer eine Rolle spielt. Es liegt also nicht nur im Interesse Hamburgs, sondern im allgemeinen deutschen Interesse, den hamburgischen Hafen soweit wie nur irgend möglich zu fördern.

(3) Die Belastung Hamburgs durch seinen Hafen bedarf einer Erläuterung, um die seinem Unterhaltsträger erwachsenden Lasten richtig zu beurteilen. Zunächst erfordert die Beseitigung der Kriegsschäden ganz erhebliche Aufwendungen. Hamburg hat dafür allein in den Jahren 1949 bis 1951 rund 65 Mill.DM ausgeben müssen. Das ist mehr als ein Drittel des in diesen drei Jahren für die Beseitigung von Kriegsschäden für alle Aufbauobjekte in ganz Hamburg aus dem Haushalt zur Verfügung gestellten Betrages.

(4) Aber auch ohne Kriegsschäden wären hohe Aufwendungen für den Hafen erforderlich, weil der hamburgische Hafen wegen des Wegfalls großer Teile seines Hinterlandes besondere Anstrengungen machen muß, um konkurrenzfähig zu bleiben. Der Hamburger Hafen muß ein europäischer Umschlaghafen werden, dessen besonderes Kennzeichen die Schnelligkeit ist. Nur so kann er der Konkurrenz der Beneluxhäfen begegnen. Daher müssen dann auch die Hafenanlagen unablässig den Ergebnissen des technischen Fortschritts angepaßt werden (z.B. tiefere Kaimauern infolge anderer Bauart der Überseeschiffe). Hamburg muß in seinem Hafen rund 40 km Kaimauern den heutigen Verkehrsansprüchen anpassen; die Verwirklichung allein dieses Programms erfordert 60 Mill.DM.

(5) Hamburg hat zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit seines Hafens in eigener Zuständigkeit zu allen Zeiten viele Millionen aufgebracht. So betrugen die Gesamtausgaben aus hamburgischen Haushaltsmitteln in den Jahren

1913	1931	1936	1949	1950	1951	
38,4	59,3	28,0	109,6	91,1	83,4	Mill. Mark.

Der entsprechende Zuschußbedarf war

10,9	26,0	7,7	96,7	74,9	61,7	Mill. Mark.

Insgesamt sind von den vorgenannten Gesamtausgaben im Hafen investiert worden:

	-in Mill.DM-	
1949	31,1)	ohne Unterhaltung, Instandsetzung und Grunderwerb(durchschnittlich 7 Millionen im Jahr)
1950	28,6)	
1951	32,4)	

(6) Ein besonderes Gewicht erhalten diese Beträge, wenn sie etwa zu den Ausgaben aus dem hamburgischen Staatshaushalt für den Wohnungsbau in Beziehung gebracht werden. Der Aufwand hierfür betrug angesichts des Fehlbetrages von 300 000 Wohnungen in Hamburg im Durchschnitt der Jahre 1949 bis 1951 je Jahr rund 87 Mill.DM. Diese Ausgaben beschränken die für den Hafen verfügbaren Mittel erheblich.

(7) Wenn die Priorität des Wohnungsbaues wieder zurückgeht, dann muß der Hafen durch die frei werdenden Mittel erheblich mehr gefördert werden, als es zur Zeit möglich ist.

(8) Es kann also keinem Zweifel begegnen, daß Hamburg bei einem Zusammenschluß erhebliche Belastungen in die "Ehe" mitbringen würde. Vielfach geht man jedoch über sie mit dem Hinweis auf Hamburgs Finanzkraft hinweg. Es stellt aber eine erhebliche Überschätzung der Finanzkraft Hamburgs dar, ihr neben der Bewältigung der eigentlichen hamburgischen Aufgaben noch eine fühlbare Abhilfe bei den Finanznöten seines Partners zuzutrauen. Das Ergebnis könnte nur eine dem deutschen Gesamtinteresse abträgliche Vernachlässigung der hamburgischen Hafenaufgaben sein. Die mangelnde finanzielle Leistungsfähigkeit der vorgeschlagenen Staatenverbindungen bestätigt eine kurze Untersuchung ihrer Finanzkraft.

aa) Auch im Rahmen einer Neuplanung des gesamten Bundesgebietes begegnen wir dem Vorschlag einer Zusammenlegung von Hamburg und Schleswig-Holstein.

Schleswig-Holstein ist ein extrem finanzschwaches Land. In seinem Haushalt 1952 (ohne Nachtrag) sind an Zuschüssen, Darlehen, ERP-Geldern und sonstigen Zuweisungen rund 378 Mill.DM enthalten, das sind etwa 40 v.H. aller Einnahmen des ordentlichen und außerordentlichen Haushalts. Dazu kommen noch die Beiträge, die es aus dem Länderfinanzausgleich erhält, nämlich

1950	105,3	Mill.DM
1951 (vorl.)	109,9	"
1952 (vorl.)	115,3	"

Bei einem Zusammenschluß Hamburgs mit Schleswig-Holstein müßten alle diese Finanzhilfen fortfallen, da die neu geschaffenen Bundesländer grundsätzlich ohne fremde Zuschüsse auskommen müssen. Auch der Fortfall des Länderfinanzausgleichs würde trotz der Entlastung Hamburgs für dieses Bundesland eine erhebliche finanzielle Verschlechterung ergeben, wie die nachstehenden Zahlen ausweisen:

Jahr	Zuschuß für Schleswig-Holstein		Beitrag Hamburgs		Verschlechterung		
	-in Mill.DM-						
1950	(105,3	-	36,6)	=	68,7	= 16,8 vH)	der Einnahmen aus Landessteuern Hamburgs.
1951	(109,9	-	36,9)	=	73,0	= 15,0 vH)	
1952	(115,3	-	36,9)	=	78,4	= 15,4 vH)	

Eine weitere Ver-

Eine weitere Verschlechterung würde durch die Zerlegung der Einkommen- und Körperschaftsteuer eintreten. Die Verbesserung für Schleswig-Holstein (etwa 30 Mill.DM jährlich) wird überkompensiert durch die Verschlechterung für Hamburg (79 Mill.DM jährlich). Die Verschlechterung für das neue Bundesland würde demnach allein hierdurch rd. 50 Mill.DM betragen.

Unter Zugrundelegung des Aufkommens an Landessteuern und nach Einbeziehung der Gemeindesteuern ergibt sich ein Steueraufkommen je Einwohner

	bei Hamburg - Schleswig-Holstein	Dagegen Bundesdurchschnitt (aller Länder)
1950	156,64 DM	165,25 DM
1951	214,95 "	224,11 "
1952 (geschätzt)	216,10 "	235,44 "

Bei der Gewinnung der Zahlen ist das den betreffenden Ländern nach Abzug des Bundesanteils an der Einkommen- und Körperschaftsteuer (für 1950 der Interessenquoten) verbleibende Landesteueraufkommen herangezogen worden. Ferner ist bei der Prokopfberechnung die sogenannte "veredelte" Einwohnerzahl zugrunde gelegt, eine Methode, die auch bei der Regelung des Finanzausgleichs Anwendung findet. Durch sie wird berücksichtigt, daß der Finanzbedarf je Kopf der Bevölkerung mit zunehmender Siedlungsdichte ansteigt.

Diese Zahlen zeigen bereits, daß die Finanzkraft des neuen Bundeslandes immer stärker unter den Bundesdurchschnitt sinkt. Dabei ist die erhebliche Verschlechterung, die sich aus der Zerlegung der Einkommen- und Körperschaftsteuer ergibt, noch nicht berücksichtigt. Die Zahlen geben auch deshalb ein zu günstiges Bild, weil die dort zugrunde gelegte Steuerkraft des schleswig-holsteinischen Partners zu einem erheblichen Teil auf den weitgehenden von außen kommenden Förderungsmaßnahmen beruht. Ihr notwendiger Fortfall würde die Wirtschafts- und Steuerkraft Schleswig-Holsteins beträchtlich absinken lassen.

bb) Ein ähnliches Bild ungenügender Finanzkraft würde sich bei dem Nordweststaat aus Niedersachsen, Bremen, Schleswig-Holstein und Hamburg ergeben.
Unter Zugrundelegung des Aufkommens an Landessteuern und nach Einbeziehung der Gemeindesteuern ergibt sich ein Steueraufkommen je Einwohner

	beim Nordweststaat	Dagegen Bundesdurchschnitt (aller Länder)
1950	147,95 DM	165,25 DM
1951	204,67 "	224,11 "
1952 (geschätzt)	205,86 "	235,44 "

(Die Zahlen sind auf dieselbe Weise gewonnen wie bei Hamburg - Schleswig-Holstein).

Die Zahlen zeigen, daß die überdurchschnittliche Finanzkraft Hamburgs in dem größeren Nordweststaat noch mehr untergeht als in einer Verbindung Hamburg - Schleswig-Holstein. Die Finanzschwäche von Niedersachsen und Schleswig-Holstein gibt den Ausschlag, da auch Bremen in seiner Finanzkraft nur etwa dem Bundesdurchschnitt entspricht. Auch diese Zahlen werden noch weiter verschlechtert durch die Auswirkungen des Zerlegungsgesetzes (Gesamtverschlechterung rd. 15 Mill.DM) und den Fortfall der Förderungsmaßnahmen. Das Aufhören des Länderfinanzausgleichs würde für dieses Gemeinwesen eine Verschlechterung von etwa 100 bis 110 Mill.DM gegenüber dem jetzigen Stand ergeben. Ferner müßten - genau wie bei einem Zusammenschluß Schleswig-Holstein und Hamburg - alle anderen Finanzhilfen entfallen, die neben Schleswig-Holstein auch Niedersachsen in beträchtlichem Umfange vom Bund und von zentralen Kapitalsammelstellen erhält.

cc) Eine gebietliche Neuordnung, die von den Großstädten als natürlichen Schwerpunkten von politischer, wirtschaftlicher und kultureller Bedeutung ausgeht, würde Hamburg als ein solches Zentrum herausstellen. Schleswig-Holstein und Teile Nordhannovers würden hinzukommen. Die Finanzkraft dieses Staates würde zwischen der der Staatenvereinigung Schleswig-Holstein - Hamburg und der des Nordweststaates liegen. Sie würde den Bundesdurchschnitt erheblich unterschreiten und den Staat zum Kostgänger des Bundes oder der anderen Länder werden lassen.

dd) Der bereits vor 1933 entstandene und nach 1945 wieder aufgegriffene Vorschlag, den Hansestädten durch ein Sonderstatut eine Zwitterstellung zwischen Land und Kommune einzuräumen, ist finanzwirtschaftlich ohne wesentliche Bedeutung. Er will den beiden Städten die Verwaltungsbefugnisse über ihre Häfen erhalten; in finanzieller Hinsicht soll jedoch jede

Sonderstellung entfallen.

c) Ergebnisse.

(1) Die Untersuchung der finanziellen Leistungsfähigkeit der im Nordwestraum vorgeschlagenen Bundesländer hat für alle Vorschläge eine erheblich unter dem Bundesdurchschnitt liegende Finanzkraft ergeben. Dieser Schwäche auf der Einnahmeseite stehen aber überdurchschnittliche Belastungen auf der Ausgabenseite gegenüber. Unter ihnen nehmen die Anforderungen für die Seehäfen Hamburg (und Bremen) ihrem Umfang und ihrer Bedeutung nach eine Sonderstellung ein. Eine Kürzung gerade bei diesen Ausgaben würde die Häfen in ihrer Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Ausland noch weiter herabsetzen und zu einer Schädigung der gesamten deutschen Volkswirtschaft führen. Ein Ausgleich könnte nur durch nennenswerte Zuschüsse des Bundes oder der Länder erfolgen. Das widerspricht jedoch der Konzeption des Artikel 29 GG.

(2) Ob eine Neuverteilung der Aufgabenvon Bund und Ländern oder die Steuerneuverteilung nach Artikel 107 GG die augenblicklichen finanziellen Verhältnisse wesentlich verschieben werden, muß bezweifelt werden. Die Unterhaltung der Seehäfen wird eine Landesaufgabe bleiben. Eine Verlagerung von Aufgaben an anderer Stelle auf den Bund wird die finanzielle Lage der Länder im wirtschaftlichen Ergebnis kaum verändern, da jeder Aufgabenverlagerung ein entsprechender Übergang von Deckungsmitteln folgen wird.

(3) Auch an die Neuverteilung der Steuern durch das Ausführungsgesetz zu Artikel 107 GG dürfen keine allzu großen Erwartungen geknüpft werden. Der Finanzbedarf ist bei Bund und Ländern so hoch und die Haushaltslage allgemein so angespannt, daß für keinen Partner nennenswerte Verbesserungeneintreten können.

(4) Die gebietliche Neugliederung im nordwestdeutschen Raum muß daher von der Eigenstaatlichkeit Hamburgs ausgehen. Dann ist für die ausreichende Unterhaltung des hamburgischen Hafens ein Träger vorhanden, dessen Finanzstärke über allen anderen Staatsgebilden im nordwestdeutschen Raum liegt. Jede andere Lösung widerspricht dem gesamtdeutschen Interesse. Die Neugliederung wird dadurch zweifellos nicht einfacher. Aber alle Vorschläge, die sich auf das Gebiet der Bundesrepublik beschränken müssen, stoßen im nordwestdeutschen Raum auf besondere Schwierigkeiten durch die verhängnisvolle Zonengrenzziehung. Gerade hier wird die immer

wieder aufgestellte Forderung, bei der Neugliederung des Bundesgebietes nach Artikel 29 GG die gesamtdeutsche Planung nicht aus dem Auge zu lassen, in Widerspruch treten zu allen auf das jetzige Bundesgebiet beschränkten Lösungsversuchen.

Schlußbemerkung

Prinzipien und Erfordernisse, unter denen die Neugliederung des Bundesgebietes zu erfolgen hat, sind im Vorstehenden zusammengestellt und an dem Beispiel Hamburgs mit dem Schwergewicht auf den finanziellen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten erörtert. Das Ergebnis ist eindeutig:

Die Freie und Hansestadt Hamburg ist ein Land mit finanzieller und sonstiger Leistungsfähigkeit, die es ihm ermöglicht, seine ihm historisch, kulturell, wirtschaftlich und sozial gestellten Aufgaben zu erfüllen, und zwar sich selbst gegenüber als Land genau so wie auch gegenüber dem Bund und dem sich im Augenblik bildenden europäischen Bundesstaat. Die Größe seines Staatsgebiets ist dabei nicht nur seiner Leistungsfähigkeit, sondern auch seinen speziellen Aufgaben angepaßt. Die erfüllten Prinzipien der landsmannschaftlichen Verbundenheit, der geschichtlichen und kulturellen Zusammenhänge, der wirtschaftlichen Zweckmäßigkeit und des sozialen Gefüges sind dabei, soweit sie überhaupt klar abgrenzbar sind, in überzeugender Geschlossenheit als noch heute lebend und in die Zukunft wirkend festgestellt.

"Die Freie und Hansestadt Hamburg ist in ihrer durch Natur und Geschichte vorgezeichneten Sonderaufgabe nicht für Schleswig-Holstein oder Niedersachsen, noch auch für ein vereinigtes Niederdeutschland da, sondern für Gesamtdeutschland beiderseits des eisernen Vorhangs, für Europa und die Welt. Sie ist keine Provinzial- oder Landeshauptstadt und kann es niemals werden. In einer Zeit, wo die deutschen Osthäfen von Königsberg bis Wismar unter sowjetischer Kontrolle stehen, während die Rhein- und Scheldehäfen ohnehin außerhalb der Bundesgrenzen liegen, geht es nicht an, die einzig verbliebenen Zugänge zum Weltmeer, nämlich die Hansestädte, in partikularistische Ordnungen hineinzuzwingen, in denen sie ihrer eigentlichen Aufgabe entfremdet würden" (vgl. Anl. 1 S. 19).

Anlage 3

Beschlüsse der Hamburgischen Bürgerschaft

hinsichtlich der für den Hafen und den Schiffahrtsweg der Niederelbe bewilligten Haushaltsmittel

Einzelne größere Vorlagen aus verschiedenen Jahren:

1919, 9. Sitzung, Senatsantrag 85, Ausbau der Ufereinfassung Steinwerder, 600 000 Mk. Ohne Besprechung einstimmig angenommen.

1920, 21. Sitzung, S.-A. 222, Baggerung an der Ostebank 5 400 000 Mk. Auf Antrag eines SPD-Abgeordneten abgesetzt, ein anderer SPD-Abgeordneter spricht gegen Vertagung.

23. Sitzung, Derselbe, Teilbewilligung von 2 Mill.Mk., auf Antrag der Mitte und der Rechten Überweisung an Ausschuß.

32. Sitzung, " Weitere Teilbewilligung von 1 Mill.Mk. nach erfolgtem Ausschußbericht ohne Debatte.

37. Sitzung, " Weitere Teilbewilligung von 1 Mill.Mk. ohne Debatte und Widerspruch.

48. Sitzung, " Bewilligung der restl. 1,4 Mill.Mk. ohne Besprechung.

Aus keinem der vier Protokolle geht hervor, daß eine Partei gegen die Bewilligung der Mittel ist, lediglich über die Durchführungsart der zu vergebenden Arbeiten wird debattiert (z.B. Staatsbagger oder Privatfirmen-Baggerei).

1920, 55. Sitzung, S.-A. 639, Cuxhavener Uferanlagen, 362 000 Mk. Antrag wird angenommen, kein Redner spricht gegen die Bewilligung.

1921, 5. Sitzung, S.-A. 18, Baggerungen Unterelbe, insgesamt 5 360 000 Mk. Ein Sprecher der Dt. Dem.P. befürwortet Annahme, keine weitere Wortmeldung, Annahme durch Erhebung von den Sitzen.

10. Sitzung, S.-A. 41, Baggerei in den Häfen (Cuxhaven), 1 755 000 Mk. Annahme ohne Beratung durch Erhebung von den Sitzen.

39. Sitzung, S.-A. 303, Hafenerweiterungen Roß-Neuhof u.a. 53 976 000 Mk. Annahme ohne Beratung durch Erhebung von den Sitzen.

