

kleinen Küstenschiffe bestimmt, letzterer soll den Segeljachten zur Unterkunft dienen. Bisher hatten Schiffe dieser Art ihre Anker- und Liegeplätze in der alten Köhlbrandmündung und auf dem Elbstrom.

Die Waltershofer Hafenanlagen mit Ausnahme der beiden zuletzt genannten Häfen werden in das Freihafengebiet einbezogen.

Die Schaffung dieser Hafenanlagen hat den Ausbau der alten Häfen keineswegs zum Stillstand kommen lassen. Raimauern und Kaischuppen wurden dem wachsenden Bedarf entsprechend erbaut; diese Bebauung ist nahezu beendet. Nur die bevorstehenden Umbauten des „Alten Petroleumhafens“ und des Ostufers des Grenzkanals werden in jenem Gebiet noch einmal Platz für Kaianlagen schaffen. Auch die Anlagen für den Flußschiffverkehr wurden weiter verbessert und ausgebaut; oberhalb der Elbrücke wurde ein neuer Flußschiffhafen angelegt.

Zur Aufnahme industrieller Betriebe im Freihafen und im Zollinlande dient in erster Linie das Gelände an den Seitenarmen und Kanälen des Hafengebietes, deren Wassertiefe im allgemeinen der der Flußschiffhäfen entspricht. Auf Seeschiffstiefe gebracht ist von diesen Gewässern nur der „Reiherstieg“ bis nach den Drehbrücken. Die Ufer der Kanalstrecken werden, dem Bedarf folgend, mit Raimauern oder Vorseken befestigt, deren Kosten die Mieter der Plätze zu tragen oder zu verzinsen und zu tilgen haben.

Für den Holzhandel ist in der Billwälder Bucht und an der Mündung der Dove-Elbe der „Holzhafen“ hergestellt worden.

Die Flächengrößen der wichtigsten Häfen und ihre Tiefen sind aus der folgenden Zusammenstellung zu ersehen:

Häfen mit Seeschiffstiefe.

(Mittleres Niedrigwasser + 3,1 m über Hamburger Null, mittleres Hochwasser + 5,1 m über Hamburger Null.)

	Jahr der Inbetriebnahme	Höhenlage der Sohle in Metern, bezogen auf Hamburger Null	Fläche in Hektar
Auf dem rechten Elbufer:			
Sandtorhafen	1866	— 2,3	9,7
Grasbrookhafen	1872	— 2,5	6,6
Strandhafen	1879	— 2,5	3,4
Magdeburger Hafen	1881	— 1,7 bis — 4,0	1,5
Bakenhafen	1887	— 2,6 bis — 4,0	17,8
Kirchenpauer-Hafen	1891	— 2,0 bis — 4,0	8,5
Auf dem linken Elbufer:			
Segelschiffhafen	1888	— 3,7 bis — 4,0	34,6
Hanjahafen	1893	— 3,7 bis — 4,0	36,5
Indiahafen	1893	— 3,7 bis — 4,0	11,0
Alter Petroleumhafen (Seeschiffteil)	1876	— 3,0	8,2
Grenzkanal (Seeschiffteil)	1909	— 3,0	7,0
Wersthafen (Blohm & Voß)	1902	— 5,0 bis — 6,0	5,6
Vorhafen	1902	— 5,0	45,0
Ruhwälderhafen	1902	— 4,0	23,6
Kaiser-Wilhelm-Hafen	1903	— 5,0	23,3
Ellerholzhafen (Seeschiffteil)	1903	— 3,0 bis — 5,0	16,8
Koßhafen	1906 (1914)	— 5,0 bis — 6,0	19,0
Oberhafen	1913	— 5,0	18,7
Neuer Kohlenschiffhafen	1913	— 1,0 bis — 4,0	41,5
Waltershöfer Hafen	1914	— 4,0 bis — 7,0	44,9
Neuer Petroleumhafen	1013	— 4,0	14,0
Parkhafen	1913	— 6,0	34,4
Jachthafen	1913	— 3,0	6,3

Der für Seeschiffe ausgetiefte Teil des Reiherstiegs hat eine Sohlentiefe von — 1,5 m erhalten und umfaßt 12,8 ha Fläche.

Häfen mit Flußschifftiefe.

	Jahr der Inbetriebnahme	Höhenlage der Sohle in Metern, bezogen auf Hamburger Null	Fläche in Hektar
Moldauhafen	1887	± 0	26,5
Saalehafen	1888	± 0	11,2
Spreehafen	1890	- 0,5	48,2
Travehafen	1913	- 1,0	25,3
Rugenberger Hafen	1913	- 1,0	39,8
Maakenwärder Hafen	1914	- 1,0	24,0
Zollhafen auf der Peute	1906	- 0,5	15,7
Flußschiffhafen auf der Peute	1914	- 1,0	9,7

Die Höhenlage der Sohle in den Kanälen und Seitenarmen mit Flußschifftiefe wechselt zwischen + 1,7 m und + 0,5 m in den älteren Anlagen, in den neuen Anlagen ist sie durchweg - 0,5 m.

Insgesamt betragen die Wasserflächen im Hafen am 1. April 1914 im Stromgebiet von der Müggenburger Schleuse bis nach dem Köhlflot 1457,5 ha.

Davon entfallen auf:	mit Seeschifftiefe	mit Flußschifftiefe	zusammen
1. Häfen	441,7 ha	370,0 ha	811,7 ha
2. Kanäle und Seitenarme	12,8 "	251,5 "	264,3 "
3. freie Elbe und Hafenzugänge	268,5 "	113,0 "	381,5 "
	723,0 ha	734,5 ha	1457,5 ha

Von diesen Flächen liegen 753 ha im Freihafengebiet und Zollausland, 704,5 ha im Zollgebiet.

Für den weiteren Bedarf an Hafenanlagen kommen, wie aus Tafel II zu ersehen ist, die übrigen Flächen auf Waltershof und die Elbinsel Finkenwärder in Frage.

2. Statistik des hamburgischen Seeverkehrs.

Paul Winter.

Nachstehend wird ein Überblick über den hamburgischen Seeverkehr von 1866 bis 1911 in einer Zusammenstellung von Schaulinien gegeben, der die Entwicklung der Seeschifffahrt (Abb. 69 und 70) sowie der von ihr vermittelten Ein- und Ausfuhr (Abb. 71 und 72) übersichtlich zeigt. Der Personenverkehr ist nicht berücksichtigt. Den Verkehr von 1912 erläutern folgende Zahlen:

A. Angekommene Schiffe:	Anzahl	Raum in Registertonnen
im ganzen	14 497	13 515 783
von Europa	12 279	6 905 761
von Übersee	2 218	6 610 022
Dampfer	10 186	12 491 193
gesamter Raiverkehr	6 538	7 813 300
Staatskaiverkehr	5 573	4 731 557

B. See-Ein- und -Ausfuhr nach Gewicht in Tonnen:	Einfuhr	Ausfuhr
im ganzen	16 648 126	8 109 262
von/nach Europa	8 789 228	4 531 106
von/nach Übersee	7 858 898	3 578 156

C. See-Ein- und -Ausfuhr nach Werten in Mark:	Einfuhr	Ausfuhr
im ganzen	4 607 353 710	3 631 217 110
von/nach Europa	1 662 484 230	1 860 296 170
von/nach Übersee	2 944 869 480	1 770 920 940