Wirtschaftsdienst

Deutscher Volkswirt

Herausgegeben vom Hamburgischen Welt-Wirtschafts-Archiv
(Zentralstelle des Hamburgischen Kolonialinstituts)

Der Wirtschaftsdienst erscheint wöchentlich einmal. Jahrespreis bei der Post und im Buchhandel 60.— Mark.
In Kommission bei Otto Meißners Verlag in Hamburg. Schriftleitung: Hamburg 36, Rothenbaumchaussee 5. Fernsprecher: Hansa 2447—51

Nr. 39 | Hamburg, den 23. September 1920 | 5. Jahrg.

Zur Einführung

Das Gedeihen Hamburgs und seines Handels war von jeher in hohem Maße gleichbedeutend mit dem Gedeihen der deutschen Volkswirtschaft überhaupt. Die hamburgische Pioniertätigkeit steht auch heute in erster Linie, wenn es gilt, in mühevoller Arbeit Deutschland eine neue Zukunft zu bauen. Schon regt hamburgischer Unternehmungsgeist wieder kräftiger die Schwingen. Der Kampf um die Zwangswirtschaft ist vornehmlich in Hamburg ausgetragen worden. Hamburgische Kaufmannschaft hat aufs neue die ersten stärkeren Brücken über den Ozean, nach Amerika, geschlagen. Hamburgische Welterfahrenheit findet in weithin ragenden, diplomatischen Stellen Verwendung im deutschen Gesamtinteresse.

Vor allem aber ist es der **Hafen Hamburgs,** auf den sich die deutschen Zukunftshoffnungen gründen. Wirtschaft und Technik gingen in Hamburg Hand in Hand den Weg zur Größe. Diese beiden Geschwister sind hinfort noch mehr aufeinander angewiesen.

Aus dieser Erkenntnis heraus hat es die Geschäftsstelle der Hafenbautechnischen Gesellschaft im Einvernehmen mit der Schriftleitung des „Wirtschaftsdienstes“ übernommen, zur 2. ordentlichen Hauptversammlung dieser Gesellschaft am 23. und 24. September ein Sonderheft herauszubringen:

Hamburgs Hafen

und der Wiederaufbau der deutschen Wirtschaft.

Es kann dabei zunächst nicht ohne Rückblicke auf die glanzvolle Entwicklung vor dem Kriege abgehen. Noch immer kann kein restloser Einblick in die Aufgaben und Leistungen des Hafens im Kriege gegeben, können die zurzeit schwebenden politischen und wirtschaftlichen Fragen nicht völlig erschöpfend behandelt werden. Für die Aussichten der Zukunft muß der auf wiederaufbauende Arbeit gerichtete Wille maßgebend sein. Unter diesen Gesichtspunkten haben die Mitarbeiter die Themata ihres engsten Arbeits- und Interessengebietes behandelt. Dabei kamen Wirtschaft wie Technik zu ihrem Recht, namentlich die Grenzgebiete zwischen beiden fanden eingehende Berücksichtigung.

Möchte das Heft bei allen Interessenten an der Hafenbautechnischen Gesellschaft und den Lesern des „Wirtschaftsdienstes“ eine freundliche Aufnahme finden.

Wirtschaftsdienst. Hafenbautechnische Gesellschaft.

Die Hafenbautechnische Gesellschaft

Von Geh. Baurat G. de Thierry, Professor an der Technischen Hochschule Charlottenburg

Im Jahre 1914, wenige Monate vor Ausbruch des Weltkrieges, wurde in Berlin auf Anregung des Herrn Baudirektors Wendemuth, Hamburg, die Hafenbautechnische Gesellschaft gegründet. Der von Jahr zu Jahr sich steigernde Güterumtausch in den See- und Binnenhäfen, die mit Riesenschritten fortschreitende Entwicklung des Schiffbaus und der Wettbewerb der Häfen untereinander stellten die Ingenieure, denen die Aufgabe zufällt, durch zweckmäßigste Ausgestaltung der Häfen dafür zu sorgen, daß das Schiff mit geringstem Zeitverlust den Hafen erreicht und dort in kürzester Zeit abgefertigt wird, vor immer schwierigere technische und wirtschaftliche Aufgaben. Dem Wunsche, durch Austausch der gesammelten Erfahrungen die wissenschaftliche Behandlung aller mit dem Hafenbau zusammenhängenden Fragen zu ermöglichen, entsprang daher die Absicht, in der Hafenbautechnischen Gesellschaft die Stätte für die Förderung dieses Zweiges der technischen Wissenschaften zu schaffen.

Auf das engste mit den technischen Aufgaben sind die Fragen des Betriebes verknüpft. Da die zweckmäßige Anordnung des Hafens und seines Betriebes in der Wettbewerbfähigkeit des Handels zum Ausdruck kommt, handelt es sich darum, — soll die Hafenbautechnische Gesellschaft ihre Aufgaben voll erfüllen, — nicht nur die am Hafenbau und -betrieb Beteiligten, sondern — und in ganz hervorragendem Maße — auch den Kaufmann zur Mitarbeit zu gewinnen. Er, der als Pionier in die weite Welt zieht und Absatz für seine Ware nur dann findet, wenn sie besser und billiger ist als die seines Konkurrenten, ist letzten Endes derjenige, der in der Preisgestaltung seiner Ware alle die Faktoren am deutlichsten wahrnimmt, die es ihm ermöglichen, sein Tätigkeitsfeld zu erweitern. Höchste Wirtschaftlichkeit und technische Vollkommenheit sind auch im Hafenbau so eng verwandt, daß ein ersprießliches Gedeihen der Hafenbautechnischen Gesellschaft nur durch Mitwirkung der Kaufmannschaft uns erreichbar scheint.

In weitestem Umfange ist unserer Gesellschaft diese Mitarbeit zuteil geworden, und in ganz besonderem Maße hat sich wiederum die Opferwilligkeit der Kaufmannschaft der alten Hansestadt an der Elbe bewährt. Der Weltkrieg brachte unseren Häfen die Ruhe der Friedhöfe und lähmte jede Tätigkeit unserer Gesellschaft. Nach Beendigung des blutigen Kampfes, der mit der Aufopferung unserer stolzen Handelsflotte ausging, lag die Frage nahe, ob nach einem Frieden, so schmachvoll wie er noch nie in der Geschichte einem Feinde, der sich jahrelang gegen die Übermacht der Welt tapfer wehrte, aufgezwungen wurde, eine Hafenbautechnische Gesellschaft überhaupt noch daseinsberechtigt sei. Die in Berlin im Herbst vorigen Jahres abgehaltene Hauptversammlung unserer Gesellschaft war der Meinung, daß neue, schwierigere technisch-wirtschaftliche Probleme der Lösung harren und faßte den Beschluß, nun erst recht alle Kräfte anzuspannen, um an dem Wiederaufbau des Vaterlandes mitzuarbeiten.

Wenn die Hafenbautechnische Gesellschaft nach der ersten Versammlung, die über ihr Schicksal entschied, in diesem Jahre ihre zweite Versammlung in Hamburg abhält, so sind mehrere Gründe hierfür maßgebend. Die Tatsachen, daß der Gedanke, der zur Gründung der Gesellschaft führte, in Hamburg gefaßt, und daß in den Kreisen der Hamburger Kaufmannschaft das Vertrauen in unsere Bereitwilligkeit, Arbeit zu leisten, die zunächst der Wissenschaft, dann aber auch dem wirtschaftlichen Leben Nutzen bringen wird, durch tatkräftige Unterstützung zum Ausdruck kam, waren an sich allein schon ausreichend, um uns die Pflicht aufzuerlegen, an der Geburtsstätte der Hafenbautechnischen Gesellschaft unseren Dank abzustatten. Aber, abgesehen hiervon, bietet wohl kein Hafen des europäischen Kontinents eine solche Fülle von Anregungen wie gerade Hamburg. In unserer schnellebigen Zeit vergißt man nur zu leicht, welche ungeheuren technischen Leistungen aus Hamburg den ersten Hafen Europas geschaffen haben. Wer denkt heutigen Tages daran, daß Hamburg noch im 12. Jahrhundert garnicht an der Elbe lag und daß der Binnenhafen, ursprünglich eine Bucht, durch welche die Alster in die Elbe mündete, der Hafen Hamburgs war, an dem die kleinen Segelfahrzeuge der damaligen Zeit an Pfählen vertäut lagen, um, vor Strömung und Eisgang geschützt, ihre Ladung zu löschen? Wer gibt sich heute darüber Rechenschaft, daß das erste Hafenbecken Hamburgs, der Sandtorhafen, erst im Jahre 1866 dem Betrieb übergeben wurde und daß dessen Erbauung erst nach jahrzehntelangen Kämpfen ermöglicht wurde? Und doch darf nicht unvergessen bleiben, daß der damalige Wasserbaudirektor Dalmann mit Mühe und Not durch den Bau des Sandthorhafens als offenen Hafen, durch seine Ausstattung mit Schuppen und Kränen, durch seinen Anschluß an das in den Kinderschuhen steckende Eisenbahnnetz, den Grundstein zu dem deutschen Hafenbau legte. Die Fülle geistiger Arbeit, die auf dem Gebiet des Hafenbaus in Hamburg geleistet worden ist, kommt aber nicht nur in der Schaffung der großen Wasserflächen, die seit der Erbauung des Sandtorhafens bis zum Bau des Waltershofer Hafens die Schiffe der ganzen Welt nach Hamburg zogen, zum Ausdruck. Zwischen der Erbauung des einfachen Bollwerks, mit dem die Ufer des Sandtorhafens eingefaßt waren, und den Kaimauern, an denen der größte Dampfer der Jetztzeit, der Imperator, fertiggestellt wurde, liegt, in dem Zeitraum eines halben Jahrhunderts zusammengedrängt, eines der wichtigsten Kapitel des Fortschritts unserer technischen Wissenschaften.

Die Mitarbeit daran wird für alle Zeiten den Männern zur Ehre gereichen, die stets die Wege fanden, um Hamburgs Stellung als Welthafen zu wahren und zu mehren. In der Errichtung der Kaischuppen, die mit einer Breite von 14,8 m und 60 m Länge den Bedürfnissen der sechziger Jahre vollauf genügten, schließlich mit 60 m Breite und 400 m Länge im Kaiser-Wilhelm-Hafen eben ausreichten, um die gewaltigen, von Hamburger Dampfern angebrachten Ladungen zu fassen, in dem Sprung von dem einfachen Dampfkran mit 1,5 t Hebevermögen bis zu den elektrisch betriebenen Halbportalkranen mit der dreifachen Leistungsfähigkeit, in dem Fortschritt von den primitiven Einrichtungen für das Löschen und Laden von Kohle und Getreide bis zu den vollkommenen Kohlen- und Getreideverkehrsanlagen und in den vielen Einrichtungen, deren bloße Erwähnung schon zu weit führen würde, liegt so viel Material, das den Fachmann zum Studium anregen muß, daß allein mit Rücksicht auf diese Entwicklung die Tagung der Hafenbautechnischen Gesellschaft in Hamburg sich rechtfertigte.

In Hamburg kann der Ingenieur erkennen, zu welchen Erfolgen auf wissenschaftlicher Grundlage aufbauendes Können zu führen vermag. Diese Erfolge konnten aber auch nur dadurch erzielt werden, daß Wirtschaft und Technik, vertreten durch den die Bedürfnisse der Zeit mit klarem Blick rechtzeitig erkennenden Kaufmann und durch den Ingenieur, in gemeinsamer Arbeit an die Lösung aller dieser Probleme herantraten.

Noch umhüllt dichter Nebel das Ziel, dem das schwerbeschädigte Schiff deutscher Wirtschaft zusteuert, und die Sorge um die künftige Ausgestaltung unserer Nordseehäfen, auf welche das ganze Land stolz war, lastet hart auf uns. Aber wie in der Vergangenheit jeder, sogar jahrelang andauernde Stillstand, und selbst ein unverkennbarer Rückgang wie eine Pause zu frischem Atemholen, zur Ansammlung frischer Kräfte wirkte, um einer neuen Zeit kraftvoller Entwicklung die Wege zu ebnen, wird auch die Jetztzeit, in der es zunächst gilt, die schweren Sturmschäden auszubessern, schließlich doch zur Ausrüstung für eine glückliche, Segen bringende neue Fahrt ausgenutzt werden.

„Euch, ihr Götter, gehört der Kaufmann,
Güter zu suchen geht er,
doch an sein Schiff knüpfet das Gute sich an";

mit dem Wunsche, daß die Götter auch in Zukunft dem Hamburger Schiff, von dessen glücklichen Reisen auch die Zukunft des Hamburger Hafens abhängt, gnädig sein mögen, dankt die Hafenbautechnische Gesellschaft für das edelste Gut, die Gastfreundschaft, die Hamburg ihr gewährt.

Hamburgs Hafen*)

Von Dipl.-Ing. Walter Böttcher

Im Gleichschritt mit den fester werdenden Handelsbeziehungen zwischen den alten Kulturstaaten des europäischen Festlandes und den neu erschlossenen Gebieten jenseits der Meere mit ihrer überreichen Erzeugnisfülle sind die geographisch am meisten begünstigten Häfen Europas in kurzer Frist zu hoher Blüte gelangt. Neben seinen deutschen und ausländischen Wettbewerbern hat sich dabei der Hamburger Hafen zu einer besonderen Vielseitigkeit entwickeln können: Das Stückgut gab ihm neben dem Massengut sein eigenartiges Gepräge. Flußaufwärts in das gewerbefleißige Hinterland schaute der Blick seiner handelskundigen Erbauer ebenso aufmerksam wie stromabwärts auf die an ihren Hafen knüpfende, vielbefahrene Meeresstraße. Alle Teile der bewirtschafteten Erdgebiete waren durch seine unternehmungsfrohen Reedereien mit ihm verbunden. Immer vielgestaltiger wurden die Güter, die nach Art, Verpackung und Menge ihre besonderen Ansprüche an seine Ausrüstung stellten. So war aus den mannigfachen Faktoren der geographischen Lage, der Handelsgestaltung und der Schiffahrtsorganisation den hamburgischen Hafenbauern eine Gesamtaufgabe erwachsen, wie sie reizvoller und dankbarer kaum an einem anderen Platze zu denken ist. Ihre Lösung soll hier in großen Zügen umrissen werden.

Der Kleingutverkehr mit den älteren, d. h. vorwiegend englischen Welthäfen ist erst allmählich durch den selbständigen Massengutverkehr mit den überseeischen Rohstoffquellen abgelöst oder ergänzt worden. So dienten die ersten Hafenanlagen im neuzeitlichen Sinne allein dem Stückgut. Der Seeschiffkai, wie er im Anfang der sechziger Jahre des vorigen Jahrhunderts aus dem schöpferischen Geist Johannes Dalmanns hervorging, begann dem Hafenbild sein Gepräge aufzudrücken. Die vom Strom, dem Verkehrszubringer her in das Land eingeschnittenen Becken, an deren Ufern diese Kais errichtet wurden, zeigten die schmale, langgestreckte Form, die dank der ausgedehnten Berührungslinie zwischen See- und Landverkehr dem Kaibetriebe angemessen ist. Zwischen den beiden Reihen der an den Ufern festmachenden Schiffe blieb wenig oder gar kein Raum für Liegeplätze. Indessen wurde die ursprüngliche, für Hamburg seit Jahrhunderten kennzeichnende Betriebsart des Löschens der auf dem Strom festmachenden Seeschiffe mittels Hafenfahrzeugen schon damals durch den Kaiumschlag keineswegs verdrängt. Sie erhielt sich dank dem so alten Gewohnheiten innewohnenden Beharrungsvermögen und der immer noch bedeutenden Segelschiffahrt bis zur Wiedereinsetzung in ihre Rechte bei dem späteren Zufluß des Massenguts, und so entstanden neben den ersten Becken mit Kaibetrieb auf dem rechten Elbufer nach dem Muster des uralten Niederhafens die Stromhäfen vor dem Großen Grasbrook.

Erst mit dem Zollanschluß im 9. Jahrzehnt, dem bedeutungsvollen Wendepunkt in der Hafengeschichte, gewann die Zufuhr von ausgeprägtem Massengut, von See her wie aus dem Hinterlande, schnell an Bedeutung: Es war das unverkennbare Anzeichen, daß der das Hinterland und das eigene Städtebereich versorgende Hafen nunmehr auch für Mittel-, Ost- und Nordeuropa von Wert und Bedeutung wurde, daß er neben anderen deutschen Häfen der Volkswirtschaft des Deutschen Reiches den Anschluß an die Weltwirtschaft gebracht hatte, daß er zum Welthafen geworden war.

Die Rückwirkung auf seine technische Ausgestaltung konnte nicht ausbleiben. Denn das Massengut fordert andere Mittel zu seiner Bewältigung als das Stückgut. Es beansprucht auf der einen Seite einfachere Bauwerke, auf der andern aber weitere Räume. Der Umschlag „im Strom" zwischen Seeschiff und Kleinfahrzeug trat, wie in den Zeiten des Niederhafens, wieder stärker in die Erscheinung. Die Stromfläche im Hafengebiet reichte nicht mehr aus, da ein erheblicher Teil ihrer Breite stets für den Verkehr freibleiben mußte. So ergab sich für die neueren Becken die Notwendigkeit größerer Wasserflächen, auf denen an einer oder mehreren Reihen von Pfahlwerken der Umschlag „im Strom" neben dem Kaibetrieb an den Ufern stattfinden konnte. Ein Vergleich des Segelschiff- oder Hansahafens mit dem Sandthor-, Grasbrook- oder Baakenhafen zeigt den Unterschied. Und selbst für den Stückgutumschlag, dem der Kaibetrieb am vollkommensten dient, konnten die schnell weiterwachsenden Kaistrecken nicht allein mehr nutzbar gemacht werden. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit konnten die auf dem linken Elbufer abgefertigten, großen Seeschiffe das Beladen des geleerten Raumes nicht mehr in vollem Umfang an den teuren und daher durch Kaigebühren zu rentierenden Kaianlagen besorgen. Diese mußten vielmehr überwiegend dem Löschbetrieb dienstbar bleiben. Das Beladen dagegen erfolgte in zunehmendem Maße „auf dem Strom" unter Vermittlung von Hafenfahrzeugen zwischen Seeschiff und Gütersammelstelle. Indessen wurde diese Trennung der beiden Betriebs-

*) Unter demselben Titel ist vom Verfasser im Verlag von Otto Meißner ein Führer erschienen, auf dessen Planbeilagen bezüglich der benannten Örtlichkeiten verwiesen wird.

arten nicht völlig streng durchgeführt. Es ist fast zur Regel geworden, daß das an der Kaimauer festmachende Seeschiff seine Güter je nach ihrer Art, ihrem Wert und ihrem betriebstechnischen Bedürfnis teils über den bau- und betriebstechnisch kostspieligen Kai, teils auf dem minderbelasteten Wege nach der Wasserseite in das Leichterfahrzeug löscht bzw. von dort ladet. Denn nach der Gebührenordnung gilt auch in dem letzten Falle das nach der Wasserseite abgegebene Gut als „im Strom" gelöscht.

Die angedeuteten Betriebsarten kennzeichnen das Hafenbild: Auf dem rechten Elbufer, zwischen der auf der hohen Geest gelegenen Stadt und dem Elbstrom, die langen, schmalen Becken für die Schiffe der europäischen Fahrt mit ihrer vorherrschenden Stückgutladung, — auf dem l[illegible]en Elbufer in einer durch die enge Landesgrenze und die verlu[illegible]erungen einer möglichst bequemen Zugänglichkeit bedingtigt[illegible] Anordnung die weiten Becken für die Schiffe der li[illegible]Großen Fahrt mit ihrer das Stückgut überragenden Massengutladung, — das linkselbische Hafengebiet jenes auf dem rechten Ufer um mehr als das Doppelte an Ausdehnung überragend (19 zu 9 km), — dazwischen das breite, den Hafenbetrieb trennende Verkehrsband des Stromes, von dem am Stadtufer ein Teil für den Stromumschlag, auf dem jenseitigen ein Streifen für die Schiffbauindustrie abgetrennt ist.

Die Grenzen dieses gewaltigen Baubezirks (über 4000 ha) stromauf- und stromabwärts verschwimmen infolge von Bauarbeiten, die noch der Vollendung harren. Aufwärts entsteht auf dem rechten Ufer in Billwärder-Moorfleth ein neues weitgedehntes Hafenindustriegebiet mit Kanalanschluß an die Elbe, und abwärts dehnt sich allmählich gegenüber Blankenese das Vorland von Hamburgisch-Finkenwärder, der Großindustrie und Hafenerweiterung vorbestimmt, über die Neubauten der Deutschen Werft hinaus in den letzten Zipfel hamburgischen Hoheitsgebietes auf dem Elbstrom. Nur die Seeschiffahrt hat man stromaufwärts für alle Zeiten durch die festen Elbbrücken begrenzt, von denen die im Bau befindliche dritte, die Freihafenbrücke, gleichsam die erneut betätigte Bekräftigung eines so schwerwiegenden Entschlusses versinnbildlicht.

Wie die für Hamburg ganz besonders kennzeichnende Vereinigung von Stückgut und Massengut, so hat andrerseits die enge Verknüpfung einer weit verzweigten Flußschiffahrt mit der Seeschiffahrt das Bild des Hafens beeinflußt. Auch die Flußschiffahrt hat ihren mächtigen Aufschwung erst der zunehmenden Massenbewegung von Rohstoffen, Lebensmitteln und Baustoffen zu danken gehabt und forderte daher seit den achtziger Jahren in steigendem Maße Berücksichtigung bei der Hafenplanung. Möglichst enge Berührung zwischen den beiden Transportmitteln des Weltverkehrs auf dem Wasser war die zu stellende Hauptforderung. So durchdringen, auf dem linken Elbufer ausgedehnter als auf dem rechten, die Anlagen für die Flußschiffahrt die Flächen, die dem Seeschiff dienen. Um jede Gruppe seeschifftiefer Becken schmiegt sich eine Kette von Flußschiffhäfen, aneinandergereiht an dem Verkehrsband zusammenhängender Kanäle. Indem das Flußschiff am obersten Ende des Hafens (Müggenburger Schleusen) in dieses System von flachen, durch schnell zu öffnende Sperrschleusen vor Durchströmung geschützten Wasserstraßen und Liegeflächen abbiegt, geht es dem Seeschiff auf dem lebhaft bewegten Elbstrom aus dem Wege. Erst an der Stelle des Güteraustausches berühren sich beide, indem fast alle Seeschiffbecken an dem der Elbe abgekehrten Ende eine kurze Verbindung mit jenen Anlagen der Flußschiffahrt aufweisen. Die Form der Flußschiffbecken, die grundsätzlichen Verkehrsforderungen in geringerem Maße unterliegt, konnte der verbleibenden Restfläche zwischen den annähernd rechteckigen Becken der Seeschiffahrt und der unregelmäßigen Begrenzung des Hafengebiets nach Bedarf angepaßt werden.

Ein nicht hoch genug zu bewertender Vorteil für See- und Flußschiffahrt wie für die gesamte Betriebsführung liegt in dem Umstand, daß der Hafen trotz der nicht unbeträchtlichen Einwirkung von Ebbe und Flut nicht durch Schleusen abgeschlossen, sondern als offener, jederzeit zugänglicher Tidehafen angelegt wurde.

Seine Betriebsausrüstung läßt trotz der verschiedenen Entstehungszeiten eine auffallende Gleichartigkeit erkennen. Nur in der — allerdings erheblichen — Vervollkommnung von Einzelheiten, nicht in einer Abänderung des Grundgedankens zeigt sich durch die sechs Jahrzehnte der eigentlichen Hafengeschichte ein Wandel. Ein Zeichen, daß man schon im Anfang ohne Tasten und Proben das Rechte fand. Der Stromumschlag erfordert neben einer ausreichenden Hafentiefe zunächst eine große Anzahl von Pfahlwerken zum Festmachen der Haltetaue. Sie haben sich mit zunehmender Hafentiefe und Schiffsgröße von der 9pfähligen bis zur 27pfähligen, in Cuxhaven sogar bis zur 52pfähligen Vertäudükdalbe für Imperatorschiffe entwickelt. Sehr mannigfach sind die Umschlagsvorrichtungen im Strom, die mit der Zunahme der ganze Schiffsräume füllenden Massengutladungen den Handbetrieb, das Jumpen und die Schiffswinde ergänzen mußten. Der massenhafte Zustrom englischer Kohle hatte die Einführung von schwimmenden Kohlenhebern verschiedenster Bauart zur Folge gehabt, der gewaltige Getreideumschlag die Anwendung zahlreicher Getreideheber. Schwere Schwimmkräne und fahrbare Dampfwinden geringerer Hubkraft (sogenannte Donkeys) ergänzen diese durchweg im Privatbesitz befindlichen Umschlagmittel des Betriebs „im Strom".

Am Kai dagegen ist durchweg der Staat Erbauer und Besitzer der Anlagen. Auch den Betrieb führt er grundsätzlich selbst, indem er nicht nur die baulichen Anlagen verwaltet und unterhält, sondern auch das Betriebspersonal stellt. Daneben hat er aber einen Teil der Kaianlagen an einige große Reedereien verpachtet und ihnen die Betriebsführung auf diesen Kaistrecken überlassen. Unter den Hauptteilen des Kais ist zunächst die Kaimauer zu nennen. Sie ist in neuerer Zeit durchweg in Beton mit Basaltverblendung und Graniteinfassung errichtet und auf hölzernem Pfahl- und Schwellrost gegründet, der landwärts durch eine hölzerne, durch Pfahlböcke versteifte Pfahl- oder Spundwand abgeschlossen ist. Starke, verankerte Poller aus Stahlguß, eiserne Halteringe und Ketten ermöglichen den See- und Flußschiffen das Festmachen. Hölzerne Streichpfähle oder leicht federnde Pfahlbündel schützen Schiff und Mauer vor gegenseitiger Beschädigung. Leichtere Ufereinfassungen in Form von versteiften oder verankerten hölzernen Pfahl- und Spundwänden, an zwei Stellen (Roßkanal und Kohlenbahnhof am Hofekanal) auch in Form von Eisenbetonmauern kommen im Hamburger Hafen nur da vor, wo kein Kaiumschlag stattfindet. Dagegen sind auch die Freiladekais (z. B. Afrikakai und Holthusenkai), für die unmittelbare Überladung zwischen Schiff und Eisenbahn ohne Zwischenschaltung von Kaischuppen, mit Kaimauern ausgerüstet. Hinter der Mauerkante schließt beim normalen Kai ein breiter Pflasterstreifen an, in dem in den meisten Fällen ein Eisenbahngleis für die an diesen Strecken selteneren Fälle des unmittelbaren Überladens oder auch für die gelegentlich auf

diesem Wege betätigte Bekohlung der Seeschiffe verlegt ist. Zwischen Pflasterfläche und Kaischuppen liegt eine mehr oder minder breite hölzerne Rampe in Höhe der Ladefläche der Eisenbahnwagen. Über den ganzen Flächenstreifen vor der wasserseitigen Schuppenwand erstreckt sich der wagerechte Schenkel des winkelförmigen Laufgerüstes der Kaikräne, das einerseits dicht an der Mauerkante, andrerseits auf einem an der Schuppenwand befestigten Träger geführt wird. Die Kräne bewegen sich auf diesen Gerüsten in einer den Kaibetrieb nicht behindernden Höhe und erreichen mit ihrem von einem dreh- und klappbaren Ausleger geführten Lasthaken die Schiffsluken und jeden Punkt der Kaifläche. Sie sind jetzt, mit Ausnahme einer einzigen Kaistrecke (Asiakai), elektrisch betrieben, sofern nicht an den ältesten Kais noch die unbeholfenen Vorgänger der Halbportalkräne, die Rollkräne, als Zeugen eines überwundenen Zeitabschnitts noch stehen. Aber auch unter ihnen gelangt die elektrische Betriebsart immer mehr zur Herrschaft. Der Kaischuppen nimmt den breitesten Raum der Kaifläche ein. Mehr als seine übrigen Werkzeuge spiegelt er die Eigenart des Kaibetriebes wider. Er dient in Hamburg nicht zur Lagerung, sondern ausschließlich zur schnellen Aufnahme und ebenso schnellen Weiterverteilung des Löschgutes. Zum Teil wird auch, wie früher erwähnt, das Ladegut in ihm gesammelt und gesichtet. Er gibt seinen Inhalt der an seine Landseite mit 3—4 Lade- und Verschiebegleisen anschließenden Eisenbahn oder dem an allen vier Seiten an seine Rampen herangeführten Straßenfuhrwerk, zum größten Teil aber wieder nach dem Wasser zu dem Flußschiff und Hafenfahrzeug weiter, die die vom Seeschiff freigegebene Stelle vor dem Kai einnehmen. Licht und Luft, kurze und leicht zu benutzende Förderwege sind Grundbedingungen für den Betrieb des Kaischuppens.

Aus der Gesamtheit dieser Tatsachen und Forderungen hat sich in Hamburg der eingeschossige Kaischuppen von ständig zunehmender Breite (von 14 auf 50 m) mit hellem Seiten- und Oberlicht entwickelt, dessen dreischiffig überdachter, praktisch unbegrenzt tragfähiger Boden die übersichtliche Ausbreitung der Schiffsladung gestattet, ohne an Schuppenlänge mehr zu beanspruchen als die Schiffslänge mißt. Nur im Fruchtverkehr, der sich durch vorwiegenden Weitertransport auf der Bahn kennzeichnet, erschien die Errichtung eines zweigeschossigen Kaischuppens (Fruchtschuppen C am Magdeburger Hafen) angebracht. Hier wird die Wasserfläche vor dem Kai nicht vom Flußschiff beansprucht, ein Seeschiff kann unmittelbar das andere ablösen, und so kann aus dem einen Schuppenraum die Ladung eines Schiffes an der Landseite in die Bahn verladen werden, während schon das nächste die seine in den andern Schuppenraum entlöscht. Auch da, wo Umschlag- und Lagergeschäft verschmelzen, wie im Betrieb der Flußschiffahrt, ist ein erfolgreicher Versuch mit einem zweigeschossigen Schuppen gemacht (Schuppen der Vereinigten Elbe-Schiffahrtsgesellschaften am Moldauhafen). Im Gegensatz zum Umschlagbetrieb fordert vollends das reine Lagergeschäft unbedingt eine möglichst große Geschoßzahl bei weit massiverer Bauart, wie sie die zu einer ganzen Speicherstadt vereinigten öffentlichen Lagerhäuser am Nordrand des Hafengebiets, die beiden einzelstehenden Kaispeicher A und B (jener, auch „Kaiserspeicher" genannt, als einziger am seeschifftiefen Wasser) in der Tat aufweisen. Einfacher und niedriger sind die gleichfalls öffentlichen Massengutspeicher am Moldau- und Saalehafen und die ausgedehnten privaten Lagerhäuser erbaut.

Außer den vorher erwähnten Laufkränen von meist 3 t Hubkraft stehen an den Kais eine größere Zahl von festen Schwerlastkränen bis zu 150 t Tragfähigkeit. Unter den Werftkränen, die freilich nicht zu den öffentlichen Betriebsmitteln zählen, trägt der stärkste sogar 250 t (Blohm & Voß, am Kuhwärderhafen).

Sonst verdienen von der maschinellen Ausrüstung des Hafens noch die privaten und öffentlichen festen Kohlenumschlagseinrichtungen besondere Erwähnung, so die Verladebrücken am Kohlenschiffhafen, am landseitigen Ende des Indiahafens (Kohlen- und Kokswerke), am Reiherstieg (Kohlen-, Koks- und Anthracitwerke Gustav Schulze, G. m. b. H.) und bei der Gasanstalt auf dem Großen Grasbrook. Für den Weg der Kohle aus der Bahn ins Schiff sind außer den älteren Anlagen der Hamburg-Amerika Linie neuerdings zwei verschieden ausgeführte Kohlenkipper (Schwingkipper) von großer Leistungsfähigkeit in Betrieb genommen, die in denkbar vollkommenster Weise den Forderungen auf schonende Behandlung dieses so kostbar gewordenen Naturgeschenks entsprechen: für die Beladung von Seeschiffen ist ein solcher auf dem Kohlenbahnhof am Kirchenpauerkai, für Flußschiffe ein anderer am Hofekanal (Peute) errichtet.

Mannigfaltig wie die dem Umschlagbetrieb dienstbare Hafenausrüstung sind auch die Verkehrsanlagen. Für den gewaltig anschwellenden Strom der Arbeiter, von deren täglichem Schaffen der Gang der Güterbewegung abhängt, und für die auf dem Lande zu befördernden Güter selbst war es nicht leicht, die Wege zu bahnen, durch das Gewirr von Häfen und Kanälen hindurch, über und unter der Elbe hinweg von der Stadt bis in die fernsten Ecken des Hafens die Gleise der Hafenbahn, die Kette der Fuhrwerke zu leiten. Der Kern des Problems lag in der vorsichtigen Abwägung der Forderungen, die Land- und Wasserverkehr bezüglich des Wegerechts stellten. Daß die Lösung des Problems gelungen ist, beweist die große Zahl von festen Brücken (im ganzen 114), darunter als größte und bedeutungsvollste die schon erwähnten drei Elbbrücken, deren Errichtung ohne fühlbare Behinderung des Wasserverkehrs möglich war. Kompromisse, wie sie sich durch den Entschluß zu beweglichen Brücken kennzeichnen, waren nur an acht Stellen erforderlich: sieben Drehbrücken und eine Rollbrücke sichern hochgebauten Fahrzeugen den verhältnismäßig selten begehrten Zugang zur Oberelbe und zum Reiherstieg. Eine Hubbrücke mit geringem, einseitigem Hub (zwischen Moldau- und Segelschiffhafen) und eine alte hölzerne Klappbrücke (Fährkanal) haben ihnen gegenüber nur untergeordnete Bedeutung.

Neben den Elbbrücken besorgt der Elbtunnel, ein in seiner Verkehrsbedeutung und Bauausführung überaus beachtenswertes Bauwerk, die landfeste Verbindung zwischen den durch den Strom getrennten Hafengebieten. 21 m unter dem normalen Hochwasser der Elbe führen seine zwei 6 m weiten Rohre den Verkehr zwischen den beiden 448,50 m voneinander entfernten Fahrschächten zwischen St. Pauli und Steinwärder hin- und herüber. Die Insel Waltershof mit dem Neuen Petroleumhafen und seinen ausgedehnten Tankanlagen sowie dem Waltershofer- und Rugenberger Hafen als den Vorläufern einer großzügig geplanten Hafenerweiterung steht bisher noch nicht in landfester Verbindung mit den älteren Hafenteilen. Hier vermittelt fürs erste eine Fähranlage von eigenartiger Ausbildung den Eisenbahnanschluß über den Köhlbrand. Eins der beiden Eisenbahnfährschiffe, die mit einem senkrecht verstellbaren Deck sich dem jeweiligen Wasserstand anpassen, besorgt zugleich

den Bahnanschluß der Deutschen Werft auf Finkenwärder.