53. Sitzung, S.-A. 485, Bau Kaischuppen 56, 31 230 000 Mk. Annahme ohne Beratung durch Erhebung von den Sitzen.

1922,	38. Sitzung,	S.-A. 590,	Dringliche Arbeiten in den Häfen 357 220 000 Mk. Annahme ohne Beratung durch Erhebung von den Sitzen.
1923,	35. Sitzung,	S.-A. 413,	Haushaltsplan, 2. Sektion der Baudeputation, Strom- und Hafenbau, 2 006 225 520 Mk. Annahme ohne Beratung durch Erhebung von den Sitzen.
		S.-A. 412,	Kaimauer Breslauer Ufer 2 145 000 000 Mk. Annahme ohne Beratung durch Erhebung von den Sitzen.
1924,	28. Sitzung,	S.-A. 218,	Herrichtung einer Fläche für die Kaiverwaltung 100 000 G.Mk. Annahme ohne Beratung durch Erhebung von den Sitzen.
	30. Sitzung,	S.-A. 237,	Bau Kaischuppen 81, 3 070 000 G.Mk. Annahme ohne Beratung durch Erhebung von den Sitzen.
1925,	22. Sitzung,	S.-A. 148,	Bau Kaischuppen und -mauer Kamerunkai, 1 690 000 RM. Auf Antrag eines Abgeordneten der DVP vertagt, in der nächsten (23.) Sitzung ohne Beratung angenommen.
	29. Sitzung,	S.-A. 215,	Bau Kaischuppen 33 am Kirchenpauerkai, 1 516 000 RM. Annahme ohne Beratung. Lediglich kurze Geschäftsordnungsdebatte, in der sich zwei Abgeordnete (DNV und KPD) über zu kurzfristige Zuleitung der Senatsanträge beschweren.
1926,	25. Sitzung,	S.-A. 143,	Hafenausbau Waltershof, 636 000 RM.
		S.-A. 144,	Ausbau Griesenwerder Hafen 15 140 000 RM.
		S.-A. 145,	Bau Schuppen 85, Roßkai, 3 182 000 RM.
			Diese drei Anträge wurden gemeinsam beraten; kein Redner spricht gegen Bewilligung, DDP-, DVP- und KPD-Abgeordnete sprechen für Annahme.
1927,	24. Sitzung,	S.-A. 164,	Bau Kaischuppen 55, Afrikakai, 3 500 000 RM. Ohne Beratung angenommen.

1928, 10. Sitzung, S.-A. 80, Bau Kaischuppen 82 und 83, 7 500 000 RM.

S.-A. 81, Umbau Schuppen 24, 2 000 000 RM.

S.-A. 82, Umbau Schuppen 12, 245 000 RM.

Auf Beschluß des Ältestenrates wurden diese drei Anträge gemeinsam beraten. Die Debatte bestreiten Abgeordnete der DDP, KPD, DVP und SPD; keiner spricht gegen Bewilligung.

1929, 20. Sitzung, S.-A. 159, Vorläufige Landungsanlagen für Überseepassagiere, 325 000 RM.

S.-A. 160, Ausbau des Südwesthafens, 10 600 000 RM.

S.-A. 161, Bau Verteilungsschuppen Holthusenkai, 3 230 000 RM.

Vorstehende drei Anträge sind in der Beratung miteinander verbunden. Keiner der zahlreichen Redner spricht sich gegen die Bewilligung aus, Meinungsverschiedenheiten sind politischer Art.

1930, 22. Sitzung, S.-A. 223, Ergänzungsanlagen Überseebrücke, 84 000 RM. In der Beratung 1 KPD-Abgeordneter gegen den Antrag.

1930 - 1933: Anscheinend keine größeren Hafen- und Elbeschiffahrtswegangelegenheiten außerhalb des Haushalts.

1933 - 1945: NS-Zeitspanne.

1945 - 1949: Infolge Besatzung keine größeren Hafen- und Elbeschiffahrtsangelegenheiten außerhalb des Haushalts.

1950, 14. Sitzung, S.-A. 92, Fahrgastanlagen im Hamburger Hafen und in Cuxhaven, zus. 4 100 000 DM. Ohne Beratung angenommen (Antrag der SPD auf Überweisung an den Haushaltsausschuß wurde zurückgezogen).

1951, 8. Sitzung, S.-A. 115, Vorwegbewilligung von Haushaltsmitteln für die Behörde für Wirtschaft und Verkehr:
Wiederherstellung von Schuppen im Hafen 7 115 000 DM,
Wiederherstellung von Kaimauern 1 200 000 DM.

In der Beratung sprechen Abgeordnete der CDU, FDP, SPD und KPD sämtlich für den Senatsantrag. Bewilligung erfolgt durch Handaufheben.

Anm.: Bereits bei der ersten stichprobenweisen Durchsicht der stenographischen Berichte wurde deutlich, daß bei der Bewilligung von Haushaltsmitteln für Hafen und Elbe Schwierigkeiten von den verschiedenen Parteien bzw. Fraktionen nicht gemacht wurden. Die zweite Durcharbeitung der Protokolle, bei der auch die Debatten gelesen wurden, erhärtete dies.

Anlage 4

Die Arbeitsstätten Hamburgs und die in ihnen tätigen Personen [1]

Anzahl in 1000

	Arbeitsstätten	tätige Personen [2]		
	1950	1939	1950	1951
	1	2	3	4
Handel, Geld- und Versicherungswesen	43,2	178,0	166,3	176,0
darunter: Ein- und Ausfuhrhandel	2,0	15,2	14,3	15,8
Binnengroßhandel 3)	7,5	32,0	44,8	47,8
Einzelhandel	22,1	74,3	64,9	68,4
Verkehrswirtschaft	7,0	120,1	86,6	92,0
darunter: Schiffahrt, Wasserstrassen und Hafenwesen	2,5	57,8	20,8	25,5
Bundesbahn	0,1	17,2	19,3	18,5
Bundespost	0,1	15,8	18,3	19,0
Kraftfahr- und Fuhrgewerbe	3,0	7,0	7,1	7,0
Spedition, Lagerei und übrige Verkehrsneben- u. Hilfsgewerbe	1,1	11,9	9,4	10,0
Straßenbahn, Hochbahn u. dgl.	0,1	7,8	10,0	10,0
Industrie und Handwerk [4]	18,9	272,8	229,5	235,0
davon: Industrie	5,1	219,8	173,7	180,0
Handwerk	13,8	53,0	55,8	55,0
darunter: Schiffbau	0,2	30,0	14,7	17,0
Maschinenbau	0,7	22,7	19,2	22,0
Elektrotechnik	0,5	13,4	14,7	15,7
Eisen-, Stahl-, Blech-Metallwaren	1,2	13,7	11,3	12,0
Bekleidungsgewerbe	4,5	18,5	17,9	18,0
Kautschuk- und Asbestverarbeitung	0,1	10,5	10,9	10,0
Nahrungs- u. Genußmittelgew.	3,2	49,0	43,6	43,1
Baugewerbe	6,7	67,3	64,1	58,5
Öffentliche u. private Dienstleistg.	19,3	136,3	135,4	135,0
Land- und Forstwirtschaft 5)	5,4	18,9	19,9	19,5
Insgesamt	100,5	793,4	702,8	716,0

1) die Tabelle gibt in runden Zahlen einen groben Überblick. Sie kann und will nicht mehr sein als ein Anhalt für die ungefähren Größenordnungen. Die Zusammenstellung geht von den Arbeitsstättenzählungen der Jahre 1939 und 1950 aus (unter Einschluß der landwirtschaftlichen Arbeitsstättenzählung), arbeitet im übrigen aber mit zahlreichen Schätzungen, die möglichst wieder an vorhandenes statistisches Material (Industriestatistik, Arbeitsmarktstatistik z.B.) anknüpfen.
2) Inhaber, Angestellte, Arbeiter, Lehrlinge ohne Heimarbeiter.
3) ohne Verlagswesen.
4) ohne Baugewerbe und ohne Dienstleistungen, einschl. Bergbau, Steine und Erden, Energiewirtschaft.
5) landwirtschaftliche u. nichtlandwirtschaftliche Arbeitsstättenzählg.

Anlage 5

Die übliche Aufgliederung der in der Industrie Beschäftigten auf Industriehauptgruppen läßt nicht erkennen, wieweit die einzelnen Industriegruppen mit den typisch hamburgischen Wirtschaftsbereichen Hafen, Schiffahrt und Außenhandel zusammenhängen. Sie sagt damit für eine Betrachtung unter spezifisch hamburgischen Gesichtspunkten wenig aus. Es ist deshalb notwendig, zu untersuchen, wieweit die Hamburger Industrie dem Seehafen zugeordnet werden kann. Dabei ergibt sich eine Aufteilung der hamburgischen Industrie in drei Gruppen:

1. importorientierte Industrie.
   Sie knüpft an den Güterumschlag und die Be- und Verarbeitung der importierten Rohstoffe für die gesamte Bundesrepublik und den Reexport nach dem Ausland an.

2. schiffahrtsorientierte Industrie.
   Sie ist verbunden mit dem Schiffsverkehr und dem Hafenbau. Wichtigster Zweig dieser Gruppe ist die Schiffbauindustrie mit ihren Zulieferanten.

3. konsumorientierte Industrie.
   Hierzu gehören die Bereiche der hamburgischen Industrie, die weder mit dem Hafen und dem Güterimport, noch mit der Schiffahrt zusammenhängen, sondern lediglich für die Versorgung der großstädtischen Bevölkerung arbeiten.

Die import- und schiffahrtsorientierten Industrien lassen sich zur "Seehafenindustrie" zusammenfassen, der die "übrige Industrie" gegenübertritt.

Für eine Reihe von Industrien bildet die Zuordnung zu diesen beiden Gruppen dabei kein Problem. Sie gehören eindeutig oder soweit überwiegend zu dem Bereich Seehafenindustrie, daß sie als geschlossene Gruppen ihm zugeschlagen werden können: Mineralöl, pflanzliche Öle und Fette, Getreide, Fisch, Schiffbau usw. Bei vielen anderen Industriezweigen ist die Zuordnung dagegen schwierig, so z.B. bei der Holzindustrie, dem Maschinenbau, der Elektrotechnik und der übrigen Eisen- und Metallverarbeitung. Um kein übertriebenes Bild der Seehafenindustrie entstehen zu lassen, wurde bei Zweifeln im Interesse der Objektivität überhaupt darauf verzichtet, der Seehafenindustrie einen Anteil zuzuschreiben.

Danach ergibt sich für die hamburgische Industrie folgendes Verhältnis:

	Beschäftigte	Umsätze
Seehafenindustrie	46	64
übrige Industrie	54	36
Industrie insgesamt	100	100

Vor dem Kriege (1936) war das Verhältnis 54 : 46 bei den Beschäftigten und 70 : 30 bei den Umsätzen, d.h. 62 : 38 im Mittel.

Diese Relation verschob sich nach dem Kriege zunächst zu Ungunsten der Seehafenindustrie, und zwar auf Grund der bekannten außenwirtschaftlichen Absperrung Westdeutschlands. Seit 1949 strebt die Entwicklung nach der Belebung des deutschen Außenhandels zäh wieder dem alten Stande zu.

Beschäftigte in der hamburgischen Seehafenindustrie

	1936		1949		1950		1951	
	abs.	vH	abs.	vH	abs.	vH	abs.	vH
Importindustrie	42 000	30	41 800	30	43 500	30	44 200	29
Schiffbau	22 500	16	9 100	7	12 600	9	15 800	10
Zubringer- u. Hilfsbetriebe f. Import u. Schiffbau	11 100	8	7 500	5	7 800	5	10 300	7
Seehafenindustrie	75 600	54	58 400	42	63 900	44	70 300	46
übrige Industrie	64 900	46	79 500	58	79 300	56	84 200	54
Industrie insgesamt	140 500	100	137 900	100	143 200	100	154 500	100

Umsätze [1] in der hamburgischen Seehafenindustrie
in Mill. RM/DM

	1936		1949		1950		1951	
	abs.	vH	abs.	vH	abs.	vH	abs.	vH
Import-industrie	1 050	57	1 480	52	1 980	57	2 660	56
Schiffbau	170	9	60	2	90	2	200	4
Hilfs-betriebe	80	4	90	3	110	3	170	4
Seehafen-industrie	1 300	70	1 630	57	2 180	62	3 030	64
Übrige Industrie	550	30	1 210	43	1 320	38	1 720	36
Industrie insgesamt	1 850	100	2 840	100	3 500	100	4 760	100

1) zu Tagespreisen; ohne Verbrauchssteuern.

Es ist zu erwarten, daß mit dem Fallen der letzten Schranken für den Schiffbau sich eine weitere Gesundung für die hamburgische Industrie ergibt.

Hau.

Beilage 1

Historisch-politische Betrachtungen über die Reichsunmittelbarkeit der Freien und Hansestadt Hamburg

Verfaßt
von
Archivdirektor i. R.
Professor Dr. Heinrich Reincke

im Auftrage
des
Senats der Freien und Hansestadt Hamburg

Juli 1952

Inhaltsverzeichnis

Seite

Einleitung: Reichsstädte und Hansestädte 5

Erster Abschnitt: Hamburgs Standort und Aufgabe 6

1. Das Wurzelfeld: Hamburgs nachbarschaftliche Beziehungen zu Schleswig-Holstein und Hannover 6
2. Das Hinterland: Hamburgs schicksalhafte Verbindung mit dem oberelbischen Stromgebiet und Gesamtdeutschland 7
3. Das Wirkungsfeld: Hamburgs Arbeitsgebiet über See 8

Zweiter Abschnitt: Hamburgs staatsrechtliche Stellung im alten deutschen Reich 9

1. Der Aufstieg zur Reichsfreiheit: Hamburgs Loslösung von Holstein und die Ansprüche von Kaiser und Reich bis zur offiziellen Anerkennung der Reichsunmittelbarkeit der Stadt durch den Reichstagsbeschluß von 1510 und das Urteil des Reichskammergerichts von 1618 9
2. Die Anerkennung der Selbständigkeit Hamburgs durch die deutschen und europäischen Mächte: Verteidigung der Reichsfreiheit Hamburgs durch die Stadt, den Kaiser, Brandenburg-Preußen, Hannover, England, die Niederlande und Schweden im 17./18. Jahrhundert; endliche dänisch-holsteinische Anerkennung der Reichsfreiheit Hamburgs durch den Gottorper Vergleich von 1768 11

Dritter Abschnitt: Die Bewahrung der selbständigen Stellung des Stadtstaates Hamburg im 19. und 20. Jahrhundert 13

1. Hamburg in der Franzosenzeit: Staatlicher Fortbestand der deutschen Hafenplätze bei der Bereinigung der kleinstaatlichen Zersplitterung Deutschlands 13
2. Bismarck und die Selbständigkeit Hamburgs: Hamburg als wertvoller selbständiger Baustein der Bismarckschen Reichsschöpfung 15
3. Die Neugliederung des Reichs und die Großhamburgfrage: Anerkennung der Notwendigkeit bundesstaatlicher Selbständigkeit Hamburgs für Gegenwart und Zukunft Gesamt-Deutschlands 18

Vierter Abschnitt: Zusammenfassung 19

Motto:

„Bremen, Hamburg, Lübeck sind groß und glänzend, ihre Wirkungen auf den Wohlstand von Deutschland gar nicht zu berechnen. Würden sie aber wohl bleiben, was sie sind, wenn sie ihre eigene Souveränität verlieren und irgend einem großen Deutschen Reich als Provinzialstädte einverleibt werden sollten? Ich habe Ursache, daran zu zweifeln."

Goethe zu Eckermann am 23. Oktober 1828.

Einleitung:

Reichsstädte und Hansestädte.

Ein kritischer Beobachter der staatspolitischen Gegenwart wird heute, im Zeitalter der Riesengebilde der flächenhaften Welt- und Großmächte, leicht geneigt sein, die wie auf einen Punkt konzentrierten Stadtstaaten nach Art der alten Reichs- und Hansestädte als einen Anachronismus anzusehen, der als ein schnörkeliges Überbleibsel aus dem Mittelalter des weiland Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation je eher je besser zu verschwinden habe. Er tut damit nicht nur der Geschichte, sondern ebenso der Gegenwart und Zukunft Unrecht. Allerdings: die große Mehrzahl der ehemaligen Reichsstädte des deutschen Südens und Westens verdankte ihre Entstehung hauptsächlich rein örtlichen Voraussetzungen und ihre verfassungsmäßige Sonderstellung allein der Tatsache, daß sie auf reichseigenem Boden angelegt worden waren. Daher konnten sie auch in der napoleonischen Zeit gleich allen anderen schwachen Staatswesen ohne irgendjemandes Schaden, ja sich selber zum Nutzen, in größeren Einheiten aufgehen.

Warum ist das Schicksal der Hansestädte ein anderes gewesen? Ihnen ist ihre selbständige Stellung nicht wie jenen bei der Gründung ohne eigenes Verdienst als ein Patengeschenk in den Schoß gefallen. Hier mußte vielmehr das Eigenleben in langsamem folgerichtigem Prozeß, im Verlauf vieler Jahrhunderte und im Zusammenwirken lokaler, nationaler und internationaler Kräfte bewußt gestaltet und ausgebaut, verteidigt und bewahrt werden.

Daher auch der hansische Wahlspruch, der wie einst an den Stadttoren, so jetzt an der Front des Neuen Hamburger Rathauses eingemeißelt steht:

Libertatem, quam peperere maiores,
digne studeat conservare posteritas!

Zu deutsch etwa:

Die Freiheit, so die Eltern uns gebaren,
Die Nachwelt soll in Würde sie bewahren!

