

Bremerhavens Versuch, an Hamburg vorbei das deutsche Containerterminal zu werden, Deutschlands größtes Schiff „Esso Deutschland“ (Heimathafen Hamburg) von 415 000 t dwt, H. M. Gehrckens „Railship I“, ein Hamburger Ro-Ro-Schiff für 60 Großraum-Güterwagen im Travemünde-Finnland-Dienst, die kaufmännische Handhabung der Befrachtung eines Trampschiffes, alle Neubauten der deutschen Werften 1976, all das ist Sachbuch-Thematik, ebenso wie die Aufsätze über die Wasserschutzpolizei, die Schiffsabteilung des Deutschen Museums in München oder über moderne Bagger und über Tiefseeknollen aus Mangan, deren Gewinnung getestet wird. Also eine Fülle von Dingen, die interessieren, die heute Geschäft und morgen Geschichte sind.

Daß dieses bemerkenswerte Sachbuch in Hamburg redigiert wurde, merkt man kaum; eher würde man auf Bremen tippen. Da gibt es redaktionelle Hinweise auf die Bremer Hochschule für Nautik, da schreibt einer, die Bremer hätten beim Hafenausbau der letzten Jahre „möglichst stets eine Nasenlänge voraus“ vor dem nationalen Konkurrenten Hamburg sein wollen, da heißt es über die Vierschornsteiner des Lloyd, sie seien „für viele heute der Höhepunkt im Schnelldampferbau“, zu dem man in Bremen angestachelt worden sei, weil nach 1900 der Rekordhalter unter Hapag-Flagge fuhr, und das in mancher Beziehung „schlimmer (sei), als wenn es eine ausländische Reederei wäre“. Hoffen wir, daß der Autor das schmunzelnd niederschrieb. Trotzdem sollten wir darüber nachdenken, ob wir nicht von den Imagepflegern lernen können.

W. K.

Hans Jürgen Witthöft, Container – Transportrevolution unseres Jahrhunderts. Herford (Koehlers Verlagsgesellschaft mbH), 124 S. Großformat, 150 Fotos, Zeichnungen und Karten.

Der dieses Buch schrieb, ist kein rechter Freund Hamburgs, obwohl er am Ballindamm arbeitet. Worum geht es? Der Containerverkehr, der Transport in den Silberkisten mit Firmenaufschrift, begann 1966 von Nordamerika aus – dort wurde diese Revolution des Verkehrs eingeleitet – in Richtung Übersee zunächst nach Bremen! Ausgelöst wurde diese Entscheidung durch die containerisierten Nachschubtransporte der US-Armee in Deutschland, die über Bremerhaven liefen. Im zivilen Bereich folgte die amerikanische Firma Sea/Land.

Ob das schon Geschichte sei? Wohl doch, denn es beschäftigt uns seit 20 Jahren; was in den USA heranreife, wurde bei uns aufmerksam beobachtet. Und seit zehn Jahren geht es unsere Hafenleute sehr persönlich an: manche stiegen auf, aber viele verloren ihren alten Arbeitsplatz, sehr viele sogar: Container bedeuten nämlich, daß eine „Gang“ von 10–16 Mann in einer Schicht 2000 t umschlagen kann statt früher 100 t. Und ein Containerschiff leistet so viel wie fünf bis acht Regelfrachter. Diese Entwicklung ist heute zu einem gewissen Abschluß gelangt: die letzten 20 Jahre fangen an, Geschichte zu werden. Wer einst die Fortsetzung der Schiffahrtsgeschichte studieren will, die Peters, Mathies und andere geschrieben haben, möge Witthöft lesen: er weiß Bescheid und informiert gut.

Nicht unbedingt recht hat er jedoch, wenn er Bremens Fähnlein hochhält und Hamburgs Rolle in Frage stellt. Es stimmt zwar, daß die Revierfahrt nach Bremerhaven kürzer ist. Es stimmt auch, daß Bremerhaven früher in den Containerzug eingestiegen ist. Und es mag sogar stimmen, daß ein nationales Containerterminal Vorteile der Konzentration bietet. Bortschellers nationales „Einhafen-Konzept“ fand an der Elbe trotzdem keinen Beifall. Wirtschaft ist nun mal nicht so. Hamburg zog also nach;

Köhlbrandhochbrücke als Schnellverbindung zu den westlichen Hafenteilen, der Autobahnanschluß, der dreispurige zweite Elbtunnel und der Rangierbahnhof Maschen waren eine kernige Antwort.