Endgültig ist die Frage einer wirklich befriedigenden Arbeiterbeförderung noch nicht gelöst. Der Betrieb der zahlreichen kleinen Personenfährschiffe im Anschluß an die Straßen- und Schnellbahnen der Stadt kann ihr schon jetzt und gar bei weiterem Wachstum des Hafens nicht mehr genügen. Der geplanten und in den Vorarbeiten schon weit gediehenen Hafenschnellbahn gegenüber verteidigen Anhänger der Siedlungspolitik den Gedanken einer Unterbringung größerer Menschenmengen in nächster Nachbarschaft ihrer jetzt von den Wohnbezirken weit abgelegenen Arbeitsstätten. Diesen Lösungsgrundsatz berührt auch das Problem einer Grenzerweiterung zugunsten eines schiffahrts- und handelspolitisch lebensfähigen „Groß-Hamburg".

Für den elbabwärts gerichteten Passagierverkehr, den überseeischen sowohl wie den Nahverkehr mit den Orten der Unterelbe und den Erholungsstätten der Nordsee, ist in den St. Pauli-Landungsbrücken mit ihrer 420 m langen schwimmenden Bühne, ihren neun Brückenzugängen, ihrem Doppeldeck und ihrem 200 m langen Empfangsgebäude ein großartiges Ein- und Ausfalltor geschaffen, das den bedeutenden Anlagen für die Abfertigung der Passagier-Schnelldampfer in Cuxhaven ergänzend zur Seite steht.

Neben den geschilderten Bauten hat der Betrieb noch eine große Anzahl von Nebenanlagen ins Leben gerufen. Fünf Elektrizitätswerke ergänzen, im Hafengebiet gelegen, die städtischen Stromquellen, indem ihnen hauptsächlich die Aufgabe zufällt, den von dort kommenden hochgespannten Drehstrom in Gleichstrom geringerer Spannung umzuformen. Mehrere Wasserstandsanzeiger, u. a. an den Türmen des Kaiserspeichers und der St. Pauli-Landungsbrücken, unterrichten den Schiffsführer über die jeweilige Höhe des täglich viermal um durchschnittlich 2 m wechselnden Wasserstandes. (Niedrigwasser 3 m, Hochwasser 5,10 m über Hamburger Null.) Auch Zeitsignale befinden sich auf den beiden Türmen, auf dem Speicherturm ein Zeitball, auf dem der Landungsbrücken ein Lichtsignal. Andere Anlagen wiederum dienen der Sicherheit des Hafengebiets, so die 10 Hafenpolizei- und 3 Feuerwachen, noch andere der Wohlfahrtspflege und sonstigen Zwecken, so die Auswandererhallen, die 17 Speisehallen, die Unfallstationen, die Trinkwasserversorgung für Schiffer, die beiden Fleischbeschauämter, die Desinfektionsanlagen und dergleichen.

Neben den Betriebsmitteln des Güterumschlags ist auch der Gütererzeugung selbst von jeher ein weiter Raum im Hafengebiet zugestanden. Industrie und Schiffahrt genießen daraus in gleichem Maße Nutzen. Jene durch die Verkürzung der Förderwege für Rohstoff und Ausfuhrgut zwischen Werkstatt und Seeschiff, diese durch die ausgiebige Gelegenheit zum Neubau und zur Ausbesserung von Schiffen sowie durch den Gewinn aus einem zahlungskräftigen Rückfrachtgut. Die Fülle der industriellen Betriebe, an deren Spitze, wie eben angedeutet, der Schiffbau mit all seinen Nebengewerben steht, die aber auch in weitem Umfang der Rohstoffveredlung dienen, läßt sich an dieser Stelle nicht eingehender kennzeichnen.

Ebenso kann hier nur kurz daran erinnert werden, daß die Hamburger Hafenanlagen nur einen Teil des Gesamthafens an der Elbmündung ausmachen. Die Häfen von Altona, Harburg, Wilhelmsburg und Cuxhaven an der gemeinsamen Zufahrtsstraße der Unterelbe bilden mit ihnen zusammen eine festverschmolzene Verkehrseinheit. Ohne die Fahrstraße der Unterelbe insbesondere wären jene Häfen nicht lebensfähig. Sie in ihren Ausmaßen durch gewaltige Baggerarbeiten und Regulierungswerke den immer schneller gewachsenen Ansprüchen der Seeschiffahrt anzupassen und durch Tonnen und Leuchtfeuer bei Tag und Nacht kenntlich zu machen, hat Hamburg stets als eine seiner ersten Pflichten betrachtet. Das hochbedeutsame Ergebnis jener Arbeiten ist die Erreichung und Erhaltung einer bei normalem Hochwasser fast durchweg 12 m tiefen Fahrrinne bis nach Hamburg hinauf. Auf den ebenso wichtigen Ausbau der Oberelbe hat Hamburg keinen unmittelbaren Einfluß gehabt. Nur das rechte hamburgische Ufer bis Geesthacht und das überaus wichtige Stromspaltungsgebiet abwärts der Bunthäuser Spitze unterliegt zum Teil seiner eigenen Verwaltung.

Endlich bildet der Hafen von Cuxhaven eine wichtige Ergänzung der hamburgischen Anlagen. Hatte er schon in älteren Zeiten seine wichtige Rolle als Schutz- und Eishafen, als Quarantäne- und Lotsstation gespielt, so wurde er durch seine geschützte Lage am offenen Meer in den letzten Jahrzehnten auch für den Schnellverkehr der großen Post- und Passagierdampfer und nicht zuletzt auch für die Hochseefischerei zu einem unentbehrlichen Glied des Gesamthafens.

Für seine Bewertung erscheint der Gesamthafen an der Elbmündung erst mit dem vollen Gewicht seiner wirtschaftlichen Geltung, wenn man zu den geographischen und technischen Vorzügen seine Freihafenstellung in die Wagschale legt. In beiden hamburgischen Häfen und auf dem Strom gestattet sie in weitesten Grenzen die vom Zoll unbehinderte Bewegung der Güter und außerdem auf den Industrieplätzen des Freihafens ihre zollfreie Verarbeitung. So erst schließt sich der Rahmen, in dem sich unserm so vieler Errungenschaften beraubten Volke sein größter Hafen als ein ungemein wertvolles und auf die Dauer nicht auszuschaltendes friedliches Machtmittel für den Wiederaufbau seiner Volkswirtschaft und die Wiederanknüpfung an die Weltwirtschaft darstellt.

Was er geleistet hat, bezeichnen einige Zahlen aus der Statistik von 1913. Rund 16 000 Seeschiffe mit einem Nettoraumgehalt von etwa 14 Mill. Registertonnen kamen in diesem Jahre in Hamburg an. Sie hatten mehr als 1500 verschiedene Häfen der ganzen Erde, zum Teil häufig, angelaufen. 167 feste Dampferlinien, deren Schiffe insgesamt über 8000 Reisen gemacht hatten, verbanden Hamburg mit allen Teilen der Erde. Der von jenen Schiffen vermittelte Warenverkehr betrug in der Einfuhr 16½ Mill. Tonnen im Werte von mehr als 4½ Milliarden ℳ, in der Ausfuhr etwa 9 Mill. Tonnen im Werte von nicht ganz 4 Milliarden ℳ. Unter den Flaggen überwog weitaus die deutsche. Der Krieg setzte der so glänzend aufgestiegenen Entwicklung ein jähes Ende. Die Verkehrsziffer sank fast auf Null. Nur ein geringfügiger Verkehr mit den Ostseeländern, ausschließlich dem Kriegsbedarf dienend, konnte sich erhalten. Im übrigen zeigte der Hafen das Bild eines großen Lagers für ganz Deutschland: Verpflegungsvorräte und Heeresgut füllten die Schuppen und Lagerhäuser.

Aber die natürlichen, technischen und ideellen Grundlagen, auf denen Hamburgs Seegeltung fest und unerschütterlich ruht, erwiesen ihre Tragfähigkeit, sobald die Blockade aufgehoben wurde. Schon jetzt hat der Hafenverkehr reichlich ein Viertel der Ziffer von 1913 wieder erreicht. Nur weht auf den weitaus meisten Schiffen, die unseren Hafen aufsuchen,

die fremde Flagge. So haben denn auch mehrfach ausländische Schiffahrtslinien mit Erfolg versucht, sich neben den mutig aufwärts strebenden einheimischen Reedereien im Hafen festzusetzen, in erster Linie amerikanische und englische. Wie schwer also auch auf Hamburgs Wirtschaftsleben der Friedensvertrag lastet, der die Elbe zu einem internationalen Fluß macht, der uns zwingt, der Tschecho-Slowakei Hafengelände zur Verfügung zu stellen, der aber auf der anderen Seite wiederum den Fortbestand der Freihafenstellung gewährleistet, so mehren sich doch die Anzeichen eines neuen Aufschwungs. Und selbst bei vorsichtigster Wertung solcher Zeichen darf Hamburg und mit ihm das Reich mutvoll und zuversichtlich in die Zukunft schauen.

Die hamburgische Industrie in ihrer Beziehung zum Hafen

Von Dr. H. Rasch, Direktor des Hamburgischen Gewerbeaufsichtsamts

In ihren größten und wichtigsten Zweigen ist die hamburgische Industrie mit dem Hafen eng verbunden. Da sie sich erst nach dem Zollanschluß, etwa vom Jahre 1880 ab, zu ihrem gegenwärtigen Stand ausbilden konnte, läßt sich in ihrer heutigen Gestalt noch die schnelle Entwicklung erkennen. Alle Industriezweige, die Handel und Schiffahrt forderten, sind entschlossen angebaut und in der kurzen Zeit zu hoher Blüte gebracht. Der Schiffbau, Hamburgs ältestes Gewerbe, hat eine Ausnahmestellung; er ist mit Hamburg entstanden, gewachsen und hat seine gegenwärtige Bedeutung zugleich mit der Ausdehnung des Schiffsverkehrs gewonnen. Die übrigen mit dem Hafen zusammenhängenden Gewerbezweige haben ihr heutiges Gepräge durch die industrielle Arbeit der letzten vierzig Jahre erhalten; man kann sie teils als Einfuhr-, teils als Ausfuhrindustrie bezeichnen.

Die Zahl der in hamburgischen industriellen Betrieben beschäftigten Arbeiter betrug im Jahre 1919 nach der Aufnahme des Gewerbeaufsichtsamts 91 437; hierzu müssen, wenn man einen Überblick über den Einfluß des Hamburger Hafens auf die Industrie gewinnen will, noch 26 642 Arbeiter gerechnet werden, die auf Altonaer, Wandsbeker und Wilhelmsburger Gebiet tätig sind. Zählt man zu der Arbeiterzahl noch 10 v. H. für industrielle Angestellte hinzu, so ergibt sich die Summe von 130 000 Personen, die im Wirtschaftsgebiet Groß-Hamburg industriell tätig und in ihrer Beschäftigung mehr oder weniger vom Hafenbetrieb abhängig sind, ohne unmittelbar zum Handel oder Hafenbetrieb zu gehören.

Im folgenden soll, unter Beschränkung auf das hamburgische Staatsgebiet, der gegenwärtige Zustand der mit dem Hafenbetrieb zusammenhängenden hamburgischen Industriezweige kurz geschildert werden. Zugleich soll angegeben werden, wie man zurzeit die Zukunftsaussichten in den einzelnen Zweigen beurteilt. Derartige Angaben sind selbstverständlich stark beeinflußt von Empfindungen und Hoffnungen der einzelnen Auskunftspersonen; ob sie sich als zutreffend erweisen, hängt von der Entwicklung der politischen und wirtschaftlichen Zustände ab.

Die zukünftige Lage der deutschen und somit auch der hamburgischen Industrie hängt ab von der Kohlenversorgung, von der Gestaltung unserer Währung und von der Entwicklung der Arbeiterverhältnisse. Die drei Fragen runden sich zu einem Rad, dessen Lauf sich zurzeit nicht einmal mit annähernder Sicherheit überblicken läßt. Die Kohlensorge, die als furchtbarer Druck durch den Vertrag von Versailles und das Übereinkommen von Spa auf dem deutschen Wirtschaftskörper lastet, ist für Hamburg noch verschärft, weil mit der aus Friedenszeiten gewohnten Zufuhr englischer Kohlen nicht gerechnet werden kann. In den Arbeiterfragen kommt die Unsicherheit der politischen Gesamtlage zum Ausdruck. Ganz abgesehen von der Lohnhöhe, die eine ernste Sorge bildet, ist nach dem Urteil der hamburgischen Unternehmer nur dann auf eine Wiedererstarkung der industriellen Tätigkeit zu hoffen, wenn entweder die Arbeitsleistung des einzelnen Arbeiters bedeutend verstärkt, oder die tägliche Arbeitszeit über die Achtstundenschicht ausgedehnt wird. Die stetige und bessere Gestaltung unserer Währung ist unbedingt notwendig; sie kann nach übereinstimmendem Urteil aller nur durch angestrengte Arbeit des ganzen Volkes erreicht werden.

Bei der Betrachtung der einzelnen, mit dem Hamburger Hafenbetrieb verknüpften Industrien fällt unser Blick naturgemäß zuerst auf den Schiffbau*) und die damit zusammenhängenden Gewerbezweige. Die Hamburger Werften, die sich vor dem Kriege in den vierzig Jahren der deutschen industriellen Entwicklung Weltruhm erworben hatten, können mit berechtigtem Stolz auf ihre Kriegsleistungen zurückblicken. Ihre Zahl ist im Jahre 1908 durch die Begründung der Vulcanwerft und während des Krieges durch die Errichtung von zwei, neuerdings unter dem Namen „Deutsche Werft" vereinigten Betrieben vergrößert worden. Vorhanden sind nunmehr auf hamburgischem Gebiet 8 Seeschiffswerften, in denen nach der letzten statistischen Aufnahme 20 375 Arbeiter beschäftigt werden; ferner 75 Betriebe, die sich vorwiegend mit der Ausbesserung von Schiffen und dem Bau von Booten und Flußschiffen befassen; 2062 Arbeiter sind in diesen Anlagen tätig. Will man die Bedeutung der hamburgischen Industriezweige, die an der Seeschiffahrt unmittelbar beteiligt sind, zahlenmäßig darlegen, so muß man außer den Werften noch die weiter unten erwähnten, mit dem Schiffbau zusammenhängenden Betriebe berücksichtigen.

Nach dem plötzlichen Abbruch der Kriegslieferungen hat die hamburgische Schiffbauindustrie nur ganz allmählich den Betrieb wieder aufnehmen können. Hindernd wirkte anfangs besonders, daß über die Pflichtlieferungen für den Feindbund keine bindenden Bestimmungen getroffen waren. Erst seit diese Frage geregelt ist und den deutschen Reedereien Reichsmittel für den Ersatz der abgelieferten Schiffe zur Verfügung gestellt sind, kann mit ausreichenden Aufträgen für den Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte gerechnet werden. Die Aussichten auf ausländische Aufträge für Schiffsneubauten sind nur gering. Es fehlt an Schiffbaumaterial; da die deutschen Walzwerke den Bedarf der Werften vorläufig nicht annähernd befriedigen können, mußten bereits größere Lieferungsaufträge nach Amerika vergeben werden. Überdies verhindert die Unsicherheit der wirtschaftspolitischen Zustände in Deutschland, daß die Werften bindende Vereinbarungen über Preise und Lieferfristen für Schiffsneubauten eingehen können. Aufträge für Schiffsausbesserungen haben unter diesen Umständen die Hamburger Werften in der Zeit nach dem Kriege hauptsächlich beschäftigt. Alte Schiffe mußten schnell wieder fahrtbereit gemacht werden. Auch von ausländischen, namentlich amerikanischen Reedereien, liefen viele Ausbesserungsauf-

*) Da der hamburgischen Schiffbauindustrie nachfolgend ein besonderer Aufsatz gewidmet ist, seien hier nur kurze allgemeine Angaben gemacht.

träge ein. Die Forderungen für die Ausbesserungsaufträge haben aber in der letzten Zeit bei den vielen Betriebsschwierigkeiten so hoch gestellt werden müssen, daß die Auslandsaufträge mehrfach zurückgezogen und nach England vergeben sind. Der feste Wille des hanseatischen Kaufmanns, die deutsche Handelsflotte neu erstehen zu lassen, sichert für die Zukunft eine rege Tätigkeit der Hamburger Werften; es bedarf dazu aber ruhiger wirtschaftspolitischer Zustände.

Mit dem Betrieb der Werften verknüpft sind die meisten Hamburger Anlagen der Maschinenindustrie und der Eisen- und Metallverarbeitung. Nach Abrechnung der Werftarbeiter werden in diesen zur Gruppe V und VI der Gewerbestatistik gehörigen Betrieben im ganzen 17615 Arbeiter beschäftigt. In 12 Eisengießereien und 19 Metallgießereien werden Gußstücke für den Schiffbau hergestellt, in 28 Schiffs- und Kupferschmieden werden hierfür Schmiedearbeiten vorgenommen. 47 Maschinenfabriken befassen sich mit der Anfertigung von Hilfsmaschinen, Pumpen, Hebezeugen und anderen Vorrichtungen für den Schiffsbedarf; 17 Fabriken stellen Zentralheizungen, Verdampfapparate, Vorwärmer, Rohrleitungen, Eisen- und Stahlmöbel her, von denen gleichfalls ein großer Teil für Schiffsbau und -ausrüstung bestimmt ist. In 5 großen Verzinkereien werden Eisenteile von Seefahrzeugen mit rostschützendem Metallüberzug versehen. 24 feinmechanische Betriebe befassen sich mit der Herstellung von nautischen Instrumenten, Indikatoren, Signalvorrichtungen, Verbrennungs-Kontrollapparaten und anderen Schiffseinrichtungsgegenständen. — Außer der Eisen- und Metallindustrie sind am Schiffbau und an der Schiffahrt unmittelbar noch beteiligt: 11 Modelltischlereien, 11 Segelmachereien, 5 Schiffsblockmachereien, 8 Korbflechtereien, 17 Schiffsfarbenfabriken und 35 Betriebe zur Schiffsreinigung. Alle diese Hilfsbetriebe haben ihre Grundlage im Hamburger Schiffbau, von dessen Wiederbelebung sie somit in ihren Zukunftsaussichten abhängen; viele von ihnen haben aber durch ihre anerkannt guten Leistungen ihr Tätigkeitsfeld weit über den Hamburger Hafen hinaus erstrecken können, so daß sie zugleich wesentlich an der Ausfuhr beteiligt sind.

Unter den hamburgischen Industriezweigen, die außer dem Schiffbau mit dem Hafenbetrieb verbunden sind und die deshalb oben unter der Bezeichnung Einfuhr- und Ausfuhrindustrie zusammengefaßt wurden, sind zunächst die Hüttenwerke zu erwähnen. Seit über hundert Jahren besteht in Hamburg die mit einer Edelmetallscheideanstalt verbundene Kupfer- und Bleihütte; sie hat in den letzten Jahren vor dem Kriege unter starker Ausdehnung ihres Betriebes neue mustergültige Fabrikbauten auf der Elbinsel Peute bezogen. Die Zinkhütte in Billbrook und die Kupferhütte auf dem Kleinen Grasbrook haben ebenfalls in den Jahren vor dem Kriege bedeutende Betriebsvergrößerungen vorgenommen. Zurzeit leiden diese Hütten, wie auch das am Hafen liegende Kokswerk sehr unter dem Kohlen- und Rohstoffmangel, so daß sie nur zu einem kleinen Teil in Betrieb gehalten werden können. Auch das kurz vor dem Kriege neu erbaute Braunsteinwerk kann den Bedarf nicht aus der Förderung der deutschen Gruben decken und erwartet daher dringend die Seezufuhr kaukasischer Erze. Die Bergedorfer Glashütte, deren Erzeugnisse — Flaschen und Demijohns für Wein, Bier und Spirituosen — vorwiegend für die Ausfuhr nach Südamerika, Australien und Afrika verwandt wurden, ist dadurch stark am Hafenbetrieb beteiligt. Die Belebung der Glasindustrie, die fast ganz mit inländischen Rohstoffen unterhalten wird, ist unter den jetzigen Verhältnissen besonders dringend. Auch hier fehlen die Kohlen; hinzukommt noch die 8—10fache Preissteigerung für Glaubersalz.

Von der Hamburger Maschinenindustrie sind außer den Betrieben, die vorwiegend für den Schiffbau arbeiten, die Nähmaschinenfabriken und mehrere große Fabriken, in denen Werkzeugmaschinen und landwirtschaftliche Maschinen hergestellt werden, wesentlich an der Seeausfuhr beteiligt.

Die Werke der chemischen Industrie, die sich in Hamburg angesiedelt haben, stehen fast sämtlich zum Hafenverkehr in naher Beziehung; sie liegen zum Teil auf teurem Hafengelände und können, solange der Schiffsverkehr noch darniederliegt, ihre Hafenanlagen nicht voll ausnutzen. So klagt die eine noch in Betrieb befindliche Superphosphatfabrik, daß Schwefelkies und Phosphat aus dem Ausland bei den gegenwärtigen Geld- und Frachtzuständen kaum einzuführen seien; wenn Löhne und Baustoffe nicht so hoch ständen, wäre es zweckmäßig, die Fabrik weiter elbaufwärts zu verlegen. Zwei große chemische Fabriken haben ihre Betriebsabteilungen, in denen Chilesalpeter gereinigt und umgearbeitet wurde, vorläufig ganz eingehen lassen müssen. Ebenso kann die Reinigung von eingeführtem Borax und die Herstellung von Borpräparaten für absehbare Zeit nicht in dem früheren Umfang aufgenommen werden. Auch das große hamburgische Gerbstoffwerk und die bedeutenden Fabriken ätherischer Öle, die auf die Rohstoffeinfuhr angewiesen sind, stehen zurzeit noch unter schwierigen geschäftlichen Verhältnissen, so daß sich über ihre künftige Gestaltung kaum etwas sagen läßt.

Die Herstellung von chemischen und pharmazeutischen Erzeugnissen aus Alkohol, die in zwei wichtigen Fabriken des Freihafengebietes hauptsächlich für die Ausfuhr betrieben wurde, kann im ausgedehnten Umfange nur wieder aufgenommen werden, wenn die staatliche Alkoholbewirtschaftung ausreichende Spiritusmengen für gewerbliche Verwendung zu wohlfeilen Preisen freigibt. Die Hamburger Farbenindustrie, die in ihren 9 Großbetrieben die Farbkörper nicht selbst herstellt, sondern sie nur mit dem von der Seeseite eingeführten Öl oder Firnis anreibt, ist am Schiffbau und an der Schiffsausbesserung hervorragend beteiligt; im übrigen arbeitet sie zu einem großen Teil für die Ausfuhr. Die Fabriken haben einstweilen naturgemäß mit den Schwierigkeiten bei der Einfuhr der Rohstoffe und mit dem hohen Inlandspreis für die Farbkörper ernstlich zu kämpfen. Der Weltruf, den sich insbesondere die Hamburger Schiffsbodenfarben vor dem Kriege erworben hatten, läßt hoffen, daß sich allmählich auch das Auslandsgeschäft wieder heben wird, wenn auch der Wettbewerb mit den während des Krieges erstarkten, englischen Fabriken die hamburgische Industrie vor schwere Aufgaben stellt.

In vergleichsweiser guter Stimmung befinden sich die großen Mineralölwerke und die Fabriken der Öl-, Fett- und Seifenindustrie, obwohl auch diese Betriebe neuerdings wieder mit wachsenden Schwierigkeiten zu kämpfen haben. Die Hamburger Schmierölindustrie, die sich seit den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts im Hafengebiet angesiedelt und rasch zu größter Bedeutung entwickelt hatte, verarbeitete vor dem Kriege hauptsächlich russische Öle. Seit Mitte des vorigen Jahres hat allmählich die Einfuhr amerikanischer Öle eingesetzt, so daß der Bedarf des Inlands und des neutralen Auslands wieder befriedigt werden konnte. Da neuerdings viele deutsche Fabriken den Betrieb eingestellt haben, stockt zurzeit der Absatz. Man hofft aber auf baldige Wiederaufnahme der industriellen Tätigkeit und damit auch auf Wiederbelebung des Geschäfts. Die Petroleum- und Benzinindustrie, die ebenfalls durch große Speicheranlagen und Fabriken mit dem Betrieb des Hamburger Hafens verknüpft ist,

kann durch den wachsenden Handelsverkehr mit Amerika wieder auf bessere Zeiten rechnen. Der Bedarf an schweren und leichten Treibölen wird in der nächsten Zeit durch die Kohlennot und durch die Verwendung der Öle für die Feuerung von Schiffs- und Landkesseln sicherlich stark gesteigert werden; das wird selbstverständlich auch auf die Mineralölindustrie zurückwirken.

Die an der Verarbeitung von pflanzlichen Fetten und Ölen, an der Herstellung von Seifen, Stearin, Glyzerin beteiligten Fabriken, die in Hamburg große Bedeutung besitzen, sind im Gegensatz zu den anderen Industriezweigen der Ansicht, daß vorläufig die Zwangsbewirtschaftung der gewerblichen Fette und Öle nicht zu entbehren ist, weil die Beschaffung dieser Stoffe in ausreichender Menge bei dem gewaltigen Kapitalbedarf nur durch die Mitwirkung des Staates gesichert werden könne. Manche Veränderung war nötig, um die Werke den neuen Fabrikationsbedingungen anzupassen. Die starke Nachfrage des Inlands nach den Erzeugnissen der Fabriken hat in letzter Zeit mit der Kaufkraft nachgelassen. Da aber der Bedarf stetig ist, kann mit der Wiederbelebung des Geschäfts gerechnet werden.

Die Gummiwarenindustrie, die in Hamburg, abgesehen von mehreren kleineren Betrieben, durch vier große Werke vertreten ist, hat im allgemeinen nicht mehr über Schwierigkeiten in der Beschaffung der Rohstoffe zu klagen. Die wirtschaftliche Gesamtlage erschwert aber den Absatz der Erzeugnisse im In- und Ausland. Ein großes Unternehmen trägt sich wegen der vermutlich länger andauernden Kohlennot sogar mit den Gedanken, die Fabrik nach dem Inland an einen Platz zu verlegen, wo billige Wasserkraft zur Verfügung steht und wo die Arbeiter Gelegenheit haben, ihre Freizeit durch landwirtschaftliche Tätigkeit im eigenen Kleinbetrieb auszunutzen. Die beiden Gerbereien und die zahlreichen Lederverarbeitungsfabriken sind seit Wiederbeginn des Schiffsverkehrs mit Südamerika wieder imstande, ihren Bedarf an Rohhäuten und dadurch auch an Leder zu decken.

Besondere Bedeutung hat unter den gegenwärtigen Wirtschaftsverhältnissen die Ausfuhr von hochwertigen Musikinstrumenten und Möbeln gewonnen, weil dabei feinste deutsche Arbeit angemessen bezahlt wird. Die hamburgische Industrie beteiligt sich daran, seit die Einfuhr der ausländischen Nutzhölzer wieder stattfindet, hervorragend mit ihren weltbekannten Piano- und Kunstmöbel-Werkstätten; auch gute, wohlfeile Möbel aus den Hamburger Fabriken haben im letzten Winter starken Absatz im Ausland gefunden. Die Hamburger Stuhlrohrindustrie, die mit der großen Bergedorfer Fabrik vor dem Kriege eine maßgebende Stellung im Welthandel errungen hatte, war nach Wiederaufnahme des Schiffsverkehrs für den Bezug des Stuhlrohrs zuerst ganz auf die Einfuhr über Holland angewiesen. Nunmehr ist es aber gelungen, mit Niederländisch-Indien, dem Erzeugungslande, wieder unmittelbare Verbindung anzuknüpfen, so daß eine befriedigende Regelung der Erzeugung zugerichteten Stuhlrohrs erwartet werden kann. Davon werden auch die Hamburger Korbflechtereien Nutzen ziehen.

Die Kisten- und Faßfabriken, ebenso die Sacknähereien, die Papp- und Blechschachtelfabriken sind in Hamburg in mehreren großen Anlagen vertreten, die Hilfsindustriezweige für den Ausfuhrhandel darstellen. Die Fabriken sind vorläufig nur etwa zum dritten Teil beschäftigt; sie werden erst wieder voll in Betrieb kommen können, wenn das hamburgische Handelsgeschäft zur früheren Höhe angewachsen ist.

Von der Nahrungs- und Genußmittel-Industrie sind durch den Bezug ihrer Rohstoffe hervorragend am Hafenverkehr beteiligt die Darmzubereitungsanstalten, deren Einfuhr von Rohdärmen sich nach der Ausfuhrmöglichkeit und nach dem Inlandsfleischverbrauch richtet, die Kaffeeverlesereien, deren Betrieb ganz vom Kaffeehandel abhängt, die Reismühlen, die ihren Betrieb erst wieder aufnehmen können, wenn England die Zufuhr von Rohreis zuläßt, und die Zigarrenfabriken. Die Darmzubereitungsanstalten und die Zigarrenfabriken konnten vorübergehend beim Tiefstand der deutschen Währung ihr Auslandsgeschäft annähernd auf die Höhe der früheren Friedenszeit bringen. Alle Betriebe der Nahrungsmittelindustrie stehen vorläufig noch unter dem Druck der ungünstigen wirtschaftlichen Gesamtlage, von deren Besserung mithin auch ihre Zukunftsaussichten abhängen. Die früher am Ausfuhrhandel stark beteiligte Hamburger Industrie alkoholischer Getränke hat unter den gegenwärtigen Verhältnissen nur recht trübe Aussichten.

Außer den in der vorstehenden Übersicht als Einfuhr- und Ausfuhrindustrie zusammengefaßten Gewerbezweigen sind am Hamburger Hafenverkehr selbstverständlich auch die Großstadtgewerbe erheblich beteiligt. So beziehen beispielsweise die Gas- und Elektrizitätswerke einen großen Teil ihrer Kohlen auf dem Wasserwege, die Druckereien und graphischen Gewerbe sind weitgehend mit der Herstellung von Preisverzeichnissen und anderen Druckarbeiten am Ein- und Ausfuhrhandel beteiligt; auch die Bekleidungs- und Reinigungsindustrie nimmt nicht unbedeutend daran teil.

Zusammenfassend läßt sich sagen, daß Hamburg nicht nur in dem tiefen Sturz von Schiffahrt und Handel sondern auch in seiner Industrie mehr noch als die anderen deutschen Großstädte durch den Krieg und seinen unheilvollen Ausgang gelitten hat. Der dringende Wunsch auch der Industrie — vielleicht mit der einen oben erwähnten Ausnahme — geht dahin, daß die Zwangswirtschaft und die staatliche Bevormundung endlich aufhören möge. Die deutsche Industrie muß sich auf einen schweren Wettkampf mit den ausländischen Werken vorbereiten. Mögen dem hanseatischen Unternehmungsgeist die Schwingen freigemacht werden, auf daß er am Wettflug teilnehmen und dadurch zur Wiedergeburt von Deutschlands Größe beitragen kann. Er hat die Kraft dazu.

Die Hamburger Schiffbauindustrie

Von Dr. Ing. E. Foerster

In jedem Seehafen sind die Möglichkeiten der schiffbautechnischen Entwicklung zu größeren Bauten unmittelbar abhängig von der verfügbaren Zufahrtstiefe. Diese Abhängigkeit wird bekanntlich dadurch bedingt, daß sich aus dem zulässigen Tiefgang die größtmöglichen Abmessungen der Schiffslänge und -breite, sowie die Gewicht und Tiefgang bestimmenden Aufbauten und Antriebsanlagen der Schiffe ergeben.

Die Hamburger Schiffbauindustrie hat sich dementsprechend von ihren ersten Anfängen an bis zu ihrem Höhepunkt vor dem Kriege in ihren größten Objekten stets in folgerichtiger Anpassung an die gebotenen Hafenverhältnisse und Fahrtiefen unter deren stets voller Ausnutzung entwickelt.

Anfang der 80iger Jahre, als die heute größte hamburger Werft von Blohm & Voß gegründet wurde, war der

Grenztiefgang, mit welchem Schiffe bei mittlerem Hochwasser bis an die Stadt gelangen konnten, etwa 6½ m. Diesem Tiefgang entsprachen Schiffe von etwa 2—3000 Br. R. T., deren Antriebsanlagen sich auf wenige tausend Pferdestärken beschränkten. 30 Jahre später konnten bei mittlerem Hochwasser Schiffe von 56 000 Br. R. T. und 90 000 Pferdestärken mit 10½ bis 11 m Tiefgang bis an den landfesten Kai eines Hafens gelangen, wie durch die Ausfahrten von „Imperator" und „Vaterland" bewiesen wurde.

Wenn es nun selbstverständlich erscheint, daß einerseits die Steigerung der Schiffsgrößen, die auf Hamburger Werften erreicht werden konnte, in glücklicher Zusammenarbeit mit der Wasserbaubehörde durch Vertiefung der Zufahrt bis in die freie Nordsee und durch den Bau landfester Kais an tiefen Hafenbecken in wirtschaftlicher Weise möglich war, so hat andererseits bei dem Anwachsen des Welthandels die Vervollkommnung der Zufahrt und der Häfen natürlich auch eine außerordentliche Verkehrsverdichtung für Hamburg als Welthafen zur Folge gehabt, indem mehr und mehr große Schiffe, ohne abzuleichtern, bis an die Stadt gelangen konnten.