Die Entwicklung der Hansestädte stand unter dem Zwang, daß sie allgemeinere gesamtdeutsche Aufgaben zu erfüllen bekamen, Aufgaben, denen sie nur in Befreiung von allzu engen örtlichen Verpflichtungen und in unmittelbarer Verbindung mit der Spitze des Reiches gerecht werden konnten. In ihnen vorzugsweise hatten sich im Hochmittelalter die unter Königsschutz stehenden, vordem wandernden Fernkaufleute des Reiches (Mercatores Imperii) niedergesetzt. Die Bindungen an Kaiser und Reich gingen hier also nicht aus den zufälligen Rechtsverhältnissen eines beliebigen Fleckchens Erde hervor, sondern aus der dauernden Eigenart der Bewohner und ihren durch die Besonderheiten der Ortslage gebotenen länderverbindenden Aufgaben. Tatsächlich haben die Städte der deutschen Hanse unter stärkstem Aufwand von Geld, Gut und Blut im Auftrage des Reichs selbständig ein wesentliches Stück der deutschen Reichsaußenpolitik wahrgenommen. Der Versuch, die Hansestädte als solche insgesamt und als eine besondere Körperschaft in den Reichsverband sinnvoll einzugliedern, ist vom Spätmittelalter an immer wieder unternommen, doch nie bis zum Ende durchgeführt worden. So sind die Hansestädte als einzelne jede ihren besonderen Weg gegangen, der sie zu selbständigen Gliedern Gesamtdeutschlands gemacht hat.

Wir verfolgen hier allein die Entwicklung, wie sie sich für Hamburg darstellt. Die wichtigsten Belegstellen werden angeführt nach den Abdrucken in der jüngsten Urkundensammlung „Hamburgs Weg zum Reich und in die Welt", die 1939 zur 750-Jahrfeier des Hamburger Hafens herausgebracht worden ist (zitiert als US.).

ERSTER ABSCHNITT

Hamburgs Standort und Aufgabe.

1. Das Wurzelfeld: Hamburgs nachbarschaftliche Beziehungen zu Holstein und Hannover.

Hamburgs Geschichte steht von allem Anfang an unter einer gewissen Spannung zwischen lokalen und weltweiten Beziehungen[1]). Die Ausgrabungen der letzten Jahre zeigen als Allererstes einen Rastort für internationale Handelskarawanen, dann eine Burg mit der Aufgabe einer örtlichen Grenzsicherung, hierauf eine Missions-Metropole für ganz Nordeuropa bis zum Eismeer (Erzbistum und geplantes Nordisches Patriarchat in Hamburg!). Einer vorzugsweise auf den örtlichen Bedarf eingestellten Gewerbestadt (Altstadt), die dem Erzbischof von Hamburg-Bremen unterstand, setzt sich im ausgehenden 12. Jahrhundert eine von kaufmännischen Unternehmerkräften im Einvernehmen mit dem Grafen von Holstein begründete und mit kaiserlichem Privileg ausgestattete Hafenstadt (Neustadt) für den Fernhandel zur Seite[2]). Die zu Anfang des 13. Jahrhunderts vereinigte Gesamtstadt schließt sich im Jahre 1225 zur Befreiung von der Dänenherrschaft an Graf Adolf IV. von Schauenburg an und tritt damit als „Ledemate", d. h. Gliedmaß in den Verband der Grafschaft Holstein-Stormarn ein, während Lübeck zur gleichen Zeit (1226) bereits die Anerkennung seiner Reichsfreiheit erlangt. Hamburg teilt hinfort für Jahrhunderte in erheblichem Umfang die Kriegs- und Friedensgeschichte des Landes, nicht ohne jederzeit die Freiwilligkeit aller kriegerischen und finanziellen Leistungen zu betonen[3]). Das ist die Ausgangssituation.

Seit jenen Tagen ist Hamburg organisch weitergewachsen. Die Einwanderer, die das Gesicht der Stadt geprägt haben, stammten zu allen Zeiten vorzugsweise aus Holstein und Niedersachsen, und diese herkunftsmäßige Bindung ist bis in den Anfang des 20. Jahrhunderts geblieben. Um 1840 waren rund 34 v. H. der nicht eingeborenen Bewohner der Stadt aus Niedersachsen, und rund 30 v. H. aus Schleswig-Holstein zugewandert. Heute ist der Anteil der Holsteiner und Hannoveraner wesentlich geringer, nur noch ein Sechstel, da jetzt die Zuwanderung aus dem Osten überwiegt[4]). Niedersachsen und Schleswig-Holstein sind also bis an die Gegenwart heran das eigentliche Wurzelfeld Hamburgs geblieben. Von dort bezieht die Stadt ein gut Teil ihrer menschlichen Kraft und strömt sie wiederum dorthin aus.

Ebenso ist die kulturelle Ausstrahlung der Stadt auf das benachbarte Umland zu allen Zeiten groß gewesen. Dem steht gegenüber eine starke Befruchtung hamburgischen Geisteslebens durch die Landschaften, zwischen denen es eingebettet liegt. Solches wechselseitige Geben und Nehmen ist eine selbstverständliche Folge jeder guten Nachbarschaft.

Nicht anders auf wirtschaftlichem Gebiete! Mit einem einprägsamen Beispiel: der erheblichste Teil der Fänge der hamburgischen Seefischer endet in den Küchen der holsteinischen und niedersächsischen Hausfrauen, die Mehrzahl des jütischen und schleswig-holsteinischen Mastviehs auf dem Hamburger Schlachthof — ein nordschleswigsches Sprichwort sagt nicht zu Unrecht, es sei nicht gut für ein jütisches Schwein, zu wissen, wieviel der Speck in Hamburg kostet! Sehr bezeichnend ist es auch, daß das hamburgisch-lübische Münz-, Maß- und Gewichtssystem Jahrhunderte lang sowohl für Schleswig-Holstein wie für Teile von Nordhannover maßgebend geblieben ist. —

So spinnen sich sachliche und persönliche Fäden herüber und hinüber, und es vereinigen sich in Hamburg ohne Zweifel mancherlei Symptome einer Metropole für das gesamte westliche Niederdeutschland. Trotzdem hat die politische Entwicklung von mehr als sieben Jahrhunderten einen durchaus entgegengesetzten Verlauf genommen. Denn die von der Natur zwingend vorgezeichneten Bahnen verweisen die Stadt in ganz andere Richtungen. Die eigentlichen Lebensaufgaben von Hamburg liegen nicht, wie etwa bei Hannover, Braunschweig, Breslau, Nürnberg und Stuttgart, im Nachbarlichen, nicht im Nahverkehr, so beträchtlich er auch sein mag, sie liegen also auch nicht zwischen Schleswig-Holstein und Niedersachsen — das wäre vielmehr eine abwegige partikularistische Sicht! —, sondern zwischen Mitteleuropa und der weiten Welt: sie sind nicht lokal, sondern universell! —

---

[1]) Vgl. den Aufsatz „Das städtebauliche Wesen und Werden Hamburgs bis zum Ausgang der Hansezeit" in: Heinr. Reincke, Forschungen und Skizzen zur Geschichte Hamburgs, 1951, S. 11 ff., fortan zitiert als: Forschungen.

[2]) US. Nr. 1—3.

[3]) US. Nr. 44.

[4]) Vgl. den Aufsatz „Hamburgs Bevölkerung" in: Forschungen, insbesondere S. 188—200.

2. Das Hinterland: Hamburgs schicksalshafte Verbindung mit dem oberelbischen Stromgebiet und Gesamtdeutschland.

Hamburgs Lebensgesetz wird bestimmt durch die Elbe, deren Oberlauf nicht nur das Gebiet der Moldau, der Mulde und Saale, der Havel und Spree, sondern ebenso das ganze Urstromtal der mitteleuropäischen Tiefebene von Warschau, Breslau und den märkischen Wasserstraßen her mitumfaßt, und deren Unterlauf und Mündungsgebiet von Hamburg abwärts die weiteste schiffbare Öffnung Mitteleuropas gegen das Weltmeer darstellt. — Hamburgs Hinterland heißt weder Schleswig-Holstein noch Niedersachsen — das ist vielmehr, wie schon ausgeführt, Nachbarschaft. Hamburgs Hinterland reicht in Wirklichkeit, wie ein einfacher Blick auf jede physikalische Karte eindeutig lehrt, von Polen und Brandenburg, von Schlesien und Böhmen, von Sachsen und Anhalt bis an die Stadt heran. Und es gleicht der Gestalt eines Trichters, der sich stromabwärts und stadtwärts mehr und mehr verengt, in gleicher Weise, wie auch der baltische und der karpathische Höhenrücken sich einander im Niederelbegebiet immer entschiedener nähern, bis sie sich bei Blankenese und Harburg in acht Kilometer Abstand gegenüberstehen.

Dieses von der Natur im wahrsten Sinne des Wortes vorgezeichnete Hinterland ist im Laufe von 700 Jahren mit eiserner Folgerichtigkeit in eine immer intensiver werdende Verbindung mit Hamburg gebracht worden. Kaum ist in den Jahren 1188/89 die Seehafen- und Handelsstadt Hamburg begründet, so sehen wir sie als das Allererste Beziehungen nach Artlenburg-Lauenburg, Boizenburg und Hitzacker, Salzwedel und Stendal anknüpfen [1]). Noch im 13. Jahrhundert nennt das berühmte älteste Schuldbuch der Stadt und nennen die ersten Urkunden und Zolltarife der Stadt uns Geschäftspartner der hamburgischen Kaufleute aus folgenden Orten: Hitzacker und Schnakenburg im hannöverschen Wendland, Schwerin und Plau im Mecklenburgischen (Einzugsgebiet der Elde), in der Priegnitz Wittenberge, Lenzen, Perleberg und Kyritz, in der Altmark außer Salzwedel und Stendal noch Seehausen, Gardelegen, Osterburg und Werben, im Havel- und Spree-Gebiet vor allen anderen mit überraschend zahlreichen Einzelbuchungen Berlin und seine Schwesterstadt Kölln, daneben Havelberg, Brandenburg, Pritzwalk, ja Liebenwalde in der Uckermark und Spremberg in der Lausitz, schließlich Magdeburg, Pirna und Prag. Dem gegenüber treten, außer Lübeck und Lüneburg, die dem großen internationalen Ost-West-Transit angehören, die eigentlich niederdeutschen Gebiete stark zurück. Man kann es an den Urkunden im einzelnen verfolgen, wie der Verkehr an den Flußläufen nach und nach emporklimmt [2]). Die von Kaiser Karl IV. im Jahre 1365 geschaffene Hamburger Messe wurde bereits nicht nur an der mittleren und oberen Elbe, in Obersachsen und Böhmen, sondern bis nach Ungarn, Österreich und Bayern bekanntgegeben [3]). Das für Hamburg benötigte Schiffs-, Bau- und Brennholz kommt nach einer Mitteilung aus dem Jahre 1572 vorzugsweise aus dem Königreich Böhmen, aus der Markgrafschaft Meißen (Freistaat Sachsen), aus dem Magdeburgischen und der Mark Brandenburg, aus Sachsen-Lauenburg und Holstein, also aus dem ganzen Einzugsgebiet der Elbe.

Eine sehr instruktive und eingehende, kaufmännischen Kreisen entstammende Denkschrift aus dem Jahre 1678, legt ausführlich dar, wie die derzeit geplante Einführung eines neuen Seezolls auf der Niederelbe die verheerendsten Wirkungen auf Gesamtdeutschlands Ausfuhr ausüben werde, da die Mündungen des Rheins und der Oder (genau so wie heute!) von fremden Nationen beherrscht seien und Hamburg bisher das einzige offene und in deutscher Hand befindliche Ausfallstor des ganzen deutschen Reiches gewesen sei. Als durch die Zollpläne besonders betroffen werden namentlich angeführt: die Leipziger und Naumburger Messen sowie die über Hamburg exportierenden Länder Schlesien und Lausitz (Leinwand, Schleier, Garne), Böhmen und Mähren (Holz und Leinwand), Sachsen (Leinwand, Getreide, Holz), Brandenburg (Holz, Getreide), Steiermark und Österreich, Ungarn und Galizien (Metalle), Polen (Getreide). Eine andere etwas ältere Denkschrift nennt **Hamburg das Packhaus und Magazin für ganz Deutschland.** Im 18. Jahrhundert beherrschen die beiden Warengattungen schlesische Leinwand und oberelbisches Getreide vollkommen das hamburgische Exportgeschäft, die Leinwand allein wertmäßig zu mehr als 50 v. H.

Im 19. Jahrhundert läßt sich Hamburgs binnendeutscher Verkehr und damit das Hinterland der Stadt zum ersten Male auch statistisch erfassen und nach seiner Bedeutung umreißen. Im Jahre 1838 betrug Hamburgs Binnenschiffahrt nach oberwärts über $1^1/_4$ Millionen Doppelzentner, und in umgekehrter Richtung vom Oberland her $1^1/_2$ Millionen Doppelzentner. Davon verschiffte der Flußverkehr aufwärts von Hamburg in das Gebiet der Havel und Spree rund 418 000 dz (348 000 dz allein nach Berlin), in das Gebiet der Oder und Warthe über 17 000 dz, überwiegend nach Breslau, sowie weitere 14 000 dz nach Warschau, ferner in das Gebiet der mittleren Elbe von Wittenberge bis Torgau fast 570 000 dz, (davon

---

[1]) Vgl. US. Nr. 4, 7, 8.
[2]) Vgl. US. Nr. 7, 8, 30.
[3]) Vgl. US. Nr. 36—38.

526 000 dz nach Magdeburg), in das Gebiet der Mulde und Saale fast 90 000 dz (davon 74 000 dz nach Halle), in das ehemalige Königreich Sachsen rund 100 000 dz, davon über 95 000 dz nach Dresden, schließlich nach Böhmen nicht ganz 20 000 dz (zumeist nach Prag). Von den 2457 in Hamburg einlaufenden oberländischen Fahrzeugen des Jahres 1838 waren beheimatet: 609 in Berlin an der Spree, 511 in Magdeburg an der Elbe, 464 in Halle und Alsleben an der Saale, 213 in Breslau an der Oder, 159 in Dresden an der Elbe [1]).

Der Landfrachtverkehr des Jahres 1838 machte demgegenüber ausgehend nur 400 000 dz, und eingehend nur 300 000 dz aus. Von der Ausfuhr per Achse fielen 25 v. H. auf den reinen Transit nach Lübeck, je ein weiteres Viertel einerseits auf Süddeutschland (Bayern und Österreich), andererseits auf Sachsen und Thüringen, der Rest verbleibt für Hannover (20 v. H.) und Preußen (5 v. H.) [2]). Besonders bemerkenswert sind die starken Verbindungen nach Bayern und Österreich, die schon seit längerem vorhanden, bisher aber aus Mangel an Material statistisch nicht genauer erfaßbar waren.

Die Zahlen des Jahres 1838 sind vollkommen eindeutig und illustrieren in wirksamer Weise die unbestimmteren Angaben der vorhergehenden Jahrhunderte. —

Aus der modernen Statistik wählen wir die letzten normalen Jahre vor den beiden Weltkriegen. Im Jahre 1913 ist landwärts der oberelbische Flußverkehr noch beherrschend mit 46,5 Mill. dz in der Einfuhr und 57,6 Mill. dz in der Ausfuhr von Hamburg. Es gingen im Jahre 1913 von Hamburg ab:

	Fahrzeuge	Ladefähigkeit in 1000 ts
nach Lübeck, Mecklenburg und Anhalt	1665	770
nach der mittleren Elbe	2687	1400
nach der Havel und Spree	6559	2500
nach der Oder	2108	800
nach der Saale und Sachsen	2223	1100
nach Böhmen	2898	1800

Im Jahre 1937 empfing Hamburg trotz der ungünstigen Grenzverschiebungen (Tschechoslowakei und Polen!) im Flußverkehr immer noch 45,9 Mill. dz, davon

14,1 Mill. dz aus dem Mittelelbegebiet,
2,5 Mill. dz von der Havel und Spree,
3,6 Mill. dz von der Oder und Warthe,
7,3 Mill. dz von der Saale und aus Sachsen,
8,1 Mill. dz aus Böhmen. [3])

Im Eisenbahn-Güterverkehr ist unterdessen der Empfang auf 79,4 Mill. dz angewachsen; leider läßt sich die Art seiner Verteilung auf Ost-, Mittel- und Süddeutschland statistisch nicht erfassen.

Nimmt man die Nachrichten vom 13. bis 20. Jahrhundert zusammen, so ergibt sich, daß **die enge wirtschaftliche Verbindung zwischen dem Handelsplatz an der Niederelbe und dem oberelbischen Gebiet und dessen Abzweigungen** durch alle Zeiten und unter den verschiedenartigsten Aspekten gleichmäßig **schicksalhaft** geblieben ist. Man darf die Behauptung wagen, daß an und für sich, d. h. solange natürliche Verhältnisse herrschen und solange nicht künstliche eiserne Vorhänge naturwidrige Zustände schaffen, Berlin und Magdeburg, ja Dresden, Breslau und Prag der Hansestadt Hamburg wesentlich näher liegen als etwa Hann. Münden, Göttingen und Osnabrück oder als Flensburg und Husum. **Nicht die Nachbarschaft von Schleswig-Holstein und Niedersachsen, sondern das davon durchaus verschiedene Hinterland bestimmt Hamburgs wirtschaftliche Bedeutung und Aufgabe.** Augenblicklich sind diese Verbindungen gelähmt. Sobald der eiserne Vorhang einmal zerreißt, wird Hamburg sofort seine Funktion als Seepforte des gesamten Elbgebiets, Ostdeutschlands, Böhmens und Westpolens in vollem Umfang wiederaufnehmen müssen. Das sollte ihm nicht durch nur zeitbedingte Konstruktionen erschwert werden. Ebenso erscheint es unzweckmäßig, die nach Beseitigung des eisernen Vorhangs naheliegende Möglichkeit einer Verbindung Schleswig-Holsteins mit Mecklenburg durch anderweitige Kombinationen kurzer Hand auszuschließen!

