

## 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

In den Zahlen auf Seite 52 ist die Hochseefischerei mit 1277 Schiffen und 52130 Register-tonnen nicht enthalten.

Die Betrachtungen über die Verkehrsentwicklung gehen von 1866 aus, weil Hamburg erst bei der Inbetriebnahme mit Kais versehener Hafen-becken einen neuzeitlichen Hafen erhielt. Seitdem ist die Zahl der angekommenen Schiffe um etwa das Drei-fache, der Raum aber um mehr als das Zehnfache ge-wachsen. Die Entwicklung geht also auf Vergrößerung des Schiffskörpers. Die Se-gelschiffahrt tritt zurück; ihr Raum hat sich etwas mehr als verdoppelt, wogegen der Dampferraum sich auf das Vierzehnfache vermehrt hat. Bemerkenswert ist der Ver-gleich des Verkehrs mit euro-päischen Häfen und mit Über-see. 1866 beanspruchte ersterer noch sechs Siebtel, jetzt kaum mehr als die Hälfte des Ge-samtraumes, ein Zeugnis von dem mächtigen Erstarken der deutschen, insbesondere der hamburgischen Reederei, die sich mehr und mehr von dem

Zwischenhandel, vor allem dem früher alles beherrschenden englischen, befreit hat. Erläuternd seien hier die Anteile fremder Flaggen an Hamburgs Seeverkehr angegeben.

1866 fielen noch 55% Schiffsraum der englischen Flagge zu, 32% der deutschen und 13% allen übrigen schiffahrttreibenden Staaten. Jetzt haben bereits die deutsche und die englische Flagge ihre Stellung gewechselt; es fallen 58% Schiffsraum auf Deutschland und 29% auf England. Nach der Schiffszahl entwickelten sich europäische und Übersee-Schiffahrt verhältnismäßig gleich, nach dem Raum aber überflügelte letztere den Nahverkehr durch etwa sechsmal so starkes Wachst-um. Dem entsprechen auch die Einzelgrößen. Das die europäischen Häfen aufsuchende Schiff ist jetzt im Durchschnitt 835 Nutz-Register-tonnen, das Fernschiff 3000 Nutz-Register-tonnen groß.

Von großer Wichtigkeit ist die überaus günstige Entwicklung des Kaiverkehrs. Hier fällt das all-gemein gültige Gesetz von dem verhältnismäßig stärkeren Anwachsen des Schiffsraumes ganz be-sonders in die Augen beim Vergleich der verhältnismäßig winzigen Zahl der in den Privatbetrieben abgefertigten Schiffe mit dem gewaltigen Schiffsraum, den sie darstellen. Die Unterschiede zwischen den Schaulinien des Gesamt- und des Staatskaiverkehrs erläutern dies ohne weiteres. Die riesigen

### ANZAHL der angekommenen Seeschiffe.

Tausend Schiffe.

Gesamte Anzahl

Von Europa

Von Übersee

Dampfer

Gesamter Kaiverkehr

Staatskaiverkehr

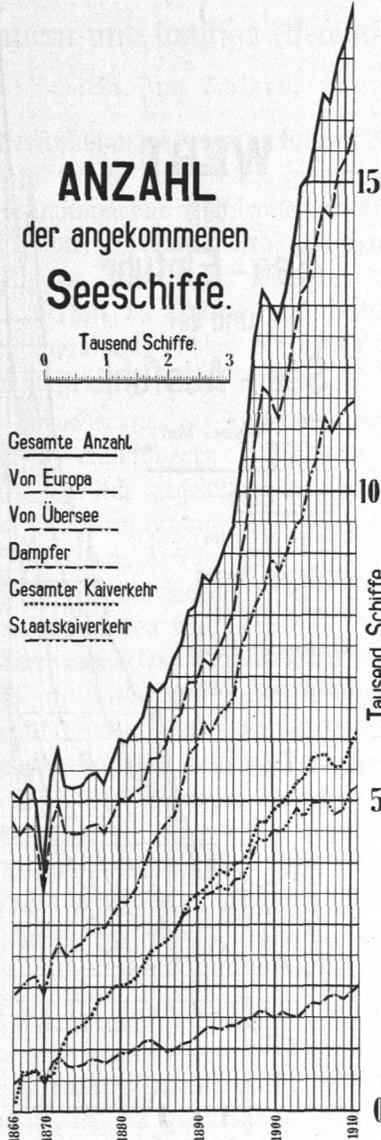


Abb. 69.