Hierdurch wurde für die Hamburger Werften das Reparaturgeschäft als bestzahlender Zweig ihrer Betriebe mehr und mehr entwickelt, und dies führte dazu, daß in Zeiten flauer Neubautätigkeit die wirtschaftliche Stabilität durch Reparatur- und Instandhaltungsarbeiten besser gewahrt werden konnte, als bei anderen, ebensogut geleiteten und eingerichteten Werften, die nicht das Glück hatten, an einem Weltschiffahrtszentrum gelegen zu sein. Die hohe Bedeutung des Reparaturgeschäfts gab allen Hamburger Werften mehr und mehr eine ihrer Hauptkennzeichnungen. Die größeren Werften, wie Blohm & Voß, die Reiherstieg-Schiffswerfte und -Maschinenfabrik, sowie die Werften von H. C. Stülcken Sohn und Brandenburg legten vor ihre Werftgelände Schwimmdocks, welche, dem dringenden Bedürfnis folgend, immer größer und immer leistungsfähiger ausgestaltet wurden, während die kleineren Werften sich Längs- und Querslips anlegten. Die steigende Bedeutung dieser Einrichtungen für den internationalen Schiffahrtsverkehr kennzeichnet sich u. a. durch den Vergleich zwischen dem Zustand Anfang der 80iger Jahre, wo sich in Hamburg nur eine einzige Dockgelegenheit und vier kleinere Aufschleppen befanden, während im Jahre 1914 insgesamt zwanzig Schwimmdocks mit über zweimalhunderttausend Tonnen Hebefähigkeit vorhanden waren. Das Bedürfnis der Weltschiffahrt für diese Einrichtungen war und ist ein zwingendes. In ungezählten Fällen konnten Schiffe fast aller seefahrenden Nationen, indem sie in Deutschland dockten, nicht nur Zeit und Geld, sondern häufig auch das Risiko havarierter Überführung zu eigenen Häfen ersparen. Die internationale Wichtigkeit der Hamburger Werften ist schon allein durch die Verbindung leistungsfähiger Docks mit hochentwickelten Reparaturbetrieben gegeben, und es gehört ein ungewöhnlicher Grad von Kurzsichtigkeit dazu, wenn ernsthaft verlangt und erwogen wurde, Hamburger Schwimmdocks gerade an diejenigen auszuliefern, welche das größte Interesse daran haben, im Hamburger Hafen alle technischen Hilfsmittel vorzufinden, deren die Werften bedürfen, um jeder laufenden Anforderung der Schiffahrt baldigst entsprechen zu können. Es ist zu erwarten, daß die Reichsregierung gerade diese bisher nicht hinreichend verfochtenen Argumente gegebenenfalls überzeugend zum Ausdruck bringen wird.

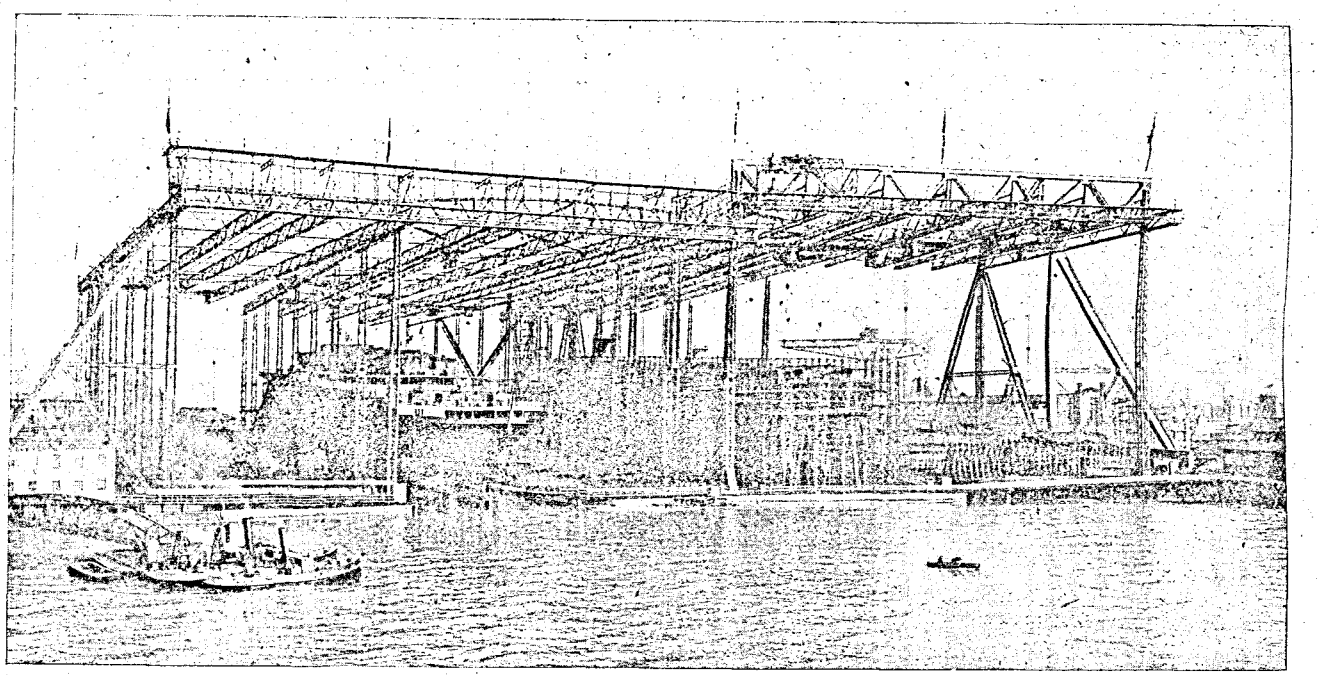


Abb. 1. Blohm & Voß.

Was den Neubau anbetrifft, so könnte hier eine etwaige Störungsarbeit einzelner Mächte gegen den Wiederaufbau der deutschen Schiffahrt gerade an Hamburgs Schiffbaubetätigung für die Weltschiffahrt wenig schmälern. Denn so sehr Hamburg mit seiner ganzen Industrie national gesinnt und von dem heißen Bestreben erfüllt ist, zu seinem Teil am deutschen Wiederaufbau mitzuarbeiten, so klar ist es, daß die unentbehrlichen Fäden internationaler Beziehungen gerade durch den weitblickenden hanseatischen Unternehmungsgeist mit am besten und ehesten wieder angesponnen werden können, u. a. weil die Traditionen des deutschen Überseehandels doch wohl ganz überwiegend von hier aus geschaffen worden sind.

Was uns in der Schiffahrt und im Schiffbau not tut, sind zuförderst gesunde verkehrstechnische und wirtschaftlich-politische Anknüpfungen mit denjenigen Völkern, welche über das Vergangene hinweg die großen Gesichtspunkte notwendiger Zusammenarbeit erkennen und diese fördern wollen. Bei den daraus sich ergebenden Beziehungen ist die Hamburger Schiffbauindustrie als die unentbehrlichste technische Dienerin des

Weltverkehrs von nicht zu unterschätzender praktischer Allgemeinbedeutung.

Im Jahre 1914 bestanden in Hamburg folgende Werften:

1. Blohm & Voß (Abb. 1) mit 10 Neubauhellingen, einem Werftareal von 460 000 qm, wo mit einer Belegschaft von 12 000 Arbeitern eine Jahresleistung von 80—120 000 Br. R. T. an Fracht- und Passagierdampfern und insgesamt 100 000 bis 200 000 Pferdestärken Antriebsanlagen (je nach der Art der Maschinen) erzeugt werden konnten. Die gesamte Wasserfront der Werft ausschließlich der Neubauhellinge betrug rund 1600 lfd. m.

2. Die Hamburger Niederlassung der Vulcan-Werke Hamburg und Stettin Aktiengesellschaft (Abb. 2), welche im Jahre 1909 ihren Betrieb eröffnete, um diesem Konzern die Vorteile des Schiffahrtszentrums und die Möglichkeit des Baues ganz großer Schiffe zu sichern, hat eine Gesamtwerftfläche von etwa 600 000 qm, ca. 1600 lfd. m Kailänge, drei große Neubauhellinge, davon eine Doppelhelling für Schiffe bis 280 m Länge, beschäftigte rund 7500 Arbeiter und hatte eine Jahresleistungsfähigkeit für 60—70 000 Br. R. T. erstklassiger Schiffe und 100—200 000 Pferdestärken Antriebsanlagen. Schon im Jahre 1911 verlegten die Vulcan-Werke ihre Hauptgeschäftsleitung und damit den Schwerpunkt ihres ganzen Unternehmens von Stettin nach Hamburg.

Diese beiden größten Hamburger Werftanlagen hatten, jede in ihrer Art, vor dem Kriege Spitzenleistungen zu verzeichnen: Die Vulcan-Werke bauten auf ihrer neuen Anlage gleich als erstes Schiff den „Imperator", welcher für das Werftunternehmen als Ganzes nur die erfolgreiche Auswirkung der ganzen Entwicklungsreihe der vom Stettiner Vulcan gebauten schönsten und schnellsten Schiffsbauten war, die die Meere befahren: — Projekt und Bau des „Imperator" waren gleichsam geboren aus den Erfolgen der Schnelldampferreihe „Kaiser Wilhelm der Große" bis „Deutschland" und der Riesendampfer „Kaiserin Auguste Viktoria" bis „George Washington".

Blohm & Voß bauten die etwas vergrößerten Schwesterschiffe des „Imperator", die Schnelldampfer „Vaterland" und „Bismarck", welche für diese Werft konstruktionstechnisch neue Aufgaben darstellten, für deren Maßstab erfahrungsmäßige Grundlagen wesentlich in den Antriebsanlagen einer Reihe von erfolgreichen großen Kreuzern wie „Moltke", „Goeben", „Seydlitz" und „Derfflinger" vorhanden waren, während die Stärke der Werft bei diesen Bauten in ihrer hervorragend entwickelten Betriebsorganisation lag.

Beide Werften haben ihre Aufgabe, die größten und schnellsten Schiffe, die je die Meere befahren haben, zu bauen, mit uneingeschränktem Erfolge und in denjenigen Zeitbeträgen gelöst, welche besten Falles von den erfahrensten Werften Englands auch nicht besser geleistet worden wären.

3. Die Reiherstieg-Schiffswerfte und Maschinenfabrik (Abb. 3) hatte im Jahre 1914 mit einer Werftfläche von 85 000 qm und 2800 Arbeitern eine Jahresleistungsfähigkeit von 36 000 Br. R. T. Fracht- und Passagierdampfern und 20 000 Pferdestärken Antriebsanlagen. Diese Werft hat das Reparaturgeschäft von jeher mit besonderem Nachdruck und Erfolg betrieben und in dieser Richtung neuerdings noch die besondere Entwicklung genommen, daß sie die bedeutende Reparaturwerft von Brandenburg mit sich vereinigt hat. Die letztere Werft, die nunmehr also ein völlig eingeordneter Teil der ersteren ist, hat eine Werftfläche von 20 000 qm und kann 700 Arbeiter beschäftigen. Die Reiherstiegwerft ist vor wenigen Wochen gelegentlich der Erhöhung ihres Aktienkapitals eine Verbindung mit der Phönix A. G. für Bergbau eingegangen, welche für das Unternehmen u. a. eine Sicherung seiner Materialbelieferung zur Folge haben wird.

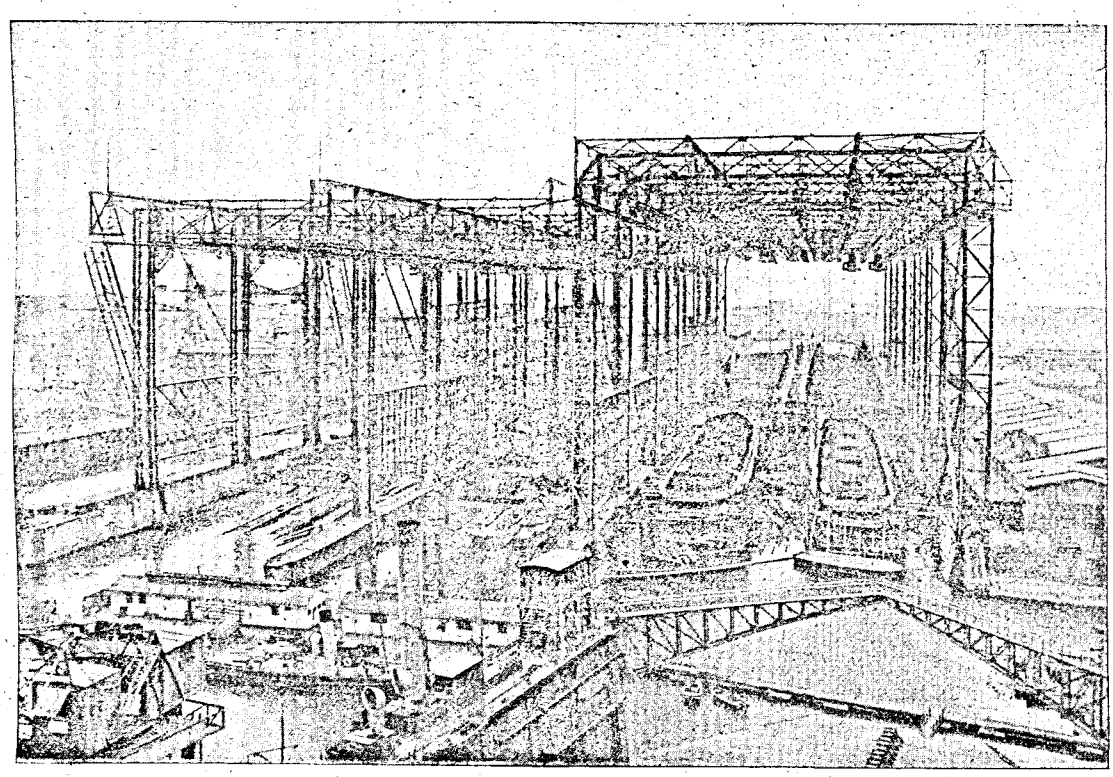


Abb. 2. Hamburger Niederlassung der Vulkan-Werke.

Die drei genannten Werftunternehmungen sind diejenigen, welche bisher für den Bau großer erstklassiger Passagier- und Frachtdampfer in Frage gekommen sind und welche zum Zwecke höchster Leistungsfähigkeit im Aufbau solcher Schiffskörper auf der Helling zu den modernen hochentwickelten Kransystemen über den Schiffbauplätzen gekommen sind. Blohm & Voß

und die Vulcan-Werke haben hierbei feste Überbauten mit an der Deckenkonstruktion laufenden Drehkränen gewählt, während die Reiherstieg-Schiffswerfte eine leistungsfähige Seil-Schwebebahn eigenartiger Form angeordnet hat.

4. Nach ähnlichen Grundsätzen wie bei der Reiherstieg-Werft wird das Hellingkransystem der Deutschen

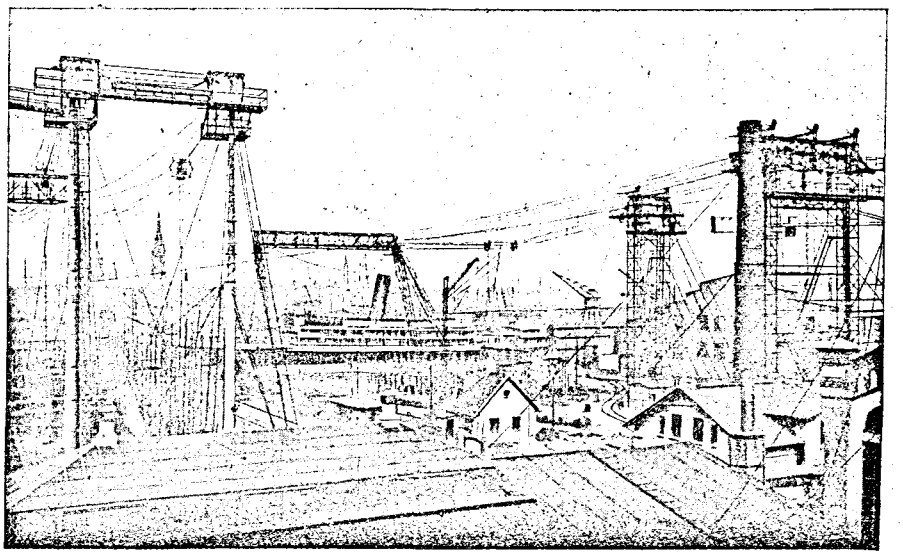


Abb. 3. Reiherstieg-Schiffswerfte und Maschinenfabrik.

Werft auf Finkenwärder (Abb. 4) erbaut. Diese im Werden begriffene Werftanlage mit 15 Neubauhellingen für Schiffe von 100 m Länge (6 Hellinge) bis zu 280 m Länge (9 Hellinge), sowie einer Doppelquerhelling (Dockhelling) hat als Rahmen für ihren Ausbau 100 Hektar erpachtet und ist berufen, neben den anderen hamburgischen Schiffswerften eine bedeutende Rolle im künftigen Schiffbau Hamburgs zu spielen, da ihre großzügige Anlage und Entwicklungsmöglichkeit, sowie die Stärke ihrer Gründungsbasis eine hemmungslose Entwicklung ohne Rücksicht auf die jeweilige Konjunktur zuläßt. Als wesentliche Kennzeichnung dieses Werftunternehmens kann dessen Verbindung mit der Gutehoffnungs-Hütte gelten, welche nicht nur als Lieferantin des gesamten Schiffbaustahles arbeitet, sondern auch die Bauteile bereits vorgearbeitet der Werft anliefert. Die Wasserfront der zurzeit in Bebauung begriffenen Fläche beträgt 4500 m. Zur Deutschen Werft gehört noch ein getrennt von deren Finkenwärder Gelände liegender Schiffbauplatz auf Tollerort, welcher zunächst als „Hamburger Werft“ gegründet worden war und dann von der Deutschen Werft unter deren Namen übernommen wurde. Dies ist ein Bauplatz, welcher über vier Hellinge verfügt und für Dampfer bis 8000 t Tragfähigkeit zureicht.

In der Reihe der lange bestehenden größeren Werften ist

5. die Werft von H. C. Stülcken Sohn (Abb. 5) zu nennen, welche in der Hauptsache zu einer mit leistungsfähigen Schwimmdocks arbeitenden Musteranlage für Reparatur, Instandhaltung und Umbau der Seeschiffe entwickelt worden ist, die aber immer, wenn sie in den Neubau eingegriffen hat, den Ruf erstklassiger Ausführung erworben und befestigt hat. H. C. Stülcken Sohn verfügten im Jahre 1914 über eine arbeitende Werftfläche von 20 000 qm und beschäftigten 1000 Arbeiter. Eine für den Betrieb dieser Werft besonders kennzeichnende Einrichtung ist ein Gelände-Laufdrehkran von ungewöhnlicher Leistung, welcher einen Bestreichungskreis von 72 m Durchmesser und eine Lauflänge von 40 m, also über 6700 qm Bestreichungsfläche besitzt. Diese Werft verfügt über die größte Schmiedeeinrichtung aller deutschen Werften und ganz Nordwestdeutschlands. Eine 1000 t Schmiedepresse derselben ist imstande, Blöcke von einem Quadratmeter Querschnitt zu bearbeiten. Im Neubau ist die Werft für die Entwicklung der Fischdampfertypen bahnbrechend geworden.

Nächst diesen Unternehmungen ist

6. die Schiffswerft und Maschinenfabrik vorm. Janssen & Schmilinsky zu erwähnen, welche bis zum Kriege auf Steinwärder ein Werftterrain von 1300 qm Fläche mit 250 Arbeitern inne hatte und sich im Bau von kleinen und mittleren Schiffen ihren Ruf erworben. Auch Janssen & Schmilinsky stehen, wie H. C. Stülcken Sohn, im Fischdampferbau Deutschlands mit an erster Stelle. Bei dieser Werft stand immer die Reparatur in gleicher Bedeutung neben dem Neubau, und sie unternahm es nach dem Kriege mangels örtlicher Erweiterungsfähigkeit einen zweiten Betrieb auf einem getrennt liegenden Gelände auf Tollerort einzurichten, wo sie mit sieben Hellingen und einer Werftfläche von 58 000 qm beginnt, die nach ihrem Ausbau 2000 Arbeiter beschäftigen wird, während das bisherige Gelände Blohm & Voß zufällt. Auch dieses Unternehmen hat die neuerliche Verbreiterung seiner Basis unter Hinzunahme binnenländischer Industrieller, u. a. der Arenbergschen A.-G. für Bergbau und Hüttenbetrieb in Essen, durchgeführt und damit seine Materialbelieferung besser gesichert.

Als eine weitere Gruppe von Bedeutung sind in der Hamburger Schiffbauindustrie die mittleren und kleineren Werftbetriebe zu nennen, welche, soweit sie für den Seeschiffbau arbeiten, überwiegend Reparatur betreiben. Von besonderem Interesse ist hier die Werft von Theodor Hitzler, Veddel, ein Unternehmen, welches 1914 ausschließlich Reparaturwerft war und über ein Arbeiterpersonal von 150

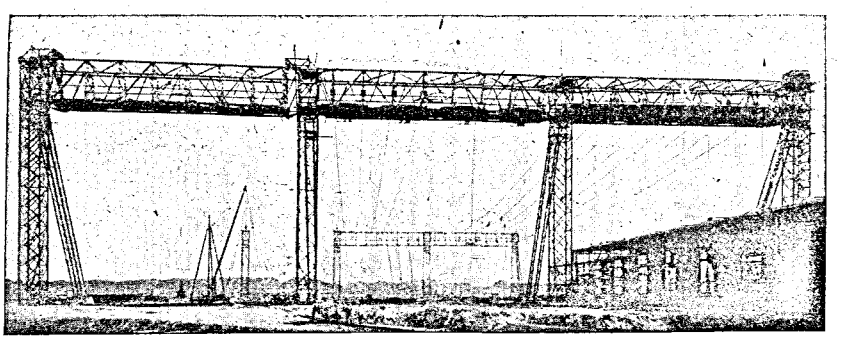


Abb. 4. Deutsche Werft.

Köpfen verfügte. Diese Werft gewann im Kriege eine bestimmte Bedeutung beim Bau der reichsdeutschen Donauflotte: Für das dringende Schleppkraftbedürfnis auf der Donau zwecks Getreideabtransport aus dem neutralen Rumänien wurden 1916 auf den nordischen Strömen angekaufte Dampfer bei Hitzler zerlegt, per Bahn zur Donau befördert und dort von Hitzler, sowie von der Donauwerft Chr. Ruthofs in Regensburg und Deggendorf wieder zusammengebaut. Später wurde diese Werft technische Personal- und Material-

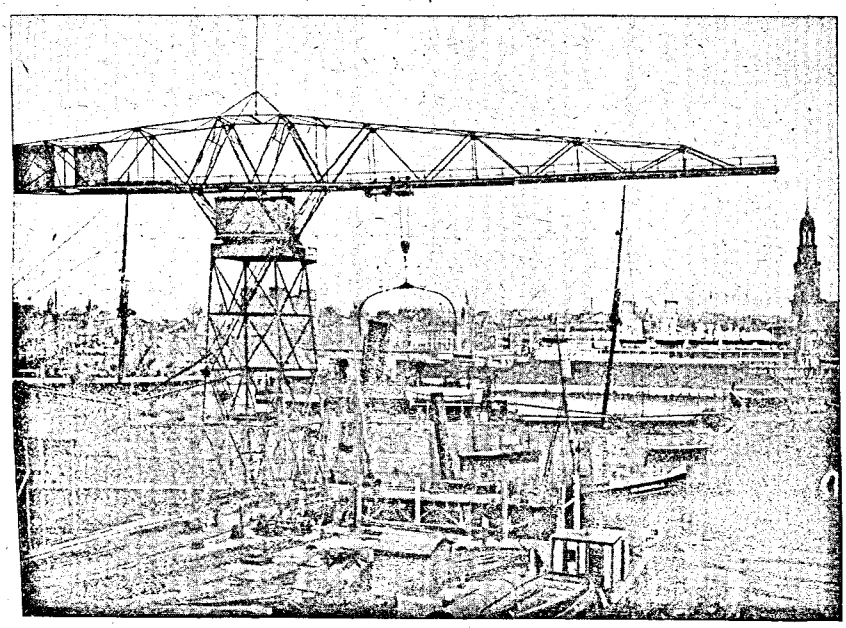


Abb. 5. H C. Stülcken Sohn.

basis für die deutsche Bergungsgruppe in Rumänien, welche während der Jahre 1917/18 rund 90 von den Rumänen versenkte Dampfer, Elevatoren und Getreideschiffe mit durchweg hamburgischen Einrichtungen und Hamburger Schiffer- und Schiffbauerpersonal gehoben, Hunderte von Schiffen auf der rumänischen Staatswerft in Turn Severin repariert und eine zweite deutsche Werft in Giurgiu angelegt hat. Das Auftreten und die Erfolge der hamburgischen Schiffer, Schiffbauer und Maschinenbauer an der rumänischen Donau und am Schwarzen Meer während des Krieges haben dem Deutschtum in jenen Ländern unzweifelhaft Kredit erworben.

An jenen schiffbautechnischen Kriegsorganisationen im fernen Land waren mit Material und Personal noch wesentlich beteiligt die Hamburger Bergungs- bzw. Bugsierfirma Adolf Flint und John Voigt, sowie die Werften von J. Oelkers in Neuhof und Röger Söhne in Wilhelmsburg, die letzten beiden vor dem Kriege leistungsfähige Reparaturwerften für die mittlere und Kleinschiffahrt. Z. B. waren fast die gesamten Werfteinrichtungen von Röger Söhne während der beiden letzten Kriegsjahre für die Deutsche Werft in Turn-Severin ermietet und konnten von dort noch rechtzeitig wieder abtransportiert werden.

In der Gruppe der mittleren Werften sind noch zwei letzthin neuorganisierte bzw. neugeschaffene Unternehmen zu nennen, nämlich die „Vereinigten Elbe- und Norderwerften", sowie die „Hamburger Elbewerft". Diese letzteren beiden haben sich auf Neubauten bis zu 4000 t eingestellt, sind aber gleichwohl für Reparaturbetrieb eingerichtet und darin leistungsfähig.

Außer diesen genannten Werften gehören zur Kennzeichnung Hamburgs noch eine Reihe von kleineren Reparaturstätten, Bootswerften und Slips, sowie Schiffsbergungsunternehmungen mit eigenen Reparaturslips und Werfteinrichtungen, deren Nennung im einzelnen hier zu weit führen würde.

Eine die Hamburger Schiffbauindustrie kennzeichnende und bedeutungsvolle Einrichtung ist die „Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt" (Abb. 6), deren Gesellschafter vierzehn namhafte deutsche Reedereien und Werften, — worunter zehn hamburgische — sind. Diese Anstalt ist die größte der Welt und verfügt in den Abmessungen ihrer Bassins und in ihren Apparaturen über einen Maßstab, der seinesgleichen heute und in absehbarer Zukunft nirgends besitzt. Es können dort Schiffsmodelle bis zu 11 m Länge und 2½ m Breite mit Schraubenpropellern geschleppt werden, während das normale Modellmaß der Länge in dieser Anstalt 6—7 m beträgt. Hier entwickelt die Hamburger Schiffbauindustrie Schiffsformen von denkbar großer Wirtschaftlichkeit des Antriebs und ist z. B. gegenwärtig in Gemeinschaft mit den Schiffbauindustrien der größten Nord- und Ostseewerften am Werke, die Antriebsökonomie völliger Frachtdampfer durch ein umfangreiches gemeinsames Versuchsprogramm planmäßig zu untersuchen.

Bei den Bestrebungen der deutschen Schiffbauindustrie, die künftige Handelsflotte so wirtschaftlich als nur möglich herzustellen und zu betreiben, dürfen die hierfür in Hamburg stark geförderten, überaus wichtigen Bestrebungen des „Handelsschiff-Normen-Ausschusses" nicht unerwähnt bleiben. Das Ziel ist hier, die Herstellung, Reparatur und Auswechslung zahlreicher Einzelheiten der Konstruktion, Einrichtung und Ausrüstung von Schiff und Maschinen zu vereinfachen und zu verbilligen und damit zugleich kostspieligen Eigenbrödeleien durch solche Standardausführungen ein Ende zu bereiten, welche von jedem wirklichen Praktiker als überlegen zweckmäßig anerkannt werden müssen. Bei der Verfolgung dieser Bestrebungen steht die Hamburger Schiffbauindustrie durch die Normenbüros der großen Werften und in gemeinsamer Arbeit mit den Reedereien in der ersten Reihe der Förderer und stellt

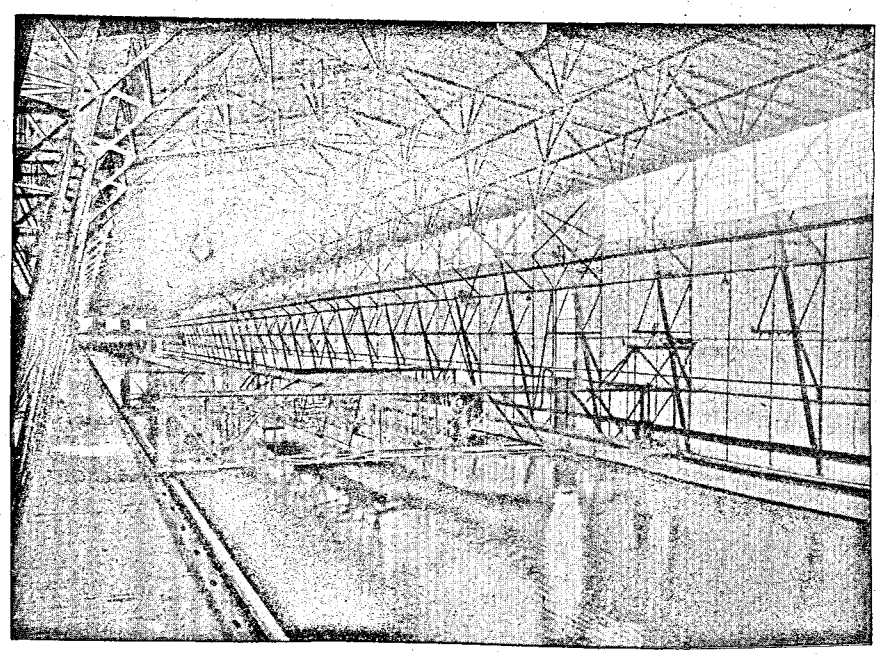


Abb. 6. Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt.

für sich rund ein Drittel der Mitglieder des Hauptarbeitsausschusses.

Die wirtschaftliche Lage der Hamburger Werften ist infolge der durch den Krieg geschaffenen Verhältnisse eine in mehrfacher Hinsicht eigenartige geworden.

Wenn es oberflächlicher Beurteilung zunächst klar erscheint, daß die uns genommene deutsche Handelsflotte unbedingt und möglichst prompt durch die leistungsfähige deutsche Industrie ersetzt werden wird, — zumal ja doch das Reich den größten Teil der Bausummen vorstreckt, — so stellt sich diese Frage bei näherer Betrachtung wesentlich verwickelter dar. — Der gegenwärtige Preis von erstklassigen Frachtdampfern beträgt in Deutschland bei mäßigen Gewinnprozenten etwa das Zwanzig- bis Dreiundzwanzigfache von 1914. Die Seefrachtsätze betrugen im Durchschnitt der Monate August und September im Mittel z. B. der nordatlantischen aus- und heimgehenden Raten noch rund das 3½ fache von 1914 und bewegen sich in absteigender Linie. Werden nun auch durch das Gesetz, betr. die „Reichsbeihilfe" und „Überteuerung", einstweilen mehr als 85 % der Bausumme durch das Reich gewährt, so verbleibt den Reedereien immer noch ein mehr als doppelter Baupreis und fast verzehnfachte Betriebskosten im Vergleich zu 1914 und damit kein großer Anreiz zu langfristigen größeren Neubauten in niedergehender Konjunktur. Denn auch den Mehrkosten von Passagiereinrichtungen und erhöhter Maschinenkraft in Verbindung mit dementsprechender Vergrößerung des Schiffskörpers, — und den damit wieder erhöhten Bau- und Betriebsausgaben per Tonne beförderter Nutzladung, — steht kein entsprechender Ausgleich in erhöhten Passageraten gegenüber. Es ist darum für die Reedereien naheliegend, sich Schiffsräumte durch Ermietung oder durch Kauf älterer Schiffe zu schaffen, einmal, um sofort Tonnage zu haben und dann, um in Ruhe die von ihnen erwartete Preissenke für Schiffbaumaterial und Schiffbauten abzuwarten.

Nun sind sich aber die deutschen Reedereien ihrer nationalen Pflicht voll bewußt und gehen zurzeit — wenigstens im Frachtschiffbau — schon planmäßig mit Bestellungen und Bauten vorwärts. Ein Moment von größter wirtschaftlicher und organisatorischer Erschwerung liegt hier in der ungenügenden Belieferung der Werften mit Schiffbaumaterial, indem gegenwärtig und in absehbarer Frist nicht wesentlich mehr als die Hälfte des von den Werften als mindester laufender Bedarf für normale Beschäftigung angegebenen Schiffbaustahles geliefert wird. Die Preispolitik der Stahlindustrie, die bis zum Ende des Juli den Weltmarktpreis auch für den inländischen Verbraucher anstrebte und dem Schiffbau gegenüber auch erzielte, bildet naturgemäß auch mit einen der wesentlichen Gründe für den hohen Stand der Schiffsneubaupreise.

Ende Juli fand zwar eine Erniedrigung der Stahlpreise um rund 10 Prozent statt, welche jedoch teilweise durch höhere Flußfrachten ausgeglichen wurde und keine hinreichende Erleichterung schaffen konnte. Es muß erhofft werden, daß der deutsche Schiffbau von seiten der Stahlindustrie durch baldigen weiteren Nachlaß ein normaleres Verhältnis zwischen den Produktionskosten und dem Verkaufspreis zugestanden erhält.

Für die wirtschaftliche Lage der Werften beim Wiederaufbau ist weiter von einschneidender Bedeutung, daß der vom Reich normierte Werkvertrag für Neubauten innerhalb der „Reichsbeihilfe" die Gewinnprozente der Regiebedingungen nicht auf die Gesamtsumme, sondern nur auf bestimmte Bruchteile derselben aufzuschlagen gestattet. Wenn aber den Werften die Stabilität ihrer wirtschaftlichen Existenz durch das Regieverfahren (worin der Staat stets nach Billigkeitsgründen Änderungen genehmigen kann) — auch gewährleistet sein mag, so wird in absehbarer Zeit auf eine wirtschaftliche Blüte der Werften im Sinne guter Endergebnisse aus Neubauten nicht zu rechnen sein und dies umsoweniger, als die beklagenswerte Verminderung der Durchschnittsleistung des deutschen Werftarbeiters die Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt zurzeit stark beeinträchtigt.