3. Das Wirkungsfeld: Hamburgs Arbeitsgebiet über See.

Hat Hamburgs Hinterland die Gestalt eines von Südost her auf die Stadt gerichteten Trichters, so das Wirkungsfeld die Gestalt eines nach Westen sich weit öffnenden Füllhorns. Schon die junge Hansestadt hatte ihren Verkehr nach Flandern und Holland, Utrecht und

---

[1]) Die Zahlen sind berechnet auf Grund der Angaben von Adolf Soetbeer, Über Hamburgs Handel (1840) S. 94 ff.
[2]) Soetbeer a.O. S. 102.
[3]) Die Zahlen nach den Mitteilungen des handelsstatistischen Amts in Hamburg: Hamburgs Handel und Schiffahrt 1913 und 1937.

dem Niederrhein, England und Irland, Dänemark und Norwegen, Schweden und Livland [1]). Die beginnende Neuzeit brachte Island und Grönland, Spitzbergen und Rußland, Frankreich, Spanien und Portugal sowie das Mittelmeer hinzu. Kurz nach 1800 heißt es: „Hamburgs Flagge weht am Roten Meer, am Ganges und in China, in den Gewässern von Mexiko und Peru, in Nordamerika, in den holländischen und französischen Inseln und Besitzungen in Ost- und Westindien". Um 1900 konnte der Wahlspruch entstehen: „Mein Feld ist die Welt!" Auch dieses „weltweite Wirkungsfeld" — weltweit je nach den Verhältnissen der Zeiten — ist naturgegeben und daher überzeitlich. An dem allen aber hat weder Schleswig-Holstein noch Niedersachsen einen unmittelbaren und selbständigen Anteil. Man kann versucht sein zu sagen, Hamburgs Lebensweg klemme sich von seinem Hinterland zu seinem Wirkungsfeld zwischen Holstein und Hannover in ähnlicher Weise hindurch wie etwa der Rhein von der oberrheinischen zur niederrheinischen Tiefebene durch das Schiefergebirge an seinen beiden Seiten. Selbstverständlich wäre es anmaßend, die Nachbarn beiderseits der Niederelbe lediglich als Barrieren und Hindernisse zu werten, die durch und für die Arbeit des weltweiten und länderverbindenden Verkehrs zu überwinden wären, obwohl der geschichtliche Ablauf zu Zeiten einigen Anlaß zu solcher Betrachtung bieten könnte: es braucht nur an die Glückstädter Planungen und an den Stader Zoll erinnert zu werden. Aber die Aufgabentrennung zwischen der Stadt und den territorialen Anliegern der Niederelbe tritt doch deutlich hervor. Niedersachsen wie Schleswig-Holstein haben neben der Grenzwacht nach Norden und Westen und dem Brückenschlag zu den artverwandten selbständigen Völkern Dänemarks und der Niederlande vorwiegend die Aufgabe, das wertvolle bodenständige Volkstum dieser Landstriche zu bewahren und seine lokalen Bedürfnisse zu befriedigen, Landwirtschaft und in gewissem Umfang auch Industrie bleiben doch die eigentlichen Anliegen dieser beiden Länder. Hamburg dagegen trägt die Güter der Welt herbei — nicht zum eigenen Genuß, sondern für die Gesamtheit, für sein deutsches und mitteleuropäisches Hinterland; es streut wiederum Deutschlands Wirtschaftsgüter über die gesamte Welt aus, ohne jede provinzielle Abgrenzung hier oder dort.

Es wird den Hamburgern gern vorgehalten: „Ihr redet viel von deutschen Aufgaben und wollt bei alledem im Grunde doch nichts weiteres als Geld verdienen!" Das wäre ebensowenig berechtigt, wie wenn man einem Beamten, der mit Hingabe seiner Person seinem Staate dient, entgegenhalten wollte, er bezöge doch Gehalt und strebe „nur" nach einer auskömmlichen Pension. Selbst von dem Künstler und freien Schriftsteller verlangt man nicht mehr, er solle aus Idealismus verhungern. Der Kaufmann lebt vom Gewinnstreben, gewiß. Aber, wenn er das nicht täte, wäre er eben kein Kaufmann, oder jedenfalls ein schlechter. Es kommt vielmehr lediglich darauf an, in wessen Auftrag und zu wessen Gunsten er tätig wird, und wem letzten Endes seine Arbeit zu Gute kommt. Und das ist im Falle Hamburgs immer wieder Gesamtdeutschland und ganz Mitteleuropa.

So viel ergibt sich allein aus den geographischen Gegebenheiten der Stadt! —

ZWEITER ABSCHNITT

Hamburgs staatsrechtliche Stellung im alten Deutschen Reich.

1. Der Aufstieg zur Reichsfreiheit: Hamburgs Loslösung von Holstein; die Ansprüche von Kaiser und Reich bis zur offiziellen Anerkennung der Reichsunmittelbarkeit der Stadt durch den Reichstagsbeschluß von 1510 und das Urteil des Reichskammergerichts von 1618.

Die vorstehend skizzierten natürlichen und wirtschaftlichen Gegebenheiten der deutschen Weltstadt an der Niederelbe bieten, wie schon angedeutet, zugleich die innere Begründung für die besondere Gestaltung der politisch-staatsrechtlichen Sonderstellung Hamburgs im deutschen und mitteleuropäischen Raum. Es kann hier nun nicht die Aufgabe sein, die vielverschlungenen Wege des Aufstiegs zur Reichsfreiheit im Einzelnen zu verfolgen — das muß einer ausführlichen rein historischen Darstellung vorbehalten bleiben. Es muß an dieser Stelle genügen, die einzelnen Etappen der Entwicklung in aller Kürze zu kennzeichnen.

a) In der ersten Periode (1225—1392) gewinnt die Stadt aus eigener Initiative von ihren Landesherren, den schauenburgischen Grafen von Holstein, durch Privilegien, Verträge, Käufe und Verpfändungen eine weitgehende, zunächst rein tatsächliche Autonomie [2]). Sie erwirbt Handelsgerechtsame mannigfaltiger Art in anderen Territorien und außerdeutschen Ländern [3]). Sie führt eine selbständige Außenpolitik und schließt sich als selbständiges Glied verschiedenen Landfriedenseinungen an, gelegentlich sogar gegen die eigenen Landes-

---

[1]) Vgl. u. a. US. Nr. 7, 8, 10, 11, 13—15, 20—25, 27, 28.
[2]) Vgl. als Abschluß der Entwicklung die Verpfändung der Vogtei (Gerichtsbarkeit) im Jahre 1392, US. Nr. 39.
[3]) Vgl. US. Nr. 7, 8, 10—15, 20—28.

herren [1]). Im Rahmen der deutschen Hanse bauen Stadt und Kaufmannschaft von Hamburg zu ihrem Teile an dem internationalen Handels- und Verkehrssystem in Nordeuropa vom Peipussee bis nach Flandern mit [2]). Durch kaiserliche Privilegien wird den Hamburgern 1359 das Verfolgungsrecht gegen See-, Strand- und Landräuber, und 1365 eine Reichsmesse verliehen [3]). Im Stadtrecht von 1270 bereits bezeichnet Hamburg sich selbst als „freie" Stadt und errichtet 1342 inmitten des Kaufmannsviertels einen Freiheitsroland. Doch wird bei all diesen Loslösungstendenzen ein bewußtes Streben nach Reichsunmittelbarkeit noch nicht sichtbar. Im ersten Immedietätsprozeß vor dem Reichshofgericht und dessen beauftragtem Richter (1356—1364) beschuldigen die Grafen die Stadt, daß sie sich ihrer Hoheit entziehe; ein abschließender Vergleich behält beiden Seiten ihre Rechte vor, führt aber zunächst zu keiner Beruhigung. Ein kaiserliches Machtgebot von 1377 fordert von der Stadt Huldigung und Gehorsam gegen die Landesherren, ist jedoch nicht veröffentlicht worden und praktisch daher ohne jede Wirksamkeit geblieben.

b) In der zweiten Periode (1392 bis 1461) erwirbt Hamburg außerhalb seiner Stadtmauern ein eigenes Gebiet, dessen wichtigste Teile, die Ämter Ritzebüttel, Bergedorf und Riepenburg samt dem halben Sachsenwald, niemals dem Lande Holstein angehört hatten, sondern Pertinenzstücke des reichsunmittelbaren Herzogtums Sachsen darstellten und daher, nach kriegerischen und friedlichen Auseinandersetzungen mit den Herzögen, mitsamt der vollen landesherrlichen Gewalt in städtische Hand übergingen [4]). Jahrzehntelang verwaltet Hamburg im Interesse der gesamten schiffahrenden Welt die spätere Reichsgrafschaft Ostfriesland zwischen Jade und Ems. Unter Kaiser Siegmund (1410—1437) schaltet sich das Deutsche Reich aktiv ein und spricht Hamburg als unmittelbare Reichsstadt an. Hier wird erstmalig aus dem faktisch erreichten Zustand auch die rechtliche Konsequenz gezogen. Im zweiten Immedietätsprozeß (1420—1421) erklärt der Kaiser die Regale innerhalb der Stadt für Reichslehen und regelt die gerichtlichen Zuständigkeiten [5]). Hamburg erscheint seitdem in allen Reichsmatrikeln, allen Steuer- und Heereslisten des Reichs und wird wie andere Reichsstädte zu sämtlichen Reichstagen geladen. Ohne bei den letzten schauenburgischen Grafen Widerstand zu finden, die vielmehr die Stadt wie einen gleichberechtigten Partner behandeln [6]), nimmt Hamburg an den Beratungen verschiedener Reichstage tätig teil, läßt auf anderen sein Fernbleiben entschuldigen und leistet 1430 bei dem Reichsaufgebot wider die Hussiten Reichsheerfolge. Der Weg zur Reichsfreiheit ist in allseitigem friedlichem Einvernehmen gebahnt; er brauchte nur zu Ende verfolgt zu werden.

c) Die dritte Periode (1461—1548) bringt überraschenden Rückschlag. Die neuen schleswig-holsteinischen Landesherren und Könige von Dänemark aus dem Hause Oldenburg beanspruchen Huldigung und Gehorsam. Zwar lehnt die Stadt standhaft derartige Forderungen als bisher unerhört und nie erfüllt ab und weiß statt dessen durch die sogenannten „Annehmungen", erstmalig 1461, dann 1487 und 1538, ein zweiseitiges Vertragsverhältnis zu schaffen, das ohne Eid, allein auf gegenseitigen Handschlag, ein bedingtes reziprokes Schutzverhältnis begründet. Auch erwirbt Hamburg vom Reich das volle Münzrecht, eine Bestätigung seines Stapelrechts und die stellvertretende Ausübung der wichtigsten kaiserlichen Hoheitsrechte auf der Niederelbe [7]) und wird auch weiterhin regelmäßig zu den Reichstagen geladen und zu den Reichssteuern veranlagt, ohne jedoch seinerseits Folge zu leisten. Vielmehr führt das nur vorübergehend getrübte gute Einvernehmen mit den ersten Oldenburgern dazu, daß die Stadt sich unter Berufung auf ihre Schutzherren in steigendem Maße von allen Reichslasten zu befreien sucht. Die Reichsfreiheit wird jetzt mit voller Bestimmtheit abgelehnt, die privilegierte Stellung gegenüber Holstein dagegen weiter ausgebaut. Da Hamburg in Verfolg dieser veränderten Stellungnahme auch die Jurisdiktion des neuen Reichskammergerichts bestreitet, strengt im Jahre 1508 der Reichsfiskal den dritten Immedietätsprozeß wider die Stadt an, und auf dem Augsburger Reichstag von 1510 einigen sich Kaiser und Reichsstände in Erwiderung auf ein dänisch-holsteinisches Beschwerdeschreiben zu der einmütigen und feierlichen Erklärung, daß **Hamburg wie bisher bei dem Reiche zu behalten** sei [8]), wogegen den Beschwerdeführern die Anrufung des Kammergerichts offen stehe. Der Prozeß ist nach wenigen Jahren unentschieden liegengeblieben. Vor allem in den Wirren der Reformationszeit ist Hamburg weiter „der dänischen Henne unter die Flügel gekrochen". Andererseits haben seine Staatsmänner als geschätzte Vermittler in internationalen Streitigkeiten geradezu ein europäisches Ansehen erworben.

---

[1]) Vgl. z. B. US. Nr. 33, auch Nr. 5, 9, 19, 31, 32.
[2]) Vgl. insbesondere US. Nr. 5, 7, 9, 10, 13, 14, 23, 25, 35.
[3]) Vgl. US. Nr. 34, 36—38.
[4]) Vgl. u. a. US. Nr. 39, 41, 42, 50, 52, 55, insbes. Nr. 45.
[5]) Vgl. US. Nr. 46—48.
[6]) Vgl. etwa US. Nr. 44, 53, 54.
[7]) Vgl. US. Nr. 49, 57—59.
[8]) US. Nr. 60.

d) Der vierte oder große Immedietätsprozeß (1548—1618), den Kaiser Karl V. auf dem Gipfel seiner Erfolge nach der Niederwerfung des Schmalkaldener Bundes der Protestanten zur Stärkung der kaiserlichen Macht in Niederdeutschland einleiten ließ, sah demzufolge das Reich (den Reichsfiskal) als Kläger, Bürgermeister und Rat der Stadt Hamburg als „Prinzipalbeklagte", den König von Dänemark und die Herzöge von Holstein als „Interessenten" (Nebenintervenienten) auf Seiten der Stadt. Prozeßgegenstand war die Verweigerung der Entrichtung der Reichslasten durch die Stadt. Die Klage war also formell eine fiskalische, nicht eine Statusklage; tatsächlich ging es um die endgültige Klärung der Immedietät [1]). Die Stellung des Reiches und ebenso der dänisch-holsteinischen Partei bleibt während der ganzen Dauer des Prozesses unverändert die gleiche: ersteres bejaht, letztere verneint die Reichsunmittelbarkeit der Stadt. Dagegen hat der Standpunkt Hamburgs zwei scharfe Wendungen vollzogen, die schließlich zu einer völligen Verkehrung der Fronten geführt haben. Hatte man anfangs die Auffassung vertreten, die Sache sei bereits anderweit anhängig (der 3. Immedietätsprozeß war ja unentschieden liegen geblieben!), und im übrigen sei Hamburg lediglich eine vielfach privilegierte holsteinische Landstadt, so leugnete man später, seitdem das gute Einvernehmen mit Dänemark nach dem Tode des „frommen" Königs Christians III. (gest. 1559) ein Ende gefunden hatte, jegliche Abhängigkeit auch von Holstein und nahm, „nach beiden Seiten wohl abgehalftert" und sich lediglich durch freiwillige Verträge nach der einen oder anderen Seite gebunden fühlend, vollständige Freiheit für sich in Anspruch, oder, wie es damals auch ausgedrückt wurde, einen „Mittelstand" zwischen Reich und Landesherren. Es ist die gleiche Zeit, in der Hamburg zielbewußt auch aus den hansischen Bindungen hinwegstrebte, um sich zum internationalen Zwischenmarkt für ganz Nordwesteuropa zu entwickeln. Trotz mehrmaliger strenger kaiserlicher Inhibitorien mußte sich indessen die Stadt bequemen, den jungen König Christian IV. von Dänemark im Jahre 1603 noch einmal in alter Weise „anzunehmen"; der König hatte dabei zwar das bisher verpönte Wort „Huldigung" einzuschmuggeln gewußt, mußte aber der Stadt gleichzeitig einen feierlichen Revers ausstellen, daß der ganze Akt den Rechten des Reichs und der Entscheidung des Reichskammergerichts in keiner Weise vorgreifen solle. Als jedoch König Christian IV. eine zunehmend immer feindlichere Stellung gegen die Stadt einnahm, ja ihr durch seine Maßregeln, vor allem durch die Anlage der Festung und Handelsstadt Glückstadt 1616, offenen Ruin androhte, warf sich die Stadt, an die Überlieferung des 15. Jahrhunderts anknüpfend, vorbehaltlos dem Kaiser und dem Reich in die Arme, dort ihren Schutz zu finden. Während sie bisher ihre Archive geschlossen gehalten hatte und nur auf Grund des Editionszwanges verschiedene der L a n d e s herrschaft günstige Urkunden vorgelegt hatte, brachte sie plötzlich in jäher Wendung im Frühjahr 1618 dem Reichsfiskal in einer großen Denkschrift heimlich das gesamte historische und urkundliche Material zur Kenntnis, das den Ansprüchen des R e i c h e s günstig war. Damit hatten sich die Fronten für immer verschoben: Kläger und Beklagte standen von nun an gemeinsam den Intervenienten gegenüber. Von nun an hat Hamburg, wie das Reich, unverändert und ohne weitere Schwankungen für sich den Stand als unmittelbares Glied des Reiches, also als Reichsstadt in Anspruch genommen. Anscheinend noch ohne Kenntnis der genannten Denkschrift kam auch das Reichskammergericht zu dem gleichen Ergebnis. Das Endurteil vom 6. Juli 1618 erklärte, daß die Stadt mit der Verweigerung der Reichslasten Unrecht getan habe, daß sie vielmehr dem Kaiser und dem Heiligen Reich unmittelbar zuständig, unterworfen und verwandt sei, und verurteilte sie, alle Anlagen, Steuern und Bürden des Reichs zu tragen [2]). Da Fiskalsachen keiner weiteren Appellation unterlagen, war damit in aller Form Rechtens der unmittelbare Stand der Stadt festgestellt: **Hamburg war seit dem 6. Juli 1618 eine Reichsstadt und hat seitdem getreulich alle Reichslasten mitgetragen, bis zum Untergang des alten deutschen Reichs im Jahre 1806.** Nicht erst der Gottorper Vergleich von 1768, sondern schon dieses Urteil, das eine bereits 1270 begonnene Entwicklung folgerichtig abschloß, schafft eine entscheidende Zäsur in der Geschichte der freien Reichs- und Hansestadt!

2. Die Anerkennung der Selbständigkeit Hamburgs durch die deutschen und europäischen Mächte: Verteidigung der Reichsfreiheit durch die Stadt, den Kaiser, Brandenburg-Preußen, Hannover, England, die Niederlande und Schweden im 17./18. Jahrhundert; endliche dänisch-holsteinische Anerkennung der Reichsfreiheit Hamburgs durch den Gottorper Vergleich 1768.

a) König Christian IV. war nicht gesonnen, das Urteil des Reichskammergerichts hinzunehmen. Er legte Revision ein und wußte durch dunkle Praktiken zu erreichen, daß diese, den Reichsgesetzen zuwider, vorläufig zugelassen wurde. Da aber die Revisionskammern überhaupt noch nicht konstituiert waren, bedeutete das eine endlose Verschleppung, die im

---

[1]) Die Akten des Reichskammergerichts und ebenso auch die Handakten des Reichsfiskals in dieser Sache liegen jetzt so gut wie vollständig im hamburgischen Staatsarchiv (RKGA. F 32 Teil I—VI). Dagegen sind die zugehörigen eigenen Akten des Hamburger Senats 1842 verbrannt.