### NUTZRAUM der angekommenen Seeschiffe.

Millionen Register Tonnen.  
1 Reg. Tonne = 2832cbm.

Gesamter Nutzraum

Von Europa

Von Übersee

Dampfer

Gesamter Kaiverkehr

Staatskaiverkehr

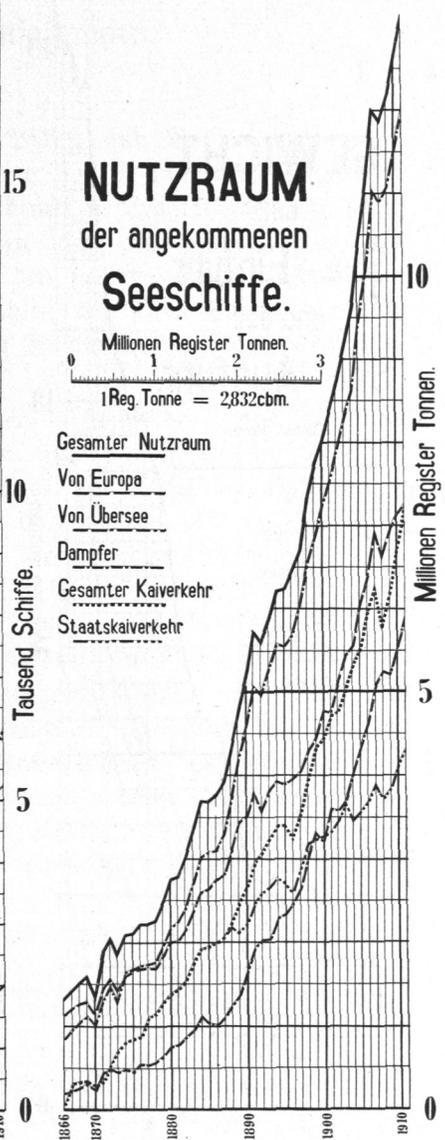
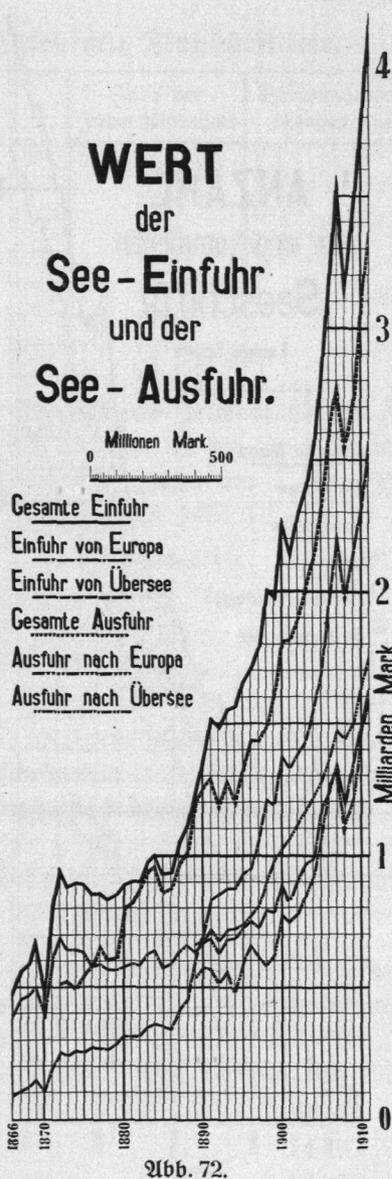
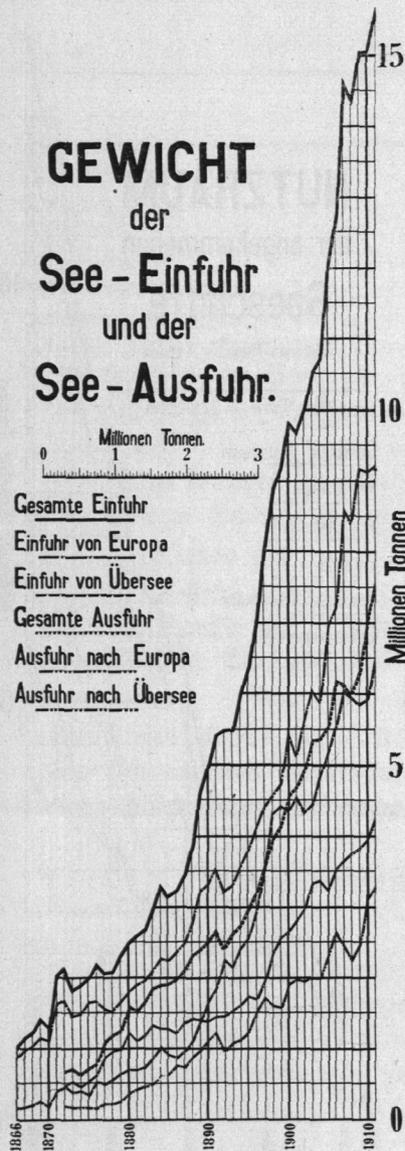


