

Witwen, „die keine bürgerliche Geschäfte treiben“. Es galt eben dazumal als selbstverständlich, daß jeder einen Beruf hatte, bzw. ein Geschäft betrieb, auch die Witwen in Fortsetzung des von ihrem verstorbenen Manne geleiteten Betriebes. Diejenigen Witwen, die das nicht konnten oder wollten, z. B. die eines Senators, Pastors usw., werden daher besonders aufgeführt.

An das Verzeichnis der Einwohner schließt sich im Adreßbuch von 1826 ein Verzeichnis der Straßen in alphabetischer Anordnung, innerhalb der einzelnen Straße die Häuser nach Nummern geordnet unter Angabe der Bewohner, meistens ohne Vornamen. Wir widerstehen der naheliegenden Versuchung, einen Vergleich anzustellen zwischen dem Straßennetz Inner-Hamburgs von 1826 und heute, zwischen den Bewohnern von damals und jetzt, und weisen nur darauf hin, daß alle Straßen, auch solche, die heute nichts sind als Kontorhäuserreihen bzw. Warenhäuseralleen, einstmals Wohnstraßen waren. Ferner, daß in solchen Straßen, in denen zu wohnen uns heutzutage nicht als ganz fein oder gar als peinlich gelten würde, damals wirklich vornehme Leute hausten, selbst Senatoren, Offiziere, Ärzte und Großkaufleute.

Bei der Durchsicht des Straßenverzeichnisses von 1826 stellen wir des weiteren fest, daß zahlreiche Straßen, Gassen, Twieten und Plätze inzwischen verschwunden sind, kein Wunder angesichts der in unserer Einführung erwähnten wiederholten und grundstürzenden Veränderungen des Stadtbildes. Vereinzelt haben auch Umbenennungen stattgefunden; so hat man den schon Jahrhunderte alten Ehberechgang schamhaft aber wenig sinnvoll in Ebräergang umgetauft. Von den seit dem Anfang des 19. Jahrhunderts überhaupt verschwundenen Namen für Straßen und Plätze seien hier u. a. genannt: Beckmacherstraße, Blutlose Twiete, Dreipfennigtwiete, Garbraderstraße, Grützwiete, Beim grünen Sood, Scheelengang, Nählade, lange Planke, Schachtstraße, Scharnhof, Schiffbauerbrook, bei den Schweinekaben, Schweinemarkt, Spenshörn, Triepenküßen, Voglerswall, Wiedenburg, Zehnpfennigtwiete usw. Die Schriftleitung.)

Zu...: Schluß sei noch auf folgendes kurz hingewiesen. Zahlreiche Anschriften tragen einen Vermerk in Gestalt eines Buchstaben sowie einer Nummer, und zwar kommen nur vor die Buchstaben: P, N, C, I und M, so daß wir z. B. haben: P 4, N 3, C 5, I 10 und M 7. Die so gekennzeichneten Bewohner sind Mitglieder des Bürgermilitärs, und zwar eingeteilt nach den fünf Kirchspielen, Petri, Nicolai, Catharinen, Jacobi und Michaelis, sowie nach den einzelnen Kompanien. So gehört z. B. der Konditor A. Friene zur siebenten Kompanie des Michaeliskirchspiels, daher zeigt sein Name in unserem Adreßbuch den Vermerk: M 7.

Wie leicht hat es doch der Hamburger von 1926, wenn er einen Brief absenden will, ganz gleichgültig wohin, ob nach Altona oder nach Kapstadt, wie einfach ist es für ihn, Geld oder Pakete befördern zu lassen. Er beklebt seinen Brief mit den nötigen Freimarken und wirft ihn in einen der zahlreichen, fast an jeder Straßenecke freundlich winkenden Briefkasten, oder aber er begibt sich in eins der meist in wenigen Minuten zu erreichenden Postämter. So leicht ging das vor hundert Jahren nicht. Freimarken kannte man nicht, ein einheitliches Briefporto gab es keineswegs, sondern jeder mußte seine Briefe zum Postamt bringen und dort die nach Gewicht und Entfernung mannigfach abgestufte Taxe bezahlen. Wer die Wochen der tollsten Inflationszeit unseligen Angedenkens im Herbst 1923 miterlebt hat, als es der Reichspost unmöglich war, ihre Wertzeichen den fast jede Woche erhöhten Tarifen anzupassen und sie deshalb wochenlang einfach keine mehr ausgab, sondern Briefe und Karten gegen Barzahlung des Portos an den Schaltern entgegennahm, wie gesagt, wer das mitgemacht hat, konnte sich an der Wiederholung der um 1826 herrschenden Postbeförderungsverhältnisse schauernd „erfreuen“.

Aber selbst in der schlimmsten Inflationszeit genossen wir doch immer noch die Vorteile der einheitlichen Reichspost. Unsere Vorfahren vor rund hundert Jahren waren schlimmer daran. Als Zeichen und Überbleibsel deutscher Ohnmacht und Kleinstaaterei zählte Hamburg eine schier verzweigte Menge von Postämtern deutscher und auch auswärtiger Mächte. Kaum zwei solcher Ämter hatten auch nur ähnliche Tarife und sonstige Be-

förderungsbestimmungen, dazu kam, daß für bestimmte Wege die Benutzung ganz bestimmter Postämter vorgeschrieben war.