[2]) Das Urteil ist in vollem Wortlaut abgedruckt in der US. unter Nr. 64.

vorliegenden Fall bei der trostlosen Verfassung des Reichs volle 150 Jahre gedauert hat. Inzwischen wußte der König darüber hinaus durch einen Gewaltakt seiner Revision sogar den Suspensiveffekt zu verschaffen, indem er die noch nicht genügend gerüstete Stadt mit Waffengewalt zwang, am 8. Juli 1621 mit ihm den sehr ungünstigen Steinburger Vertrag einzugehen [1]). Hamburg mußte versprechen, dem Reichsfiskal nicht weiter zur Hand zu gehen, sondern alles im vorigen Stande zu belassen, bis zu endgültiger Entscheidung der Sache in der Revisionsinstanz bei dem königlichen und herzoglichen Hause in „untertänigster Devotion zu verbleiben" und bei tötlichem Hintritt des Königs seinen Erben und den Herzögen von Holstein weiter in üblicher Form „Huldigung und Annehmung" zu leisten. Damit war die Frucht des Urteils von 1618 in der Welt der Tatsächlichkeiten bereits nach drei Jahren zu einem Nichts zerronnen — abgesehen von den Reichslasten, die hinfort zu tragen waren! — Der erbitterte diplomatische, zu Zeiten auch kriegerische Kampf zwischen Stadt und König um und gegen diesen von beiden Teilen unehrlich gemeinten Vertrag, ein Kampf, der bis zum Westfälischen Frieden andauerte [2]), kann, da er im Grunde ergebnislos verlief, hier außer acht bleiben. Der allgemeine Kriegszustand läßt es zu keiner Regelung kommen. Neben dem Kaiser, der im Rahmen seiner durch den Krieg noch weiter beschränkten Möglichkeiten wiederholt für die Stadt eingetreten ist, die Revision für unzulässig erklärt und Vollstreckung des Urteils verfügt hat, beginnen auch Kursachsen, die Niederlande und England aus wirtschaftlichen und politischen Interessen ihrer Staaten sich für die Unabhängigkeit Hamburgs einzusetzen: zum ersten Male wird die nationale und internationale Bedeutung Hamburgs politisch fühlbar. Auf dem Regensburger Reichstag von 1641 können Hamburgs Abgeordnete trotz kaiserlichen Befehls es nicht wagen, den ihrer Stadt zukommenden Sitz im Städtekolleg einzunehmen [3]). Doch wahrt Hamburg gegenüber der gedruckten dänischen Streitschrift Remonstratio Danica seine Rechte in der ebenfalls im Druck veröffentlichten großen Gegenschrift Apologia Hamburgensis von 1642. Die nächste Folge ist eine erneute Demütigung der Stadt durch den Glückstädter Vergleich vom 25./26. März 1643, dessen harte Bestimmungen zwei Jahre später auf Grund veränderter politischer Umstände mit schwedischer Hilfe wesentlich herabgemildert werden.

b) Unter Christians IV. versöhnlicher gesinntem Nachfolger König Friedrich III. (1648 bis 1670) bietet sich jahrelang die Möglichkeit, durch einmalige Zahlung einer billigen Abstandssumme alle Streitigkeiten zu bereinigen, doch wurde jetzt durch innere Unstimmigkeiten zwischen Rat und Bürgern die Ausnutzung einer so günstig nicht wiederkehrenden Gelegenheit verpaßt [4]). Inzwischen hat sich die Zahl der politischen Gönner der Stadt wesentlich vermehrt: die verschiedenen Linien des Hauses Braunschweig-Lüneburg, die Krone Schweden, vor allem der Große Kurfürst von Brandenburg sehen, daß ihren deutschen Ländern nur mit einem freien Hamburg gedient sei, und wachen über der Stadt. Das erscheint um so wichtiger, als an sich die Zeit nach einem oft zitierten Worte des Grafen Boyneburg ganz allgemein den Städten äußerst ungünstig gesonnen war [5]). Die Situation ist eben so, daß keine der europäischen Mächte es dulden kann, wenn der internationale Hafenplatz, das Tor Gesamtdeutschlands an der Niederelbe, einseitig den dänisch-holsteinischen Anliegern zur Verfügung steht. „Hamburgs Wohlstand gut für Deutschland", lautet der Titel einer geistreichen Flugschrift jener Tage. Hamburg seinerseits schafft 1667/68 aus eigenen Mitteln, ohne einen Pfennig Unterstützung vom Reich, eine Kriegsflotte zum Schutze des friedlichen Seehandels, jene Geleitschiffe, die als einzige das Ansehen Deutschlands in der Welt wahrnehmen; das berühmte Flaggschiff, der Leopoldus Primus, trug als Heckfigur die Gestalt des regierenden Kaisers mit Krone, Zepter und Reichsapfel. —

c) König Christian V. (1670—1699) folgt den Spuren seines Großvaters, indem er Hamburg durch Heeresmacht in seinen dänisch-holsteinischen Staat zu zwingen sucht. Vorbilder und Gegenstücke lagen damals nahe genug; so waren Münster 1660, Erfurt 1664, Magdeburg 1666, Braunschweig 1671, Lüneburg 1682 und vor allem Straßburg 1681 durch Gewalt in

---

[1]) Abdruck des Vertrags und ausführlicher Bericht aus den zugehörigen Akten des dänischen Reichsarchivs zu Kopenhagen in: Danmark-Norges traktater 1523—1750, herausgegeben durch L. Laursen, Bd. 3 (1916) S. 416—429. Die hamburgischen einschlägigen Akten sind seit 1842 verloren. Die reiche Literatur schöpft zumeist aus Quellen zweiter Hand.

[2]) Reichhaltiges, doch nicht vollständiges Aktenmaterial im Staatsarchiv Hamburg. Vgl. ferner das Aktenreferat in Danmark-Norges traktater Bd. 4 (1917) S. 334—356 und die reiche Streitschriftenliteratur.

[3]) Bremen, dem viel schwächer fundierte Ansprüche zur Seite standen — ihm fehlten vor allem Dokumente wie der Augsburger Reichsbeschluß von 1510 und das Reichskammergerichtsurteil von 1618 — erfreute sich doch politisch einer wesentlich günstigeren Position und konnte 1641 erstmalig Session im Reichstag nehmen und auch weiterhin behaupten. Vgl. Karl Heinz Schwebel, Bremens Beziehungen zu Kaiser und Reich (1937) S. 19 ff.

[4]) Im Staatsarchiv Hamburg liegt Ad Cl. II Nr. 5 b ein sehr instruktives kurzgefaßtes Protokoll sowohl der Verhandlungen mit Dänemark wie der durch die politische Kurzsichtigkeit und Ahnungslosigkeit der Bürgervertreter erschütternden Auseinandersetzung zwischen dem Rat und den 36 Bürgern.

[5]) „Urbibus aevum hoc per est inimicum!"

fürstliche Hand gefallen — man nannte das verschleiernd „Reduktionen" —, während Bremen 1666 und Köln 1672 sich hatten erwehren können. Hamburg geht Schutzbündnisse gegen die drohende Gefahr mit Schweden 1674 und mit Lüneburg-Celle seit 1676 ein und findet beim Kaiser und Brandenburg-Preußen Fürsprache. 1679 läßt der Däne 16 000 Mann vor der Stadt aufmarschieren und ertrotzt, da die Mächte (diesmal auch Frankreich) ihm ein Weiteres verwehren, in dem Pinneberger Interimsrezeß vom 1. November 1679 wenigstens bisher unerhörte Zahlungen und Demütigungen. 1686 erfolgt der große Anschlag, die Belagerung Hamburgs durch die gesamte mobile dänische Armee, nachdem ein Ultimatum abgelehnt worden war [1]). Die große Tapferkeit der Bürger und des Stadtmilitärs und die nachhaltige Waffenhilfe der welfischen Herzöge, der Schweden und zuletzt noch der Branburger, dazu die diplomatischen Bemühungen des Kaisers, Brandenburgs, Schwedens und der Westmächte erzielen einen vollen Abwehrerfolg. Dänemark muß mit schweren Verlusten von seinem Vorhaben abstehen. Der Hohenzoller wie der Welfe hatten übereinstimmend dem dänischen König zu verstehen gegeben, ein Angriff auf Hamburg gelte ihnen gleich einem Angriff auf die eigene Hauptstadt, ein deutliches Zeichen, wieviel ihnen und ihren Ländern die Unabhängigkeit Hamburgs wert war. Politische Schriften der aufgeregten achtziger Jahre stellen diesen Anschlag auf Hamburg 1686 den weltgeschichtlichen Ereignissen der Belagerung Wiens durch die Türken 1683 und der Wegnahme Straßburgs durch die Franzosen 1681 gleich: Hamburg sei die dritte große Grenzstadt und Vorburg Deutschlands, die unter allen Umständen für Gesamtdeutschland gehalten werden müsse, da ihr Fall den endgiltigen Ruin des Reichs besiegeln würde. Im Jahre 1687 geben Kurbrandenburg, Braunschweig-Lüneburg und Hessen-Kassel der Stadt eine feierliche und schriftliche Garantie und eine Zusage militärischer Hilfe bei erneutem Angriff. Halb Europa war wegen der Unabhängigkeit Hamburgs in Bewegung geraten und ein drohendes allgemeines Kriegsfeuer nur mit Mühe wieder ausgetreten worden.

d) Seit 1686 haben die dänischen Attemptata auf Hamburg, die sich freilich immer noch alle paar Jahrzehnte wiederholen, ihre frühere Gefährlichkeit verloren; es geht nur noch um Geld, nicht mehr um die Freiheit, da diese durch die Wiedererstarkung der kaiserlichen Macht im Zeitalter des Prinzen Eugen ebenso wie durch die Rückversicherung bei Preußen und Hannover-England gedeckt ist. Die politischen Voraussetzungen dafür, daß die theoritisch noch immer aufrechterhaltenen dänischen Ansprüche auf Erbhuldigung und die Hemmung in der Ausübung der reichsstädtischen Rechte restlos ausgeräumt wurden, waren erst geschaffen, als einerseits Kaiser Joseph II. im Jahre 1767 die Wiederaufnahme der beim Reichskammergericht eingefrorenen Revisionen durchsetzte, und als andererseits die Bereinigung der seit hundert Jahren schwelenden dänisch-holstein-gottorpischen Gegensätze vor der Tür stand. Hier wußte die sehr wendige hamburgische Diplomatie sich geschickt in die dänisch-russischen Verhandlungen einzuschalten und eine Erledigung auch der zwischen Hamburg und dem Gesamthause Holstein anhängigen Fragen durchzusetzen [2]). Im Gottorper Vergleich vom 27. Mai 1768 verzichten Dänemark und Holstein-Gottorp (Rußland) gegen Erlaß erheblicher bei der Stadt aufgelaufener Geldforderungen (Anleihen) auf alle bisherigen politischen Ansprüche, ziehen ihre Revision beim Reichskammergericht zurück, lassen es bei dem Urteil von 1618 lediglich bewenden und erkennen ausdrücklich die unbeschränkte Reichsstandschaft der Stadt Hamburg und ihre reichsstädtischen Gerechtsame an [3]). Neben dem Freiheitswillen der Bürger und der Beharrlichkeit von Kaiser und Reich trotz mangelnder Macht, haben zu diesem Endergebnis alle politischen Vertreter des wirtschaftlichen Hinterlandes der Stadt, ja fast alle Mächte des hamburgischen Wirkungsfeldes in Europa mitgewirkt und damit bezeugt, daß **Hamburgs Selbständigkeit eine europäische Notwendigkeit** war.

DRITTER ABSCHNITT

Die Bewahrung der selbständigen Stellung des Stadtstaates Hamburg im 19. und 20. Jahrhundert.

1. Hamburg in der Franzosenzeit: Staatlicher Fortbestand der deutschen Hafenplätze bei der Bereinigung der kleinstaatlichen Zersplitterung Deutschlands.

In eine Gefahrenzone allererster Ordnung traten die Hansestädte und insbesonde Hamburg ein, als in der sogenannten Franzosenzeit (1789—1815) das alte Heilige Deutsche Reich

---

[1]) Da in Hamburg nur kleine Reste originärer Quellen den Brand von 1842 überstanden haben, ist man, abgesehen von zeitgenössischen Flugschriften, chronikalischen Berichten usw. in der Hauptsache auf die preußischen und hannöverschen Akten angewiesen.

[2]) Das Aktenmaterial ist, da die betreffenden Geheimprotokolle und Geheimakten des Senats verbrannt sind, leider sehr dürftig. Vgl. auch Adolf Wohlwill, Zur Geschichte des Gottorper Vergleichs vom 27. 5. 1768 im Jahrbuch der hamburgischen wissenschaftlichen Stiftungen Bd. XIII (1896).

[3]) Abdruck US. Nr. 68.

zerbrach und die Menge der kleinen deutschen Territorialgebilde nackt und schutzlos vor den gierigen Blicken der Großmächte und Mittelstaaten dalag [1]):

„Nord und West und Süd zersplittern,
Throne bersten, Reiche zittern!"

Der Reichsdeputationshauptschluß von 1803 kostete rund hundert deutschen staatlichen Kleinbildungen, darunter allein 45 von 51 Reichsstädten das Leben. Es blieben Hamburg, Lübeck, Bremen, Frankfurt, Augsburg und Nürnberg [2]). In den Jahren 1805 und 1806 verschwanden nochmals an die hundert Herrschaften auf Nimmerwiedersehen, darunter die drei süddeutschen Reichsstädte. Es war insoweit eine heilsame, längst fällige Bereinigung der heillosen Zersplitterung Deutschland. Hamburg, Lübeck und Bremen, die aus Reichsstädten nunmehr „Freie Hansestädte" geworden waren [3]), verdankten ihr Fortbestehen im wesentlichen der Eifersucht der Großmächte, deren jede den Vorteil dieser selbständigen Oasen sich erhalten wollte. Mit anderen Worten: es war letzthin wiederum die deutsche und europäische Bedeutung der großen Hafenplätze an Nord- und Ostsee, die ihnen ihre Selbständigkeit bewahrt hat. In den Städten selber herrschte waches Mißtrauen nach allen Seiten, vorzugsweise gegen Preußen, dem zu Unrecht Annexionsabsichten angedichtet wurden. Tatsächlich hat im Gegenteil Preußens Dazwischentreten es bewirkt, daß eine Besetzung Hamburgs durch dänische Truppen im Jahre 1802 nur eine vorübergehende Episode blieb, wie überhaupt die von Rußland und Preußen geleitete Neutralitätspolitik sich vor die Städte stellte. Erst als Österreich und Preußen durch Napoleon niedergeworfen und die Engländer durch die Kontinentalsperre und ihre eigene Seeblockade aus Europa ausgeschaltet waren, fielen die bisherigen Stützen fort: Hamburg wurde 1810 genau so wie die ganze deutsche Nordseeküste und die beiden anderen Hansestädte durch einen Federstrich Napoleons in das Empire français einverleibt. Damit waren die letzten europäischen Stadtrepubliken beseitigt. —

Die Erhebung Hamburgs wider den Weltherrscher im März 1813, soviel Unvollkommenheit und Unzulänglichkeit sie im einzelnen zeigte, der Kampf der hanseatischen Legion und der Bürgergarde zur Rückgewinnung der an die Franzosen wieder verlorenen Vaterstadt, die Aufstellung einer Art von Exilregierung in dem Hanseatischen Direktorium, kurzum die lebendige und aktive Teilnahme der Stadt an dem Befreiungskampf [4]), das alles wirkte selbst neben der unendlich viel großartigeren und elementareren Erhebung Preußens doch in ganz Deutschland beispielhaft als Äußerung des Freiheitssinnes eines stolzen und selbstbewußten Bürgertums: die Zeitgenossen haben das wiederholt ausgesprochen. Schon in den ersten sehr maßvollen Friedensvorschlägen, die Österreich im Juli und August 1813 während des Waffenstillstands dem Imperator machte und die dieser in seiner Verblendung zurückwies, war die Wiederherstellung der Unabhängigkeit der Hansestädte eine der wenigen territorialen Forderungen, die gestellt wurden. Am 3. Oktober, noch vor der Völkerschlacht bei Leipzig, sprach der preußische Gesandte für die Hansestädte, Graf Grote, von der „Wahrscheinlichkeit der Erhaltung der **allen Staaten vorteilhaften Independenz der Hansestädte,** zumal da Hamburg und Lübeck so viel Patriotismus bewiesen hätten": kurz darauf äußerte der Freiherr vom Stein als Leiter der Zentralverwaltung für die wiedergewonnenen Gebiete, man sehe **die Hansestädte als besonderes Mittel für die Wiederherstellung des Flors von Deutschland** an und wolle sie **auch deshalb frei** in ihrem Handel und ihrer Verfassung erhalten. Während Marschall Bernadotte als Kronprinz von Schweden sich bemüht, die Hansestädte unter seinen besonderen Schutz zu ziehen, um sie später als Kompensation gegen Norwegen an Dänemark anbieten zu können, erkennen im Dezember 1813 und Januar 1814 die Herrscher von Preußen, Österreich und Rußland in besonderen Handschreiben aus dem Hauptquartier in Frankfurt a. M. die Unabhängigkeit der Hansestädte und insbesondere der noch von den Franzosen gehaltenen Stadt Hamburg an. Auf dem Wiener Kongreß besteht an der Wiederherstellung der Hansestädte schon kein Zweifel mehr. Von all den seit 1803 verschwundenen deutschen Städten erfuhren (abgesehen von Frankfurt, das als Sitz des Bundestages restituiert wurde) allein die drei hanseatischen Reichsstädte und Hafenplätze eine politische Wiedergeburt.

