

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 Hafenbecken einen neuzeitlichen Hafen erhielt. Seitdem ist die Zahl der angekommenen Schiffe um etwa das Dreifache, der Raum aber um mehr als das Zehnfache gewachsen. Die Entwicklung geht also auf Vergrößerung des Schiffskörpers. Die Seegelschiffahrt tritt zurück; ihr Raum hat sich etwas mehr als verdoppelt, wogegen der Dampferraum sich auf das Vierzehnfache vermehrt hat. Bemerkenswert ist der Vergleich des Verkehrs mit europäischen Häfen und mit Übersee. 1866 beanspruchte ersterer noch sechs Siebtel, jetzt kaum mehr als die Hälfte des Gesamttraumes, ein Zeugnis von dem mächtigen Erstarken der deutschen, insbesondere der hamburgischen Reederei, die sich mehr und mehr von dem

### ANZAHL der angekommenen Seeschiffe.

Tausend Schiffe. 0 1 2 3

Gesamte Anzahl  
Von Europa  
Von Übersee  
Dampfer  
Gesamter Kaiverkehr  
Staatskaiverkehr

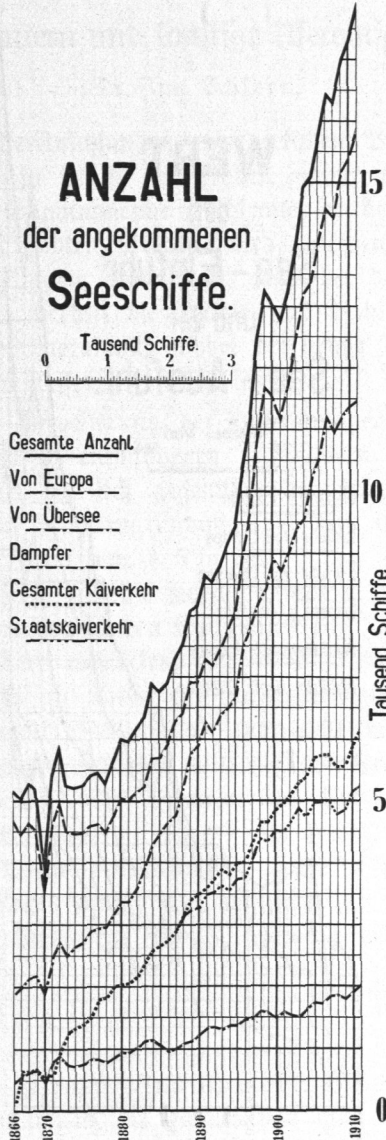


Abb. 69.

### NUTZRAUM der angekommenen Seeschiffe.

Millionen Register Tonnen. 0 1 2 3  
1 Reg. Tonne = 2832cbm.

Gesamter Nutzraum  
Von Europa  
Von Übersee  
Dampfer  
Gesamter Kaiverkehr  
Staatskaiverkehr

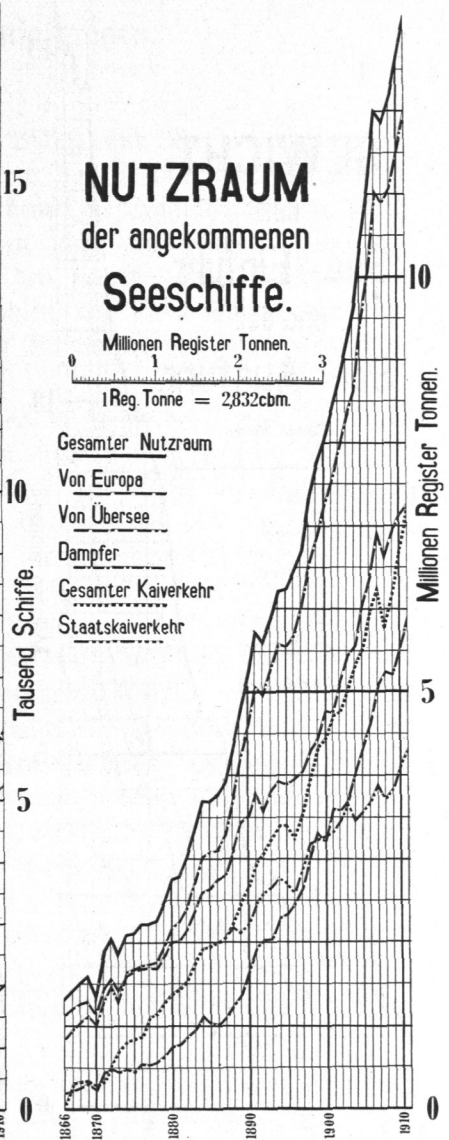


Abb. 70.

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 Wachstum. 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 allgemein gültige Gesetz von dem verhältnismäßig stärkeren Anwachsen des Schiffsraumes ganz besonders 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