Die ausländische Schiffahrt hat sich vor dem Kriege sowohl im Neubau, wie bei Reparaturen, der deutschen Werften vergleichsweise ebenso wenig bedient, wie die deutsche Schiffahrt zuletzt im Auslande bauen und reparieren ließ. Die deutsche Arbeit und das deutsche Material konnten beim früheren normalen Stande der Währung auch nur selten billiger anbieten als die einheimische Industrie des Auslandes, und die Unbequemlichkeit ausländischer Reparaturen und Bauten hat noch fast immer die Reedereien dazu geführt, selbst unter höheren Aufwendungen lieber im eigenen Lande arbeiten zu lassen. Nach dem Kriege zeigen sich für die deutsche Schiffbauindustrie, und zwar besonders hinsichtlich des Reparaturbetriebs, zwei neue Gesichtspunkte unter der Voraussetzung verbesserter Arbeitsleistung: —

Einmal entspricht der heutigen Entwertung der Mark im Auslande nicht ganz die Entwertung der Mark bei uns, so daß die deutsche Arbeit, wenn sie auch für den heimischen Besteller vielfach unerschwinglich geworden ist, doch für den ausländischen Besteller absolut genommen und nach seiner eigenen Währung und Lohnbasis häufig vergleichsweise noch billiger ist, als sie vor dem Kriege war. Mit anderen Worten: Die Konkurrenzfähigkeit deutscher Neubau- und Reparaturarbeit müßte heute zweifellos vorhanden sein und zwar auch dann noch, wenn deutscherseits mit ausländischem Material, zu Materialkosten in ausländischer Währung, gearbeitet werden muß. Nur falsche Preispolitik und unverständige Bemessung von Ausfuhrabgaben können neben verminderter Arbeitsleistung dazu führen, daß der bei zweckmäßiger Durchführung der Geschäfte sicher erzielbare Erfolg deutschen Wettbewerbs zunichte gemacht werden kann.

Der zweite neue Gesichtspunkt für die deutsche Schiffbauindustrie (der besonders für Reparatur, Klassifikation und Instandhaltung in Betracht kommt), ist die Entstehung einer amerikanischen Handelsschiffahrt: — Der amerikanische Handelsschiffbau ist, was Schiffstypen und Konstruktionsweise anbelangt, bekanntlich unter dem Druck des U-Bootkrieges von England in den Sattel gesetzt worden. Die aus dem Boden gestampfte Handelsflotte der Vereinigten Staaten leidet aber gleichwohl, wie es nur natürlich ist, unter einem großen Prozentsatz mangelhaft fabrizierter Schiffe und ist künftig zu einem relativ hohen Reparaturstand verurteilt. Die für die deutsch-amerikanischen Beziehungen so wichtigen Schiffahrtsabkommen, wie überhaupt das ganze Interesse der nordamerikanischen Wirtschaft an dem direkten Schiffahrtsverkehr mit Deutschland, verweisen nun Hamburg mit seinen großen und tiefen, seinen so denkbar zweckmäßig gebauten und eingerichteten Hafenanlagen an die erste Stelle im deutsch-amerikanischen Schiffahrtsverkehr. Damit ergibt sich zweckmäßig auch eine Betätigung der deutschen Werften für die amerikanische Schiffahrt und zwar vor allem in Reparatur und Ausrüstungsergänzung, auch in Klassifikation, und in zeitlich weiterer Folge —, allerdings unter Voraussetzung des Fallens gewisser gesetzgeberischer Schranken, — auch im Neubau höherklassiger Schiffe, — sofern Amerika nicht beabsichtigt, in seiner schiffahrtlichen Entwicklung

zu stagnieren und, mit dem Segen seiner Verbündeten, wieder von der Schiffahrtsbühne abzutreten. Will es das nicht, so wird es gezwungen sein, seiner großen und teilweise nicht hochwertigen Frachtdampferflotte auch schnellere Passagier- und Frachtdampfer hinzuzufügen, für deren wirtschaftlichsten und technisch vorzüglichsten Bau der Wettbewerb deutscher Werften in Betracht käme. Geht diese natürliche Entwicklung vor sich, so werden die deutschen Werften kraft ihres Könnens und auf Grund der vorgenannten wirtschaftspolitischen und Währungsverhältnisse bestimmt zum Bau amerikanischer Schiffe kommen.

Eine solche Entwicklung würde eine weit größere, als nur unmittelbare Bedeutung haben. Denn nur durch ein intensives wirtschaftliches Interesse solcher Völker, die auf internationale Wechselbeziehungen gerichtet sind, können wir die unentwegt feindlichen Bestrebungen anderer mit Hilfe jener weitblickenden Mächte allmählich zum Absterben bringen.

Hamburgs Seezufahrtsstraße

Von Oberbaurat C. Lorenzen

Um Hamburgs hervorragende Stellung im Welthandel zu errichten und zu erhalten, ist es seit Jahrhunderten eine der wichtigsten und vornehmsten Aufgaben des hamburgischen Staates gewesen, die Schiffbarkeit der Elbe von Hamburg bis zur See in jeder Weise zu verbessern. Zwar gehört nur ein geringer Teil der Unterelbe zum hamburgischen Staatsgebiet, doch hat Hamburgs erfolgreich gewahrte, politische Sonderstellung ihm seit Beginn seiner Seeschiffahrt ein Recht auf den Elbstrom bis zur See gesichert, das es bis heute unverändert zu seinem Vorteil und zum Nutzen Deutschlands ausgeübt hat. Hamburgs Lage, etwa 100 km oberhalb der bei Cuxhaven seeartig sich erweiternden Elbmündung, ist besonders zum Umschlag zwischen Seeschiff und Flußschiff geeignet. Der hamburgische Staat ist daher stets bestrebt gewesen, die Unterelbe so auszugestalten, daß die Seeschiffe ungeachtet ihrer Größe und ihres Tiefganges tunlichst ohne Zeitverlust den Hamburger Hafen aufsuchen konnten. In alter Zeit beschränkte man sich darauf, das vorhandene Fahrwasser nur durch Zeichen kenntlich zu machen. Als später auch fremde Schiffahrt ihren Weg nach Hamburg nahm, bildete sich das Lotswesen aus.

War hierdurch die Möglichkeit gegeben, die Schiffe auf sicherem Pfade von der See nach Hamburg zu führen, so bildeten andererseits die Tiefenverhältnisse der Elbe ein nicht zu überwindendes Hindernis für solche Schiffe, die einen größeren Tiefgang aufwiesen. Zwar wurde die täglich zweimal wiederkehrende Flut benutzt, um auch die tiefgehenden Schiffe über Untiefen und Sandbänke hinwegzubringen, aber trotzdem mußte manches Schiff bei Neumühlen oder Wittenbergen liegen bleiben und dort leichtern, weil besonders in der Nähe dieser Ortschaften das Flußbett so seicht war, daß Schiffe mit mehr als 4 m Tiefgang die Flußstrecke nicht befahren konnten. Die Barrengegend bei Blankenese bildete in alter Zeit das Haupthindernis für die Seeschiffahrt nach Hamburg. Die Wassertiefe bei Blankenese betrug im Anfang des 19. Jahrhunderts bei mittlerem Niedrigwasser nur 1,7 bis 2,0 m. Zur Zeit des gewöhnlichen Hochwasserstandes vergrößerte sich die Wassertiefe auf etwa 4,0 bis 4,3 m.

Solange die Seeschiffahrt nur mit Segelschiffen betrieben wurde, deren Fortbewegung von Wind und Wetter und von der Strömung abhängig war, mögen Verzögerungen, die durch einen unfreiwilligen Aufenthalt in der Gegend von Blankenese entstanden, nicht so sehr ins Gewicht gefallen sein, da die Schiffe auf ihren teilweise recht langen Reisen schon an und für sich mit Zeitverlusten rechnen mußten. Als aber die Dampfmaschine ihren Einzug auf den Schiffen hielt und damit den Betrieb der Schiffahrt mehr und mehr von Strömung und dem Wind unabhängig machte, drängten die Verhältnisse zu besonderen Maßnahmen, um die Vorzüge, die der Schiffahrt aus der Anwendung der Dampfkraft erwuchsen, möglichst vollkommen ausnutzen zu können.

Das konnte nach dem damaligen Standpunkt der Technik nur durch Vertiefung der Barrengegend bei Blankenese geschehen. Hamburg hatte zwar schon früher versucht, eine Abnahme der Untiefen bei Blankenese durch Baggerungen zu erreichen, doch waren die Einrichtungen, die für diesen Zweck zur Verfügung standen, nicht genügend, um mit ihnen dauernde Verbesserungen des Fahrwassers zu erzielen. Bis zum Jahre 1834 besaß Hamburg nur wenige, 10 bis 12 cbm fassende, hölzerne Schuten, die je mit zwei Arbeitern besetzt waren. Diese gruben mit Baggerbeuteln, sogenannten „Ketschern" die Versandungen im Fahrwasser ab. Daß diese Art der Erhaltung und Vertiefung des Fahrwassers selbst den bescheidensten Ansprüchen auf die Dauer nicht genügen konnte, ist klar. Aus dieser Erkenntnis heraus und angesichts der guten Erfahrungen, die in England inzwischen mit Dampfbaggern gemacht worden waren, entschloß Hamburg sich im Jahre 1832 zum Bau von zwei Dampfbaggern, die in den Jahren 1833 und 1837 in Auftrag gegeben wurden. Der erste Dampfbagger erhielt eine Greiftiefe von 2 m, seine durchschnittliche Leistung betrug 35 cbm in einer Stunde, zu seiner Bedienung gehörten 15 Schuten.

Die Erfahrungen, die mit den ersten Dampfbaggern gemacht wurden, entsprachen im allgemeinen nicht den gehegten Erwartungen. Unvollkommene Bauart der Bagger und unausgebildete Besatzung waren die hauptsächlichen Ursachen dafür. Erst nach längerer Zeit verlor der Maschinenbetrieb das Fremdartige, und eigene Erfahrungen traten an die Stelle der früheren Unbeholfenheit. Dann aber entwickelte das hamburgische Baggerwesen sich weiter und weiter; heute hat es einen so bedeutenden Umfang erreicht, daß es in Deutschland mit an führender Stelle steht. Die Eimerbagger aus der neueren Zeit können in einer Stunde etwa 470 cbm leisten, und dabei eine Tiefe von 14 m unter der Wasseroberfläche herstellen. Mit Hilfe dieses großzügigen Baggerwesens ist es im Laufe der Jahrzehnte nach und nach gelungen, auf der ganzen Unterelbe eine 200 bis 300 m breite Schiffahrtsrinne herzustellen, die heute bei mittlerem Niedrigwasser noch eine Tiefe von 9 bis 10 m und bei mittlerem Hochwasser eine solche von 11 bis 12 m aufweist. Bei diesen Tiefen und Breiten war es selbst den Riesendampfern „Imperator" und „Vaterland" der Hamburg-Amerika Linie vor dem Kriege möglich, Hamburg zu erreichen, ohne daß vorher eine Leichterung der Schiffe vorgenommen werden mußte.

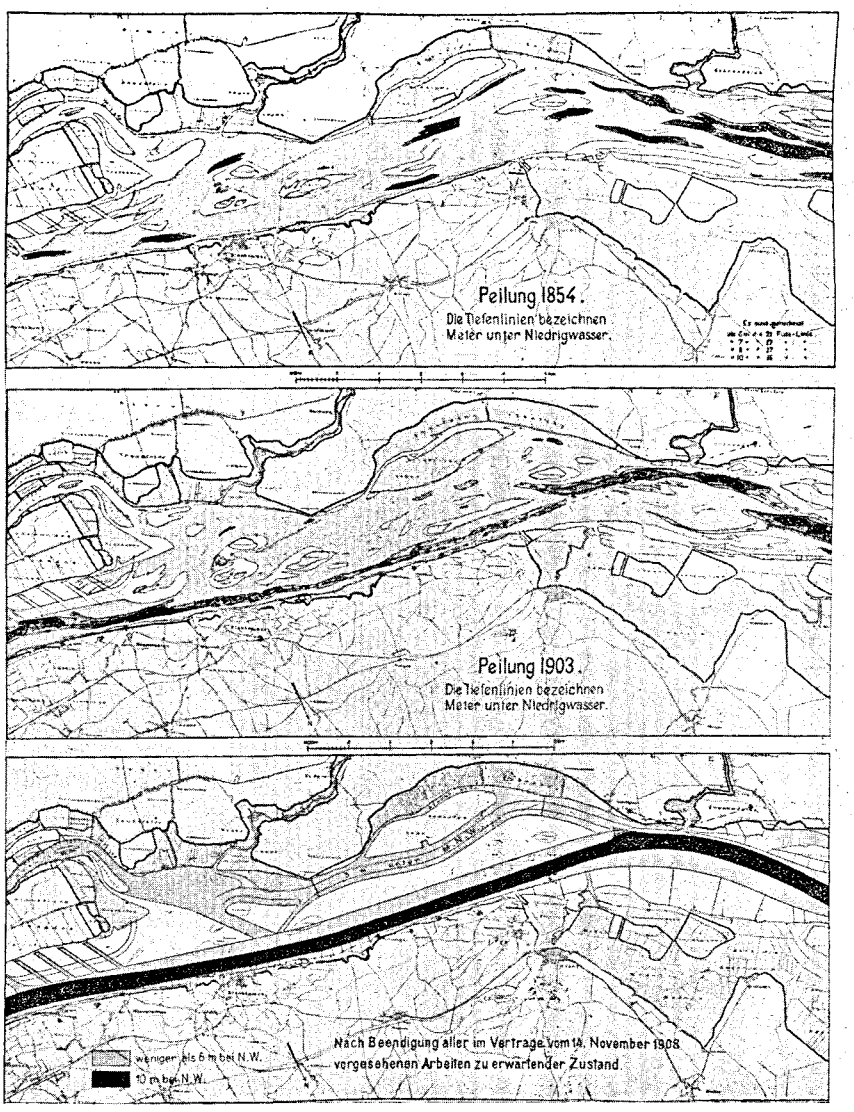
Als Vorarbeiten für die jährlichen Baggerungen dienen seit Jahrzehnten regelmäßige Untersuchungen des

Strombetts. Sobald die Witterungsverhältnisse im Frühjahr es gestatten, wird die Beschaffenheit des Strombetts durch umfangreiche Peilungen ermittelt. In regelmäßigen Abständen von 75 bis 300 Metern werden die Querschnitte des Stromes gemessen und die Ergebnisse in Karten eingetragen. Auf diese Weise entstehen Abbildungen der Tiefenverhältnisse, die einen Aufschluß über die vorzunehmenden Baggerungen geben. Im Herbst werden die Peilungen teilweise wiederholt, um das Ergebnis der Baggerungen festzustellen.

Die Peilungen dienen aber nicht nur den Baggerungen, sie geben außerdem noch vollkommenen Aufschluß über die Strömungsverhältnisse und über alle sonstigen Veränderungen, die sich im Strombett vollziehen. Sie stellen gewissermaßen die Geschichte des Stromes dar und bilden eine wertvolle Unterlage für die Beurteilung aller Fragen, die auf die Verbesserung der Stromverhältnisse hinzielen. Bevorstehende Ablenkungen der Hauptströmung, die Bildung von Nebenrinnen, das Entstehen und Verschwinden von Sandbänken und ähnliche Erscheinungen, lassen sich durch Vergleichen der Peilungen aus den verschiedenen Jahren mit Sicherheit feststellen. Hand in Hand mit den Peilungen gehen die Aufnahmen, die zur Vervollständigung und Berichtigung der Stromkarten erforderlich sind.

Obgleich die Baggerungen mit Erfolg durchgeführt worden sind, haftet ihnen doch der eine Nachteil an, daß durch sie zwar die Untiefen beseitigt werden konnten, nicht aber die Ursachen, die zu der Bildung der Untiefen führten. Es hat daher nicht immer genügt, die gewünschten Tiefen einmal herzustellen, es mußte vielmehr Jahr um Jahr aufs neue gebaggert werden, um die geschaffenen Verhältnisse zu erhalten und zu verbessern und an anderen Stellen sich bildende Fahrwasserverflachungen und -verwerfungen zu beseitigen. Im Laufe der Zeit wurden auch die vielen, auf den ungünstigsten Stromstrecken arbeitenden Bagger mit ihrem Schuten- und Schleppdamperverkehr der zunehmenden Schiffahrt hinderlich. Es mußte deshalb dazu übergegangen werden, durch eine Umgestaltung des Stromlaufes die Ursachen der Versandungen nach Möglichkeit zu beseitigen und die Baggerungen, die sich trotzdem nicht ganz vermeiden lassen, zu unterstützen.

Die Stromstrecke der Unterelbe, die zuerst für eine derartige Umgestaltung vorgesehen wurde, reichte von St. Pauli bis Nienstedten. Die tiefe Fahrrinne zog sich vor dem Ausbau der genannten Elbstrecke von der alten Köhlbrandmündung unter der Einwirkung der aus dieser kommenden Ebbeströmung zunächst am nördlichen Ufer vor Altona entlang, wo jedoch ein großer Teil der Fahrwasserbreite von dem Altonaer Hafen eingenommen wurde, so daß dieser Teil von der nach Hamburg gehenden Schiffahrt nicht benutzt werden konnte. Unterhalb des Neumühlener Kais schwenkte die tiefe Fahrrinne ziemlich scharf nach dem Südufer der Elbe hinüber und bildete dort ein streckenweise zwar tiefes, im übrigen aber enges und unregelmäßiges Fahrwasser. Unterhalb der Einmündung des Köhlfleths wendete das Fahrwasser sich alsdann wieder dem nördlichen Ufer zu. Verschiedene Schiffsunfälle, die sich auf dieser Strecke ereignet hatten und die sehr störend auf die Schiffahrt wirkten, sowie andere Gründe drängten Hamburg zur Ausführung einer Regulierung der Elbe von Altona bis Nienstedten. Die von Hamburg angewandten Maßnahmen bestanden in der Herstellung eines 1000 m langen Leitdammes vor der Stadt Altona, der Verschiebung des Fahrwassers zwischen Neumühlen und Finkenwärder nach Norden durch den Bau von Stacken und Ausbau des Ufers vor Finkenwärder. Die Arbeiten wurden von Hamburg auf Grund eines Staatsvertrags zwischen Preußen und Hamburg vom Jahre 1896 ausgeführt. Der Erfolg war durchaus günstig. An die Stelle des stark gekrümmten und unregelmäßigen Fahrwassers trat eine leicht gekrümmte, gleichmäßig verlaufende, breite Fahrrinne. Unter der Einwirkung der neuen Uferwerke verbesserten die Fahrwasserverhältnisse sich im Laufe der nächsten Jahre mehr und mehr.



Durch den Erfolg ermutigt, ging Hamburg dann daran, die bedeutend ungünstigere Stromstrecke unterhalb Nienstedten bis Brunshausen durch Stromwerke zu verbessern. Nach langjährigen Verhandlungen kam im November 1908 eine neuer Staatsvertrag zwischen Preußen und Hamburg zustande, der sich im wesentlichen mit der Verbesserung des Stromlaufs in der Gegend von Blankenese und der Stromstrecke von Schulau bis Brunshausen befaßte. Auf diesen Stromstrecken wechselten die Breiten zwischen den festen

Ufern sehr erheblich. Die Folgen davon waren Verwilderungen der Stromstrecken, die zur Bildung verschiedener Nebenfahrwasser und Nebenrinnen führten. Da die Spülkraft des Stromes im Hauptfahrwasser hierdurch herabgemindert wurde, traten umfangreiche und dauernde Versandungen der Hauptrinne ein, die vor dem Ausbau nur durch fortgesetzte Baggerungen beseitigt werden konnten. Auch auf diesen Stromstrecken sind durch Anlage von Leitdämmen, durch Verbauen von überflüssigen Nebenrinnen und Vorschieben der Strombettgrenzen durch Stackbauten Erfolge erzielt worden, die der Schiffahrt zugute kommen. Obgleich die Arbeiten noch nicht ganz beendet sind, kann festgestellt werden, daß der Umfang der notwendigen Baggerungen abgenommen hat. Das Fahrwasser für die Seeschiffe zeigt schon jetzt weniger scharfe Krümmungen und weist allgemein gleichmäßiger verlaufende Breiten und Tiefen auf, als vor Inangriffnahme der Strombauarbeiten.

Weitere Stromstrecken, deren Ausbau dringend notwendig ist, liegen zwischen Brunshausen und Glückstadt bei der Elbinsel Pagensand und unterhalb Brunsbüttel bei der Ostebank. Besonders die zuletzt genannte Stromstrecke bedarf einer baldigen Verbesserung. Die hier auftretenden Naturkräfte, die eine dauernde Verschiebung der Ostebank in das südlich von ihr verlaufende Hauptfahrwasser bewirken, sind so gewaltige geworden, daß Baggerungen allein nicht mehr genügen werden, ihnen zu begegnen und die Seeschifftiefe in dem Fahrwasser dauernd zu erhalten. Wird ferner berücksichtigt, daß die Baggerungen große Mengen Kohlen erfordern, an denen es vorläufig noch mangeln wird, so erscheint es um so notwendiger, den Baggerungen durch die Anlage von Strombauwerken zu Hilfe zu kommen.

Noch eine dritte Strecke bedarf der dauernden Beobachtung und Fürsorge. In der Elbmündung, vom Festlande bis zur Insel Neuwerk, spaltet die Wasserführung sich durch den sogenannten Mittelgrund. Das Hauptfahrwasser liegt nordöstlich von dieser Sandbank. Unter der Einwirkung von Sturmfluten finden hier gelegentlich Abnahmen der Fahrwassertiefen statt, die nur durch umfangreiche Baggerungen beseitigt werden können, denn mit Strombauwerken ist hier nichts zu erreichen, abgesehen davon, daß das seeartige Gepräge der Gegend die Ausführung solcher Strombauwerke unverhältnismäßig erschweren und verteuern würde.

Während die Bestrebungen Hamburgs zur Verbesserung des Fahrwassers der Unterelbe hauptsächlich der neueren Zeit entstammen, ist die Fürsorge für die den Schiffen als Wegweiser dienende Bezeichnung des tiefen Fahrwassers wesentlich älter, sie ist fast so alt wie Hamburg selbst. Allerdings begnügte man sich in alter Zeit mit einer Tagesbezeichnung, da es vor dem 19. Jahrhundert noch nicht üblich war, die Elbe auch zur Nachtzeit zu befahren. Bereits im 12. Jahrhundert wurde eine größere Anzahl Tonnen und Baken angeordnet, durch welche die Schiffe auf gefährliche Stellen im Flußlauf aufmerksam gemacht wurden. Immerhin war die damalige Bezeichnung nur dürftig; es erforderte besondere Kenntnisse der Fahrwasserverhältnisse, um ein Schiff sicher und wohlbehalten an allen Sandbänken und Untiefen vorbei nach Hamburg zu bringen. Neben den im Strom befindlichen Zeichen dienten den Ortskundigen auch Häuser, Kirchen, Windmühlen und Bäume an den Ufern als Anhaltspunkte für die Lage der Fahrrinne.

Erst im 19. Jahrhundert mit der Zunahme der Schiffahrt und namentlich nach Einführung der Dampfschiffahrt trat der Wunsch hervor, die Elbe auch während der Nachtzeit befahren zu können. Zwar brannte schon im Jahre 1296 auf der Insel Neuwerk auf einem Holzgerüst ein offenes Feuer, das den Schiffen die Einfahrt in die Elbe erleichtern sollte, doch ist die eigentliche nächtliche Bezeichnung der Elbe zwischen Cuxhaven und Hamburg erst nach dem Jahre 1850 eingerichtet worden. Während außerhalb von Cuxhaven hauptsächlich Leuchtschiffe ausliegen und durch ihre verschieden gekennzeichneten Lichter den Schiffen die Ansegelung der Elbe zur Nachtzeit ermöglichen, sind zwischen Cuxhaven und Hamburg im Laufe der Jahre eine große Anzahl fester, das heißt auf dem Lande stehender Leuchtfeuer erbaut worden. Wo irgend möglich wird die Schiffahrtsrinne durch Richtfeueranlagen bezeichnet. Diese Anlagen bestehen aus je zwei Feuern, die hintereinander und in verschiedener Höhe in Linien aufgestellt worden sind, die mit den Mitten der Schiffahrtsrinne zusammenfallen. Der Übergang von einer Richtlinie in die andere wird durch sogenannte Quermarkenfeuer angezeigt, die durch verschiedenfarbiges Licht den Schiffer aufmerksam machen, wann er seine Kurse zu ändern und die nächste Richtlinie anzusteuern hat. Dort, wo Richtfeuer nicht aufgestellt werden konnten, dienen Leitfeuer zur Bezeichnung der Fahrstraße. Die Leitfeuer sind einzelne Lichter, die durch Fahrsektoren die Lage des Fahrwassers anzeigen. Überfahren der Fahrwassergrenzen wird durch Veränderungen der Lichterscheinungen bemerkbar gemacht. Selbstredend stimmt die nächtliche Bezeichnung durch die Leuchtfeuer mit der Tagesbezeichnung durch schwimmende Zeichen überein. Die Leuchtfeuer sind mit den besten Einrichtungen der Neuzeit versehen. Da es sich bei den Elbfeuern allgemein um keine große Reichweiten handelt, sind die Feuer mit geringen Ausnahmen mit Petroleumglühlicht ausgestattet, das durch Fresnel'sche Linsen von verschiedener Brennweite den notwendigen Reichweiten der Feuer entsprechend verstärkt wird. Einschließlich der beiden Dückdalbenfeuer bei Otterndorf und beim Osteriff, des Leuchtschiffs bei der Ostebank und einiger Leuchtbojen wird das Fahrwasser der Elbe von Cuxhaven bis Hamburg durch etwa 40 Lichter während der Nachtzeit gekennzeichnet.

So hat Hamburg nach jeder Richtung und von jeher dafür gesorgt und gestrebt, daß die Schiffahrtsstraße auf der Unterelbe nach dem größten und bedeutendsten Seehafen des europäischen Festlandes erhalten und verbessert wurde. Es hat sich im Laufe der Jahrzehnte mit den besten Einrichtungen versehen und keine Ausgaben gescheut um seine Ziele zu erreichen.

Das soll jetzt anders werden. Durch die Verfassung des Deutschen Reichs vom 11. 8. 19 ist es Aufgabe des Reichs geworden, die dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen in sein Eigentum und in seine Verwaltung zu übernehmen. Nach der Übernahme können solche Wasserstraßen nur noch vom Reiche oder mit seiner Zustimmung angelegt oder ausgebaut werden. Mit dem Übergang der Wasserstraßen erhält das Reich die Enteignungsbefugnis, die Tarifhoheit, sowie die Strom- und Schiffahrtspolizei. Der Übergang muß spätestens am 1. 4. 21 erfolgen.

Damit wird Hamburg der Fürsorge für die Schiffbarkeit der Unterelbe enthoben. Die Elbe, die der verstorbene Wasserbaudirektor Nehls mit Recht „Hamburgs Lebensader" genannt hat, wird dem Reich unterstellt. Hamburgs jahrhundertelanges und erfolgreiches Mühen, durch die Fürsorge für die Unterelbe zur Hebung seines Handels und seines Ansehens im Inlande und im Auslande beizutragen, wird durch die Bestimmungen der Verfassung plötzlich abgebrochen. Ein großer Teil der hamburgischen Beamten, Angestellten und Ar-

beiter werden in den Reichsdienst übertreten müssen, ebenso wird auch ein Teil der wertvollen Einrichtungen und Geräte dem Reich zufallen.

Hoffentlich wird das Reichsverkehrsministerium in Berlin, dem die gesamten Wasserstraßen des Deutschen Reichs unterstellt werden sollen, das begonnene Werk im hanseatischen Sinne fortsetzen und die dringenden Aufgaben auf der Unterelbe zum Segen Hamburgs und des Deutschen Reichs erfüllen.

Die Kanalverbindungen der Hansestädte mit dem Mittellandkanal

Von Oberbaurat Otto Höch, Hamburg

Das große Unternehmen des Mittellandkanals geht nach jahrzehntelangem Kampf der Meinungen seiner Vollendung entgegen. Auch dem heftigsten der früheren Gegner ist durch die Erfahrungen des Krieges klar geworden, wie notwendig für das gesamte Wirtschaftsleben Deutschlands eine die Hauptströme, die im allgemeinen von Süden nach Norden verlaufen, verbindende, den neuzeitigen Anforderungen entsprechende Wasserstraße ist. Herrschten hierüber unmittelbar nach dem Kriege keine Meinungsverschiedenheiten mehr, so traten solche noch hervor hinsichtlich der Linienführung. Nachdem aber von den gesetzlich berufenen 6 Wasserstraßenbeiräten 5 mit einer an Einstimmigkeit grenzenden Mehrheit sich für die Mittellinie erklärt und nun auch die preußische Regierung in ihrer Kanalvorlage diese Linie in Vorschlag gebracht hat, ist wohl an ihrer Wahl nicht mehr zu zweifeln. Wenn auch die endgültige Entscheidung über die Ausführung Sache des Reiches, an das nach der neuen Verfassung alle Wasserstraßen übergehen, sein wird, so kann doch nicht angenommen werden, daß das Reich zu einer anderen Entscheidung kommen wird. Trotz aller Hemmungen, die dieser großzügige Plan im Laufe der Zeit erfahren hat, wird nunmehr das bekannte Wort des Ministers Maybach zur Wahrheit: „Gebaut wird er doch".

Ist somit durch Einfügung des bisher fehlenden Zwischenstückes von Hannover bis zur Elbe die große den Norden Deutschlands von West bis Ost, vom Rhein bis zur Oder, durchziehende Wasserstraße gesichert, so ist damit die Aufgabe des Reiches auf dem Gebiet der Wasserstraßenpolitik noch nicht abgeschlossen. Auf die großen Wasserstraßenpläne im Süden Deutschlands soll hier nicht eingegangen werden. Für den Norden Deutschlands kommt eine Verbindung der Hansestädte mit dem Mittellandkanal in Betracht, um durch seine Vermittlung eine Verbindung mit dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet und dem Industriegebiet von Hannover, Peine usw. zu erhalten. Der Plan, eine solche Verbindung zu schaffen, ist so alt, wie die preußische Kanalpolitik überhaupt, stand doch im Beginn derselben der im Anschluß an den Dortmund-Ems-Kanal geplante, die unteren Stromgebiete verbindende Küsten- oder Strandkanal im Wettbewerb mit dem Mittellandkanal; er mußte zurücktreten, weil die Entscheidung zugunsten des letzteren ausschlug. Dieser Plan ist im Laufe der Jahrzehnte nie aufgegeben worden, sondern ist bald in dieser, bald in jener Form wieder aufgetaucht. Er gewinnt jetzt noch viel mehr an Bedeutung und wird zur zwingenden Notwendigkeit, weil durch den unglückseligen Frieden Deutschland verpflichtet worden ist, alle Vorzugstarife, die vor dem Kriege nach den Seestädten auf den Eisenbahnen gewährt wurden, aufzuheben. Durch diese Bestimmung werden die deutschen Seestädte, die sich vor dem Kriege noch erfolgreich gegen ihre ausländischen Wettbewerber Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam behaupten konnten, auf das äußerste benachteiligt; es muß daher dringendste Aufgabe des Reiches sein, diese Benachteiligung durch eine gute, leistungsfähige Wasserstraßenverbindung einigermaßen wettzumachen.

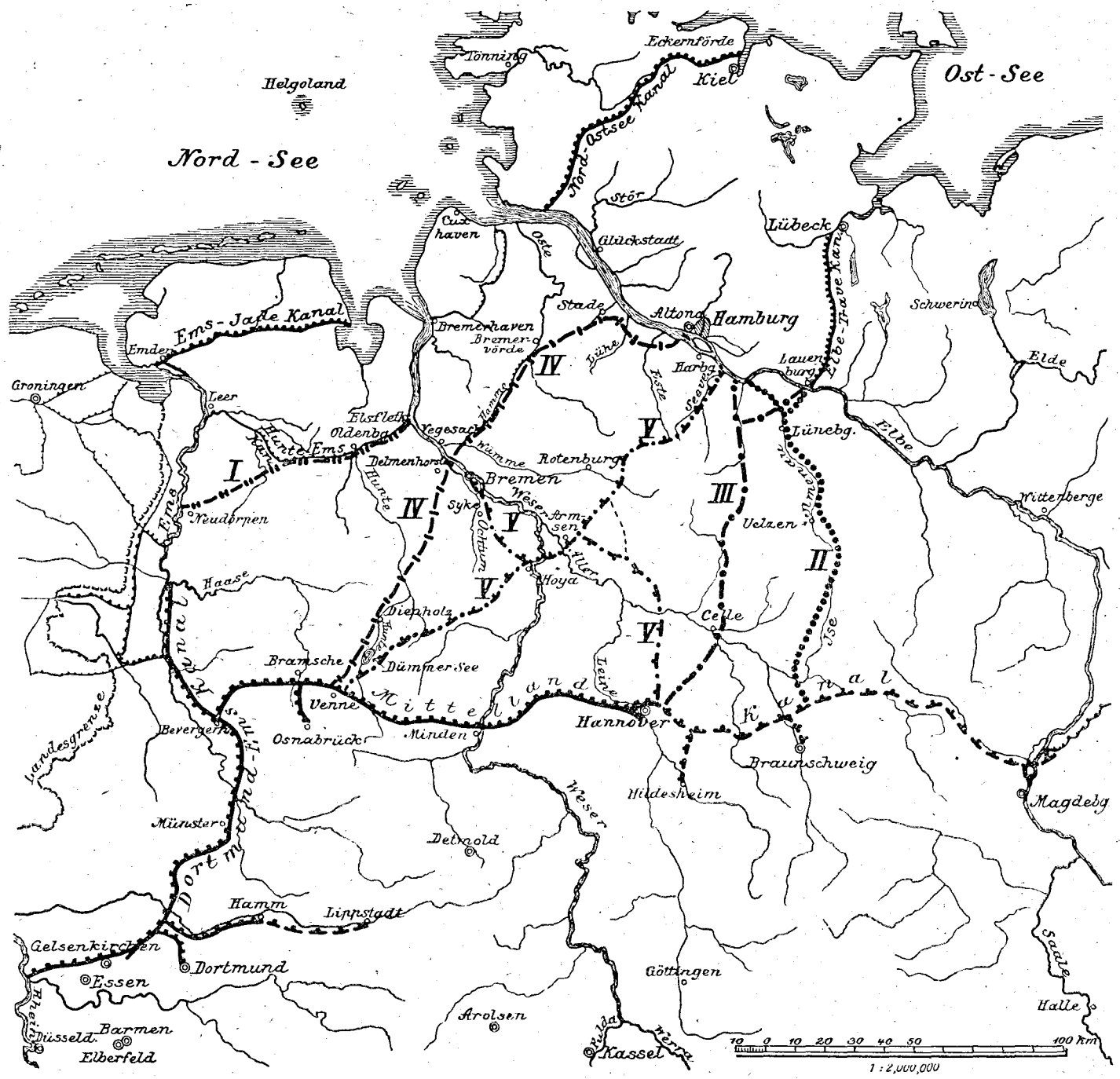
Im Laufe der Zeit sind verschiedene Vorschläge für eine solche Verbindung gemacht worden. Sie sollen im folgenden in zeitlicher Reihenfolge kurz besprochen werden:

1. An erster Stelle ist der Küstenkanal zu nennen. Er soll bei Neudörpen an den Dortmund-Ems-Kanal, der die weitere Verbindung mit dem Mittellandkanal herstellt, anschließen, bei Kampe den Hunte-Ems-Kanal erreichen und im Zuge desselben bis Oldenburg verlaufen; von hier soll er die bereits für kleinere Seeschiffe befahrbare untere Hunte bis zu ihrer Mündung bei Elsfleth benutzen. Seine Fortsetzung zwischen Weser und Elbe soll der Kanal Vegesack-Stade bilden, der von Vegesack aufwärts die Lesum und Wümme benutzt, gleichlaufend mit dem Hamme-Oste-Kanal etwa bis Bremervörde verläuft und dann über Stade zur Elbe zieht. Diese Linie ist in dem beigefügten Lageplan auf der Strecke zwischen Ems und Weser mit I bezeichnet, zwischen Weser und Elbe deckt sie sich im großen und ganzen mit der entsprechenden Strecke der Linie IV (s. u.).