Die deutsche Bundesakte vom 8. Juni 1815 nennt als Mitglieder des neuen Deutschen Bundes neben den „souveränen Fürsten" die „freien Städte" als gleichberechtigte Bundes-

---

[1]) Adolf Wohlwill, Neuere Geschichte der Freien und Hansestadt Hamburg, insbesondere von 1789 bis 1815 (1914); Adalbert Wahl, Hamburg in der europäischen Politik im Zeitalter Napoleons, Zeitschr. f. hamburg. Gesch. Bd. 18 (1914) S. 317 ff.; Ernst Wilmanns, Der Gedanke einer Neutralisierung der Hansestädte 1795—1803, Hansische Geschichtsblätter Bd. 29 (1924) S. 1 ff. Im Staatsarchiv Hamburg sind Akten der Zeit nur in geringem Umfang vorhanden.

[2]) Einen Auszug des Hauptschlusses bringt US. Nr. 69.

[3]) Vgl. US. Nr. 70.

[4]) Das wichtigste Originalmaterial über die Erhebung von Hamburg liegt im Staatsarchiv Hamburg in den Nachlässen von Friedrich Perthes, Ferdinand Beneke und Karl Sieveking. Vgl. auch Theo Böttiger, Hamburgs Patrioten 1800—1814 (1926).

glieder, und sie sind es bis zum Untergang des Bundes im Jahre 1866 unbestritten geblieben. Wie stark müssen schon die allgemeinen und deutschen Interessen an der Selbständigkeit der Seestädte gewesen sein, wenn man sich vergegenwärtigt, daß schon auf dem Wiener Kongreß die reaktionären Kräfte überall die letzten angeblichen Spuren des Jakobinertums zu unterdrücken bestrebt waren, die republikanischen Staatsformen zu beseitigen suchten und die freiheitlichen Bürgerrepubliken der Seestädte als Anomalien und Schönheitsfehler empfinden mußten! **Die Hansestädte blieben frei, weil ihre Freiheit als eine Notwendigkeit für Deutschland wie für Europa erschien** [1]).

2. Bismarck und die Selbständigkeit Hamburgs: Hamburg als wertvoller selbständiger Baustein der Bismarckschen Reichsschöpfung.

Bismarcks erste Berührungen mit Hamburg waren nicht eben freundlicher Art, gehörte er doch auf dem Bundestage zu Frankfurt a. M. jenem berüchtigten Reaktionsausschuß an, der vor allem die Rückwärts-Revidierung der hamburgischen Verfassung von 1850 herbeiführen sollte. Auch später, in der deutschen Krise 1866 und in der Zollanschlußkrise von 1879/80 hat es an scharfen Worten hin und her nicht gefehlt. Trotzdem hat Bismarck an der Selbständigkeit der Hansestädte, und insbesondere Hamburgs zu allen Zeiten ein lebhaftes positives Interesse genommen.

Das geht insbesondere und mit aller wünschenswerten Klarheit aus seiner Haltung im Entscheidungsjahr 1866 hervor [2]). Wie leicht wäre es ihm gewesen, die Stadt Hamburg bei ihren starken österreichischen Sympathien in die Front seiner Feinde hineinzumanövrieren und gleich Hannover, Hessen-Kassel, Nassau und Frankfurt in Preußen einzuverleiben, zumal da es nach der neuen Gestaltung von allen Seiten durch Preußen umklammert war. Er hat es stets abgelehnt in solcher Weise zu verfahren. Heinrich v. Poschinger, der bekannte Gefolgsmann Bismarcks, hat 1903 in seinem Werk über Fürst Bismarck und seine Hamburger Freunde ausgeführt: „Es ist hin und wieder behauptet worden, daß Bismarck durch die (schließliche) Nachgiebigkeit Hamburgs (im Juni/Juli 1866) ein schlechter Gefallen erwiesen worden sei, da es ihm am liebsten gewesen wäre, Hamburg ebenso wie die freie Stadt Frankfurt am Main zu annektieren. Dies beruht auf eine vollständigen Verkennung der Verhältnisse. **Bismarck hat die politische Erhaltung der drei Hansestädte jederzeit als politisches Postulat hingestellt.** Die aufgeklärten Stimmen derselben im Bundesrat waren ihm als Gegengewicht gegen rückläufige Bestrebungen von anderen Seiten stets von unschätzbarem Wert. Außerdem sagte sich Bismarck: der Handel ist nicht preußisch, sächsisch oder lübeckisch; er ist deutsch, am meisten verstehen aber davon doch die Hamburger mit ihren weitverzweigten überseeischen Verbindungen und Erfahrungen. Ein Grund mehr, an der Eigenartigkeit ihres erprobten Staatswesens nie zu rütteln. Der Satz, den ich hier aufstelle, beruht nicht auf Vermutungen, sondern auf positiven Aussprüchen Bismarcks zu Anfang der achtziger Jahre.“ [3])

Seit Poschingers Veröffentlichungen sind vor allem die originalen Weisungen bekanntgeworden, die Bismarck in den entscheidenden Tagen des Juni 1866 seinem Gesandten, dem Freiherrn v. Richthofen, hat zukommen lassen, und damit steht jetzt eine unbestechliche Quelle allererster Hand zur Verfügung. Bismarck schreibt am 21. Juni 1866: „Wir wünschen freundschaftliches Verhältnis zu den Hansestädten zu bewahren und werden unsere Forderungen nicht hoch spannen“; er will den Hansestädten „die besten Garantien für die Zukunft gewähren“. Weiter führt er in einem anderen Schreiben vom gleichen Tage aus, die Regierung sehe **„die freiere Stellung der Hansestädte im Norden für einen wichtigen Faktor in der deutschen nationalen Entwicklung** an“, und würde bei Anschluß an den neuen Bund „nicht

---

[1]) Als Quellenmaterial liegen vor: die Akten und Korrespondenzen der hamburgischen Bundestagsgesandtschaft, insbesondere die Berichte des Syndikus Gries. Auszug der hier interessierenden Teile der Wiener Bundesakte in der US. Nr. 72.

[2]) Zum Folgenden wurden benutzt Akten des Staatsarchivs Hamburg aus dem Senatsarchiv (Cl. I Lit. T No. 1 Vol. 1), den Archiven der hamburgischen Bundestagsgesandtschaft und der Abgeordneten zum Bundesrat sowie aus dem Nachlaß Versmann. Die wertvollen Darstellungen von Ernst Baasch in seiner Geschichte Hamburgs 1814—1918, Band 1 (1924) S. 195 ff. und von Karl Lange in seiner Monographie Bismarck und die norddeutschen Kleinstaaten 1866 (1930), S. 35, 66, 121 ff., 138, bringen wichtige Mitteilungen aus den z. Zt. nicht zugänglichen Archivalien des Auswärtigen Amts in Berlin. Dagegen ist der Exkurs über „Bismarck und Hamburg 1866“ in dem Buche von Gertrud Kolm, „Die Bürgermeister, 5 Führer Hamburgs zu Einheit und Reich“ (1930) S. 177—196 ohne Belang.

[3]) Vgl. Poschinger a.O.S.3f. Karl Lange bemerkt a. O. S. 66: „Man hat später in völliger Verkennung der Gesamtpolitik Bismarcks im Jahre 1866 diesem die Absicht untergeschoben, von den Hansestädten mindestens Hamburg in Preußen einzuverleiben“ und ebenso S. 122, es finde sich nicht die Spur einer Andeutung, daß Bismarck im Fall einer glatten Ablehnung seiner Forderungen zur Besetzung oder gar zur Annexion Hamburgs bereit gewesen wäre, wohl aber fänden sich Beweise, daß er peinlich bemüht gewesen sei, einen jähen Bruch mit allen höchst unberechenbaren Folgen zu vermeiden, und daß er dem zuliebe zeitweise sogar sein den übrigen Kleinstaaten gegenüber mit großer Zähigkeit verfolgtes Programm einschränkte.

nur die Selbständigkeit derselben nicht antasten, sondern auch in der Ausbildung der kommerziellen und Zollverhältnisse die Möglichkeit finden, die Interessen der Seestädte und des Binnenlandes durch Freihäfen und ähnliche Einrichtungen auszugleichen. — Wir würden nur ungern Hamburg in den Reihen unserer Gegner sehen und darnach unsere Maßnahmen ergreifen müssen". Auf Einwendungen wegen der Lasten der geplanten Kriegsmarine erwidert der Kanzler, es sei bekannt, „wie sehr wir die Stellung der Hansestädte, die gerade in dieser Beziehung eine ganz andere ist als die der übrigen Uferstaaten, begünstigen wollen". Obwohl die zögernde Haltung des Senats, die der Unsicherheit der politisch-militärischen Lage und einer an sich ehrenwerten Anhänglichkeit und Vertragstreue gegenüber den bisherigen Bundesgenossen entsprang, Bismarcks Langmütigkeit auf eine schwere Probe stellte, hat er doch die in den Weisungen formulierte Haltung bis zum endlichen Anschluß am 4. Juli niemals verlassen. Ernst Baasch in seiner Geschichte Hamburgs faßt mit Recht die Motive des leitenden preußischen Ministers dahin zusammen[1]): er habe einmal nicht mehr politische Gegner und Märtyrer schaffen wollen, als die Verhältnisse unbedingt erzwangen, vor allem aber: **„Nur als selbständiger Staat schien die große Handelsstadt im Rahmen des Bundes die handelspolitische Aufgabe erfüllen zu können, die den Interessen des Bundes entsprach".**

Aus den gleichen Gründen kam Bismarck in den Verhandlungen vom Dezember 1866 bis Januar 1867 über die Verfassung des Norddeutschen Bundes Hamburg so weit, wie nur irgend im Rahmen seiner Gesamtkonzeption möglich, entgegen, obwohl der hamburgische Vertreter, Bürgermeister Kirchenpauer, es ihm keineswegs leicht machte. Insbesondere wurde die für Hamburg entscheidende Freihafenfrage schon in dem preußischen Entwurf im hamburgischen Sinne geregelt. Bekannt ist auch, daß die von Bismarck vorgeschlagene Bundestrikolore sich aus den preußischen Farben Schwarz-Weiß und den hansischen Weiß-Rot zusammensetzte[2]). Immer wieder hat Bismarck gegenüber den störrischen Hamburgern darauf verwiesen, daß der Norddeutsche Bund erst durch den Hinzutritt der Hansestädte eine „Weltgeltung" gewinne, und daß die Bedeutung der Hansestädte für Deutschland dahin wirke, ihnen in dem Verfassungsentwurf eine besonders günstige Situation zu schaffen. Bismarcks wortreicher Stellvertreter, Herr v. Savigny, führte dem hamburgischen Vertreter einmal „mit gewaltiger Suade" vor Augen: alle anderen Bundesstaaten brächten in den Bund nur ein, was man schon reichlich besitze, Land und Leute, Hamburg bringe mehr, es sei recht eigentlich für den Bund das Juwel, und man werde alles tun, damit dasselbe seinen vollen Glanz entwickle, und alles vermeiden, was ihm schaden könne.

Woher also diese ständige Rücksichtnahme des großen Realpolitikers gegenüber einem Gemeinwesen, das, an Grundfläche einer der kleinsten der deutschen Kleinstaaten, auch an Volkszahl damals weit hinter Mecklenburg und eben über Braunschweig und Sachsen-Weimar und in der offiziellen Rangliste gar an allerletzter Stelle stand? Verständlich wird dies alles erst dann, wenn man sich klarmacht, was dieser Nippes-Staat (auch dies ein Bonmot Bismarcks) in den Norddeutschen Bund und damit später in das Deutsche Reich einbrachte — nämlich einen internationalen Namen in der überseeischen Welt, wie ihn kein anderer deutscher Staat, selbst Preußen nicht besaß. Was wußte man denn in Südamerika, geschweige denn in Ostasien, Polynesien, Australien und Afrika von Anhalt und Reuß jüngere Linie, ja selbst von Bayern und Sachsen? Viel kolportiert wurde die boshafte, sicher erfundene, aber doch bezeichnende Anekdote, ein indonesischer Stammeshäuptling habe sich einem hamburgischen Konsul gegenüber dahin geäußert, Preußen sei ja wohl ein den Hamburgern tributpflichtiger wilder binnenländischer Stamm! Jedenfalls hatte für die weite Welt Deutschland sich in Hamburg und Bremen verkörpert. Hamburg besaß mehr denn ein Dutzend wertvoller überseeischer Handelsverträge[3]), es besaß eine in aller Welt bekannte und geachtete Handelsflagge. Hamburg besaß bei seinem Eintritt in den Norddeutschen Bund nicht weniger als 279 Auslandskonsulate, 138 in Europa, 141 in Übersee, davon 75 in Amerika, 34 in Asien, 19 in Afrika und 13 in Australien und Polynesien[4]). Diese waren selbstverständlich von jeher verpflichtet, allen Deutschen gleichmäßig zur Verfügung zu stehen[5]). Hamburg nahm also auf außenwirtschaftlichem Gebiet (genau so wie Preußen auf politisch-militärischem) gesamtdeutsche Interessen wahr, ein Auslandsguthaben an Ansehen, das seinesgleichen suchte! Das

---

[1]) Baasch a. O. Bd. 1 S. 208.

[2]) Vgl. Egmont Zechlin in seiner Monographie Schwarz-Rot-Gold und Schwarz-Weiß-Rot in Geschichte und Gegenwart (1926) und Heinrich Reincke, Geschichte der hamburgischen Flagge, in Übersee-Jahrbuch 1926 S. 11 ff.

[3]) Vgl. u. a. US. Nr. 74, 77—79, auch 71, 73, 76.

[4]) Vgl. den hamburgischen Staatskalender für das Jahr 1867.

[5]) Im 18. Jahrhundert mußten die hamburgischen Konsuln sich verpflichten, „Alles, was zu gesamter deutscher Nation Ehre, Nutz und Frommen gereichet, äußersten Fleißes zu befördern". Wesentlich nüchterner, doch sachlich nicht abweichend drückt sich der § 6 des letzten Konsularreglements von 1851 aus: „Falls Untertanen anderer deutscher Staaten, die daselbst nicht durch Konsuln oder sonst vertreten sind, sich an ihn wenden, wird er auch diesen seine Vermittlung und seinen Beistand nicht versagen".

alles übergab die Stadt dem Bunde, und dieser hat verschiedene der Verträge und die Mehrzahl der hanseatischen Konsuln seinerseits übernommen. Wie sehr die Stadt dauernd einer der wichtigsten Mittelpunkte des Austausches für die ganze Welt war und geblieben ist, erhellt auch die wenig bekannte Tatsache, daß Hamburg im Jahre 1939 mit 52 konsularischen Vertretungen derjenige europäische Platz — zeitweise sogar in der Welt — war, der das größte Konsularkorps in seinen Mauern beherbergte. Auch heute, nur sieben Jahre nach dem Ende des zweiten Weltkriegs, ist Hamburg mit 36 Konsularvertretungen aus allen Teilen der Welt schon wieder mit an vorderster Stelle.

Auf der anderen Seite schuf der Beitritt zum Norddeutschen Bunde für die Stadt bei ihrer eigentümlichen Lage besondere Gefahren. Jeder Reichskrieg — das ist eine alte Erfahrung vom Dreißigjährigen Kriege bis zu den beiden jüngsten Weltkriegen! — legte und legt Hamburg sofort in seiner Gesamtfunktion still und schlägt der Stadt Wunden, wie sie in dieser Schwere kein anderer Teil des deutschen Bodens zu erdulden hat; denn jede Nordseeblockade, wie Dänemark sie 1848 und 1864, Frankreich 1870 versucht hat, und wie wir sie von 1914 bis 1918 und wieder von 1939 bis 1945 erlebt haben, schneidet der Stadt sofort den Lebensnerv ab. Dazu kommen dann noch die unmittelbaren Kriegszerstörungen, die in der Franzosenzeit und noch mehr im jüngsten Weltkrieg außergewöhnlichen Umfang erreicht haben. So betrug die Fassungskraft des Hamburger Hafens 1945 nur noch ein Fünftel derjenigen von 1938; auch ist durch den eisernen Vorhang mehr als die Hälfte des Hinterlandes noch heute so gut wie abgetrennt: eine Landblockade anstelle der vorherigen Seeblockade! Wenn trotz alledem das Verkehrsvolumen des Hamburger Hafens inzwischen wieder nahezu 60 v. H. des Vorkriegsstandes erreicht hat, so ist das in erster Linie der Tatkraft, Arbeitsfreudigkeit und Opferwilligkeit der Gesamtbevölkerung zu verdanken. Um so wichtiger erscheint es, daß der mäßigende Einfluß Hamburgs an der zentralen Stelle unmittelbar zum Einsatz und zur Wirkung kommen kann.

Wie sich Bismarck die selbständige Mitarbeit Hamburgs am Reich weiterhin in der Praxis gedacht hat, geht aus gelegentlichen späteren Äußerungen hervor. So hat er kurz nach dem deutsch-französischen Kriege einem hamburgischen Kaufmann vorgestellt [1]), er wünsche sich als Vertreter der Stadt im Bundesrat einen bedeutenden Kaufmann, der mit Nachdruck aus eigener Kenntnis sprechen könne; Hamburg müsse aktiver werden, mehr auftreten, mehr fordern, in den Handelsfragen mehr Einfluß ausüben; auch in den Reichstag müsse es „einen Adler" schicken, einen großen Kaufmann, der den „Sandhockern" einmal klarmachen könne: „So sieht es in der Welt aus!" Adolf Woermann gegenüber meinte der Kanzler im Jahre 1884: „In der Kolonialpolitik müssen die Kaufleute das Beste tun" [2]). Was ihn zu solcher Wertschätzung der Hanseaten veranlaßte, war das besondere Berufs- und Standesethos eines selbstbewußten Bürgertums, das sich von der Hansezeit her in den Seestädten und nur in ihnen erhalten hatte und das einer seiner berufensten Vertreter, der Gründer der Hamburg-Amerika-Linie, Adolf Godeffroy, im Jahre 1863 einmal so formuliert hat: „niemals seine Privatinteressen zu berücksichtigen, ohne gleichzeitig bestrebt zu sein, dem großen Ganzen Nutzen zu bringen." [3])

In seinem letzten Amtsjahre, 1889, hat Bismarck, wie erst neuerdings wieder bekannt wurde, die Selbständigkeit der Hansestädte im Interesse des Reichs positiv auszuwerten versucht und es unternommen, Hamburg als Träger der deutschen Kolonialverwaltung einzusetzen [4]). Er dachte nämlich daran, ein Reichsamt für Kolonien zu schaffen, in dem einige leitende Stellen durch Hamburg, eventuell auch durch Hamburg und Bremen besetzt werden sollten, oder zum mindesten auf Vorschlag der Städte. Erwünscht waren ihm auch als Konsuln nicht Juristen oder Beamte, sondern aktive Kaufleute. Die Sache ist nach Bismarcks Ausscheiden aus seinen Ämtern liegen geblieben, statt dessen eine mit Beamten besetzte Kolonialabteilung im Auswärtigen Amt geschaffen worden, also eben das, was der große alte Mann hatte vermeiden wollen. Die Tendenz des Reichskanzlers war also noch immer die gleiche wie im Jahre 1866, nämlich: die in reichswichtigen Verbindungen stehenden, das deutsche Binnenland mit Übersee verknüpfenden Hamburger als eine selbständige Kraft für das gesamte Deutschland nutzbar zu machen.