Da gab es zuerst das Stadtpostwesen, die hamburgische Fußbotenpost. Sie galt jedoch nur für das hamburgische Gebiet und z. T. noch für Altona. Neben der Fürstlich Thurn- und Taxischen Post boten ein Englisch-Holländisches, Pommersches, Lübeckisches, Dänisches, Schwedisch-Norwegisches, Preußisches, Mecklenburgisches, Braunschweigisches Postamt ihre guten Dienste an; für Sendungen nach Übersee bestand eine Amerikanische Postexpedition. Durch alle diese Anstalten erfolgte nun die Beförderung keineswegs täglich einmal oder mehrmals, sondern ein-, zwei- oder dreimal die Woche. Das alles im Kopfe zu haben, dazu noch die Umrechnungskurse der in der jeweiligen Landesmünze des betreffenden Postamtes erhobenen Gebühren zu beherrschen, dazu gehörte geradezu ein Studium. Macht doch die Liste über das Postwesen in unserem 1826er Adreßbuch nicht weniger als 21 Seiten aus, wir verstehen also, daß bei größeren Firmen der Postexpedient ein angesehenener und gutbezahlter, aber auch sehr mit Verantwortung belasteter Mann war.

Dazu kommt noch ein Weiteres. Im Jahre 1826 gab es in deutschen Ländern noch keine Eisenbahnen, die Personenbeförderung war noch Sache der Post, die darin geradezu eine Monopolstellung einnahm. So enthält denn auch der Abschnitt über das Postwesen geradezu ein kleines Kursbuch für alle ankommenden bzw. abgehenden Personenposten, für die natürlich wiederum die verschiedensten Bestimmungen galten.

In den letzten Jahren ist nun dieser Zweig des Postwesens wieder in Aufnahme gekommen in den Autoverbindungen der Reichspost, allerdings mit dem Unterschiede, daß man im Postauto von heute wesentlich schneller, billiger und bequemer reist als im „gewöhnlichen Postfuhrwerk“ oder dem „Posteilwagen“ von Anno dazumal.

Dagegen wurde der Frachtgutverkehr im allgemeinen nicht von der Post besorgt. Hierfür gab es konzessionierte Frachtfuhrleute. Nur dem für bestimmte Strecken zugelassenen Fuhrmann durfte man seine Sachen mitgeben, denn Umgehung oder Konkurrenz waren strafbar. Und so mußten denn die Kaufleute und Fabrikanten, wenn sie Sendungen nach auswärs zu befördern hatten, dem umfangreichen Studium des Postwesens das kaum minder beschwerliche des Frachtfuhrwesens hinzufügen. Diese Frachtfuhrleute hatten in der Regel ihren bestimmten Ausspann, zugleich auch ihre Stammkneipe. So heißt es wiederholt z. B.: Die Boizenburger Fuhrleute heißen Jaacks und Blöcker, sie kehren in der Dammtorstraße bei Erdmann ein, kommen Dienstags gegen Abend an und gehen Mittwoch des Morgens früh wieder ab. Waren solche Frachtfahrer ausnahmsweise auch für die Personenbeförderung konzessioniert, so wurden diese beiden Geschäftszweige oft unabhängig voneinander betrieben. So heißt es z. B.: Personen- und Frachtfahrer nach Elmshorn, Fracht: Dienstags und Freitags mittags pünktlich vom Gasthaus zum Holsteinischen Hause, Auf den Kohlhöfen no. 224, Personen: Montags und Donnerstags um 3 Uhr, vom Weißen Roß auf dem Großen Neumarkt.

Wie es sich für Hamburg von selbst versteht, vollzog sich ein großer Teil des Frachtverkehrs auch zu Wasser, aufwärts wie abwärts auf der Elbe. Hier galten nun dieselben einschränkenden Bestimmungen wie für den Landverkehr, in dem nur bestimmte Schiffer für die einzelnen Hafenplätze konzessioniert waren. Dabei traten die auf einen Hafen fahrenden Schiffer keineswegs immer einheitlich auf; so hatte z. B. ein Teil der Dannenberger Schiffer sein „Domizil“ Dovenfleth 104 bei Gade, ein anderer im Dannenberger Keller, Dovenfleth 43, bei Schulz. Auch für die Schiffer galten festgesetzte Ankunfts- und Abfahrtszeiten als Regel, doch findet sich auch folgende den Kaufleuten und Verladern gewiß nicht sehr angenehme Notiz: „Die Neuhauser und Geversdörfer Schiffe: kommen unbestimmt an und fahren auch unbestimmt ab.“ Heute wäre eine solche Anzeige eine Ungeheuerlichkeit, dazumal aber erträglich, denn es war Hamburg noch nicht so ausgedehnt, als daß man nicht unschwer feststellen konnte, ob die „Herren Schiffer auf Neuhaus und Geversdorf“ beliebten, da zu sein und Ladung einzunehmen.

Die nötigen Erkundigungen, ob ein Frachtfahrer oder Schiffer anwesend sei und ob er noch Platz habe für Güter, erhielt man im allgemeinen durch Vermittlung der Litztenbrüder. Es sind dies Transportvermittler bzw. Transportarbeiter, die aber nicht ohne weiteres zur Verfügung standen. Denn sie hatten meistens ein Privileg für bestimmte Richtungen, so spielten eine