Die erste Teilstrecke zwischen Ems und Weser ist 1914 von Baurat Taaks in Hannover, die zweite zwischen Weser und Elbe von den Bauräten Havestadt und Contag neu bearbeitet worden. Jene soll bis Oldenburg eine Länge von 69 km und drei Schleusen, diese bis zur Elbe bei Stade-Brunshausen eine Länge von 87 km und drei Schleusen erhalten. Für den Anschluß an den Mittellandkanal ist aber noch die Strecke des Dortmund-Ems-Kanals von Neudörpen bis Bevergern mit 99 km und 14 Schleusen hinzuzurechnen. Als Nachteil dieser Linie ist die Benutzung der im Tidegebiet liegenden Strecken der Hunte, Weser, Lesum und Hamme zwischen Oldenburg-Elsfleth-Vegesack-Osterholz und der Elbe von Brunshausen bis Hamburg, die bei stürmischem Wetter von den leicht gebauten Kanalschiffen nicht befahren werden können, anzusehen.

2. An zweiter Stelle ist die Kanalisierung der Weser zu nennen. Sie wurde von Bremen geplant, um Anschluß an den Mittellandkanal zu erhalten und ist in den preußischen Kanalvorlagen von 1899 und 1901 mitenthalten. Als dann Preußen das zur Speisung des Mittellandkanals benötigte Wasser aus den Stauseen der Eder und Diemel zu entnehmen sich entschloß, wurde auch sie von Bremen aufgegeben. An ihre Stelle ist dann die Regelung der Weser auf Niedrigwasser getreten.

3. Zur Verkürzung des weiten Umweges über die Elbe bis Magdeburg und den Mittellandkanal nach den Gebieten von Braunschweig, Peine, Hannover und darüber hinaus nach Westfalen ist vom Oberbaudirektor Rehder in Lübeck die von ihm Nord-Süd-Kanal benannte, im Lageplan mit II bezeichnete Linie vorgeschlagen und bisher von Senat und Handelskammer in Lübeck mit großem Eifer in den Vordergrund gerückt worden. Der Kanal soll bei Leiferde an die Nordlinie des Mittellandkanals anschließen und über Ülzen, Lüneburg mit zwei Mündungsstrecken zur Elbe führen. Während die



eine, für den Anschluß Hamburgs bestimmte, von Lüneburg abwärts der Ilmenau folgt und bei Hoopte die Elbe erreicht, zweigt die andere bei Bardowiek ab und mündet Lauenburg gegenüber in die Elbe. Jenseits der Elbe bildet der Elbe-Trave-Kanal die Fortsetzung nach Lübeck.

Nach dem früheren ersten Entwurf von Rehder stieg der Kanal mit zwei Schleusen im Tal der Ise aufwärts und mit 13 Schleusen im Tale der Ilmenau abwärts. Der jetzt vorliegende zweite Entwurf durchschneidet die Wasserscheide zwischen Ise und Ilmenau mit einem langen und tiefen Einschnitt und setzt an Stelle der vielen Schleusen zwei Hebewerke bei Ülzen und Lüneburg mit 25,3 bzw. 24,3 m Hubhöhe, zu denen dann nur noch eine Schleuse unterhalb von Bardowiek für die Hamburger Mündungsstrecke und die Abschlußschleuse an der Elbe Lauenburg gegenüber für die Lübecker Mündungsstrecke kommen. Die Länge des Hauptkanals beträgt 131 km, des Zweigkanals nach Lauenburg 13 km. Nachdem die frühere Nordlinie des Mittellandkanals zugunsten der Mittellinie aufgegeben ist, muß der Nord-Süd-Kanal über Leiferde hinaus bis an diese verlängert werden, wodurch eine unliebsame Verlängerung des Weges nach Hannover entsteht; auch muß die 8,4 m höher als die Nordlinie liegende Mittellinie noch durch eine weitere Schleuse erstiegen werden. Da die Mittellinie in der Gegend von Braunschweig noch nicht festliegt, ist auch die durch sie bedingte Länge des Nord-Süd-Kanals noch nicht bestimmt.

4. Wenn auch die Rehdersche Linie für Lübeck die kürzeste Verbindung mit dem Mittellandkanal überhaupt darstellt, so hat sie doch den Nachteil, daß sie ihn erst etwa 50 km östlich von Hannover erreicht. Um diesen wichtigsten Verkehrspunkt des Kanals besser mit dem wichtigsten Seehafenplatz Hamburg zu verbinden, hat Professor Franzius-Hannover die von ihm ebenfalls Nord-Süd-Kanal benannte im Lageplan mit III bezeichnete Linie entworfen. Sie zweigt bei Hannover von

dem Mittellandkanal ab, verläuft über Celle, Hermannsburg, Müden, Munster, Amelunghausen, Salzhausen und erreicht bei Hoopte etwas unterhalb der Ilmenaumündung die Elbe. Von Salzhausen zweigt ein Seitenkanal ab, der über Bardowiek zur Elbe gegenüber Lauenburg führt und hier wie Linie II den Anschluß an den Elbe-Trave-Kanal findet. Die Länge des Hauptkanals beträgt 123 km, diejenige des Zweigkanals nach Lauenburg 28 km.

Der Kanal verläuft von Hannover bis Ramlingen (km 18,5) in der Höhe des Mittellandkanals (+ 49,80 m NN), fällt dann in das Allertal auf + 37,50 m, steigt nördlich von Celle (km 34) auf + 60,0 m und in der Nähe von Munster (km 70) weiter zur Scheitelhaltung in + 80,0 m an, um dann bei km 91 auf + 50,0 m, bei km 99 auf + 20,0 m und schließlich bei Stelle (km 120) zur Elbe abzufallen. Die bedeutenden Höhenunterschiede können nur durch Hebewerke oder Schneiders-Schleusen, einige auch durch Schachtschleusen überwunden werden. Bevor nicht noch mehr Erfahrungen mit Hebewerken (das Henrichenburger wird wohl zum zweiten Male nicht gebaut werden) und besonders mit Schneiders-Schleusen, die überhaupt noch nicht zur Ausführung gekommen sind, gesammelt sind, die ihre hinreichende Verwertbarkeit und Sicherheit erweisen, wird es gewagt erscheinen, der Ausführung eines Kanals, bei dem fast nur solche Hebewerke in Frage kommen, näher zu treten. Auch die Speisungsfrage spielt eine bedeutsame Rolle. Wenn die Hebewerke auch wenig Wasser verbrauchen, so muß doch das wenige Schleusenwasser, sowie das Verdunstungs- und Versickerungswasser an jeder Schleusungsstelle aufgepumpt werden, da es auf der Höhe der Lüneburger Heide schwerlich zu gewinnen sein wird.

5. Durch die Niedrigwasserregelung der Weser sind Wassertiefen geschaffen worden, die von Minden abwärts bis zur Auemündung 1,50 m und von hier bis Bremen 1,60 m unter dem durch die erwähnten Stauseen erzielten erhöhten Mittelkleinwasser betragen. Trotzdem dieser Wasserstand, abgesehen von ganz ungewöhnlich trockenen Jahren, nicht mehr unterschritten wird, genügt die durch ihn geschaffene Mindesttiefe, da sie nicht die jederzeitige Vollbeladung der großen, neuerdings zu 1000 t angenommenen Kanalschiffe gestattet, nicht dem lebhaften Schiffahrtsverkehr Bremens mit seinem durch den Mittellandkanal bedeutend erweiterten Hinterlande. Es ist daher von dem bremischen Baudirektor Suling die in dem Lageplan mit IV bezeichnete Linie entworfen worden, die zwischen dem Mittellandkanal und der Weser unter dem Namen Bramscher-Kanal und zwischen Weser und Elbe als Stader-Kanal bekannt ist. Der Kanal zweigt etwas östlich von Bramsche an der Stelle, wo der Mittellandkanal nach Umgehung der Nordwestspitze des Teutoburger Waldes nach Südosten umbiegt, von diesem ab, verläuft durch ausgedehnte Moorgebiete westlich vom Dümmer See an Diepholz vorüber, überschreitet das Huntetal auf einem Damme, zieht in einem Abstande von 3 km östlich von Delmenhorst vorüber und erreicht durch die Ochtumniederung die Weser bei Hasenbüren etwa 10 km unterhalb der großen Weserbrücke in Bremen und 4,5 km unterhalb der Einfahrt zum Hafen II. Der Abstieg vom Mittellandkanal bis zur Weser wird durch 8 Schleusen vermittelt. Die Stelle der Einmündung in die Weser ist bestimmt durch die Fortsetzung auf dem anderen Ufer, die unmittelbar unterhalb des dortigen neuen Industriegebiets neben dem Gelände der Norddeutschen Hütte erfolgt. Der Kanal durchquert dann das Werderland und Blockland bis zur Wümme, benutzt diese und darauf die Hamme etwa bis zu ihrer Flutgrenze, durchschneidet die großen Moorgebiete in der Gegend des Hamme-Oste-Kanals, diesen mit Rücksicht auf die dichte Besiedelung unberührt lassend, zieht über Bremervörde, biegt südlich von Stade nach Südosten um, verläuft am Fuße der Randhöhen des Elbetales über Buxtehude und mündet unterhalb Moorburg in die alte Süderelbe. Auf dieser und der Süderelbe sind schließlich bis zum Beginn des Hamburger Hafengebietes bei Waltershof noch 10 km, bis zu den neuen Seeschiffhäfen von Harburg noch 7 km zurückzulegen. Zwischen Weser und Elbe sind noch 4 Schleusen vorgesehen, so daß im ganzen bis nach Hamburg 12 Schleusen zu durchfahren sind.

Die rund 8 km lange Endhaltung des Bramscher Kanals kann mit Rücksicht auf die den Einwirkungen von Ebbe und Flut unterliegende Ochtum nicht ganz mit sturmflutfreien Dämmen eingefaßt werden, so daß bei Hochfluten eine Überflutung des Kanals und damit eine Stillegung des Verkehrs eintritt. Die geringe nur rund 130 m betragende Breite der Weser macht ein rechtwinkliges Überfahren von Schleppzügen unmöglich. Es ist daher beabsichtigt, die Schleppzüge im Kanal zu trennen und jeden Kahn einzeln mit einem besonderen Schlepper über den Strom zu führen. Berücksichtigt man ferner den Verkehr der Seeschiffe von und nach Bremen, der durch den Kanalverkehr nicht gestört werden darf, so muß die Möglichkeit angezweifelt werden, an jener Stelle einen Kanalverkehr von rund 8 Mill. t, wie er in der Bremer Denkschrift für Hamburg angenommen ist, über die Weser zu führen. Der Verkehr nach Hamburg erfährt hier eine starke Drosselung. Der Verlauf des Kanals unterhalb Bremens muß daher zu lebhaften Bedenken Anlaß geben.

6. Hamburg wird hinsichtlich einer Verbindung mit Rheinland-Westfalen Bremen gegenüber immer benachteiligt sein und bleiben, da es geographisch in dieser Richtung hinter Bremen geschaltet ist. Diese durch die geographische Lage gegebene und daher unabänderliche Benachteiligung muß versucht werden, durch einen Kanal einigermaßen wettzumachen, der möglichst in gerader Richtung nach jenem Gebiet verläuft und nicht wie der Bramsche-Stader-Kanal in einem Abstand von etwa 35 km die Elbe erreicht und dann gleichlaufend mit dieser nach Hamburg verläuft. Ähnliches gilt von dem Nord-Süd-Kanal Rehders, der von der geraden Richtung Hamburg-Hannover etwa 50 km nach Osten abweicht. Der Nord-Süd-Kanal von Franzius verläuft zwar äußerst günstig in Richtung nach Hannover, weist aber immer noch einen größeren Umweg in Richtung nach Rheinland-Westfalen auf. Aus diesen Erwägungen heraus habe ich die im folgenden beschriebene Kanallinie entworfen, die die Mitte hält zwischen den Linien II und III einerseits und Linie IV andererseits; sie ist im Lageplan mit V bezeichnet. Dieser Kanal zweigt ähnlich wie IV östlich von Bramsche bei dem Dorfe Venne von dem Mittellandkanal ab, zieht östlich vom Dümmer See vorüber durch die Minden-Diepholzer Ebene, durchbricht in einem Einschnitt das sich seiner Richtung quer vorlagernde Liebenau-Syker Höhenland und erreicht die Weser 3 km westlich von Hoya auf der am weitesten nach Nordosten vorgestreckten Spitze dieses Höhenlandes. Das Weser- und Allertal werden an der hier schmalsten Stelle mit einem langen und hohen Damm überschritten. Östlich der Aller durchbricht der Kanal einen schmalen sich wieder quer vorlagernden Höhenrücken, durchzieht die sogenannte Moorzone, durchbricht darauf den Landrücken der Lüneburger Heide wiederum durch einen langen und tiefen Einschnitt und tritt in das Tal der Seeve ein, in dem der Abstieg zur Elbe erfolgt. Die Mündung des Kanals bei Over fällt mit der Seevemündung zusammen. In der Nähe des Mittellandkanals wird mit einer Schleuse der Abstieg zur Haupthaltung bewirkt, die in gleicher

Höhenlage mit dem Dümmer See liegend bis zum Seevetal reicht und eine Länge von rund 168 km besitzt. Der Abstieg zur Elbe wird mit vier Schleusen vermittelt, so daß im ganzen in Richtung nach Hamburg fünf Schleusen zu durchfahren sind. Die Einfahrt in den Hamburger Hafen erfolgt stromabwärts von der Oberelbe aus in der gleichen Weise wie beim Elbverkehr. Irgend welche Änderungen der Verkehrsrichtungen oder der Zollabfertigungsverhältnisse finden also nicht statt. Bei Linie IV würde die Einfahrt stromaufwärts erfolgen und die Neuschaffung einer ausreichenden Zollabfertigungsstelle bei Waltershof notwendig werden.

Auf dem Liebenau-Syker Höhenland, kurz vor Beginn des Weserdammes, zweigt 4 km westlich von Hoya ein Kanal nach Bremen ab, der die Syke-Bruchhausener Niederung umgeht und entweder oberhalb der Kreuzung mit der Bremen-Osnabrücker Eisenbahn bei Dreye die Weser erreicht oder die genannte Bahnlinie kreuzt und unter teilweiser Benutzung der oberen Ochtum bei dem Bremer Wasserwerk in die kleine Weser mündet. Die letztere Lösung erscheint mir die günstigere, weil das von Bremen geplante Kanalnetz zwischen der Süder-Vorstadt und der Ochtum in Neuenland auf die bequemste Weise ohne Berührung der Weser angeschlossen werden kann. Auf der Strecke Hoya-Bremen sind fünf Schleusen zu überwinden, so daß sich im ganzen in Richtung auf Bremen sechs Schleusen ergeben.

Durch die Überführung des Kanals über die Weser und Aller wird eine Kreuzung mit dem Verkehr auf diesen beiden Flüssen vermieden und an den beiderseitigen Enden in Over und in Bremen findet eine Einführung des Kanalverkehrs in den Elbe- bezw. Weserverkehr und keine Kreuzung mit demselben statt, so daß keinerlei Verkehrsschwierigkeiten zu erwarten sind.

Auch zum Anschluß von Hannover bietet sich die Möglichkeit. Von dem Dorfe Armsen am rechten Ufer der Aller beginnend kann ein Zweigkanal am Südrande der Lüneburger Heide entlang geführt werden, der in der Nähe von Wietze die Aller überschreitet und in südlicher Richtung nach Hannover führt. Die Höhe des Mittellandkanals wird zwischen Aller und Hannover mit zwei Schleusen erstiegen, während auf der übrigen mehr als 60 km langen Strecke die Höhe der Haupthaltung des Hauptkanals beibehalten wird. Haupt- und Zweigkanal weisen also auf einer Länge von rund 230 km die gleiche Höhenlage auf.

Stellen wir die Entfernungen zusammen, die von Hamburg einmal nach Bevergern, dem Schnittpunkt des Mittellandkanals mit dem Dortmund-Ems-Kanal, also in Richtung nach Rheinland-Westfalen, und das andere Mal nach Hannover auf den verschiedenen neuen Linien einschließlich der hierzu zu benutzenden Strecken bestehender Kanäle oder Flüsse zurückzulegen sind, so ergibt sich folgendes Bild:

Es beträgt die Entfernung von Hamburg:

Nach Bevergern						
über Linie	I	326	Streckenkm	oder	396	Betriebskm.
„ „	II	393	„	„	411	„
„ „	III	308	„	„	329	„
„ „	IV	258	„	„	300	„
„ „	V	251	„	„	269	„
Nach Hannover						
über Linie	I	488	Streckenkm	oder	558	Betriebskm.
„ „	II	231	„	„	249	„
„ „	III	146	„	„	167	„
„ „	IV	334	„	„	376	„
„ „	V	181	„	„	202	„

Hierbei sind zur Bestimmung der Betriebslänge für den Aufenthalt an einer Schleuse in der üblichen Weise 3,5 km in Ansatz gebracht. Es ergibt sich, daß in Richtung nach Westfalen Linie V um 31 Betriebskm kürzer ist als die nächstkürzere Linie IV und 60 Betriebskm kürzer als Linie III. Die Linien II und I müssen aus dem Wettbewerb ausscheiden. In Richtung nach Hannover erweist sich die Linie III um 35 Streckenkm oder 35 Betriebskm kürzer als Linie V, diese wieder um 50 km kürzer als die nächste Linie II. Handelt es sich darum, die Linie V nur nach Hannover zu führen, so kann die scharfe Ecke in der Gegend von Armsen durch die schwachpunktierte Linie gekürzt und dadurch eine Ersparnis von 26 km erzielt werden. Die Mehrlänge gegenüber Linie III von 35 km ermäßigt sich dann auf 9 km, wird also verschwindend gering.

Wenngleich der Weg von Bremen zum Mittellandkanal in Richtung auf Westfalen über Linie V länger ist als über Linie IV, so gewinnt doch Bremen in Richtung nach Hannover wesentliche Vorteile. Zurzeit beträgt die Entfernung nach Celle rund 160 km, wozu noch ein zu erbauender Kanal von Celle nach Hannover mit mindestens 30 km kommen muß, so daß sich eine Gesamtentfernung von rund 190 km ergeben wird. Demgegenüber beträgt die Entfernung über Linie V nur 140 km. Diese Linie bringt demnach eine Wegeersparnis von 50 km und ist überdies vollkommen unabhängig vom Hochwasser der Aller und Weser.

Noch größer sind die Vorteile, die Lübeck von der neuen Linie zu erwarten hat. Die Entfernung von Lübeck nach Hannover ist über Linie V genau die gleiche, wie über Linie II (202 Streckenkm); nur dadurch, daß auf der ersteren eine Schleuse mehr vorhanden ist, wird die Betriebslänge um 3 Betriebskm größer als bei der letzteren (223 gegen 220). In Richtung nach Westfalen weist die Linie V aber eine Wegeersparnis von nicht weniger als 92 Streckenkm oder 92 Betriebskm auf.

Man wird mit Sicherheit annehmen dürfen, daß in Zukunft sowohl eine Kanallinie nach Rheinland-Westfalen als auch eine Linie nach Hannover und darüber hinaus in das Leinetal gebaut werden wird. Zum Schluß seien daher noch die für diesen Fall erforderlichen Kanalbaulängen zusammengestellt. Es ergeben sich die folgenden fünf Möglichkeiten, wobei angenommen ist, daß Linie I ebenso wie Linie IV von Stade nach Hamburg verlängert wird:

1. Linie I + Linie II mit zusammen 323 km Baulänge, 2. Linie I + Linie III mit zusammen 333 km, 3. Linie IV + Linie II mit zusammen 359 km, 4. Linie IV + Linie III mit zusammen 356 km, 5. Linie V mit den Anschlüssen nach Bremen und Hannover mit zusammen 300 km. Linie V weist demnach je nach Wahl eine Ersparnis an Kanallänge auf, die bis zu 59 km betragen kann. Von ihrer Gesamtlänge von 300 km liegen nicht weniger als rund 230 km in gleicher Höhe und nur 70 km enthalten Schleusen.

Die Linien I und IV sind bestimmt und mehr oder weniger geeignet, dem Verkehr in Richtung Rheinland-Westfalen zu dienen, während die Linien II und III nur eine Verbindung mit dem Mittellandkanal in Richtung nach Süden anstreben. Die Linie V wirkt durch ihre Gabelung nach beiden Richtungen hin und wird als Mittellinie zwischen den beiden Gruppen allen drei Seeplätzen zum Nutzen gereichen.

Die Hafenpolitik der Friedensverträge

Von Dr. Ed. Rosenbaum, Direktor der Commerzbibliothek Hamburg

Beherrschung des offenen Meeres war der kriegentscheidende Faktor. Aus allen Häfen der Erde strömten Menschen und Güter den Küsten Europas zu, um ihre Wanderbewegung landeinwärts, den Kampfzonen entgegen, fortzusetzen. Die Hafenverhältnisse Europas, insbesondere der Küstenstrecke etwa von Dünkirchen bis Saloniki, haben hierdurch Veränderungen erfahren, über deren Einzelheiten wir noch ungenügend unterrichtet sind. Auch die nordischen Häfen konnten aus der durch die Blockade der Mittelmächte erzwungenen Verkehrsablenkung Vorteile ziehen, die den Krieg um etliche Jahre überdauern werden.

Die Entwicklung, die sogleich an einigen typischen Beispielen gekennzeichnet werden soll, bedeutet für Hamburg eine Einengung seines unbestrittenen Einflußgebietes, die um so fühlbarer sein wird, als überdies die wirtschaftliche Atmosphäre Mitteleuropas eine beängstigende Verdünnung erfahren hat. Umfang und Stärke der Raumwirkung des Hamburger Hafens haben erheblich abgenommen. Der Grad wird sich allerdings vorerst statistisch kaum nachweisen lassen, da die Herausbildung eines neuen Zustandes relativen Gleichgewichts angesichts des Gewimmels lebensunfähig zuckender Staatsfragmente in Europa noch lange Zeit auf sich warten lassen wird. Die Lage der Dinge gleicht aber für Hamburg in gewisser Hinsicht der Zeit nach dem 30jährigen Kriege, insofern die Wiederaufrichtung Deutschlands von den Rändern des Landes her erfolgen muß, in lebhaftem wirtschaftlichen Wechselverkehr mit den fremden Staaten; die deutschen Seehäfen werden wieder mehr Eingang als Ausgang sein, aber das inzwischen ausgebildete Reichsgefühl wird sie nicht schlechthin zu Agenten des Auslandes, sondern zu Deutschlands Treuhändern bei den fremden Wirtschaftsmächten machen.

Die zentrifugale Auseinandertreibung der kontinentalen Verkehrslinien hat ihr stärkstes Symbol in der Anlage der Murmanbahn gefunden, mit der Rußland seinen alten Drang nach einem eisfreien Hafen zu befriedigen suchte. Wie eine in Dunkel gesperrte Pflanze mit unhemmbarer Energie ihre bleichen Schößlinge ins Licht treibt, so wurde hier, unter den schwierigsten Verhältnissen, denen auch deutsche und österreichische Kriegsgefangene in großer Zahl zum Opfer fielen, eine Bahnstrecke von 1100 km Länge angelegt, die bei Semionowa, später Romanow, schließlich Murmansk genannt, den Anschluß an den warmen Golfstrom erreicht. Ihren strategischen Zweck vermochte die Anfang 1917 in Betrieb genommene Bahn zwar nicht mehr zu erfüllen; umso sicherer aber wird sie künftig der wirtschaftlichen Aufschließung Nordrußlands dienen. Von dem Verhältnis zu den ehemaligen russischen Ostseestaaten wird es freilich abhängen, ob die Bahn nicht vielleicht doch statt des nördlichen ein südliches „Gefälle" bekommt, und damit nicht Konkurrenz, sondern Zubringer für die Osthäfen und die in Hamburg bzw. Danzig endigenden transozeanischen Verbindungen wird.

Als südliches Gegenstück neuer Verkehrsgestaltungen sei der eigentümlichen Bedeutung gedacht, die der französische Hafen Cette für die überseeischen Verbindungen der Schweiz gewonnen hat. Dieser wurden durch Übereinkommen vom April 1915 einige Kaiplätze überlassen, überdies besondere Begünstigungen für die Warendurchfuhr zugesichert. Der Verkehr, der eine gewaltige Steigerung erfuhr, und übrigens auch durch die deutsche Seesperre im Mittelmeer geschont wurde, wird auch künftig weiter gefördert werden, da es der ausgesprochene Wunsch der emporgeblühten Stadt ist, mit den deutschen Nordseehäfen um den schweizer Warenaustausch zu kämpfen.

Wenn aber die attrahierende Kraft des noch jungen Hafens nicht ausreichen sollte, die schweizer Seeinteressen nach Süden abzulenken, so wird Marseille verstärkend in dieser Richtung, Bordeaux aber nach Westen anziehend helfen, unterstützt durch das in fortschreitendem Ausbau begriffene System der Rhonekanäle und die geplante Zerstörung des rheinischen Oberlaufs durch die rücksichtslose Ausbeutung der Wasserkräfte von seiten Frankreichs. Militärische Notwendigkeiten haben vor allem in Bordeaux unter amerikanischer Führung zu starker Vergrößerung des Hafens geführt. Die Kriegsereignisse selbst haben zu einer gewissen Verlagerung des industriellen Schwerpunkts Frankreichs nach Süden Anlaß geboten. Obwohl die französische Gesamtbevölkerung von 1911 bis 1918 um 7 % abgenommen hat, erfuhren die Städte Bordeaux, Lyon und Marseille von 1911 bis 1918 einen Zuwachs von 17, 15 und 36 %.

Die Wanderungsvorgänge, die in gewissem Umfange ein Zurückfluten der Völkerstauung in Europa, und zwar unter Mitreißung bisher seßhafter Elemente, darstellen, sind noch nicht abgeschlossen. Sie bewirken nicht nur, wie bereits hervorgehoben, eine geringere wirtschaftliche Dichtigkeit des Hinterlandes der deutschen Seehäfen, sondern können auch deren lokale Bedeutung durch Zuwanderung von Industrie und den mit ihr verbundenen Hilfskräften steigern.

Denn es gilt ganz allgemein, daß der Hafen als Ausdruck wirtschaftlichen Machtstrebens und wirtschaftlicher Erneuerung an wirklicher und nur geglaubter Bedeutung gewonnen hat. Führen technische Gründe die für das Ausland arbeitende oder auf ausländischen Rohstoffen aufgebaute Industrie zur Vorschiebung ihrer Standorte an die Seeküste, so sind es die mannigfaltigen Antriebe zu besserer Lebensgestaltung, die den Bewohner des verarmten Inlandes in die Hafenstädte locken, aus denen er leichter den durch Not gewiesenen Weg ins Ausland zu finden hofft. So haben die Verhältnisse eine Atmosphäre geschaffen, in der den großen Häfen eine erhöhte Verantwortung für die Wirtschaftsführung zufällt.

Man kann nicht sagen, daß die Entente den gesteigerten geopolitischen Wert der Häfen verkannt hätte; noch weniger aber läßt sich behaupten, daß sie ihn sachlich richtig einzuschätzen vermochte. Sie hat vielmehr einseitig das machtpolitische Moment des Hafenbesitzes in den Vordergrund gerückt und bei dem Bestreben, die Mittelmächte strategisch zu isolieren und zu hemmen, die wirtschaftsgeographischen Grundgegebenheiten außer Beachtung gelassen, auf denen der Zusammenhang eines Hafens mit seinem natürlichen Hinterland beruht.

Die deutschen Ostfriedensschlüsse, die die Entente an den erlauchten Maßstäben ihrer Rechtsauffassung gemessen stets als besonders gewalttätig hinzustellen liebt, haben die Verkehrsfragen in sachlich durchaus angemessener Weise auf Grundlage der Gegenseitigkeit unter Erneuerung der alten Handelsvertragsformeln geregelt. Der (nicht mehr wirksam gewordene) deutsch-russische Ergänzungsvertrag vom 27. 8. 18 sicherte Rußland ausdrücklich unter der Garantie Deutschlands völlig freien Zugang zu den Häfen der Ostseestaaten, sowie Freihafengerechtsame in Reval, Riga und Windau (Artikel 8, §§ 1—5).

Auch die Westfriedensschlüsse hätten in ähnlichem Geiste gehalten sein müssen, wenn das Wilsonprogramm wirklich

Grundlage des Friedens geworden wäre. Die tatsächlich erfolgte Regelung läßt jedoch deutlich das Bestreben erkennen, durch politische Maßnahmen eine weitere Schwächung der aus ökonomischen Gründen ohnehin bedrängten deutschen Seehäfen zu bewirken. Dies geschieht teils unmittelbar durch den mit Deutschland selbst geschlossenen Frieden, teils mittelbar durch die Verträge mit Österreich, Ungarn, Bulgarien und der Türkei.

Der Frieden von Versailles bringt die Tendenz zu seitlicher Ablenkung des zentraleuropäischen Verkehrs nach Osten und Westen durch eine Fülle von Bestimmungen zum Ausdruck.

Im Westen sichert das neugeschaffene Statut der Rheinschiffahrts-Zentralkommission, deren Vorsitz ständig ein Franzose führen soll, Frankreich eine übermächtige Stellung. Der Hafen von Kehl ist zunächst auf die Dauer von sieben Jahren mit Straßburg verbunden und einem französischen Hafendirektor unterstellt worden. Damit hat Frankreich den vorläufigen Endpunkt der oberrheinischen Großschiffahrt in Händen. Seine Kanalpolitik, sowie die bekannt gewordenen Absichten über die Art der Verwertung der Wasserkräfte am Oberrhein lassen keinen Zweifel, daß eine starke Begünstigung des schweizerischen und des linksrheinischen Verkehrs mit den französischen Häfen geplant ist. Auch der Rhein-Donau-Kanal wird nach seiner Fertigstellung mitteleuropäischen Verkehr nach Westen ziehen; es war daher folgerichtig, daß der ursprüngliche Entwurf der Friedensbedingungen seinen Bau zu erzwingen suchte (Art. 353); schließlich wurde seine „Internationalisierung" für ausreichend erachtet. Die entsprechende Wirkung am Niederrhein wird durch den Großschiffahrtsweg Rhein-Maas ausgeübt werden, zu dessen Erbauung Deutschland gemäß Art. 361 auf Anfordern Belgiens und nach den von Belgien vorgelegten Plänen verpflichtet ist.

In dem jeder staatlich zusammengefaßten Volkswirtschaft natürlichen Bestreben, seinen Verkehr über die eigenen Häfen zu lenken, um die Intensität ihrer Benutzung zur ökonomischen Grundlage technischer Vervollkommnungen zu machen, wird Deutschland durch diejenigen Vertragsvorschriften gehemmt, die sich mit den Eisenbahntarifen und dem Auswandererverkehr befassen. Jede aktive Verkehrspolitik durch Tarifgestaltung wird unmöglich gemacht. Insbesondere bestimmt Art. 325: „Die Seehäfen der alliierten und assoziierten Mächte genießen alle Vorteile und Tarifermäßigungen, die auf den deutschen Eisenbahnen oder Schiffahrtstraßen zugunsten deutscher Häfen oder irgendeines Hafens einer anderen Macht gewährt werden." Die Tarife, welche Eisenbahnfracht nach einem deutschen und Seefracht nach einem außerdeutschen Hafen zu einem einheitlichen Satz kombinieren, sind verboten; ebenso Vorzugsbehandlung der Auswanderer, sogar der eigenen Volksgenossen.

Dieser Wehrlosmachung und dem Angriff von Westen schließt sich konsequent ein Angriff von Süden und Osten auf das Einflußgebiet der Seehäfen, insbesondere also Hamburgs, an. Vor allem charakteristisch ist hier der entsprechende Artikel (312) aus dem Frieden von St. Germain. Auch Österreich werden alle unterscheidenden Tarifbildungen zugunsten seiner eigenen Wirtschaft untersagt; Absatz 3 des Artikel 312 lautet aber: „Österreich verpflichtet sich jedoch . . . auf seinen eigenen Linien die vor dem Kriege für den Verkehr der adriatischen Häfen und der Schwarzenmeerhäfen bestandene Art der Tarifbildung aus dem Gesichtspunkt ihres Wettbewerbes mit den deutschen Nordseehäfen aufrecht zu erhalten."