Nach Bismarcks Entlassung und seiner endgültigen Übersiedlung nach Friedrichsruh häufen sich die anerkennenden Äußerungen des Fürsten über die gesamtdeutsche Bedeutung der benachbarten und befreundeten Stadt [5]). Wir versagen es uns, diese Zeugnisse, in denen

---

[1]) Die bisher unbekannten interessanten Äußerungen sind in einer gleichzeitigen Aufzeichnung Bürgermeister Versmanns aufbewahrt (Versmann-Nachlaß I F 11). Der Name des Gesprächpartners wird nicht genannt.

[2]) Vgl. Poschinger a. O. S. 103.

[3]) Das Zitat entnehmen wir dem eindrucksvollen Werke von Percy Ernst Schramm, „Hamburg, Deutschland und die Welt" (1943) S. 632, dessen eigentliches Absehen gerade darauf hinzielt, den Typus des gemeinnützigen hanseatischen Kaufmanns herauszuarbeiten.

[4]) Vgl. Hans Nirrnheim (†) in Ztschr. f. hamburgische Geschichte Bd. 34 (1934)S. 184 ff. u. Bd. 42 (1952).

[5]) Sie sind sorgfältig gesammelt in dem schon mehrfach genannten Buche Poschingers.

Hamburg als die für das ganze Stromgebiet der Elbe entscheidende Stadt oder als Verkörperung einer neuen deutschen Welt hingestellt wird, im Wortlaut anzuführen: sicher ist auf alle Fälle, daß Bismarck die Selbständigkeit der Freien und Hansestadt an der Niederelbe und den „unmittelbaren Draht" zwischen ihr und der Reichshauptstadt als eine Lebensnotwendigkeit nicht nur für Hamburg, sondern für ganz Deutschland angesehen hat!

3. Die Neugliederung des Reiches und die Groß-Hamburg-Frage: Anerkennung der Notwendigkeit bundesstaatlicher Selbständigkeit Hamburgs für Gegenwart und Zukunft Gesamtdeutschlands.

Als im November 1918 die deutschen Throne stürzten, da hatten die rein dynastischen Gebilde, die bisher monarchischen Bundesstaaten, im Grunde ihre Existenzberechtigung verloren und nur die drei Hansestädte ihren alten Sinn als Reichsglieder unverändert behalten. Überraschenderweise erwies sich aber der staatliche Zusammenhalt trotz Fortfall der Klammer der Dynastien überall als so groß, daß in der Gliederung des Reichs nach der Weimarer Verfassung im wesentlichen alles beim alten blieb, nur daß die Reichszuständigkeit eine wesentliche Stärkung erfuhr. Allein die Thüringischen Duodezstaaten von Sachsen-Weimar bis Reuß ältere Linie schlossen sich zum „Land Thüringen" zusammen. Der Gedanke, an die Stelle der bisherigen Gliederung des Reiches eine solche nach Stämmen zu setzen, führte nur noch in der Präambel der Weimarer Reichsverfassung ein spukhaftes Leben. Seine tatsächliche Durchführung hätte in erster Linie eine Zerschlagung Preußens bedeutet, die in Preußen nur bei den hannöverschen Welfen und auch im außerpreußischen Deutschland nur in sehr beschränkten Kreisen Anhänger fand. Im Gegenteil trat im republikanischen Preußen stärker als je zuvor die Tendenz auf, seinerseits die von ihm umschlossenen kleineren Länder des Nordwestens aufzusaugen und auf diesem kalten Wege den deutschen Einheitsstaat aufzubauen.

Im Falle Hamburgs bot einen Ansatz für derartige Bestrebungen das „Großhamburg-Problem" [1]), das heißt die Tatsache, daß im Niederelbegebiet die alten Landesgrenzen ohne Schädigung des deutschen Außenhandels nicht aufrechtzuerhalten waren. Wieder und wieder hat nach 1919 die preußische Regierung offen oder versteckt zu verstehen gegeben, die glücklichste Lösung aller Unstimmigkeiten sei fraglos, wenn Hamburg in Preußen aufginge; in Schleswig-Holstein und Hannover war die Neigung zu dieser Regelung schon wesentlich geringer, in Hamburg und im übrigen Reich wurde sie ebenso wie von der Reichsregierung abgelehnt. Die vom Reichsinnenministerium eingesetzte Zentralstelle für die Gliederung des Reichs hat sich nach reiflicher Prüfung aller Umstände in ihrem Gutachten vom Januar 1922 dahin ausgesprochen, daß eine Beseitigung der großhamburgischen Schwierigkeiten „nicht durch Einverleibung Hamburgs in Preußen erfolgen könne". Diese Überzeugung hat sich in der Folge allgemein durchgesetzt, und auch die preußische Regierung hat sich ihr schließlich nicht mehr verschlossen, wie u. a. die Abkommen von 1928 beweisen.

Die weiteren Wege und Umwege bis zur Lösung der Großhamburg-Frage im Jahre 1937 interessieren an dieser Stelle nicht, ebensowenig die Ergebnisse im einzelnen. Festzustellen ist jedoch, daß selbst das stark zentralistisch eingestellte „Dritte Reich" mit demselben Federzuge, mit dem es die altehrwürdige Reichs- und Hansestadt Lübeck nach 700 Jahren ruhmvoller Geschichte in der Liste der unmittelbaren Glieder des Reichs auslöschte, die Selbständigkeit Hamburgs anerkannt und neu unterbaut hat [2]).

Die Gründe, die vor 1945 im gesamtdeutschen Interesse gegen eine Einverleibung Hamburgs in Preußen sprachen, gelten in verstärktem Ausmaß jetzt, wo anstelle des großen, immerhin den überwiegenden Teil des deutschen Hinterlandes mitumfassenden Preußischen Staates die beiden provinziellen Gebilde Schleswig-Holstein und Niedersachsen mit ihren landschaftsgebundenen Sonderinteressen getreten sind. **Hamburgs Selbständigkeit ist keine partikularistische, sondern eine antipartikularistische gesamtdeutsche Forderung!** Darüber hinaus kann die Stadt sich rühmen, mit ihren Schwesterstädten das älteste demokratisch aufgebaute, sich selbst regierende und verwaltende Gemein- und Staatswesen Deutschlands zu sein; es wäre paradox, eben jetzt, unter dem Zeichen der Demokratie, dieses ehrwürdigste Vorbild volks- und lebensnaher Demokratie auszulöschen.

---

[1]) Aus der fast unübersehbaren Großhamburg-Literatur (über 80 Nummern!) kommen für das hier zur Frage stehende Problem vorzugsweise in Betracht: die „Aufsätze über die Großhamburg-Frage" (1921) mit den Beiträgen von Adolf Köster über „Das Reichsproblem Großhamburg" (S. 1 ff.) und „Preußisch Hamburg?" (S. 67 ff.), die auch unter den Anlagen der „Großhamburg-Denkschrift" des Hamburger Senats wieder abgedruckt sind; ferner das Gutachten der beim Reichsinnenministerium errichteten Zentralstelle für die Gliederung des Deutschen Reichs vom 24. Januar 1922 mit dem grundlegenden Kommissionsbericht vom 30. April 1921; und schließlich die geistvolle zusammenfassende Abhandlung von Fritz Schumacher, „Das Gebiet Unterelbe-Hamburg im Rahmen einer Neugliederung des Reiches" (1932).

[2]) Abdruck des Großhamburg-Gesetzes vom 26. Januar 1937 im Auszug: US. Nr. 83.

VIERTER ABSCHNITT

Zusammenfassung.

Fassen wir zum Schluß die Ergebnisse der vorstehenden Ausführungen und die aus ihnen zu ziehenden Folgerungen noch einmal in Kürze zusammen:

Gewiß ist Hamburg bevölkerungsmäßig sowie durch Nachbarschaft mit Niederdeutschland verbunden: Niederdeutschland ist sein Wurzelfeld. Hamburgs durch Natur und Geschichte vorgezeichnetes Hinterland liegt dagegen seit mindestens Dreiviertel-Jahrtausend ununterbrochen und eindeutig weder in Schleswig-Holstein noch in Niedersachsen, sondern im Stromgebiet der mittleren und oberen Elbe, der Moldau und Saale, der Havel und Spree sowie der oberen Oder und Weichsel und greift schließlich bis nach Obersachsen und Böhmen, Thüringen und Bayern, also bis nach Süddeutschland hinein. Hamburgs Wirkungsfeld liegt gleichfalls seit vielen Jahrhunderten, mindestens seit der Hansezeit ununterbrochen weder in Schleswig-Holstein noch in Niedersachsen, sondern, entsprechend seiner europäischen Randlage, in aller Welt. **Hamburgs geschichtliche Aufgabe ist es, dieses europäische und außereuropäische Wirkungsfeld für sein Hinterland, für Gesamtdeutschland und für Mitteleuropa wirtschaftlich fruchtbar zu machen.**

In zwingender Folge dieser Gegebenheiten hat Hamburg sich seit dem 13. Jahrhundert in natürlicher Entwicklung auch politisch von Schleswig-Holstein nach und nach gelöst, ist seit einem halben Jahrtausend von Kaiser und Reich als unmittelbare Reichsstadt anerkannt und in Anspruch genommen worden, im 17. Jahrhundert sowohl durch eigene Kraft und Beharrlichkeit wie durch diplomatische und zum Teil auch militärische Hilfe Preußens, Hannovers und des österreichischen Kaiserstaates, nicht minder auch durch die Fürsprache der großen europäischen Mächte um seiner überlokalen Bedeutung willen wiederholt vor dänischen Zugriffen gerettet und nach den Stürmen der Franzosenzeit als für Deutschland und Europa unentbehrlich in Freiheit wiederhergestellt worden. Bismarck hat 1866 die politisch mögliche Annektierung strikt abgelehnt, weil er auf die freiwillige und selbständige Mitarbeit der Hanseaten als auf ein wertvolles Aktivum seiner Reichspolitik nicht verzichten wollte. Die Erörterung der Großhamburgfrage in den Jahren 1919—1937 hat notwendig zu dem Ergebnis geführt, daß die aus dem Wachstum der Stadt und ihres Hafens entstandenen Unzuträglichkeiten nicht auf dem Wege der Einverleibung in ein anderes Bundesland, sonderen allein durch Erweiterung der Grenzen des Bundeslandes Hamburg zum Wohle Gesamtdeutschlands gelöst werden können. Damit ist **die Wichtigkeit eines unmittelbaren Drahtes zwischen Hamburg und der Bundeshauptstadt** erneut anerkannt worden.

Hamburg ist in seiner durch Natur und Geschichte vorgezeichneten Sonderaufgabe nicht für Schleswig-Holstein oder Niedersachsen noch auch für ein vereinigtes Niederdeutschland da, sondern für Gesamtdeutschland beiderseits des eisernen Vorhangs, für Europa und für die weite Welt. Es ist keine Provinzial- oder Landes-Hauptstadt und kann es niemals werden. In einer Zeit, wo die deutschen Osthäfen von Königsberg bis Wismar unter Sowjetkontrolle stehen, während die Rhein-Schelde-Häfen ohnehin außerhalb der Bundesgrenzen liegen, geht es nicht an, die einzigen verbliebenen Zugänge zum Weltmeer, nämlich die Hansestädte, in partikulare Ordnungen hineinzuzwingen, in denen sie ihrer eigentlichen Aufgabe entfremdet werden würden. Hamburgs Selbständigkeit bedeutet das Gegenteil von partikularistischer Absonderung, sondern vielmehr die Konzentrierung aller Kräfte auf eine Sonderaufgabe für das Ganze. **Hamburg will selbständiger Funktionskörper Gesamtdeutschlands sein, weiter nichts!**

Druck: Lütcke & Wulff, Hamburg 36

N A C H T R A G

zum

M E M O R A N D U M

zur

FRAGE DER STAATLICHEN SELBSTÄNDIGKEIT DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG

SENATSKANZLEI

August 1953

I. Die rechtlichen Verhältnisse Hamburgs am Hafen Cuxhaven, und zwar sowohl die privat- wie die öffentlich-rechtlichen Verhältnisse sowie das Interesse Hamburgs an diesen Rechten.

1. Die Rechtsstellung Hamburgs in Cuxhaven

Die Freie und Hansestadt Hamburg besitzt in Cuxhaven private Rechte (insbesondere Grundeigentum) und hoheitliche Rechte.

Was die privaten Rechte angeht, so sind diese unverändert bestehen geblieben, wie sie zum Zeitpunkt des Erlasses des Gesetzes über Groß-Hamburg und andere Gebietsbereinigungen (GHG) vom 26.1.1937 (RGBl. I S. 91) bestanden. Hamburg als Fiskus ist nach wie vor Grundeigentümer des Interessengebietes, wie es in den §§ 4 und 5 der 4. DVO zum Gesetz über Groß-Hamburg und andere Gebietsbereinigungen vom 22.3.1937 festgestellt ist. Es handelt sich vor allem um den Amerika-Hafen mit den angrenzenden Anlagen und das Steubenhöft.

Hamburg ist hinsichtlich dieses Gebietes auch heute noch in gewissem Umfang Träger der hoheitlichen Gewalt, ohne dass es diese Hoheitsrechte auch nur zeitweise verloren hatte. Die Hoheitsrechte gehen zurück auf die staatsrechtliche Lage, wie sie die Groß-Hamburg-Gesetzgebung geschaffen hat. Die Groß-Hamburg-Gesetzgebung fusste auf dem Gesetz über den Neuaufbau des Reiches vom 30.1.1934. Mit diesem Gesetz verloren die damaligen deutschen Länder ihre Eigenschaft als Staaten. Ihre Hoheitsrechte wurden auf das Reich übertragen. Die Länder blieben lediglich als Gebietskörperschaften mit eigenen Organen und eigenen privaten (fiskalischen) Rechten bestehen. Durch die 1. DVO zum Neuaufbaugesetz von 1934 wurde ein Teil der Hoheitsrechte als Auftragsangelegenheiten auf die Länder zurückübertragen. Originäre Hoheitsrechte besassen die Länder nicht mehr.

Das Groß-Hamburg-Gesetz vom 26.1.1937 schuf das Land und die Einheitsgemeinde "Hansestadt Hamburg". Mit Rücksicht darauf, daß durch dieses Gesetz Hamburg seine Rechte in dem Hafen von Cuxhaven eingebüsst haben würde, erliessen der Reichsinnenminister

und der Reichsfinanzminister gemeinsam die 4. DVO zum Groß-Hamburg-Gesetz (4.DVO-GHG) vom 22.3.1937, die eine Regelung des Cuxhaven-Problems brachte. Die Regelung, wie sie die 4. DVO-GHG getroffen hat, bildet den Ausgangspunkt für die heutige staatsrechtliche Lage.
Sinn der durch die 4. DVO-GHG und des Reichsgesetzes über die Verfassung und Verwaltung der Hansestadt Hamburg (HVVG) vom 9.12.1937 gestalteten tatsächlichen und rechtlichen Lage war, Hamburg den Einfluss auf seinen wichtigen Vorhafen in Cuxhaven zu sichern. § 4 der 4. DVO-GHG bezeichnet die Gebietsteile, die im Eigentum der Hansestadt verbleiben, § 5 aaO, regelt die Abgrenzungen des sogen. Hafenerweiterungsgebietes. Von den seinerzeit vorhandenen Behörden blieben das Schiffahrtsamt und das Wasserstrassenamt Cuxhaven hamburgische Landesbehörden.
Für das sogenannte Hafenerweiterungsgebiet erhielt Hamburg Zustimmungsvorbehalte. Danach durften in dem Erweiterungsgebiet hafenpolitisch bedeutsame Massnahmen, wie z.B. die Einführung von preussischem Recht anstelle hamburgischen Wasser-, Wege- und Planungsrechts, die Erteilung baupolizeilicher Genehmigungen -auch für staatliche Bauten- sowie Massnahmen auf dem Gebiet der Gewerbeaufsicht, nur mit der Zustimmung Hamburgs getroffen werden.
Im engeren, dem sogenannten Vorbehaltsgebiet des § 4 aaO, hatte Hamburg aufgrund der von der 4. DVO-GHG geschaffenen tatsächlichen und rechtlichen Lage folgende hoheitliche Aufgaben (Hafenaufgaben) nach § 2 Abs. 3 4.DVO-GHG) wahrzunehmen:
Die gesundheitliche Behandlung der Seeschiffe sowie ihrer Besatzungen, Reisenden, Ladungen und Einrichtungen oblag einer Aussenstelle des Hafenarztes in Hamburg. Die Gebührenfestsetzung und -erhebung, die Aufstellung der See- und Binnenschiffahrtsstatistik und das Lotsenwesen, soweit es sich um die Hafenlotsen handelte, waren ebenfalls Angelegenheiten Hamburgs. Alle diese hoheitlichen Aufgaben wurden entsprechend dem Reichsgesetz über die Verfassung und Verwaltung der Hansestadt Hamburg HVVG) vom 9.12.1937 und den zur Durchführung dieses Gesetzes ergangenen Verordnungen und Erlassen als Selbstverwaltungsaufgaben von den Behörden der "Gemeinde" Hansestadt Hamburg wahrgenommen, sie waren also Gemeindeaufgaben.
Schliesslich hat die 4. DVO-GHG der "Gemeinde Hamburg" den Hafenbau und die Hafenverwaltung vorbehalten. Am 1.10.1937 wurde ein eigenes Hafenbauamt Cuxhaven als Aussenstelle der Baubehörde -Strom- und Hafenbau- eingerichtet, das gleichzeitig die Funktion eines

Hafenamtes nach den Weisungen der Behörde für Handel, Schiffahrt und Gewerbe wahrnahm. Infolgedessen war die Gemeinde Hamburg durch das Hafenbauamt in dem Vorbehaltsgebiet Träger der Bau- und Wasserpolizei. Die zwar vorhandene,aber nicht von der 4. DVO-GHG geregelte Wasserschutzpolizei Hamburg war als Reichsinstitution für die gesamte Unterelbe zuständig. Gleichzeitig war sie aber auch Vollzugsorgan der Hafen- und Hafenbauverwaltung in Cuxhaven. Bezüglich des Vorbehaltsgebiets Cuxhaven verblieb der Hafenverwaltung durch das Hafenamt nicht nur das Recht zum Erlass schiffahrtspolizeilicher Verordnungen und Verfügungen, sondern auch das Recht zum Erlass von Verordnungen und Verfügungen über den Schutz der Hafenanlagen, allerdings mit der Massgabe, daß die (Reichs-) Wasserschutzpolizei alleiniges Exekutivorgan war.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß die sämtlich erörterten Rechte Hamburgs im Cuxhavener Vorbehaltsgebiet der Hamburger Verwaltung zugeordnet waren und an Ort und Stelle nach den Weisungen der in Hamburg selbst befindlichen Gemeindebehörden wahrgenommen wurden.