Abb. 70.



Raumwerte fallen in erster Linie auf den Verkehr der Hamburg - Amerika Linie.

Die eigentliche Schiffsstatistik bedarf stets der Ergänzung durch den Nachweis der ein- und ausgeführten Warenmengen, da der Schiffsraum seinen eigentlichen Wert erst durch die Befrachtung erhält. Erfreulicherweise zeigt die Gewichtszahl noch günstigere Wachstumszahlen als die bisher besprochenen. Die Raumausnutzung ist also immer vorteilhafter geworden. 1866 war die Raumtonne nur mit 0,8 Gewichtstonne beladen, wogegen sie es jetzt mit durchschnittlich 1,2 ist. Im ganzen hat sich in der Vergleichszeit die Ausfuhr auf das Zehnfache, die Einfuhr auf das Sechzehnfache vermehrt. Der Warenaustausch mit den europäischen Häfen ist augenblicklich noch der bei weitem stärkste; verhältnismäßig wächst der Überseeverkehr aber doch schneller.

Daß die Ausfuhr trotz reger Entwicklung doch noch nicht

die Hälfte der Einfuhr erreicht, darf nicht verwundern. Das Gewicht der Rohstoffe, die der Industrie zugeführt werden, wird stets größer bleiben als das der aus ihnen hergestellten und von Hamburg ausgeführten Erzeugnisse. Deren Bedeutung liegt auch nicht in ihrer Masse, sondern in ihrem Werte. Hierüber gibt die letzte Darstellung Aufschluß. Ihre Schaulinien sind weniger klar als die bisher besprochenen. Man konnte leicht erkennen, daß die Größen des Schiffsraumes von den Warenmassen entscheidend beeinflusst werden; bei den Warenwerten ist es wesentlich anders.

Gewisse Warengattungen sind billig, andere teuer, alle aber abhängig von der Weltmarktlage und der jeweiligen Unternehmungsluft. Kriegerische Ereignisse, die überall die Entwicklung hemmen — man achte auf die Schaulinien bei 1870 —, können außer Betrachtung bleiben.

Von der großen Wichtigkeit des Überseeverkehrs zeugt besonders die Wertestatistik. Die Warenmassen kommen immer noch überwiegend aus europäischen Häfen; das wird begreiflich durch den Hinweis auf die von England eingeführten fast 4 Millionen Tonnen Steinkohlen. Aber die Werte der Übersee-Einfuhr übersteigen die der europäischen jetzt schon um mehr als eine Milliarde. In der Ausfuhr decken beide sich annähernd.