Im Osten wurde in offenkundiger Verletzung völkerrechtlich bindender Vorverträge Danzig vom Deutschen Reiche losgerissen und theoretisch unter polnische, praktisch unter englische Oberherrschaft gestellt. Auch dies bedeutet eine Schmälerung des Verkehrsraumes vor allem Hamburgs, da die künstliche Hochzüchtung eines großpolnischen Seeverkehrs die Fracht der Küstenlinien vermindert, die bisher als Zubringer für die von Hamburg ausgehenden Seeschiffe dienten, sowie auch Eisenbahnfrachtgut nach Osten abzieht. Ähnlich wirkt im Verhältnis zu den vormals russischen Ostseeprovinzen die Fortnahme des an sich weniger bedeutenden Hafens und Gebietes von Memel, das einen fremden Keil zwischen Deutschlands Landverbindungen mit dem Osten schaffen soll. Wird von der sehr bedeutsamen politischen Seite dieser Fragen abgesehen, so ließe sich die wirtschaftliche Verselbständigung Danzigs vielleicht rechtfertigen, wenn sie einem Bedürfnis entspräche. Tatsächlich fordert jedoch schon die Vergangenheit, und fordert noch mehr die zu äußerster Rationalisierung zwingende Gegenwart, für jeden zusammenhängenden Wirtschaftskomplex nur wenige Welthäfen auszubauen, da nur ein dichter Verkehrsstrom die Kostendeckung für die hochwertigen technischen Einrichtungen eines modernen Hafens zu erbringen vermag. Alle mittleren Häfen sollten bewußt in ein System von Zubringer- und Verteilungslinien eingeordnet werden. Die Regelung von Versailles bedeutet unökonomische Zersplitterung der Kräfte durchweg aus Gründen ränkevoller Eintagspolitik und ist damit auch für die durch den Flaggenpatriotismus junger Staaten hochgetriebenen neuen Häfen eine schwere Gefahr.

Auch die fälschlich als Internationalisierung bezeichnete Überfremdung der deutschen Binnenwasserstraßen kann bedrohliche Folgen für die Seehäfen haben. Dies kann jedoch hier nicht näher erörtert werden. Dagegen ist noch des völkerrechtlichen Servituts zu gedenken, das durch die Artikel 363 und 364 zugunsten der Tschecho-Slowakei auf die Häfen Hamburg und Stettin gelegt wird. Hier dient die Einräumung einer Pachtzone mit Freihafenrechten dem Versuch, den Warenverkehr, der aus Gründen ökonomischer Schwerkraft von diesen Häfen nicht abgelenkt werden kann, wenigstens aus dem allgemeinen deutschen Frachtgeschäft auszusondern, um ihn den Anstalten der Tschecho-Slowakei vorzubehalten. Immerhin darf man vermuten, daß diese Bestimmung gegenstandslos werden wird, da die Benutzung der allgemein zugänglichen Umschlagseinrichtungen Hamburgs und Stettins sicher billiger ist, als die Abtrennung eines eigenen Winkels aus dem aufeinander abgestimmten Organismus des Ganzen.

Durch die Artikel 328 bis 330 des Friedens von Versailles wird schließlich noch eine besondere Freihafenordnung für Deutschland festgesetzt. Sie deckt sich zwar im wesentlichen mit dem deutschen Recht, das jedoch so durch eine internationale Verpflichtung festgelegt wird, ohne daß Deutschland hieraus Gegenleistungen für seine Stellung in den Häfen der Entente herleiten könnte. Es ist die gleiche Einseitigkeit, die Deutschland auch verpflichtete, dem Fremden in allen Häfen und auf allen Wasserstraßen ohne jede Gegenleistung, teilweise sogar unter ausdrücklicher Verweigerung solcher, Gleichberechtigung mit dem Inländer einzuräumen.

Die Friedensverträge mit Deutschlands ehemaligen Bundesgenossen treffen Hamburg insofern, als alle Häfen der Mittelmächte, zu denen lebhafte Verkehrsbeziehungen bestanden, unter Nichtachtung wirtschaftlicher und politischer Zusammenhänge und unter Herbeiquälung irgendwelcher „Rechtsgründe" in den Machtbereich der Ententestaaten verschoben wurden.

Die mit dieser Regelung verbundenen verkehrspolitischen Bestimmungen, insbesondere, soweit sie das Verhältnis des betreffenden Landes zu dem von ihm abgelösten Hafen ordnen sollen, haben allgemeines Interesse, da aus ihnen immerhin

gewisse Grundzüge eines Weltverkehrsrechtes abgeleitet werden können. Der Staatsvertrag von St. Germain vom 10. 9. 19 hat Österreich in einen reinen Kontinentalstaat von bescheidenstem Umfang verwandelt. Hafen und Stadt Triest sind in italienischen Besitz übergegangen, der Oberlauf der Elbe fällt in das Gebiet der Tschechfo-Slowakei. Jedoch wird Österreich durch die Artikel 51 und 57 freie Durchfuhr und gerechte Regelung des Handelsverkehrs in den angrenzenden Staaten zugesagt. Ausdrücklich bestimmt ferner Artikel 311: „Der freie Zugang zum Adriatischen Meer wird Österreich zugestanden"; auch werden Sonderabkommen zwischen den beteiligten Staaten über die Benutzung der Häfen und Freigebiete sowie Erstellung gemeinsamer Transittarife in Aussicht genommen. Entsprechend muß freilich auch Österreich „im Hinblick auf die Wichtigkeit, die der freie Verkehr mit der Adria für den tschecho-slowakischen Staat hat", diesem die Durchführung direkter Eisenbahnzüge auf den Linien Preßburg-Fiume und Budweis-Triest gestatten (Art. 322).

Erst am 4. 6. 20 setzte Ungarn seine Unterschrift unter einen Friedensvertrag, der auch ihm nur ein lebensunfähiges Restgebiet des einstmaligen Staates beläßt. Art. 52 fordert den Verzicht auf das Gebiet von Fiume zugunsten einer erst später zu bestimmenden Macht. Die Gewährung eines Durchzugrechtes ist an dieser Stelle, im Gegensatz zur Fassung der anderen Friedensverträge, nicht ausgesprochen. Dagegen sagt Art. 294: „Le libre accès à la Mer Adriatique est accordé à la Hongrie et, à cette fin, la liberté de transit lui est reconnue sur les territoires et dans les ports détachés de l'ancienne monarchie austro-hongroise." Dies bezieht sich somit auch auf die Benutzung des Hafens von Triest. Der materielle Inhalt der Transitfreiheit ist in Artikel 268 bezeichnet, der genau dem Artikel 321 des deutschen Friedensvertrages entspricht.

Der höchst prekäre Charakter solcher Zusicherungen der Entente ist freilich gerade bei dem Kampf um Fiume zwischen Italien und Südslawien deutlich geworden. Obwohl Italien mit Triest über den trefflichsten Hafen an der Nordküste der Adria verfügt, und Fiume der einzige gute Hafen Jugoslawiens und die natürliche Pforte für das Gesamtgebiet der mittleren Donau ist, hat Italien sich zu einem offenen Verzicht auf Fiume noch nicht entschließen können, denn sein machtpolitisches Begehren fordert Beherrschung der gesamten dalmatinischen Küste. Wahrscheinlich wird nun Fiume, entgegen aller besonders hier von Wilson betonten Gerechtigkeit, zu einem jener halbautonomen, viertelsouveränen Zwischengebilde gemacht werden, mit denen die Entente das Debetkonto des Völkerbundes zu belasten liebt, wenn sie zur Lösung einer Streitfrage außerstande ist.

Eine ganz analoge Niederlage der Wilsonsätze ist im Falle Bulgariens festzustellen, obwohl gerade hier sich Italien aus Gründen seines politischen Gegensatzes zu Griechenland auf die Seite Amerikas stellte, das sich für einen eigenen bulgarischen Hafen am Ägäischen Meer einsetzte. Der Friede von Neuilly-sur-Seine vom 27. 11. 19 machte den berechtigten Hoffnungen Bulgariens ein Ende, indem er völligen Verzicht auf Thracien, wiederum zugunsten von „Unbekannt", verlangte. Nur mageren Trost bietet die Bestimmung des Artikels 48, Absatz 3 und 4: „The Principal Allied and Associated Powers undertake to ensure the economic outlets of Bulgaria to The Aegean Sea. The conditions of this guarantee will be fixed at a later date". Thracien wurde alsbald auf Ersuchen der Alliierten von Griechenland besetzt, und Bulgarien ist damit von seinen Häfen Porto Lagos und Dedeagatsch endgültig getrennt. Denn es ist nicht anzunehmen, daß der Völkerbund über genügend Autorität verfügen wird, um die Griechen zu gerechter Behandlung bulgarischen Durchfuhrverkehrs zu veranlassen. Auch der weiteren Annexion bulgarischen Gebietes um Strumitza liegt das hafenpolitische Interesse zugrunde, die Eisenbahnlinien des südslawischen Staates zum Ägäischen Meer gegen Eingriffe Bulgariens zu schützen. Da auch das Regime zur „Internationalisierung" der Dardanellen fragwürdiger Natur ist, so wird auch Bulgarien vom offenen Meere abgeschnitten.

Am 10. 8. 20 wurde in Sèvres der Friede mit der Türkei unterzeichnet. Finis coronat opus: kein Vertrag vorher hat den Alliierten so reiche Beute eingebracht. Ein mühsam ausgewogenes System von Mandaten ist über das ehemals türkische Gebiet gelegt, soweit seine Aufschließung wirtschaftliche Vorteile verspricht. Dagegen ist für das einzige Gebiet, welches wirklich aus Gründen der Menschlichkeit internationaler Pflegschaft bedürfte, für Armenien, ein Mandatar nicht gefunden worden. Über Häfen und Küsten ist in folgender Weise bestimmt:

Dardanellen und Bosporus gehören künftig zu einem internationalen Kontrollgebiet, das von Frankreich, Großbritannien und Italien militärisch gesichert und tatsächlich auch von ihnen beherrscht werden wird, da die vorgesehene Meerengenkommission scheinbar nicht ein Organ des Völkerbundes sondern der Großmächte ist. Als Anlieger des Schwarzen Meeres werden Rumänien und Griechenland in der Kommission vertreten sein, dagegen Bulgarien und Rußland erst, wenn sie dem Völkerbund beigetreten sein sollten. Dagegen bleiben die Donauuferstaaten von dem Mitbestimmungsrecht ausgeschlossen, und die in den zentraleuropäischen Verträgen umständlich festgelegte Freiheit der Donauschiffahrt wird bedenklich verkümmert. Der Kleinasien beherrschende Hafen Smyrna, mit dem Hamburg durch alte und lebhafte Geschäftsverbindungen verknüpft war, ist mit bedeutendem Hinterland den Griechen überlassen; immerhin kann nach fünf Jahren vom Völkerbund eine Abstimmung verfügt werden, deren Ausfall jedoch schon jetzt bei den bekannten Balkanmethoden zur Vereinigung gemischt besiedelter Gebiete nicht zweifelhaft sein kann. Während sich diese Annexion auf einen wirklich starken griechischen Bevölkerungsanteil wenigstens im Küstenland stützt, ist die Hingabe des Hafens von Adalia mit einem breiten Streifen der Südküste Kleinasiens an Italien durch keinerlei Rechtssatz zu begründen. Die syrische Küste mit den wichtigen Häfen Alexandretta und Beirut wird französische Machtsphäre, Palästina wird englisches Protektorat. Die Küste des Roten Meeres wird von dem neugebildeten Königreich Hedschas beherrscht werden, das jedoch seinerseits völlig unter der Botmäßigkeit Englands steht.

Als eine bemerkenswerte Neuerung trifft der türkische Vertrag die Bestimmung, daß das Gebiet von Hedschas sowie acht für international erklärte Häfen allen Angehörigen der Staaten, die Mitglieder des Völkerbundes sind, zu gleichen Rechten für Handel und Verkehr offen stehen sollen. (Einzelheiten können hier, da der Vertragstext uns noch nicht vorlag, nicht gegeben werden.) Damit werden die noch nicht zum Völkerbund gehörigen Mittelmächte vollends vom Hafenverkehr in den ehemals türkischen Ländern ausgesperrt.

Die gesamte hier betrachtete Regelung bedeutet, daß fast sämtliche europäischen Randgebiete und ihre Häfen durch direkte und indirekte Mittel dem Einfluß der gegnerischen Koalition unterworfen sind, die auch diese Machtposition in den Dienst des Strafvollzugs stellt, als welcher die wirtschaftspolitische Deklassierung der Mittelmächte mit Bewußtsein gedacht ist. Der Deutschland belassene Bestand an kleineren Schiffen würde gerade die Aufnahme der europäischen Küstenfahrt, vor allem nach dem nahen Osten, gestattet haben: die Hafenpolitik der Friedensverträge schiebt auch vor diesen letzten Weg zu neuer überseeischer Betätigung ihren Sperriegel.

Gleichwohl soll nicht verkannt werden, daß gewisse Grundgedanken von großer normativer Bedeutung gerade in den verkehrspolitischen Bestimmungen enthalten sind, und daß, trotz aller machtpolitischen Verzerrung der Rechtsidee, zum ersten Mal eine einheitliche Regelung für ein Gebiet von größter Ausdehnung versucht wird. Der Leitsatz, daß der politische Besitz eines ökonomisch wichtigen Verkehrsgebietes oder -punktes keinen Anspruch auf Etablierung ausschließlicher Nutzungsrechte gibt, ist in allen Verträgen mit größter Deutlichkeit ausgesprochen. Er ist von der Entente freilich immer nur benutzt worden, um die Mittelmächte über die nachteiligen Wirkungen von Gebietsabtrennungen heuchlerisch zu beruhigen; wenn aber die Entente den Satz gegen sich gelten lassen sollte, so lehnte sie ihn stets mit dem Hinweis auf die Notwendigkeit politischer Garantien ab. Dennoch glauben wir, daß auf die Dauer der normative Grundgehalt der Bestimmungen sich als stärker bewähren wird, verglichen mit dem ihn völlig umfälschenden zeitlichen Inhalt, weil die natürliche Gemeinschaft der Arbeit aller Völker als ein langsam wachsender Druck die künstlichen Bindungen zerreißen wird, die das Netzwerk der fünf Pariser Verträge ränkesüchtig über Europa geworfen hat. In diesem leidvollen Läuterungsprozeß wird den großen Häfen, die zugleich Symbol und Faktum übernationaler Zusammenarbeit sind, die Aufgabe zufallen, der trennenden Gewalt politischer Grenzarithmetik durch die organische Bindekraft des geduldig tragenden Wassers und der allumfassenden Meere entgegenzuwirken.

Zur deutschen Seeschiffahrtspolitik nach dem Kriege

Bemerkungen von Dr. Friedrich Hasselmann, Syndikus der Hamburg-Amerika Linie

Ist es möglich, über eine Politik der deutschen Seeschiffahrt auf der Grundlage des Vertrages von Versailles zu sprechen? Es ist unverkennbar, daß die eigentlichen Voraussetzungen der Schiffahrtspolitik uns genommen sind dadurch, daß unserer Regierung die handelspolitische Autonomie und unseren Reedereien die freie Verfügung über ihren Schiffsbestand weitgehend genommen ist. Und doch wird man den Versuch machen können, die Richtungstendenz der einzelnen in der Öffentlichkeit erörterten Maßnahmen zu untersuchen und so zu einer gewissen zusammenfassenden Betrachtung zu gelangen.

Ohne weiteres ist zu erkennen, daß in den Kreisen der deutschen Seeschiffahrt der bewußte Wille vorhanden ist, mit Anspannung aller Kräfte zu einem neuen Anfang zu gelangen, wenn auch die äußere Lage noch so ungünstig ist und der immer mehr heranrückende Zusammenbruch des Frachtenmarktes vom rein kaufmännischen Standpunkt aus eine zeitweilige Stillegung des Geschäftes vielfach nahe legen könnte. Demgegenüber sind die Reedereien einmütig der Auffassung, daß sie ihren Betrieb, von höherer Warte aus betrachtet, solange es irgend angeht, aufrecht erhalten müssen. Zu allen Schwierigkeiten, die sich aus der Aufhebung der Wirtschaftshoheit Deutschlands ergeben, sind in den letzten Wochen als Folgeerscheinung des Kohlenabkommens von Spa Behinderungen der Wiederaufnahme des Reedereibetriebes eingetreten, deren Überwindung kaum möglich erscheint. Die Not der Betriebsstoffbeschaffung für deutsche Schiffe ist fast unlösbar geworden. Inländische Kohlen werden nach der neuesten Entscheidung des Reichskohlenkommissars der transozeanischen Schiffahrt überhaupt nicht mehr zugewiesen, ausländische Kohlen erfordern einen Kapitalaufwand, der die Rentabilität des Betriebes fast unmöglich macht, und die Anteilnahme an der Ölverteilung der Welt ist den deutschen Schiffen fast verschlossen.

Diese Notlage der deutschen Reedereien ist sofort von den fremdländischen Schiffahrtsgesellschaften erkannt und in einer kaum mehr zu überbietenden Weise ausgenutzt worden. Der ganze Umfang der Überfremdung, dem z. B. der von Hamburg ausgehende Schiffsverkehr unterworfen ist, ist aus der an anderer Stelle dieses Heftes gegebenen Übersicht über den jetzigen Routenverkehr (siehe Kaegbein: Die heutigen Überseeverbindungen Hamburgs) ersichtlich.

Ihrer gesamten seegehenden Tonnage beraubt, blieb den deutschen Reedereien zunächst kaum etwas anderes übrig, als ihre Organisation als Makler oder Agenten in den Dienst fremdländischer Gesellschaften zu stellen. Und wie es vom allgemeinen handelspolitischen Standpunkt aus gesehen für die Hafenstädte von Wichtigkeit ist, daß zunächst überhaupt einmal wieder der Schiffahrtsverkehr und damit die Betätigungsmöglichkeit für viele Tausende von Arbeitnehmern in den Seestädten aufgenommen wird, so ist es zu begrüßen, daß es auf diese Weise möglich war, bei den Reedereien die vorhandenen Arbeitskräfte wieder auszunutzen.

Hinsichtlich des Wiederaufbaues des eigenen Geschäfts wird es notwendig sein, zu unterscheiden zwischen denjenigen Reedereien, die vor dem Kriege mehr oder weniger nur eine oder einige wenige Linien betrieben und denjenigen Reedereien, die ein weltumspannendes Liniennetz besaßen. Während die ersteren mit gekauften oder gecharterten Schiffen ihren Dienst schrittweise wieder aufnehmen konnten, sahen sich die großen Linien vor der absoluten Unmöglichkeit, auf diesem Wege ihre weitverzweigten überseeischen Organisationen zu erhalten und vor allem ihren Bestand an Linien sich zu bewahren. Um der Lösung dieses schwierigen Problems näher zu kommen, hat dann zunächst die Hamburg-Amerika Linie mit dem Harriman-Konzern und später der Norddeutsche Lloyd mit der United States Mail & Steamship Co. Abkommen getroffen, deren gemeinsames Kriterium das ist, daß es den beiden deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaften dadurch ermöglicht wird, ihre Organisationen wieder nutzbar zu machen und sich auf den vor dem Kriege befahrenen Linien zu halten. Durch das zielbewußte Vorgehen der beiden Gesellschaften wurde es erreicht, wieder zu einer Anknüpfung mit einem bisher feindlichen Lande (mit dem wir zudem im Augenblick des Vertragsabschlusses noch technisch im Kriegszustand waren) zu kommen. Es spricht für sich selbst, daß dieser ersten Annäherung auf schiffahrtspolitischem Gebiete sehr viel weiterreichende Wirkungen allgemein wirtschaftlicher Natur nachfolgen können und daß insbesondere auch das gemeinsame Interesse an dem Bau von Schiffen zur Anknüpfung industrieller Beziehungen führen kann.

Es liegen jetzt die ersten Nachrichten vor über die praktische Auswirkung dieses Reedereibündnisses zwischen der alten und der neuen Welt. Der Lloyd hat neulich in kleinem Kreise die Ankunft des früheren deutschen Dampfers „Rhein", des jetzigen Steamers „Susquehanna" gefeiert. Der junge Harriman hat erklärt, in nächster Zeit den ersten Dampfer nach Deutschland expedieren zu wollen. Vom Januar des

nächsten Jahres an beginnt dann zunächst mit amerikanischen Schiffen die Wiederaufnahme des Auswandererverkehrs seitens der Hamburg-Amerika Linie und The United American Lines und von Mitte des nächsten Jahres an hofft die Hapag in fortschreitendem Maße ihre eigenen auf deutschen Werften gebauten Schiffe fertiggestellt zu erhalten.

Die beiden großen deutschen Reedereien standen vor dem schwierigen Problem, ihrem gesamten aus der Vorkriegszeit erhaltenen Organisationsapparat eine neue Belebung zu schaffen. Dieses Problem war nur durch das Zusammengehen mit einem Kontrahenten möglich, der sofort über den genügenden Schiffsraum verfügte. Andere Reedereien mit weniger verzweigtem Liniennetz konnten den Aufbau in starker Konzentrierung auf sich selbst beginnen. Nur einige Andeutungen seien gestattet: am frühesten begann die Hamburg-Südamerikanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft mit gecharterten Dampfern für eigene Rechnung ohne ausländische Hilfe ihre Fahrt von Hamburg nach Südbrasilien und später auch nach Rio de Janeiro, Santos und Rio Grande do Sul wieder aufzunehmen. Es ist eine allgemein anerkannte Tatsache, daß wir Deutschen nach dem verlorenen Kriege alle Veranlassung haben, jede Deutschfreundlichkeit, die noch irgendwo in der Welt trotz des fünfjährigen mit allen Mitteln betriebenen Verleumdungs- und Verhetzungsfeldzuges sich erhalten hat, freudig aufzugreifen. Südamerika ist ein Land, aus dem immer wieder die Kunde kommt, daß die deutsche Flagge an seinen Küsten lebhaft begrüßt wird. Darum bietet der Schiffsverkehr dorthin gute Aussichten.

Die Afrika-Linien, in denen hamburgische und Bremer Schiffahrtsinteressen sich verbinden, nahmen am 15. 7. den Dienst mit gecharterten Schiffen wieder auf, ebenfalls unter deutscher Flagge. Die Bremer Hansa folgte mit dem Wiederbeginn ihrer Fahrten nach Indien, die Deutsche Dampfschifffahrtsgesellschaft Kosmos nach der Westküste Südamerikas, die Deutsch-Australische Dampfschiffahrtsgesellschaft bald schon mit eigenen Schiffen (deren erstes den stolzen Namen „Hamburg“ trägt) nach Niederländisch-Indien.

Die Reeder können mit Recht bei der Bewältigung der schweren Arbeit, die vor ihnen liegt, vom Staat erwarten, daß er ihnen jede nur mögliche Unterstützung zuteil werden läßt, weil die Schaffung einer eigenen Handelsflotte die Grundlage bildet für die Wiederaufnahme des geregelten Handelsverkehrs und weil die Schiffahrt eines der wenigen Mittel ist, fremde Valuta zu erwerben und dadurch die eigene Finanzwirtschaft zu kräftigen. Es ist zu hoffen, daß alle Kreise, die an der Entscheidung über das Entschädigungsgesetz mitzuwirken haben, sich stets den Gedanken vor Augen halten, daß die Summen, die dem Wiederaufbau der Handelsflotte zugewendet werden, werbende Ausgaben erster Ordnung sind, und daß bis weit ins Binnenland hinein die deutschen Industriellen und Arbeiter aufs lebhafteste daran interessiert sind, daß der Transport überseeischer Rohstoffe und heimischer Fertigfabrikate fremder Willensbestimmung entzogen wird. In gleicher Weise ist zu hoffen, daß die persönlichem Beamtenehrgeiz entspringenden Pläne auf Errichtung eines Schiffahrtsministeriums an der geschlossenen Abwehr aller am Überseeverkehr beteiligten Kreise zersplittern. Auf keinem Gebiete so sehr wie auf dem der internationalen Seeschiffahrt ist die auf eigenes Risiko gestellte, vom eigenen Verantwortungsgefühl getragene Entschlußfreudigkeit des Einzelnen die unbedingte Voraussetzung für eine glückliche Weiterentwicklung der Gesamtheit.

Um wieder eine einheitliche deutsche Schiffahrtspolitik treiben zu können, wird es erforderlich sein, von den Hafenstädten aus im Westen, Osten und Süden unseres Vaterlandes immer von neuem die Überzeugung von der Notwendigkeit des Besitzes einer eigenen Handelsflotte zu wecken und zu stärken. Wenn es in den Jahren glückhaften Aufstiegs notwendig war, im Binnenland zu werben für Anteilnahme an allen Fragen deutschen Seeverkehrs und deutscher Seegeltung, so ist es jetzt in den Zeiten höchster Not geradezu zur unerläßlichen Voraussetzung wirtschaftlicher Gesundung geworden. Die vielen Probleme, die jeden Berufsstand und jeden Landesteil im einzelnen täglich und stündlich drohend umdrängen, lenken nur gar zu leicht ab von den allgemeinen Aufgaben der Volksgesamtheit und zu diesen gehört in erster Linie die Neuerschaffung einer eigenen, unbehinderten Verbindung mit Übersee. Unser Land kann nicht auf sich allein gestellt wirtschaften, sondern ist zwingend darauf angewiesen, an Weltverkehr und Weltwirtschaft wieder Anteil zu nehmen. Deshalb handelt es sich bei diesen Dingen um unendlich viel mehr als um das Sonderinteresse eines einzelnen Berufsstandes. Die deutschen Schiffahrtsgesellschaften können nur dann daran denken, der ungeheuer schweren Aufgabe Herr zu werden, wenn sie getragen sind von der Anteilnahme des ganzen Volkes. Zwar kann man Seeschiffahrt nur von einem Ort aus betreiben, den noch der freie Wind vom Meer her erreicht, zwar werden die eigentlichen schiffbautechnischen Leistungen nur „am tiefen Wasser“ ausgeführt, aber die psychologische Voraussetzung für das Gelingen des Werkes muß durchaus nicht nur in den Küstengebieten, sondern im gesamten Hinterland gegeben sein. Und darüber hinaus wird praktisch eine weitreichende Heranziehung auch der binnendeutschen Industrie, des Handwerks und Gewerbes zu dem Bau der neuen deutschen Schiffe möglich und wünschenswert sein. Die deutschen Reedereien haben Gelegenheit gehabt, tatkräftig kundzutun, daß sie z. B. auf die Heranziehung der süddeutschen Industrie zum Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte ihrerseits großes Gewicht legen, und jeder Widerhall ihrer Bemühungen, der aus meerfern gelegenen Gegenden des Vaterlandes zu ihnen kommt, stärkt ihnen die Arbeitsfreudigkeit in hohem Maße.

Was es bedeutet, wenn ein ganzes Volk seinen Willen der Seeschiffahrt zuwendet, das haben wir in unsern Tagen in besonderem Maße in den Vereinigten Staaten von Nordamerika gesehen. Was dort das Streben nach wirtschaftlicher Macht vermocht, muß bei uns unter wesentlich mehr erschwerenden Verhältnissen der Zwang der Not, in der wir uns befinden, vollbringen: eine bewußte Willenskonzentration auf dieses Teilgebiet volkswirtschaftlicher Betätigung, das mit Anspannung aller Kräfte von neuem aufgebaut werden muß, wenn wir Schritt für Schritt uns von fremdländischer Einengung und Benachteiligung wieder befreien wollen.

Und solche Arbeit schafft Werte nicht nur in der Ebene wirtschaftlicher Zusammenhänge: wenn wir erst wieder mit eigenen Schiffen Anteil nehmen am internationalen Verkehr, wenn angestammte Begabung und Begeisterung sich auswirken kann in der freien Luft des Weltmeeres, dann werden wir auch, fernab von allen politischen Verkettungen, wieder in unmittelbare Berührung mit jetzt noch feindselig verschlossenen Ländern kommen und die gleichgelagerte praktische Arbeit wird Voreingenommenheit und Verkennung unseres Wesens hinwegräumen. Der Seeverkehr ist seiner Begriffsbestimmung nach angewiesen auf Zusammenarbeit von Land zu Land. Und gemeinsame Arbeit schlägt am leichtesten die Brücke von Mensch zu Mensch, von Volk zu Volk.

Die heutigen Überseeverbindungen Hamburgs

Von Dr. Aug. Kaegbein

Von einer umfassenden Darstellung des gegenwärtigen Hamburger Seeverkehrs, wie sie der Absicht und besonderen Bestimmung dieses Heftes am besten entsprechen würde, muß hier abgesehen werden, weil grundlegende ziffernmäßige Nachweise zurzeit noch nicht zur Verfügung stehen. Während Bremen und andere deutsche Hafenplätze seit längerem die regelmäßige Herausgabe der gewohnten amtlichen Statistiken über einkommende und ausgehende Schiffe, seewärts ein- und ausgeführte Güter usw. wieder aufgenommen haben, ist Hamburg diesem Beispiel bislang nicht gefolgt. Soll trotz des Fehlens dieses unerläßlichen Materials ein Überblick über den heutigen Seeverkehr Hamburgs gegeben werden, so wird es sich auf denjenigen Teil dieses Verkehrs beschränken müssen, dessen Struktur, Richtung und Umfang sich aus Anzeigen der Tagespresse, Mitteilungen der Reedereien usw. noch am deutlichsten erkennen und feststellen läßt, auf den Verkehr der in regelmäßiger Fahrt kommenden und gehenden Schiffe.

Vor dem Kriege entfielen etwa zwei Drittel des hamburgischen Seeverkehrs auf den Linienverkehr. Von den 14,2 Mill. Netto-Registertonnen, die im Jahre 1913 einklarierten, kamen 8,9 (also 63 %) in regelmäßiger Fahrt an. Hamburg war mit fast allen wichtigeren Hafenplätzen der Welt durch ein in engster Anpassung an die Bedürfnisse des deutschen Außenhandels aufgebautes, vielmaschiges Netz direkter Überseelinien verbunden, auf denen sich Gütertransport und Personenbeförderung durchweg mit fahrplanmäßiger Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit vollzogen. Über den Anteil, den die deutsche Flagge an diesem Linienverkehr hatte, unterrichtet folgende Aufstellung:

Reedereien	Außereuropäische Fahrt: Linien	Außereuropäische Fahrt: Einkommende Verkehrstonnage in N. R. T.	Europäische Fahrt: Linien	Europäische Fahrt: Einkommende Verkehrstonnage in N. R. T.	Zusammen: Linien	Zusammen: Einkommende Verkehrstonnage in N. R. T.
Deutsche (oder mit deutscher Beteiligung) ..	71	4 854 775 (91 %)	45	1 862 382 (52 %)	116	6 717 157 (75 %)
Fremde	10	455 301 (9 „)	41	1 740 659 (48 „)	51	2 195 960 (25 „)
Zusammen	81	5 310 076	86	3 603 041	167	8 913 117

(Die regelmäßige Kohlenfahrt zwischen Hamburg und den englischen Kohlenhäfen ist in diesen Verkehr nicht eingeschlossen.)

Volle drei Viertel des von Hamburg ausgehenden Liniendienstes wurden demnach von heimischen Reedereien geleistet. Nur im Verkehr mit den europäischen Nachbarländern nahm die Tätigkeit fremder Linien einen breiteren Raum ein, obwohl auch hier die deutsche Flagge überwog. Dagegen war — von einigen britischen Afrikalinien und je einer nach Nordbrasilien und dem La Plata gerichteten britischen Linie abgesehen — der außereuropäische Verkehr, also die große Überseefahrt, die unbestrittene Domäne der deutschen Schiffahrtsgesellschaften. New York, die wichtigeren nordamerikanischen Plätze, Westindien, Mexiko und Zentralafrika wurden von der Hamburg-Amerika Linie, Brasilien und Argentinien von der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschifffahrtsgesellschaft in Gemeinschaft mit der Hamburg-Amerika Linie, die Häfen der amerikanischen Westküste von der deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaft „Kosmos" in Gemeinschaft mit der Hamburg-Amerika Linie bedient. Nach Arabien und Persien fuhr die Hamburg-Amerika Linie, nach Britisch- und Niederländisch-Indien die Hansa in Gemeinschaft mit der Hamburg-Amerika Linie, sowie die Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft, nach Ostasien die Hamburg-Amerika Linie in Gemeinschaft mit der Hansa, sowie der Norddeutsche Lloyd, nach Sibirien die Hamburg-Amerika Linie und Rickmers. Mit Marokko und Nordafrika unterhielten die Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffahrtsgesellschaft und die Deutsche Levante Linie regelmäßige Verbindungen, nach der afrikanischen Westküste lief ein kombinierter Dienst der Woermann Linie, Hamburg-Amerika Linie und Hamburg-Bremer Afrika Linie, der in Gemeinschaft mit der Deutschen Ost-Afrika Linie auch Linien nach Süd- und Ostafrika sandte. Australien endlich war das Verkehrsziel der Deutsch-Australischen Dampfschiffsgesellschaft.

Der Krieg hat dieses Netz hamburgischer Überseeverbindungen, das dem deutschen Kaufmann die prompte und direkte Verschiffung seiner Waren auf deutschen Schiffen nach allen Teilen der Welt gewährleistete, zerstört. Seiner Handelsflotte beraubt, war Hamburg für seinen nach Friedensschluß allmählich wieder erwachenden Überseeverkehr ganz auf den Dienst fremder Flaggen angewiesen. Amerikanische, holländische, skandinavische, britische Schiffahrtsgesellschaften beeilten sich, regelmäßige Linien zwischen Hamburg und den verschiedensten überseeischen Ländern einzurichten oder den Elbehafen in den Track ihrer bereits bestehenden großen Linien einzubeziehen. Diese Neugründung von Überseediensten unter fremder Flagge ist insbesondere in den letzten Monaten mit sich überstürzender Hast und in einem Umfange erfolgt, der offenbar über die Bedürfnisse des tatsächlichen Verkehrs weit hinausgeht. Zwar sind wir über die Größe der zurzeit in der hamburgischen Ein- und Ausfuhr über See bewegten Gütermenge noch in Unkenntnis — auch diese Nachweise sind bisher noch nicht wieder veröffentlicht worden —, aber schon die Tatsache, daß manche neu in den Hamburger Verkehr eintretenden fremden Linien nach kurzer Zeit ihre Fahrten einstellten und wieder ausschieden, läßt den Schluß auf ein zwischen dem Ladungsangebot und der Menge des für die regelmäßige Fahrt verfügbaren Transportraumes bestehendes Mißverhältnis zu. Auch die Gliederung des fremden Liniendienstes, die Häufung von Linien in manchen Fahrtrichtungen, für die ein entsprechender Verkehrsbedarf unter den gegenwärtigen Verhältnissen nicht angenommen werden kann, zeigt augenfällig, daß der Aufbau des jetzigen hamburgischen Liniennetzes sich nicht lediglich auf der Grundlage einer rasch wachsenden Ein- und Ausfuhr vollzieht, sondern in beträchtlichem Maße durch Aussichten auf künftige Entwickelungen bestimmt wird. Der gesamte Linienverkehr zeigt deshalb auch nicht die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Vorkriegsverkehrs. Nachträgliche Änderungen in der Folge der Anlaufhäfen, Verschiebungen der Abfahrtsdaten usw. sind häufig.