Die Kapitulation im Jahre 1945 brachte keine Änderung dieses Rechtszustandes. Zwar übten die Besatzungsmächte die "Reichsgewalt" selbst aus, in die gemeindliche, von der deutschen Staatsgewalt abgeleitete Hoheitsgewalt wurde seitens der Besatzungsmächte jedoch nicht eingegriffen. Hamburgs Selbstverwaltungsrechte in Cuxhaven blieben durch die Kapitulation unangetastet. Die Besatzungsmächte haben sich bewusst enthalten, eine Änderung in diesen Rechten eintreten zu lassen.

Von Bedeutung war hingegen die Neubildung der deutschen Länder. Spätestens mit der am 15.5.1946 in Kraft getretenen vorläufigen Verfassung ist Hamburg als Staat mit eigener originärer Hoheitsgewalt wieder erstanden. Der neue Staat "Hansestadt Hamburg" ist als Rechtspersönlichkeit mit der alten reichsunmittelbaren Gebietskörperschaft "Hansestadt Hamburg" identisch. Damit hatten die hoheitlichen Rechte sämtlicher hamburgischen Behörden, insbesondere soweit sie früher gemeindliche Aufgaben erledigt hatten, nunmehr ihren Ursprung in der einenoriginären -hamburgischen- Staatsgewalt. Es fand also eine Transformation der Hamburger Selbstverwaltungsrechte nach der 4. DVO-GHG und dem HVVG in originäre Hoheitsgewalt statt, und zwar auch hinsichtlich der Sonderrechte in Cuxhaven. Auf das zu einem späteren Zeitpunkt als Hamburg

gebildete Land Hannover (später Niedersachsen) sind die Vorbehaltsrechte nicht übergegangen. Die Militärregierung hat vielmehr zum Ausdruck gebracht, dass sie die Regelung der 4. DVO-GHG als fortbestehend betrachte.

An der Tatsache, daß alle hamburgischen Vorbehaltsrechte, die durch die 4. DVO-GHG begründet worden sind, nach der Kapitulation bei der Neubildung der deutschen Länder in Bestandteile der originären hamburgischen Staatsgewalt umgewandelt wurden und damit in ihrem rechtlichen Gehalt aufrechterhalten geblieben sind, hat schließlich auch das Grundgesetz nichts geändert. Zwar haben die Länder Teile ihrer Hoheitsgewalt an den Bund abgegeben, nämlich soweit der Bund diese Hoheitsgewalt zur Erfüllung seiner Aufgaben benötigt, an dem Verhältnis der Bundesländer zueinander hat aber das Grundgesetz nichts geändert. Das bedeutet, daß eine Änderung bezüglich der hamburgischen Vorbehaltsrechte in Cuxhaven nur insoweit eingetreten ist, als der Bund die gesetzgebende Gewalt nach dem Grundgesetz (GG) für das gesamte Bundesgebiet ausüben kann. Der Bund kann auch nicht etwa Änderungen an den Vorbehaltsrechten vornehmen. Die entsprechenden Ermächtigungen des Groß-Hamburg-Gesetzes sind nach Art. 127 GG erloschen. Nach Art. 29 GG kann der Bund zwar die Ländergrenzen ändern, insoweit könnten z.B. bei Eingliederung der Gemeinde Cuxhaven in das Land Freie und Hansestadt Hamburg die Vorbehaltsrechte sich erübrigen. Der Bund kann aber nicht in die Hoheitsrechte der einzelnen Länder eingreifen. Bei dem gegenwärtigen Stand der Grenzziehung zwischen den beiden Ländern Hamburg und Niedersachsen bedarf es zu Änderungen der hamburgischen Vorbehaltsrechte in Cuxhaven eines Staatsvertrages zwischen den beiden beteiligten Ländern.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die in der 4. DVO-GHG bezeichneten hamburgischen Rechte noch heute, und zwar als eigene originäre Hoheitsrechte der Freien und Hansestadt Hamburg bestehen. Ihr Fortbestand - und auch ihre Respektierung durch den Bund und das Land Niedersachsen - ist entscheidend dafür, dass Hamburg seinen in vielerlei Hinsicht wichtigen Vorhafen in Cuxhaven benutzen und ausbauen kann.

2. Das hamburgische Interesse an Cuxhaven

Dieser Hafen, dessen Wurzeln in das 14. Jahrhundert zurückreichen und der in Jahrhunderten im Wechselspiel zwischen Vorhafen und Stadthafen von Hamburg entwickelt und für seine weltwirtschaftliche Funktion unentbehrlich geworden ist, diente seit jeher als Stützpunkt und Nothafen, in neuerer Zeit auch als Anlaufhafen für die hamburgische Groß-Schiffahrt, ferner als Fischereihafen. Alle grossen ausländischen Binnenseehäfen, die ähnlich wie Hamburg in grösserer Entfernung von der Küste liegen, verfügen über einen solchen Vor- und Anlaufhafen an der Flußmündung, (Bremen, Rotterdam, Bordeaux, London). Ein solcher Vorhafen ist eine notwendige Ergänzung des landeinwärts gelegenen Welthafens und ein geeignetes Mittel, dem Binnenseehafen seine Stellung im Weltverkehr zu erhalten. Dieses besondere Interesse Hamburgs an Cuxhaven wurde auch beim Erlass des Groß-Hamburg-Gesetzes im Jahre 1937 anerkannt und führte zu der unter 1. dargestellten Lösung.

Die heutige und künftige Bedeutung des Vorhafens Cuxhaven liegt - abgesehen von seiner Funktion als Nothafen - auf folgenden Gebieten:

a) Abfertigung der schnellen Übersee-Fahrgastschiffahrt,
b) Abfertigung von Frachtschiffen, die - aus welchen Gründen auch immer - nicht nach Hamburg hinauffahren wollen oder können,
c) Anschluss Hamburgs an einen Linienverkehr Ostsee-Übersee.

zu a):

Die nur langsam zu durchfahrende Flußstrecke von Cuxhaven bis Hamburg macht es - vor allem in der wichtigen Nordatlantik-Fahrgastschiffahrt, bei der die Überfahrtdauer verhältnismässig kurz ist, die Fahrzeitverlängerung Cuxhaven/Hamburg daher prozentual ins Gewicht fällt und die Reisegeschwindigkeit im Vergleich zum Flugzeug ein zu beachtender Konkurrenzfaktor ist - notwendig, die Reisenden schon in Cuxhaven zu landen und sie auf dem schnelleren Bahnweg nach Hamburg zu befördern.

Mit dem Einsatz grösserer und schnellerer - und daher teurer - Fahrgastschiffe wird die Fahrt elbaufwärts nicht nur mit Rücksicht auf die Beförderungsdauer für die Reisenden, sondern auch aus betriebswirtschaftlichen Gründen im Hinblick auf die Kosten oft nicht mehr vertretbar sein, so dass solche Schiffe ihre

Reise in Cuxhaven beenden werden.

zu b):

Sollte die Entwicklung es mit sich bringen, daß in Zukunft auch grosse und schnelle Schiffe als kombinierte Fracht- und Fahrgastschiffe betrieben werden - was mit Rücksicht auf die Konkurrenz der Luftfahrt durchaus denkbar ist - so könnten u.U. auch grössere Hafenanlagen zum Güterumschlag in Cuxhaven erforderlich werden. Das gleiche gilt für den Fall, daß künftig reine Frachtschiffe entweder aus Gründen der Zeit- und Kostenersparnis Hamburg nicht anlaufen wollen oder dies wegen ungünstiger Fahrwasserverhältnisse nicht können. Wenn auch bisher Cuxhaven als Umschlaghafen noch keine grössere Rolle gespielt hat, da die Elbe bisher den grössten Schiffen die Zufahrt nach Hamburg gestattete, so darf doch diese Möglichkeit auf keinen Fall außer Betracht gelassen werden; viele Anzeichen sprechen für eine baldige und u.U. sogar stürmisch verlaufende Vergrösserung der Abmessungen und des Tiefganges der Überseeschiffe, denen eines Tagesauch die Elbe nicht mehr genügen könnte. Als Beispiel mag auf die Möglichkeit des Löschens grosser Tanker in Cuxhaven mit anschliessender Beförderung des Löschgutes durch Pipeline nach Harburg hingewiesen werden.

zu c):

Auch im direkten Durchgangsverkehr von der Ostsee zum Atlantik, der sich nach dem Kriege stärker entwickelt hat, ist ein Anlaufen Cuxhavens und ein Zubringerverkehr für Fahrgäste und Güter von Hamburg aus durchaus denkbar und in Ansätzen schon erkennbar geworden; auch solchen Entwicklungen gegenüber muss Hamburg genügend Bewegungsmöglichkeit behalten.

Im Falle Cuxhaven kommt als weiterer Gesichtspunkt die Frage der Koordinierung der Fischereihäfen Hamburg-Altona und Cuxhaven in Betracht. Bis zum Erlass des Gross-Hamburg-Gesetzes hat Hamburg seine Fischereiinteressen fast ausschliesslich in Cuxhaven verfolgt und zu diesem Zweck dort den Fischereihafen geschaffen. Seit 1937 liegt ihm die Fürsorge für den früher preussischen Fischereihafen Altona ob. Eine einheitliche Fischereipolitik in den Häfen der Elbe ist im gesamten Interesse des Bundes anzustreben.

Unter diesen Umständen dürfte es verständlich sein, daß Hamburg das allergrösste Interesse daran haben muss, sich genügende Einflussmöglichkeiten auf die Gestaltung der Hafenanlagen in Cuxhaven zu bewahren. Das setzt aber die Ausübung gewisser Hoheitsrechte voraus, mindestens in dem Umfang, wie sie eingangs geschildert wurden. Wenn man sich vor Augen hält, wie viele Reibungen schon zwischen Abteilungen verschiedener Verwaltungen eines Landes, die sich mit den gleichen Problemen befassen, entstehen, so ist es nur vernünftig, wenn die in engstem Zusammenhang miteinander stehenden Hafenprobleme Hamburgs und Cuxhavens von den gleichen Landesbehörden wahrgenommen werden.

Hamburg hat daher nach wie vor das allergrösste Interesse daran, daß ihm die notwendige Bewegungsmöglichkeit in seinem Vorhafen Cuxhaven an der Nordseeküste erhalten bleibt.

II. Einzugsgebiete des Obst- und Gemüsemarktes und der Schlachtviehmärkte in Hamburg

In den beiliegenden Aufstellungen sind die Einzugsgebiete des Obst- und Gemüsemarktes (Deichtormarkt) und der Schlachtviehmärkte in Hamburg im Jahre 1952 nach Gebieten bezw. Entfernungen von Hamburg aufgegliedert. Hierzu ist folgendes zu bemerken:

Obst:

90% der inländischen Obstzufuhren kommen aus Hamburg selbst und den unmittelbar angrenzenden Landkreisen. Der Schwerpunkt der Erzeugung für den Hamburger Markt liegt im Alten Land, das größtenteils zum Kreis Stade und zum kleineren Teil zu Hamburg (Neuenfelde) gehört. Frühobst und Spezialsorten kommen aus West- und Süddeutschland.

Die Zufuhren von Obst, vorzugsweise Südfrüchten, aus dem Ausland sind auf dem Hamburger Markt gewichtsmässig 45 % stärker als aus dem Inland.

Gemüse:

70% der inländischen Zufuhren kommen aus Hamburg und den angrenzenden Landkreisen, wobei Hamburg selbst mit 56 % und hier wiederum die hamburgischen Vier- und Marschlande mit allein fast 50% weitaus überwiegen. Eine grössere Rolle spielen noch die

Gemüsezufuhren aus Dithmarschen und dem Kreis Steinburg (Glückstädter Gebiet) in Schleswig-Holstein sowie dem Kreis Lüneburg (Bardowiek) in Niedersachsen. Frühgemüse und Spezialsorten kommen aus West- und Süddeutschland sowie in erheblichen Mengen aus dem Ausland.

Schlachtvieh:

Das Schlachtvieh kommt vorwiegend aus den 5o - 15o km von Hamburg entfernt liegenden Gebieten, wobei Schleswig-Holstein gegenüber Niedersachsen stark überwiegt. Ausserdem kommen Rinder in erheblicher Zahl aus Dänemark auf den Hamburger Markt. Die Schweine kommen im Durchschnitt aus einer geringeren, die Schafe aus einer grösseren Entfernung als die inländischen Rinder.

Allgemeines:

Der Schwerpunkt der Erzeugungsgebiete für Gemüse, Obst, Schweine, Kälber, Rinder, Schafe entfernt sich in der angegebenen Reihenfolge von Hamburg. Dies entspricht dem Übergang von der intensiven zur extensiveren landwirtschaftlichen Kultur bei zunehmendem Abstand vom Verbraucherschwerpunkt und ist im Sinne der landwirtschaftlichen Theorie (Thünen'schen Kreise) als normal anzusehen. Diese normalen Lieferbeziehungen zwischen Land und Stadt dürften bei der Frage der Neuordnung der Ländergrenzen kaum eine Rolle spielen oder, angesichts der Verschiedenartigkeit zwischen landwirtschaftlichen Erzeugergebieten und großstädtischem Verbrauchszentrum, höchstens für eine Beibehaltung der staatlichen Selbständigkeit Hamburgs sprechen. Das bundesstaatliche Prinzip sieht keine autarken Einzelstaaten vor, sondern Länder, die entsprechend der Verschiedenartigkeit ihrer wirtschaftlichen Struktur in regem Warenaustausch stehen und dadurch lebensfähig sind. Im übrigen sind die Hamburger Märkte nur bezüglich des Schlachtviehbezuges mit grösseren Bereichen der Nachbarländer stärker verbunden als mit den anderen Bundesländern. Beim Obst und Gemüse besteht eine engere Verbindung Hamburgs nur mit wenigen, vorzugsweise den unmittelbar angrenzenden Landkreisen, nicht mit dem übrigen Gebiet von Schleswig-Holstein und Niedersachsen.

Einzugsgebiet des Deichtormarktes in Hamburg

Gebiet	Warenanfall 1952 Obst dz	Obst vH	Gemüse dz	Gemüse vH
1) Hamburg				
Vierlande	59.831		106.602	
Marschlande	4.079		190.340	
Geestlande	849		19.962	
Wilhelmsburg	499		11.424	
Moorburg	2.404		1.607	
Altenwerder	3.608		4.647	
Finkenwerder	24.497		1.293	
Neuenfelde	53.591		4.656	
	149.358	31	340.531	56
2) Schleswig-Holstein				
a) an Hamburg angrenzende Kreise:				
Pinneberg	3.150		2.531	
Stormarn	1.484		31.788	
Lauenburg	516		1.152	
b) sonstige Kreise:				
Steinburg	1.985		69.309	
Dithmarschen	64		35.731	
übriges Schleswig-Holstein	941		1.870	
	8.140	2	142.381	24
3) Niedersachsen				
a) an Hamburg grenzende Kreise:				
Stade	246.109		613	
Harburg	31.664		43.804	
b) sonstige Kreise:				
Lüneburg	2.049		44.292	
übriges Niedersachsen	7.235		9.341	
	287.057	60	98.050	16
4) andere Bundesländer	33.054	33.054	7	23.146	23.146	4
	477.609	100	604.108	100
Davon Hamburg und angrenzende Landkreise	432.281	90	420.419	70
Dazu aus dem Ausland	626.912		179.956	

Einzugsgebiet Hamburgs zu den Schlachtviehmärkten 1952

	Rinder		Kälber		Schweine		Schafe	
bis 50 km	11.124	18 %	10.951	22 %	110.474	25 %	3.772	6 %
51 " 100 "	24.212	39 %	25.469	51 %	198.060	45 %	9.423	16 %
101 " 150 "	20.834	33 %	11.355	23 %	109.329	25 %	8.524	14 %
151 " 200 "	4.679	7 %	1.397	3 %	12.896	3 %	21.591	37 %
201 " 300 "	1.122	2 %	718	1 %	9.375	2 %	14.997	25 %
301 " 400 "	99	0 %	16	0 %	-	-	167	0 %
über 400 "	862	1 %	27	0 %	-	-	701	1 %
	62.932	100 %	49.933	100 %	440.134	100 %	59.175	100 %
Aus Hamburg	1.348	2 %	820	2 %	13.172	3 %	624	1 %
Schleswig-Holstein	45.764	73 %	22.986	46 %	316.672	72 %	39.113	66 %
Niedersachsen	14.859	24 %	26.084	52 %	110.290	25 %	13.574	23 %
übrige	961	1 %	43	0 %	-	0 %	5.864	10 %
	62.932	100 %	49.933	100 %	440.134	100 %	59.175	100 %
Dazu aus dem Ausland (Dänemark)	21.190		10		1.377		-	