

in cui, probabilmente, passava una strada commerciale che dall'interno della Germania andava al Nord. Si suppone che le truppe mandate da Carlo Magno nell'804 verso Nordalbigien distruggero la rocca sassone che sorgeva al posto dell'odierno Amburgo e fondassero il castello carolingico, che fu uno dei membri di quella catena di fortificazioni mediante la quale Carlo Magno proteggeva la Sassonia settentrionale contro gli slavi ed i danesi.

Varie ed interessanti furono le vicende del commercio amburghese, ma non è qui il caso di ricordarle. Amburgo ebbe un notevole sviluppo nell'antichità, non paragonabile però neanche lontanamente a quello delle nostre repubbliche medioevali, al tempo della Lega delle Città Anseatiche, quando Lubeca, creazione di Enrico il Leone, abbisognò, per il suo sviluppo, d'un porto nel mare del Nord e scelse questo porto nella città di Amburgo posta alla confluenza fra l'Alster e l'Elba e dove ancora si fa sentire il cambiamento di livello dell'acqua operato dalle maree. Ma mentre Lubeca, dopo la battaglia di Bornhöved, cade sotto la signoria danese e vede diminuire il suo traffico, Amburgo riesce a conservarsi libera, a scacciare i conti di Holstein che la comandavano e ad assurgere a poco per volta a grande emporio internazionale. Ma lo sviluppo grandioso di Amburgo non ha origine così antiche come quello, ad esempio, di Venezia. È al principio dell'età moderna che Amburgo vide crescere straordinariamente i suoi commerci, quando alle antiche strade si sostituiscono le ferrovie e con l'intensificarsi delle comunicazioni perdono d'importanza le grandi fiere medioevali che venivano organizzate nelle così dette « Stapletowns » e si sviluppano, in loro vece, i grandi porti continentali europei.

Il continuo svilupparsi del porto fece sorgere un'infinità di problemi. Tra gli altri, importantissimo, quello della regolazione dell'Elba sia al Nord che al Sud della città. Per questa regolazione fu necessario concludere dei trattati con gli Stati rivieraschi, e specialmente con la Prussia col quale Regno la città di Amburgo concluse il così detto Kohlbrandvertrag del 1868. Lo sviluppo continuo della tecnica delle costruzioni navali che faceva aumentare continuamente la grandezza delle navi, pose il problema d'approfondire il letto del fiume onde permettere l'accesso anche ai grandi transatlantici a forte pescaggio. Presso Blankenese, alla foce del fiume, s'elevava una serie di barre che difficolta l'accesso del fiume ed anche le piccole navi, per entrare nell'Elba, dovevano aspettare l'alta marea. Con costose opere di dragaggio si riuscì a scavare una profondità tale che attualmente anche i più grossi piroscafi possono rimontare fino ad Amburgo. Si calcola che durante la bassa marea il tirante d'acqua non sia mai inferiore ai 10 metri e che esso sia di 12 metri durante l'alta marea. Siccome la parte più profonda del letto del fiume si avvicina ora all'una ed ora all'altra sponda, fu necessario istituire tutta una serie di segnalazioni per impedire alle navi l'arenamento nelle secche e nei bassi fondi. Per ciò che riguarda la regolazione del corso superiore, a monte di Amburgo, la città non potè esplicare la sua attività perchè a questo dovevano provvedere gli Stati rivieraschi, estendendosi Amburgo fino a Geesthacht sulla riva destra, cioè a circa 40 km. a monte del ponte sull'Elba. Per quanto qualche cosa sia già stata fatta, resta ancora molto da fare specialmente nel tratto superiore a Magdeburgo.

Ancora verso la metà del secolo scorso Amburgo non aveva un bacino portuale speciale. Le navi ancoravano nella libera corrente oppure venivano legate alle colonne d'approdo che si trovavano nelle anse e nei rami laterali del fiume. Dopo l'introduzione delle ferrovie si sentì il bisogno di dare alle navi dei porti di ancoraggio lungo le rive e di eliminare l'uso delle chiatte che fino allora venivano adoperate per caricare e scaricare le navi. Però le sponde naturali dell'Elba non si prestavano a questo lavoro e fu necessario costruire dei bacini artificiali tagliati entro terra e provvisti di banchine adatte all'ormeggio dei piroscafi. Sorse la questione sul modo con cui dovevano essere costruiti questi bacini, o, sull'esempio inglese, a dock, oppure a bacini liberi. Si scelse quest'ul-