Natürlich interessiert, wo wir heute stehen. Hier der Umschlag von 1976 in TEU (Twenty Feet Equivalent Units):

1 600 000	Kobe, New York
1 290 000	Hongkong
800 000	Rotterdam (TEU oder Stück?)
4-600 000	Seattle, Los Angeles, Bremerhaven (+ Bremen), Oakland, Hamburg, Melbourne
3-400 000	Keelung (Taiwan), Antwerpen, Le Havre, Yokohama
unter 300 000	Singapore, London

1976 lag der Schwerpunkt Bremerhavens im USA- und im europäischen Zubringerverkehr, Hamburgs Netz der Containerdienste ist dagegen weltweit. W. K.

Offensichtlich durch den Bau des neuen Elbtunnels der westlichen Autobahnumgehung (1968-1975) herausgefordert, ist *Klaus Bocklitz*, „Der Bau des Hamburger Elbtunnels“ (Zeitschrift für Technikgeschichte, Bd. 41, 1974, S. 227-244, mit 6 Abb.), der Vorgeschichte der ersten Elbunterquerung nachgegangen und hat dabei einige weithin unbekannte Daten aus den Akten des Staatsarchivs aufgedeckt: Die erste Anregung zum Tunnelbau zwischen St. Pauli und Steinwerder stammt bereits 1872 von Senator Versmann. Im Hinblick auf die mit dem Zollanschluß zu erwartende Hafententwicklung kam 1882 ein Tunnelplan mit Absenkelementen ins Gespräch. Die unzureichenden Fährverbindungen mit langen Wartezeiten für die Arbeitermassen ließen in den neunziger Jahren die Forderungen nach durchgreifenden Verbesserungen immer dringlicher werden. 1901 schlug schließlich der Strom- und Hafenbau-Ingenieur Wendemuth einen Tunnel mit Fahrstuhlschächten nach Vorbild Glasgows als Lösung vor. Die Planung dauerte bis 1907, die Bauzeit bis 1911; der Verfasser schildert die technischen Vorgänge anschaulich und übersichtlich. Als Ergänzung zu den dabei gemachten Quellenangaben sei erwähnt, daß die Bauzeichnungen zur Demonstration der Bauverfahren und der Tunneltechnik sich im Museum für Hamburgische Geschichte befinden. Ulrich Bauche

Im Archiv für Deutsche Postgeschichte 1976 Heft 2 behandelt *Ludwig Dube* „Die Hamburger Post in Mecklenburg“ (S. 55-65), die an die Stelle des alten Hansebotenkurses Hamburg-Lübeck-Rostock/Wismar – Stettin – Köslin usw. getreten war und die – als letzte fremde Post in Mecklenburg – erst 1860 endgültig eingestellt wurde. Eine beigegebene Karte zeigt nebeneinander die alte Route bis 1666 und die jüngere ab 1683. – „Der ‚optische Küstentelegraph‘ der Schleswig-Holsteinischen Marine von 1849“ ist das Thema eines Beitrags von *Gerhard Stolz* in demselben Heft (S. 46-50). Von allgemeinem Interesse auch für unser Gebiet sind die Mitteilungen von *Wolfgang Klein* „Aus der Entwicklung der elektromagnetischen Telegraphenapparate“ (a.a.O.S. 6-16) und von *Gottfried North* über „Die Entwicklung der Fernsprechgebühren in Deutschland“ von 1881 bis 1974 (Archiv für Deutsche Postgeschichte 1977 Heft 1 S. 202-223, dabei chronologische Tabelle S. 209 ff.) sowie eine am gleichen Ort (S. 16-34) veröffentlichte „Zeittafel zur Geschichte des Fernsprechers 1852 bis 1945“. D. K.