Gruppieren wir die zurzeit von Hamburg ausgehenden überseeischen Linien nach ihren Fahrtrichtungen, so erhalten wir folgende Übersicht, die uns ein eindrucksvolles Bild der Überfremdung gibt, die im hamburgischen Überseeverkehr Platz gegriffen hat.

Regelmäßige Überseelinien ab Hamburg. September 1920.

Nach Nordamerika	Reederei	Nationalität	Häufigkeit des Dienstes	Fracht- oder Passagierlinie
Hamburg—New York	Hamburg-Amerika Linie, Hamburg und United American Lines, New York	deutsch und amerikan.	wöchentlich	Fracht u. Passagiere
„	American Line, New York	amerikanisch	14täglich	„
„	Kerr Steamship Co., New York	„	wöchentlich	Fracht
„	Cunard Line, Liverpool	britisch	?	„
Hamburg—Philadelphia	Kerr Steamship Co., New York	amerikanisch	14täglich	„
Hamburg—Savannah	Holland-Amerika Linie, Rotterdam	holländisch	monatlich	„
Hamburg—Montreal	Canadian Pacific Ocean Services, Montreal	britisch	„	„
Nach Zentralamerika				
Hamburg—Kuba—Mexiko	Hamburg-Amerika Linie, Hamburg	deutsch	monatlich	Fracht
„	Ocean-Linie, Flensburg	„	14täglich	„
„	Holland-Amerika Linie, Rotterdam	holländisch	?	Fracht u. Passagiere
„	Cie. Générale Transatlantique, Paris	französisch	monatlich	Fracht
Hamburg—Westind.—Mexiko	Ward Line, New York	amerikanisch	14täglich	„
Hamburg—Westindien	Royal Mail Steam Packet Co., London	britisch	monatlich ?	„
Hamburg—Surinam	Koninklijke West-Indische Maildienst, Amsterd.	holländisch	monatlich	„
Hamburg—Colon	„	„	„	Fracht u. Passagiere
Hamburg—Columbien	„	„	„	„
Hamburg—Guatemala	„	„	„	Fracht
Nach Südamerika				
Hamburg—Brasilien—Argentinien	Hamburg-Südamerikanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft, Hamburg	deutsch	monatlich	Fracht
Hambg.—Brasilien—La Plata	Hamburg-Amerika Linie, Hamburg, und United American Lines, New York	deutsch und amerikan.	14täglich	„
„	American Line, New York	amerikanisch	„	„
„	Skogland-Linie, Haugesund	norwegisch	monatlich	„
„	Chargeurs-Réunis, Paris	französisch	„	„
Hamburg—Brasilien	Booth Steamship Co., Liverpool	britisch	?	„
„	Royal Mail St. P. Co. u. Lamport & Holt, London	„	14täglich	„
Nach der amerikanischen Westküste				
Hamburg—Westküste	Deutsche Dampfschiff.-Ges. „Kosmos“, Hamburg	deutsch	monatlich	Fracht
„	Pacific Steam Navigation Co., Liverpool	britisch	?	„
„	Koninklijke Westindische Maildienst, Amsterdam	holländisch	monatlich	„
„	Cie. Générale Transatlantique, Paris	französisch	„	„
„	Lloyd Royal Belge, Antwerpen	belgisch	?	„
„	European Pacific Line, San Francisco	amerikanisch	monatlich	„
Nach Indien und Ostasien				
Hamburg—Brit.-Indien und Birma	Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft „Hansa“, Bremen	deutsch	3wöchentl.	Fracht
Hamburg—Brit.-Indien und Birma	Holland-Britisch Indien Linie (gemeinsamer Dienst der Holland-Amerika Linie, Rotterdam, und Phs. van Ommeren)	holländisch	monatlich	„
Hamburg—Britisch-Indien	British India Line, London	britisch	„	„
„	Well Line, Liverpool	„	3wöchentl.	„
Hamburg—Niederl.-Indien	Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft, Hamburg, in Gemeinschaft mit den holländisch. Ges. „Rotterdamsche Lloyd“, Rotterdam, „Nederland“ und „Oceaan“, Amsterdam	deutsch und holländ.	14täglich ?	„
„	Rederiaktiebolaget Transatlantic, Gothenburg und Ostasiatiske Kompagni, Kopenhagen	schwedisch u. dänisch	monatlich	„
„	Nippon Yusen Kaisha, Tokio	japanisch	„	„
„	Osaka Shosen Kaisha, Osaka	„	„	„
Hamburg—Ostasien	Ellerman & Bucknall St. Co. und Afred Holt & Co., Liverpool	britisch	„	„
„	Ostasiatiske Kompagni, Kopenhagen, und Svenska-Ost-asiatiske Kompaniet, Gothenburg	dänisch und schwedisch	„	„
„	Holland-Ostasien Linie, Rotterdam	holländisch	„	„
„	Navigazione Generale Italiana, Genua	italienisch	„	„
„	Nippon Yusen Kaisha, Tokio	japanisch	„	„
„	Osaka Shosen Kaisha, Osaka	„	„	„
Nach Afrika				
Hamburg—Nordafrika	Deutsche Levante-Linie, Hamburg	deutsch	monatlich ?	Fracht
„	Les Affrêteurs Réunis, Paris	französisch	?	„
Hamburg—West- u. Südafrika	Woermann-Linie, Deutsche Ostafrika-Linie, Hamburg-Amerika Linie (Afrika-Dienst), Hamburg und Hamburg-Bremer Afrika-Linie, Bremen	deutsch	14täglich	Fracht u. Passagiere
„	Holland-Südafrika Linie, Rotterdam	holländisch	monatlich	Fracht
Hamburg—Westafrika	Hollandsche Stoomboot Maatschappij, Amsterdam	„	?	„
„	Sandström, Stranne & Co., Gothenburg	schwedisch	monatlich	„
„	Rederiaktiebolaget Transatlantic, Gothenburg	„	„	„
„	Soc. Navale de l'Ouest, Paris	französisch	„	„
„	Lloyds Transport Co., Hamburg	deutsch	3wöchentl.	„
Hamburg—Süd- u. Ostafrika	Union Castle Line, London	britisch	monatlich	„
Hamburg—Südafrika	Transportes Maritimos do Estado, Lissabon	portugiesisch	?	Fracht u. Passagiere
Hamburg—Ostafrika	British-India Line, London	britisch	?	Fracht

Von den 56 Linien, die heute mit größerer oder geringerer Regelmäßigkeit zwischen Hamburg und den Hafenplätzen Amerikas, Asiens und Afrikas — von der Einrichtung eines Dienstes nach Australien ist wegen der dort hervortretenden Abneigung gegen Wiederanknüpfung von Handelsbeziehungen zu Deutschland bisher abgesehen worden — verkehren, werden nicht weniger als 45 ganz und 3 weitere anteilig von fremden Reedereien unterhalten. Die holländische Flagge ist mit 12 Linien, die britische mit 11, die amerikanische mit 8, die norwegische, schwedische und dänische mit zusammen 5, die französische mit 5, die japanische mit 4 und die belgische, italienische und portugiesische mit je 1 vertreten. Für manche dieser Linien haben sich mehrere fremde Reedereien, zuweilen sogar verschiedener Nationalität, zu gemeinsamem Dienst zusammengeschlossen. Namentlich die holländischen und skandinavischen Gesellschaften sind bestrebt gewesen, durch solche Zusammenschlüsse eine breitere Verteilung des übernommenen Risikos herbeizuführen und Konkurrenzmaßnahmen unter sich vorzubeugen. Einige skandinavische Südamerika-Linien, die Hamburg nur rückkehrend anzulaufen pflegen, sind in der Tabelle nicht aufgeführt.

Gegenüber dem umfangreichen Linienverkehr der fremden Flaggen ist der Anteil der deutschen Reedereien vorerst noch gering. Über die bisherigen Erfolge ihrer Bemühungen um die Wiederaufnahme ihrer Tätigkeit ist an anderer Stelle dieses Heftes (siehe Hasselmann: Zur deutschen Seeschiffahrtspolitik nach dem Kriege) einiges mitgeteilt. Hier mag nur erwähnt werden, daß alle führenden hamburgischen Schiffahrtsgesellschaften bereits wieder, wenn auch vorerst noch mit Einzelverbindungen, in der Liste der Überseelinien vertreten sind.

Nach dem Verlust unseres gesamten Besitzes an Seeschiffen waren wir auf fremde Schiffahrtshilfe angewiesen, und ihre Inanspruchnahme war wirtschaftliche Notwendigkeit. Es soll nicht verkannt werden, daß durch den schnellen Aufbau eines so vielgestaltigen Netzes fremder Verbindungen eine wichtige Voraussetzung für die Wiederbelebung unseres Güteraustausches mit den überseeischen Ländern geschaffen worden ist und daß insbesondere Hamburgs Geschäftsleben durch die Zuwanderung der fremden Linien, die den zu ihren Vertretern bestellten heimischen Schiffahrtsgesellschaften und Maklerfirmen neue Verdienstmöglichkeiten und dem Hafen, den Kais und den Schuppenbetrieben neue Arbeit brachten, einen ersten Impuls erfahren hat, der nach den langen Jahren erzwungener Untätigkeit doppelt willkommen sein mußte. Aber diese förderlichen Wirkungen, die uns im Augenblick wie eine Milderung unserer Not erscheinen mögen, dürfen uns nicht veranlassen, darüber hinwegzusehen, daß in den Fracht- und Passagegeldern, die wir an die fremden Reedereien zu zahlen haben, unserer Volkswirtschaft allmählich ein Betrag entzogen wird, der sich bei dem heutigen Stand der Frachtraten und Valuten auf viele Milliarden Mark beläuft. Von diesem dem Ausland zu entrichtenden Tribut, der den uns durch die Wiedergutmachungsansprüche unserer Feinde bereits auferlegten Dauerlasten eine weitere hinzufügen und unter diesem verstärkten Druck unsere Hoffnung auf ein baldiges Wiedererstarken unseres Wirtschaftslebens vernichten würde, wird uns nur der allmähliche Wiederaufbau unserer eigenen Schiffahrt befreien können. Ihrer bedürfen wir zur Besserung unserer Zahlungsbilanz wie zur Wiederherstellung unserer Überseebeziehungen mit gleicher Dringlichkeit. Der Dienst der fremden Flaggen wird — darüber werden wir uns klar sein müssen — ausschließlich durch die Rücksicht auf unmittelbaren Gewinn bestimmt. Der fremde Reeder, der zumeist nur mit einem geringen Bruchteil seines Betriebes an unserem Seeverkehr interessiert ist, wird kaum geneigt sein, besonderen Wünschen und Forderungen unseres Außenhandels, deren Erfüllung ihm nicht sofortigen Profit verspricht, mit der Bereitwilligkeit und Promptheit entgegenzukommen, die bei eigenen mit ihrer gesamten Tätigkeit im heimischen Überseegeschäft wurzelnden Reedereien vorausgesetzt werden darf. Eine von Konjunkturschwankungen unabhängige Stetigkeit des Dienstes, ein opferwilliges Ausharren auf unrentablen, aber für die Entwicklung des deutschen Außenhandels wichtigen Linien wird man von ihm ebenso wenig erwarten dürfen wie eine Berücksichtigung der Interessen seiner deutschen Kundschaft in Fällen, wo sie mit den Handelsinteressen seines Volkes in Widerspruch geraten. Mit fremden Schiffen allein werden sich deshalb die verloren gegangenen überseeischen Stützpunkte unseres Außenhandels nicht zurückgewinnen lassen. Soll dieses mühevolle Zukunftswerk gelingen, so brauchen wir — das lehrt uns die Vergangenheit an unzähligen Beispielen — eigene Schiffe und eigene Überseeverbindungen.

Mit der Einfügung von Linien unter heimischer Flagge in das Liniennetz des heutigen hamburgischen Seeverkehrs ist, wie unsere Liste zeigt, begonnen worden. Mögen sich den wenigen zurzeit bestehenden eigenen Diensten bald weitere zugesellen.

Hamburgs Außenhandelsbeziehungen

Von Dr. Schwabacher (Verein Hamburger Exporteure)

Ein Überblick über Hamburgs heutige Außenhandelsbeziehungen, soweit ein solcher heute schon überhaupt möglich ist, und ein Ausblick in deren künftige Gestaltung zwingen mit Notwendigkeit zu einem Rückblick in die Vorkriegszeit. Damals war Hamburg durch hundertfältige wirtschaftliche, kulturelle und familiäre Beziehungen mit Übersee, mit allen Weltteilen unseres Erdballs verknüpft. Damals ging fast jeder junge Hamburger Kaufmann nach beendeter Lehrzeit ins Ausland, denn er mußte „draußen“ gewesen sein und überseeische Sprachen und Verhältnisse an Ort und Stelle studiert haben; dann kehrte er mit gründlicher Auslandskenntnis zurück, brachte zahlreiche Beziehungen und Verbindungen mit und knüpfte von hier aus immer neue Fäden mit Übersee an. Hamburger Firmen schufen sich Jahr für Jahr neue Niederlassungen in sämtlichen überseeischen Gebieten, bereiteten so den deutschen Kolonialbesitz vor, bahnten der deutschen Ausfuhrindustrie neue Pfade und führten immer wieder neue überseeische Rohprodukte ein. So ward die Verknüpfung Hamburgs — und damit ganz Deutschlands — mit der Weltwirtschaft enger und fester. Wohin auch immer man nach Übersee kam, nach Ostasien, nach Nord- und Südamerika, nach Afrika, nach Australien — überall bestanden Niederlassungen hamburgischer Import- und Exportfirmen, in allen, auch den kleinsten Häfen der Welt war die deutsche Handelsflagge vertreten, allenthalben waren die Spuren hamburgischen Kaufmannsgeistes zu erblicken.

Sinnbild und Merkmal dieser wirtschaftlichen Entwicklung Hamburgs war sein Hafen, der sich in den verflossenen Jahrzehnten zum größten Hafenplatz des europäischen Fest-

lands entwickelte. Träger dieses Aufschwungs sondergleichen waren die hamburgischen Kaufleute, die Importeure und Exporteure, die zum größten Teil im „Verband des Hamburger Einfuhrhandels“ und im „Verein Hamburger Exporteure“ zusammengeschlossen sind. Diese Vereine, von denen letzterer achtzehn Jahre des wirtschaftlichen Aufstiegs Hamburgs mitgemacht hat, gelten heute als die anerkannte fachliche Vertretung des hamburgischen Außenhandels.

So erlebten wir bis Mitte 1914 Blüte und Hochstand des hamburgischen Außenhandels. Da kam der Krieg, der alles zerstörte und mit jähem Ruck die Fäden zwischen Hamburg und der ganzen übrigen Welt zerriß. Die darauffolgenden Jahre sind noch zur Genüge in aller Erinnerung, so daß die Untergrabung und Vernichtung der hamburgischen Außenhandelsbeziehungen während dieser Zeit zu schildern sich erübrigt. Es sei nur betont, daß das am schwersten wiegende Moment in der wirtschaftlichen Kriegführung der Entente die wirtschaftliche Blockade Deutschlands und die Abschnürung des deutschen Handels war, die ihre Wirkungen bis in das kleinste Nest Asiens, Afrikas, Amerikas und Australiens taten. Die Folge hiervon war, daß Deutschland auch ohne den verlorenen Krieg und ohne den Versailler Frieden seinen Außenhandel gänzlich von neuem wieder hätte aufbauen müssen.

Inwieweit der Friedensvertrag die vielen Hoffnungen, die man in den vier Kriegsjahren in Hamburg für den Wiederaufbau von dessen Welthandelsbeziehungen hegte, enttäuscht hat, ist in weiteren Kreisen noch immer nicht zur Genüge bekannt. Man hat den Eindruck, daß über das am 28. Juni 1919 unterzeichnete Dokument zwar viel geschrieben und geredet worden ist, daß aber nicht allzuviel denkende Menschen dies Schriftstück mit der Aufmerksamkeit studiert haben, die es verdient. Es ist hier zwar nicht der Platz, um auch nur annähernd ausführlich die für den wirtschaftlichen Aufbau Deutschlands hindernden Bedingungen des Vertrags darzulegen; es sei jedoch auf folgende Teile von besonderer Wichtigkeit hingewiesen:

Teil IV (Deutsche Rechte und Interessen außerhalb Deutschlands).

Teil VIII (Wiedergutmachungen; Sonderbestimmungen über deutsche Schiffe; Deutschlands wirtschaftliche Beihilfe zur Wiederherstellung der besetzten Gebiete; Lieferung von Kohle; Lieferung chemischer Erzeugnisse).

Teil X (Wirtschaftliche Bestimmungen; Handelsbeziehungen; Zölle und Zollbeschränkungen; Schiffahrt; Verträge; Schulden; Eigentum, Rechte und Interessen).

Teil XII (Häfen, Wasserwege und Eisenbahnen; Freiheit der Schiffahrt; Freizonen in den Häfen; Bestimmungen über deutsche Ströme sowie über den Kieler Kanal).

Aus der Riesenfülle der schweren, unendlich drückenden Fesseln, die die oben erwähnten Bestimmungen des Friedensvertrags der deutschen Wirtschaft für Jahrzehnte auferlegt haben, sei nur einiges wenige herausgegriffen, das von besonderer Bedeutung gerade für Hamburg und seinen Wiederaufbau ist.

Der Verzicht Deutschlands auf alle seine Rechte und Ansprüche bezüglich seiner überseeischen Besitzungen zugunsten der Ententemächte wiegt derart schwer, daß allein diese Bestimmung als einzige von den vielen Hunderten des Friedensvertrags genügt hätte, um unserem wirtschaftlichen Wiederaufstieg unerträglichen Schaden zuzufügen.

Sodann wird außerdem noch in einer allgemeinen Klausel ausdrücklich bestimmt, daß Deutschland außerhalb seiner Grenzen in Europa auf sämtliche Rechte, Ansprüche und Vorzugsrechte verzichtet, die alle ihm oder seinen ehemaligen Verbündeten gehörenden Gebiete betreffen. Und dann kommen die Bestimmungen betreffs China, Siam, Liberia, Marokko, Ägypten, Türkei, Bulgarien, in denen es unaufhörlich heißt: Deutschland verzichtet, Deutschland verpflichtet sich usw.

Von besonderer Wucht sind naturgemäß die Bestimmungen, die Deutschland seine Handelsflotte rauben. Teil VIII enthält die Verpflichtung Deutschlands zur Belieferung der Entente mit Kohle, die in Spa in niederdrückender Weise ergänzt wurde, und Teil X vor allem die wirtschaftlichen Bestimmungen, in denen die Handelsbeziehungen geregelt werden und zwar vor allem die Zollordnung, die Zölle und Zollbeschränkungen.

Mit Nachdruck ist auf die lange nicht genügend beachtete Bestimmung hingewiesen, daß in § 18 der Anlage 2 zu Teil VIII des Friedensvertrags sich die Entente vorbehalten hat, falls Deutschland seine Verpflichtungen aus dem Friedensvertrag vorsätzlich nicht erfüllt, gegen die in ihren Gebieten befindlichen deutschen Güter, auch solche, die Privatpersonen angehören, Repressalien zu ergreifen oder irgendwelche sonstigen ihr angezeigt scheinenden Maßnahmen zu treffen, eine Bestimmung, die für den deutschen Außenhandel eine unerträgliche Fessel bedeutet.

In vorstehenden Darlegungen konnten nur einige wenige Bestimmungen des Vertrags erwähnt werden; aber jeder im Wirtschaftsleben stehende wird sich bewußt sein müssen, daß der wirtschaftliche Aufschwung Deutschlands, sein Handel und seine Industrie für Jahrzehnte hinaus auf das Fühlbarste von dem Inhalt dieses Dokuments beeinflußt sein werden. Trotzdem hat unmittelbar nach Beendigung des Kriegs und insbesondere seit Ratifizierung des Friedensvertrags Hamburg sofort versucht, seine Handelsbeziehungen mit Übersee wieder anzuknüpfen. Die alten angesehenen Firmen haben ihre Verbindungen mit ihren überseeischen Geschäftsfreunden wieder aufgenommen und haben hierbei durchweg freundlichen Empfang gefunden; vielfach sind sogar die Anregungen zur Zusammenarbeit von der anderen Seite ausgegangen. Zahlreiche Kaufleute, die früher für hiesige Häuser in Übersee waren, haben sich selbständig gemacht und die dortigen Bekanntschaften und Verbindungen in geschickter Weise auszunutzen gewußt. In vielen Fällen haben auch deutsche Internierte während der Gefangenschaft Übersee gewonnene Beziehungen zu verwerten verstanden. Die Anzahl der hamburgischen Außenhandelsfirmen hat sich gegen die Zahl der Friedenszeit vervielfacht; während z. B. hier in Friedenszeit etwa 500 Exportfirmen ansässig waren, haben wir heute deren vielleicht 2000 bis 3000, wenn auch die Existenz aller dieser jungen, oft allzu jungen Firmen nicht auf Granit gebaut ist. Immerhin darf man sagen, daß die hamburgische Kaufmannschaft der Ausfuhrindustrie für den Export gewaltiger Mengen deutscher Erzeugnisse den Weg ins Ausland gebahnt hat.

Nun erhebt sich die Frage, wie weit Hamburgs Außenhandel zum weiteren Wiederaufbau der deutschen Wirtschaft mitzuhelfen imstande sein wird; dies hängt von der Leistungsfähigkeit der deutschen Industrie in den kommenden Zeiten ab, und hierfür ist wieder maßgebend, ob und inwieweit die deutsche Regierung fähig und imstande ist, von sich aus den wirtschaftlichen Wiederaufbau zu ermöglichen. Eine wertvolle Förderung würde schon darin zu erblicken sein, wenn dem Handel endlich wieder die Möglichkeit gegeben würde, sich frei von bürokratischen Hemmungen zu betätigen.

So ist in erster Linie grundsätzlich der Abbau der Zwangswirtschaft zu fordern, wozu die ersten zögernden Schritte in letzter Zeit schon getan wurden. Sodann erheischt das gesamte System der Außenhandelskon-

trolle dringend eine Reform, und zwar die Außenhandelsstellen, die Preisprüfungsstellen sowie die soziale Ausfuhrabgabe. Die Ereignisse der letzten Monate im Anschluß an die Kursbesserung der Mark haben zur Genüge gezeigt, wie sehr der Absatz deutscher Waren durch die erwähnten Faktoren und deren Handhabung um Hunderte von Millionen, vielleicht sogar um einige Milliarden gelitten hat. Selbst auf die Gefahr hin, daß dann, wie im letzten halben Jahre, vielleicht einige Unwissende deutsche Waren etwas zu billig ins Ausland verkaufen, scheint es uns doch wichtiger, in heutiger Zeit die Ausfuhr, die allein uns Auslandswerte schaffen kann, mit allen, aber auch mit allen Mitteln zu heben, als durch Mindestpreisvorschriften Ware zurückzuhalten, die infolgedessen nicht ins Ausland gelangen kann, aber im Inland zurzeit unverkäuflich ist. Wie sich die Verhältnisse in nächster Zeit gestalten werden, ist heute noch nicht zu übersehen, insbesondere steht nicht fest, welche Einwirkungen die Verpflichtung zur Wiedergutmachung sowie das Kohlenabkommen von Spa auf die Produktivität unserer Volkswirtschaft ausüben werden.

Auf Einzelheiten in der Lage des Ein- und Ausfuhrhandels sei hier nicht eingegangen; nur soviel sei betont, daß der gegenwärtige Reichskommissar für Aus- und Einfuhrbewilligung, Geheimrat Trendelenburg, für die Bedürfnisse des deutschen Außenhandels wohlwollendes Verständnis zu haben und daß er gewillt zu sein scheint, unserem Außenhandel die ihm gebührende Rolle einzuräumen. Seine letzten Veröffentlichungen, in denen er sich über die Regelung der Ein- und Ausfuhr, über die zeitweise Ausfuhrfreiheit für einzelne Waren, über nachträgliche Preisprüfung, über Lieferwerksbescheinigungen sowie über den Konsignationsverkehr und über die Vertragstreue ausläßt, beanspruchen allgemeines Interesse und bekunden, daß er bereit ist, an dem Wiederaufbau unserer Wirtschaft im Sinne des Ausfuhrhandels und seinen Wünschen entsprechend mit zu arbeiten.

Ist heute schon ein Ausblick auf künftige Entwicklungsmöglichkeiten von Hamburgs Außenhandelsbeziehungen gestattet? Jedenfalls ist im vorliegenden Falle das Prophezeien schwer und der Zeitpunkt hierfür, wo alles sich von neuem im Schwebezustand befindet, recht ungünstig. Das Ziel ist und bleibt der wirtschaftliche Wiederaufbau, die Wiedergewinnung der früheren Abnehmer unserer Erzeugnisse, die Schaffung neuer Absatzgebiete und für die inländische Industrie das Hereinschaffen aller erforderlicher ausländischer Rohstoffe. In der Ferne lockt die wirtschaftliche Blüte der Vorkriegszeit, aber drohend versperren den Weg hierzu die Dokumente von Versailles und Spa. Diese Hindernisse in klugen Verhandlungen mit der Entente im Laufe der Zeit hinweg zu räumen oder zum mindesten wesentlich zu mildern, wird das Hauptziel der künftigen deutschen Wirtschaftspolitik sein müssen. Wie weit allerdings die Revision des Friedensvertrags möglich und erreichbar ist, sei hier nicht erörtert; aber daß hiervon die künftige wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands in außerordentlichem Maße abhängt, ist klar.

Für den hamburgischen Kaufmann dürfen diese wirtschaftspolitischen Momente vielleicht Ziel seiner Wünsche bilden, er darf sie jedoch nicht in sein tätiges Handeln von heut und morgen als Faktoren einstellen. Seine Aufgabe muß sein, die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Ware gegenüber dem Ausland allen Schwierigkeiten zum Trotz auf der Höhe zu halten und eine unentwegte Pioniertätigkeit für die Wareneinund Ausfuhr in der ganzen Welt zu üben. Die Grundlage allerdings, auf der allein er arbeiten kann, ist eine gesicherte, gefestigte politische, wirtschaftliche und sozialpolitische Lage sowie vor allem eine verständige Wirtschaftspolitik von oben her. Von der Gestaltung dieser Faktoren wird die künftige Gestaltung von Hamburgs — und damit ganz Deutschlands — Außenhandelsbeziehungen in weitestgehendem Maße abhängen.

Die hamburgischen Fischmärkte St. Pauli und Cuxhaven

Von Fischereidirektor F. Duge

I. Der St. Pauli Fischmarkt. Hamburg, das nach der Überlieferung aus einer Fischersiedelung hervorgegangen sein soll, hat naturgemäß dem Fischereigewerbe immer sein Interesse entgegengebracht. Selbst zur Zeit des gewaltigen Aufblühens von Handel und Schiffahrt, die alle übrigen Erwerbszweige weit überragten, hat es daran nicht gefehlt.

Diese an sich naheliegende Tatsache hat ihren Grund in der gemeinsamen Wurzel der Seefischerei und Schiffahrt, dem früher mit Erfolg und Aufwand größter Energie betriebenen Walfang. Hierfür hatten die Hamburger schon im Jahre 1620 auf Spitzbergen in der Hamburger Bucht einen eigenen Hafen. 1649 wurde auf St. Pauli die erste Tranbrennerei angelegt. Im Jahre 1675 fuhren 83 Schiffe auf den Walfang aus. Englischer und französischer Unterdrückung gelang es im Jahre 1809 diese für Hamburgs Schiffahrt und Handel so wichtigen Unternehmungen, nachdem sie lange mit Erfolg um ihr Bestehen gekämpft hatten, völlig lahm zu legen. Eine spätere Periode des Walfanges, die 1861 infolge ungenügender Fangergebnisse endete, hatte nicht mehr die Bedeutung der Vorzeit; aber auch sie lieferte der Schiffahrt, ebenso wie die alte Grönlandfahrt, ein vorzügliches seemännisches Personal, das den wagemutigen Geist der Walfänger auf die Frachtschiffe übertrug und als Mannschaftsersatz für die Seefahrt von größter Bedeutung wurde.

Neben dieser Hochseefischerei bestand auf der fischreichen Elbe die Flußfischerei. Schon 1560 werden die Finkenwärder Fischer als die Versorger Hamburgs erwähnt. Allen Wechselfällen trotzend, und mit der wachsenden Bevölkerung Hamburgs als Abnehmer ihrer Erträge, wuchs die Finkenwärder Fischerflotte an Zahl und Größe der Fahrzeuge. Sie erreichte im Jahre 1887 ihre Höchstzahl mit 187 Seefahrzeugen. Da jedoch ein Versandhandel von Bedeutung bis dahin nicht bestand, bildete die Aufnahmefähigkeit Hamburgs oft die Grenze für die Ausdehnung des Absatzes, so daß zeitweilig Fischer veranlaßt wurden, nach Holland überzusiedeln oder ihre Fänge an ausländische Märkte zu bringen.

Der Fischhandel spielte sich bis 1845 auf dem Hopfenmarkt ab. Die See- sowohl als auch die Elbfischerfahrzeuge hatten umlegbare Masten und gingen unter der Hohenbrücke hindurch bis zur Holzbrücke. Später, als die Seefahrzeuge größer wurden und feste Masten führten, legten sie im Niederhafen und an der Außenkaje an.

Die unter Führung von Bürgermeister O'Swald im Jahre 1866 gegründete, mit 17 englischen Smaks betriebene „Norddeutsche Fischereigesellschaft" gab dem Staat Veranlassung, einen Platz für die Landung von Fischen an der Hafenstraße unweit der jetzigen St. Pauli Fischhalle zur Verfügung zu stellen, wo auch ein als Fischhalle dienender Schuppen er-

richtet wurde. Die Seefischer versuchten ebenfalls ihre Fische hier zu landen, gingen aber bald nach den Kajen zurück, die Elbfischer blieben nach wie vor auf dem Hopfenmarkt. Als aber der Niederhafen überbrückt und ihnen somit der Weg zu ihrer Landestelle gesperrt wurde, zogen sie sich nach Altona, wo sie für ihre Zwecke besser geeignete Anlegestellen fanden. Ihnen folgten bald auch die Seefischer. Als 1870 die Norddeutsche Fischereigesellschaft infolge der Absatzschwierigkeiten der von ihren Fahrzeugen angebrachten Eisfische aufgelöst war, verkehrten an der Hafenstraße nur noch sehr wenige Fischerfahrzeuge.

Im Jahre 1886 trat der hamburgische Kaufmann Gustav Platzmann mit dem Plan hervor, Fischauktionen nach englischem Vorbilde abzuhalten. Zur Durchführung seines Vorhabens wurde ihm der Schuppen an der Hafenstraße zur Verfügung gestellt. Am 14. März 1887, als es ihm unter größten Schwierigkeiten gelungen war, die Finkenwärder Seefischer zum größten Teil für seinen Plan zu gewinnen, hielt er hier die erste Fischauktion ab. Ihm gelang es, den Fischerverkehr in einem Maße nach Hamburg zu ziehen, daß bald der Schuppen an der Hafenstraße nicht mehr genügte, die eingebrachten Fänge aufzunehmen. Platzmann legte deshalb 1892 einen Plan zur Erweiterung des Fischmarktes und für den Bau einer neuen Fischhalle vor. Nach langen Erwägungen beantragte 1894 der Senat die Mitgenehmigung der Bürgerschaft zur Erbauung einer neuen Fischhalle an der jetzigen Stelle. Der Antrag fand alsbald die Zustimmung der Bürgerschaft, konnte aber nicht zur Ausführung kommen, weil die preußische Regierung Einspruch gegen den Bauplan erhob. Infolge der hierdurch entstandenen Verzögerung konnte der Bau erst 1898 fertiggestellt und dem Betrieb übergeben werden. Inzwischen hatte Altona in unmittelbarer Nachbarschaft auf preußischem Gebiet mit Hilfe preußischer Staatsmittel einen Fischhallenbau bereits ausgeführt, dessen Kosten sich auf 1 Mill. ℳ beliefen, von denen Preußen allein 800 000 ℳ trug.

Zwischen den nebeneinander errichteten Fischhallen entwickelte sich in der Folge ein unerfreulicher, dem Fortschritt der Seefischerei oft abträglicher Wettbewerb, namentlich um die Heranziehung der seit dem Jahre 1887 ins Leben getretenen Dampfseefischerei. Diese Zersplitterung der Märkte hat bis in die jüngste Zeit hinein eine vernünftige Ausnutzung der Anlagen und die Entwickelung der Seefischerei verhindert.

Im Jahre 1906 wurde Hamburg infolge Platzmangel gezwungen, die St. Pauli Fischhalle zu vergrößern. Der Ausbau wurde 1907 in Betrieb genommen.

Die deutsche Dampfhochseefischerei hatte inzwischen, besonders an der Weser durch einen großangelegten Fischereihafen in Geestemünde einen glänzenden Aufschwung genommen, der auch in Hamburg nicht unbeachtet blieb. Der Bau eines Fischereihafens in Cuxhaven wurde in Angriff genommen, Erweiterungen des St. Pauli Fischmarktes, hauptsächlich dessen Vereinigung mit dem Altonaer Fischmarkt, zwecks besserer Ausnutzung des vorhandenen geringen Platzes für den wachsenden Verkehr, wurden geplant und erwogen. Der naheliegende Gedanke, die beiden nebeneinander befindlichen und gegeneinander unter Verschwendung von Geld, Arbeit und Kraft arbeitenden Fischmärkte St. Pauli und Altona zu vereinigen, wurde im Kriegsjahre 1915 von neuem aufgegriffen, nachdem feststand, daß Hamburg den an der Altonaer Grenze gelegenen Heuhafen zuschütten und auf dem gewonnenen Terrain Fischhallen errichten werde. Altona schlug vor, die Fischhallen zu vereinigen, und wollte zu diesem Zweck seine Kleinhandelshalle, die sog. Fleischhalle, beseitigen. Die Brücken zu den Pontons sollten dann an die Enden der Fischhallen von Hamburg und Altona gelegt werden. Um aber eine einheitliche, für die Fischdampfer brauchbare Wasserfläche zu schaffen, war die Tieferlegung des an der Landesgrenze ausmündenden Altonaer Stammsieles erforderlich, die sehr bedeutende Kosten verursacht hätte. Von Hamburger Seite wurde deshalb vorgeschlagen, eine gemeinsame über dem Stammsiel liegende Brücke zu den Pontons herunterzuführen und die Kleinfischhandelshalle in Verbindung mit dieser Brücke auf der Landseite hinter den vereinigten Fischhallen zu beiden Seiten der Landesgrenze zu errichten. Von seiten der Interessenten wurde neben einer Vereinigung der Fischhallen eine bedeutende Erweiterung nach Osten verlangt; einer solchen konnte Hamburg wegen der für das beanspruchte Gebiet bestehenden anderweitigen Pläne nicht zustimmen.

Während noch über die beiderseitigen Vorschläge verhandelt wurde, erklärte Altona, die Vereinigung und der Ausbau der Fischhallen an der alten Stelle werde dem zu erwartenden Bedürfnis nicht genügen und trat mit dem Plan der Verlegung seines Fischmarktes an den Altonaer Kai hervor. Kriegsausgang, Revolution und die mit ihr verbundenen Pläne politischer und wirtschaftlicher Umgestaltung beider Nachbarstädte haben die Fortführung der Verhandlungen über die Vereinigung erschwert und verzögert. Hamburg mußte, dringendstem Bedürfnis Rechnung tragend, trotz erheblich erhöhter Kosten und erschwertem Bau, die Erweiterung der St. Pauli Fischhalle auf dem durch Zuschüttung des Heuhafens gewonnenen Gelände ausführen, ferner durch Ausbau eines am St. Pauli Markt- und Landungsplatz gelegenen Staatsgebäudes (Schaubsches Grundstück) für die Unterbringung von Fischgeschäften, Reedereien und anderen mit der Seefischerei in Verbindung stehenden Geschäften sorgen.

Nachstehende Tabelle zeigt die Entwicklung des St. Pauli Fischmarktes von 1907 bis 1919:

	Fische	Schaltiere	Wert
1907 angebracht..	23 600 206 ℔	—	3 528 929,97 ℳ
1908 „	31 233 851 „	170 710 Stück	4 534 266,97 „
1909 „	31 561 928 „	179 741 „	4 928 738,11 „
1910 „	30 696 002 „	159 169 „	5 004 048,44 „
1911 „	33 295 878 „	152 702 „	5 010 759,71 „
1912 „	33 763 213 „	251 054 „	5 443 860,19 „
1913 „	33 287 492 „	198 855 „	5 831 534,94 „
1914 „	26 225 811 „	968 557 „	4 299 110,81 „
1915 „	26 426 663 „	87 828 „	7 504 180,44 „
1916 „	37 064 934 „	158 114 „	22 770 014,33 „
1917 „	13 175 805 „	121 993 „	7 820 421,36 „
1918 „	16 654 326 „	40 769 „	9 864 721,33 „
1919 „	23 303 358 „	85 321 „	20 193 477,94 „

Die besondere Bedeutung des St. Pauli Fischmarktes liegt darin, daß er der Versorgung der Großstadt Hamburg dient; dadurch erhält er einen von dem fast ausschließlich dem Versand ins Inland dienenden Fischmarkt Cuxhaven gänzlich abweichenden Charakter. Der die Stadt versorgende, ausgedehnte Kleinhandel spielt hier für die Preisbildung bei verschiedenen Fischarten eine ausschlaggebende Rolle, so daß für bestimmte Sorten in Hamburg stets höhere Preise als an anderen Märkten bezahlt werden. Dagegen finden andere Fischarten, die sich besonders für den Versand eignen, weniger gute Aufnahme, weil es dem Großhandel bei dem Mangel zweckmäßiger Versandeinrichtungen nicht möglich ist, mit anderen Märkten, die für den Fischversand gebaute Eisenbahnanschlüsse und sonstige Einrichtungen haben, in Wettbewerb zu treten. Dieser Mangel ist auch vor allem die Ursache für das Zurückbleiben der Entwicklung der Dampfhochseefischerei in Hamburg und Altona gegenüber derjenigen an der Weser, wo Preußen in Geestemünde eine großzügige Fischereihafenanlage geschaffen hat und dauernd auf deren zeitgemäßen Ausbau bedacht ist. Gleichartige Anlagen sind an der oberen Elbe heute nicht mehr zu schaffen, es sei denn, man verlegte sie an

die Südseite des Stromes. Die Großstadt schiebt sich am Nordufer überall so weit an den Fluß heran, daß der für eine Fischereihafenanlage mit den dazu gehörigen Nebenbetrieben (Handel, Industrie, Eis-, Fischmehl- und Tranfabrikation) sowie den erforderlichen Eisenbahnanlagen nötige Platz nur mit dem Aufwand von ungezählten Millionen geschaffen werden könnte. Auf der anderen Seite ist die Erhaltung des Fischmarktes für die unmittelbare Versorgung der Bevölkerung und Schaffung von Erwerbsmöglichkeiten in Handel und Industrie eine unabweisbare Notwendigkeit, der durch eine den Bedürfnissen Hamburgs Rechnung tragende, wirtschaftliche Vereinigung mit Altona am zweckmäßigsten Rechnung getragen werden könnte.

Der weiteren Entwicklung des Fischmarktes an der Oberelbe müssen die Verhältnisse berücksichtigende, und daher erreichbare Ziele gesteckt werden. Technische Verbesserungen der Landungs- und Verkehrseinrichtungen sind unbedingt nötig und möglich. Ihre Art und ihr Umfang werden abhängig sein von dem Ergebnis der Bestrebungen zur Vereinigung mit Altona.

II. Der Cuxhavener Fischmarkt. Der zweckmäßigste Ort für einen Fischmarkt ist der den Fischgründen am nächsten gelegene, von Fischerfahrzeugen aller Art unter allen Umständen am schnellsten und sichersten zu erreichende Hafen. Diese Eigenschaften besitzt Cuxhaven wie kein anderer Hafen der deutschen Küste. An der breiten gut befeuerten und betonnten Elbmündung, nahe der See gelegen, kann es von den Fischerfahrzeugen stets mit dem geringsten Zeitaufwand angesegelt werden und bietet andererseits die Möglichkeit zur schnellsten Erreichung der Fanggründe und Ausnutzung jeder Fanggelegenheit. Die Eigenart der zu behandelnden Ware bedingt beim Betrieb eines Fischereihafens und der dazu gehörigen Fischindustrie Nebenerscheinungen, die sich im Binnenlande und in unmittelbarer Nähe größerer Städte störend bemerkbar machen; in der von frischen Seewinden dauernd bestrichenen Küstenzone treten sie dagegen kaum in Erscheinung.

Obwohl von vielen Seiten immer wieder auf die für einen Fischmarkt besonders günstige Lage Cuxhavens hingewiesen wurde, konnte es doch erst recht spät seiner natürlichen Bestimmung als Fischereiplatz nutzbar gemacht werden. Erst nachdem im Jahre 1904 der um die deutsche Seefischerei hochverdiente Präsident des Deutschen Seefischerei-Vereins Dr. Herwig in einer Rede gelegentlich der Tagung des Zentralausschusses der Internationalen Meeresforschung im Hamburger Rathause auf die hervorragenden Eigenschaften Cuxhavens hingewiesen hatte, gewannen die auf seinen Ausbau abzielenden Pläne eine feste Gestalt. Der Arbeit des staatlichen Fischereidirektors Lübbert gelang es, diese Pläne der Verwirklichung zuzuführen. Im Dez. 1906 wurde dem Senat eine Denkschrift über Schaffung eines Großfischmarktes vorgelegt, die so überzeugend wirkte, daß bereits am 28. 1. 1907 der Senatsantrag wegen Errichtung eines Fischmarktes in Cuxhaven an die Bürgerschaft ging. Auch in der Bürgerschaft fand der Plan verständnisvolle Aufnahme und schnellste Erledigung. Der zur Prüfung der Vorlage eingesetzte Ausschuß berichtete innerhalb kürzester Frist nicht nur zustimmend, sondern empfahl zugleich Erweiterung des Projektes durch den Ausbau einer zweiten neben der vorgesehenen ersten Fischhalle.

Als Ort der Errichtung des Fischmarktes wurde der in den Jahren 1890 bis 1892 in Cuxhaven erbaute Fischerhafen gewählt, dessen Abmessungen als zunächst ausreichend angesehen wurden. Dieser Hafen war hauptsächlich als Schutz- und Nothafen für Fischerfahrzeuge gebaut worden, als sich das Fehlen eines solchen derzeit besonders fühlbar gemacht hatte. Seine Wassertiefe und Landeinrichtungen genügten indes nicht, um den Verkehr von Fischdampfern und den Marktbetrieb aufzunehmen. Die Vertiefung bedingte den Bau von Vorsetzen, wozu die vorhandenen Uferbefestigungswerke benutzt werden konnten; dies ermöglichte, größere Baulichkeiten auf den Landflächen unmittelbar hinter ihnen auszuführen. Das bislang im Zollausland liegende, für die Fischhallen zu benutzende Gebiet mußte durch Verlegung der Zollgrenze Zollinland werden, um den notwendigen ungehinderten Verkehr zu ermöglichen. Vor allem mußten unmittelbare Bahnanschlüsse der Fischhallen, eine Güterabfertigung für Fische und eine Postanstalt unmittelbar am Fischmarkt geschaffen werden. Die Verhandlungen mit den in Frage kommenden Behörden wurden mit aller Eile betrieben und so gefördert, daß, infolge einer einzig dastehenden Bauleistung der hamburgischen Wasserbauverwaltung, 12 Monate nach Bewilligung der Mittel bei Eröffnung des Marktbetriebes am 24. 2. 1908 zwei Fischhallen von je 120 m Länge mit 24 Fischversandabteilungen, Auktionsraum, Gleisanschlüssen usw., der Fischversandbahnhof mit Aufstellrampen für 30 Wagen, die Arbeiterunterkunftsräume, die im Hafenamt untergebrachte Post, der Kohlenplatz für die Fischdampfer und das Verwaltungsgebäude der Fischereiinspektion in Benutzung genommen werden konnten.

Der inzwischen vom Generaldirektor Ballin mit 2,2 Mill. ℳ Kapital gegründeten Cuxhavener Hochseefischerei A.-G. wurde die am Nordostende des Hafens früher für die Landung von Heringen und Krabben benutzte kleine Fischhalle zur Einrichtung ihrer Netzmacherei, Zimmerei und Lager übergeben.*) Bis dahin waren für den Fischereihafen im ganzen 2 301 000 ℳ aufgewandt.

War das Projekt des Fischereihafens in Cuxhaven von vielen Seiten bekämpft worden, so hatte der sich am Cuxhavener Fischmarkt ansiedelnde junge Fischhandel einen nicht weniger harten Daseinskampf zu bestehen. Zufuhren und Eisenbahnverbindungen ließen zunächst viel zu wünschen übrig. Besserten sich die ersteren mit dem Ausbau der Flotte der Cuxhavener Hochseefischerei A.-G., auch von Zeit zu Zeit, und wurde die Marktversorgung, trotz der verhältnismäßig geringen Dampferzahl, durch geeignete Maßnahmen des Leiters der Cuxhavener Hochseefischerei A.-G. gut geregelt, so bereitete die preußische Eisenbahnverwaltung dem Versand gegenüber Geestemünde Schwierigkeiten. Erst allmählich wurden einigermaßen erträgliche Zustände geschaffen, die Handel und Industrie das Geschäft ermöglichten.

Für die Verwaltung des Fischmarktes wurde, abweichend von allen anderen deutschen Fischmärkten, der staatliche Betrieb gewählt. Ein Vorbild für eine derartige Verwaltungsform fand sich in Ymuiden und hatte sich dort bewährt. Dabei wurden die Schwierigkeiten nicht verkannt, die darin lagen, daß einerseits der Betrieb der Staatsverwaltung eingefügt, andererseits nach kaufmännischen Gesichtspunkten geleitet werden mußte. Handelt es sich doch um leicht verderbliche Lebensmittel, um Bearbeitung der verschiedenartigsten Waren, die aller Sorgfalt und schneller Anpassung bedarf, und um einen mit größter Eile zu betreibenden, schnell abzufertigenden Eisenbahnverkehr. Ein solcher Betrieb konnte nicht nach be-

*) Über die Einzelheiten der Entwürfe und der Bauausführungen macht Baurat Christiansen in den „Mitteilungen des Deutschen Seefischer-Vereins", 1909, S 35 u. ff., unter „Cuxhaven als Fischereiplatz", bearbeitet von Christiansen, Duge und Lübbert, nähere Angaben.

stimmtem Schema arbeiten und durfte nicht schwerfällig und langsam sein, sollte es gelingen, dem Handel und der Seefischerei eine ihren Bedürfnissen entsprechende Arbeits- und Absatzstätte zu schaffen und dadurch das Interesse des Staates an dem von ihm eingerichteten Fischmarkt zu fördern. Die Fischereiinspektion in Cuxhaven hat ihre Aufgabe nach beiden Seiten erfüllt.

Der Fischmarkt entwickelte sich bis zum Kriegsausbruch gut. Bis 1913 wurden folgende Umsätze erzielt:

		Fische	Schaltiere	Wert
1908	angebracht..	6 840 209 ℔	55 501 Stück	688 421,79 ℳ
1909	„	10 304 039 „	111 675 „	1 135 592,07 „
1910	„	11 533 524 „	92 830 „	1 423 289,53 „
1911	„	14 415 863 „	61 816 „	1 730 111,18 „
1912	„	18 546 362 „	48 275 „	2 409 362,21 „
1913	„	21 926 979 „	73 299 „	2 764 859,53 „

III. Cuxhaven in und nach dem Kriege. Der Krieg legte zunächst die ganze deutsche Seefischerei in der Nordsee lahm. Auch als das wirtschaftliche Leben und die Zufuhren aus dem neutralen Auslande sich an anderen Fischmärkten wieder zu heben begannen, blieb Cuxhaven als Festung von jedem Verkehr ausgeschlossen. Militärische und kriegswirtschaftliche Maßnahmen lasteten mit dem vollen Drucke ihres lähmenden Einflusses auf dem Cuxhavener Fischmarkt. Nur mit der größten Mühe gelang es, ihn am Leben zu erhalten und über diese Zeit hinwegzuretten. Ereignisse und Einflüsse, die während der Kriegszeit auf den Fischmarkt eingewirkt haben, bilden ein Kapitel für sich und stehen vielfach im Zusammenhang mit der Sonderstellung seiner Mutterstadt im Reich vor dem Kriege und deren ungeheuren Kriegsleiden. Die Revolution, während der Cuxhaven zeitweilig zur „selbständigen Republik" erklärt wurde, ließ zunächst eine Durchführung der bereits vor dem Kriege begonnenen und während des Krieges weitergeführten Planungsarbeiten nicht zu.

Der Ausbau des Fischereihafens in Cuxhaven ist jedoch von den hamburgischen Behörden nie aus dem Auge verloren worden. Seine Entwicklung vor dem Kriege hatte gezeigt, daß die Anlage die an sie geknüpften Erwartungen erfüllen werde. Schon 1910 war es nötig geworden, die dritte Fischhalle zu bauen. 1912 waren der Kohlenplatz, der Bahnhof und andere Anlagen erweitert und verbessert worden. Es zeigte sich indes schon damals, daß dies nicht ausreichte, um mit dem Ausbau der Fischdampferflotte Schritt zu halten. Im Frühling des Jahres 1914 wurde deshalb eine Erweiterung nach Süden und der Bau von zwei weiteren Fischhallen in Vorschlag gebracht. An die Bauausführung konnte infolge des Kriegsausbruches nicht gedacht werden. Um aber für den nach dem Kriege zu erwartenden und erhofften Aufschwung gerüstet zu sein, wurde im Jahre 1917 die Bereitstellung von 300 000 ℳ für die Aufhöhung von Gelände für Industriezwecke beantragt und von der Bürgerschaft bewilligt. Im Febr. 1918 kam ein erheblich erweitertes Ausbauprojekt zur Vorlage, das von einem bürgerschaftlichen Ausschuß eingehend geprüft wurde. Die Genehmigung und Bewilligung von 5 746 230 ℳ zur Ausführung dieses Projektes erfolgte im November 1918. Die Aufhöhung des Industriegeländes konnte noch während des Krieges mit militärischer Hilfe ausgeführt werden. Die Inangriffnahme der Ausführung der Erweiterungsbauten fiel mit dem unglücklichen Kriegsende zusammen und stieß daher auf die größten Schwierigkeiten. Materialbeschaffung und Streiks erschwerten, verteuerten und verlangsamten die Bauausführung und machten im Novbr. 1919 eine Nachbewilligung von 6 234 000 ℳ notwendig.

Inzwischen entwickelten sich Seefischerei, Fischhandel und Fischindustrie, nachdem sie von den Fesseln der Kriegswirtschaft mehr und mehr befreit waren, in sehr schnellem Tempo. Es wurde die Deutsche Seefischerei A.-G. gegründet, die nach Fusionierung mit der Hamburg-Cuxhavener Hochseefischerei A.-G. „Alte Liebe" ihren Betrieb mit 12 Fischdampfern eröffnete und 26 Dampfer in Bau gab. Ferner erfolgte die Gründung der Cuxhavener Heringsfischerei A.-G., und eine ganze Reihe großer fischindustrieller Unternehmungen wurde ins Leben gerufen. Im Juli 1920 waren rund 60 Mill. ℳ Kapital in den fischereilichen Unternehmungen tätig. Das für Industrie und Reedereien vorgesehene Gelände an der Fischereihafenerweiterung war bis auf eine geringe Fläche, für die ebenfalls Bewerbungen vorlagen, verpachtet, und auf den noch nicht völlig hergerichteten Plätzen entstanden bereits große Privatbauten, so beispielsweise eine Eisfabrik von 120 Tonnen täglicher Leistungsfähigkeit und große Anlagen für die verschiedenen Zweige der Fischindustrie. Die private Bautätigkeit eilte den vom Staate zu schaffenden Anlagen weit voraus, trotzdem seitens der Wasserbauverwaltung und der den Bau ausführenden Firma Christiani & Nielsen das in dieser ungünstigen Zeit Möglichste geleistet wurde.

Die immer mehr steigenden Materialpreise und Löhne verzehrten die bewilligten Mittel in nicht vorauszusehender Weise, so daß diese im Juni 1920, nachdem etwa ein Viertel der vorgesehenen Arbeiten ausgeführt war, zu Ende gingen. Die fortschreitende private Bautätigkeit und Entwicklung forderten aber nicht nur gebieterisch die schleunigste Fortsetzung und Fertigstellung der Hafenbauten, sondern brachten ebenso dringende neue Anforderungen mit sich. Der steigende Versand machte die Erweiterung der Bahnhofsanlagen notwendig, und die Bewerbungen großer Fischhandelsfirmen um Versand- und Packräume erforderten den Bau zweier neuer Fischhallen. Um den sich aus der Entwicklung ergebenden Anforderungen Rechnung zu tragen, wurde eine Nachbewilligung von 47 812 000 ℳ notwendig, die im Juli beantragt und von der Bürgerschaft vorbehaltlich der Prüfung einiger nicht alsbald zu verwendenden Posten durch einen Ausschuß bewilligt wurde. Mit dieser Summe hofft man, den gesamten, jetzt geplanten Ausbau des Fischereihafens fertig zu stellen. Es werden dann für die Anlage insgesamt 62 393 230 ℳ aufgewendet sein.

Mit diesem gewaltigen Kostenaufwand soll der Seefischerei an der Elbmündung eine mit allen modernen Einrichtungen ausgestattete und die neuesten Erfahrungen berücksichtigende Arbeitsstätte geschaffen werden. Die Vergangenheit und besonders die für den Cuxhavener Fischmarkt so schwierige Kriegszeit haben gezeigt, daß hier der gegebene Platz für den Betrieb einer großen deutschen Seefischerei ist.

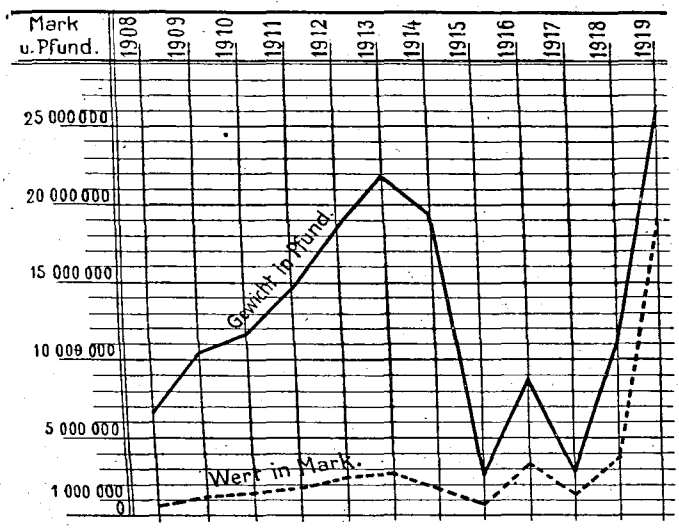
Die Marktentwicklung in und nach dem Kriege bis Mitte 1920 zeigt folgende Tabelle (in Mill. ℔ bzw. ℳ):

Jahr	In d Fischhall wurden verteilt bzw. verkauft	Freihändig verkauft	Zusammen	
1914.....	17,050 ℔	2,325 ℔	19 375 ℔	1,482 ℳ
1915.....	0,332 „	2,345 „	2,677 „	0,725 „
1916.....	0,346 „	8,502 „	8,848 „	3,287 „
1917.....	2,877 „	—	2 877 „	1 326 „
1918.....	11,457 „	—	11.457 „	3,813 „
1919.....	24,146 „	2,037 „	26, 83 „	19.484 „
1920 *)...	18,830 „	2,861 „	21,692 „	30,140 „

*) Jahr 1920 bis zum 30. 6.

Die graphische Darstellung der Umsätze von der Eröffnung des Marktes im Jahre 1908 bis zum Schluß des Jahres 1919 gibt ein interessantes Bild von dem Gang der Entwicklung.

Umsätze am Cuxhavener Fischmarkt 1908–1919



Die Kurve der Fischzufuhren steigt bis Kriegsausbruch 1914 und deutet in ihrem Verlauf eine weitere günstige Entwicklung an. Der Krieg und die damit verbundene Ausschaltung Cuxhavens haben einen jähen Abfall zur Folge. Die Zulassung der eigenen Fischerei und der dänischen Zufuhren führen 1916 eine leichte Besserung herbei, die im folgenden Jahr feindliche Maßnahmen wieder verkleinern. Der Winter 1917/18 bringt große eigene Heringsfänge in der Elbmündung und eine Hebung der eigenen Fischerei, die sich nach Kriegsende verstärkt und besonders 1920 in die Erscheinung treten wird.

Die Wertkurve zeigt vor dem Kriege, wie wenig sie durch vergrößerte Zufuhren beeinflußt wurde, da letztere auch stets fallende Preise begleiteten. Verhältnismäßig gering ist aber auch der Einfluß des gewaltigen Rückganges der Zufuhren nach Kriegsausbruch durch die damals beginnende Verteuerung der Lebensmittel und Wertminderung der Zahlungsmittel, die in der Folgezeit durch alle Schwankungen der Anfuhr kaum beeinflußt wird und die Preiskurve in unverhältnismäßiger Weise emporsteigen läßt. Im Jahre 1920 ist schon nach Ablauf des ersten Halbjahrs der Zeitpunkt eingetreten, zu dem die Preiskurve die Gewichtskurve übersteigt, d. h. der Durchschnittspreis für das Pfund Fische über eine Mark hinausgeht. Im ganzen zeigt die Darstellung, daß der Cuxhavener Fischmarkt die schweren Zeiten des Krieges überwunden hat. In absehbarer Zeit wird Cuxhaven eine Fischdampferflotte von etwa 80 Schiffen haben und ein umfangreicher Verkehr anderer Fischerfahrzeuge den neuen Fischereihafen beleben.

Die großen Anstrengungen des Hamburger Staates, diesen Hafen zu schaffen, liegen keineswegs allein in seinem und im Interesse seines Außenhafens, vielmehr wird hier der deutschen Volkswirtschaft und Volksernährung ein wichtiges Eingangstor für in der Urproduktion gewonnene Erzeugnisse geschaffen.

Entwicklung und Bedeutung des Altonaer Hafens

Von Stadtbauinspektor Regierungsbaumeister Ernst Range

Die Hafenanlagen von Altona, stromab von Hamburg am rechten Ufer der Elbe gelegen, erstrecken sich von der Hamburg-Altonaer Grenze an auf eine Länge von 2,7 km. Sie sind größtenteils dem Strom abgewonnen und gegen diesen durch Pfahlgruppen mit schwimmenden Holzschlengeln, Pontonanlagen und einem 1 km langen massiven Leitdamm abgeschlossen. Die derzeitige Wasserfläche umfaßt 21,2 ha.

Das Elbufer besitzt entlang der Altonaer Gemarkung kein breites Vorland, sondern gleich nördlich der am Hafengebiet parallel zum Strom sich hinziehenden großen Elbstraße und der Straße Neumühlen, welche auf rund + 5,00 N. N. liegen, erhebt sich, bis + 36,0 N. N. schroff ansteigend, ein hoher Geestrücken, der das Ufer zwar malerisch gestaltet, jedoch der Ausdehnung des Hafens eine natürliche, aber unwillkommene Grenze setzt. Demgemäß sind nur wenige Zufahrtsstraßen zum Hafen vorhanden, und der Abtransport auf den steilen Straßen ist schwierig. Um diesen zu erleichtern, verkehrt auf der steilsten (1 : 18) Straße eine sogenannte Schleppbahn; das sind elektrische gleislose Vorspannwagen, welche gleichzeitig ein Fuhrwerk schieben und 2—3 Fuhrwerke je nach Gewicht ziehen können. Hierdurch wird der früher übliche unwirtschaftliche Vorspann erspart, den die Niveauverhältnisse der übrigen Stadt nicht bedingen.

Die Entwicklung des Hafens zu seiner heutigen Gestalt setzt mit der Einverleibung Schleswig-Holsteins in Preußen ein und beginnt mit dem Bau des sogenannten Westkais (Neumühler Kai) in den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts. Ihm folgen dann als Ergebnis der langen und unglücklichen Zollanschlußkämpfe die sogenannten Zollanschlußbauten, die dank der außerordentlichen staatlichen Beihilfe unserem Hafen im wesentlichen sein heutiges Aussehen gaben, indem der Heuhafen, der Ostkai mit den Schuppen A, B und C, der Hafen bei der Dampfschiffsbrücke, der Fischereihafen und die Auktionshalle, der Durchbruch der Hafenstraße, die Elbstraßenverbreiterung und die Hafenanschlußbahn geschaffen wurden. Der auf Grund des ersten Köhlbrandvertrages vom 19. 12. 96 Altona auferlegte Leitdamm mit Querdamm vervollständigt das Bild bis Ende des vorigen Jahrhunderts. Nachdem dann 1906 das Gelände der ehemaligen Gasanstalt zu einem modernen Kohlenkai umgebaut war, setzte erst 1911 wieder eine gesteigerte Umgestaltung ein, die ihre äußere Veranlassung in dem zweiten Köhlbrandvertrag vom 14. 11. 08 fand. Diese Bauten, zu denen ebenfalls staatsseitig eine Unterstützung gewährt wurde und die heute noch nicht ganz durchgeführt sind, dürften als die zweite wichtige Entwicklungsperiode anzusprechen sein. In diese gehören: der Bau eines Kleinschiffahrtshafens vor Neumühlen, das Hinausschieben der Pfahlreihen vor Neumühlen und die Verlängerung der Neumühler Landungsbrücke, die Erweiterung des Fischmarktkais nach Osten, die Beseitigung des Querdamms und Vertiefung der östlichen Hafeneinfahrt, die Erweiterung der Gleisanlagen am Heuhafen und die Erhöhung des Leitdamms. Im Gegensatz zu den Neuschaffungen nach dem Zollanschluß handelt es sich hierbei wesentlich um einen weiteren Ausbau und eine verbessernde Umgestaltung. Heute ist das ganze Elbufer zwischen der Hamburger Grenze und der Neumühler Brücke lückenlos dem Hafenbetrieb erschlossen.

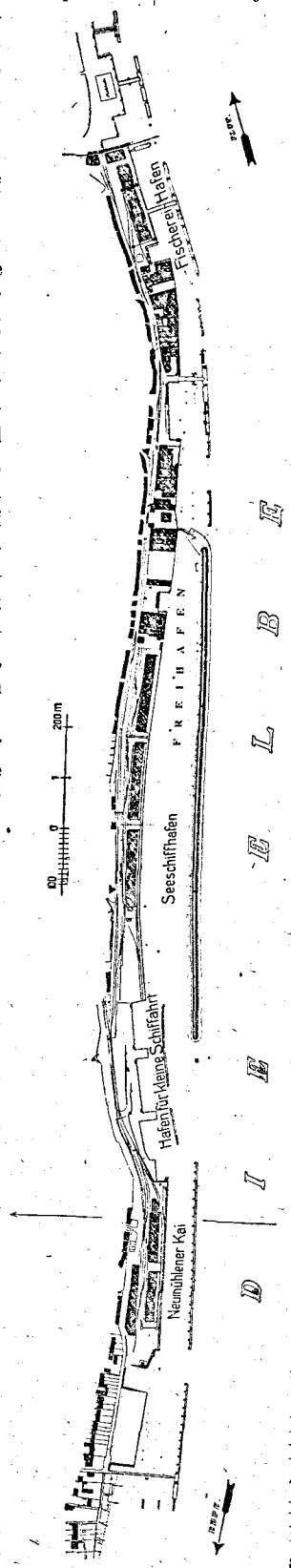
Von den vorhandenen Kais von insgesamt 3174 m Länge sind 2612 m öffentliche, 87 m entfallen auf städtische Speicher und 473 m auf Privatgrundstücke. Von den öffentlichen Kais wiederum dienen 1350 m der Großschiffahrt: nämlich der Ostkai (mit Freibezirk), der Kohlenkai und der Neumühler- oder Westkai, während 1260 m der Kleinschiffahrt dienen.

Die öffentlichen Kais haben direkten Anschluß an die Staatsbahn und zwar vom Rangierbahnhof Altona aus vermittels eines den Geestrücken durchschneidenden Tunnels. Die stellenweise sehr erhebliche Steigung in diesem (1 : 36) beschränkte bislang wegen der starken Rauchentwicklung der Lokomotiven seine Ausnutzung; durch Einführung des elektrischen Betriebes ist seine Leistungsfähigkeit wesentlich gesteigert worden. Der Betrieb des Anschlusses und auch der Kaigleise erfolgt durch die Staatsbahn. Daneben besitzt und betreibt die Stadt einen normalspurigen zwei-, stellenweise dreigleisigen Anschluß in der großen Elbstraße bis an den Altonaer Fischmarkt, auf dem die Waggons unmittelbar den einzelnen Betrieben und Speichern zugeleitet werden. Als Betriebsmittel arbeiten elektrische Lokomotiven mit Oberleitung. Der Verkehr beläuft sich jetzt durchschnittlich auf 1000 bis 1250 Wagen im Monat, wobei alle beladen ein- und ausgehenden Wagen gerechnet sind.

Die zur Erleichterung des Abtransportes der Fuhrwerke dienende Hafenschleppbahn wurde schon erwähnt; sie verkehrt vorerst nur auf der Kaistraße; bei weiterem Anwachsen des Verkehrs, und namentlich nach Ausbau des Fischereihafens wird sie auch auf den Elbberg ausgedehnt werden.

Während Altona bis zu seiner Wiedervereinigung mit Preußen durch und für seinen Hafen lebte, brachten die politischen Verhältnisse und namentlich das Zollvereinsgesetz später hierin einschneidenden Wandel. Mehr noch als das Gesetz selbst war es der jahrzehntelange Zustand der Ungewißheit, der für das Schicksal Altonas verhängnisvoll wurde. Daß der Anschluß Altonas an den Zollverein für die seitherige Entwicklung seines Hafens und dessen Handel bedeutsame und tiefeinschneidende Umwälzungen nach sich ziehen mußte, war ja klar; es hätten aber doch wohl die schlimmen Folgen gemildert, und manche Schwierigkeit hätte behoben werden können, wenn die Verhandlungen hierüber zu einem schnelleren Ende geführt worden wären. Es sei hier nur festgestellt, daß, nachdem Altona 20 Jahre lang hartnäckig um den Freihafen gekämpft hatte, es endlich am 3. 2. 02 Klarheit erhielt und zwar in Gestalt eines kleinen sogenannten Freibezirks. Damit hatte Altona nach seiner Wiedervereinigung mit Preußen als Hafenstadt nahezu alles verloren und mußte mühsam von neuem aufbauen.

Aber Altona durfte den Mut nicht sinken lassen. Nachdem im Jahre 1881 der Zollanschluß Hamburgs beschlossen war, galt es wenigstens die Nachteile, die sich aus den neuen Verhältnissen für Altonas Hafen ergeben mußten, nach Möglichkeit abzuwenden oder zu mildern. Es wurde ein Projekt für einen umfassenden Ausbau und eine Verbesserung der Verbindungen des Hafens mit der Stadt aufgestellt und hierzu auch ein entsprechender Staatszuschuß erwirkt. Die Inangriffnahme der Arbeiten verzögerte sich aber wiederum durch jahrelange Verhandlungen, so daß erst im Herbst 1888, als der Hamburger Freihafen bereits vollendet war, ein verschwindend kleiner Teil, der Rest aber im Laufe der neunziger Jahre beendet werden konnte. Nur wer sich einmal eingehend diese schweren Kämpfe Altonas vor Augen geführt hat, wird die Schwierigkeiten einer stetigen Entwicklung unserer Stadt und im besonderen ihres Hafens zu würdigen verstehen.



Eins überstand jedoch ungebrochen die Zollanschlußkämpfe: der Altonaer Fischmarkt. Von jeher war Altona eine Heimstätte für Fischerei und Fischhandel gewesen. Keine Opfer waren ihm zu groß, wenn es galt, durch kostspielige Freilegungen, Durchbrüche und Neubauten seinen Fischmarkt räumlich so auszudehnen, wie es der immer mehr sich steigernde Umsatz erforderte. Und Altona tat recht daran, denn noch heute bringt ihm der Fischmarkt unzählige Erwerbsmöglichkeiten, zu denen sich inzwischen auch eine umfangreiche, zurzeit die bedeutendste Fischindustrie Deutschlands gesellt hat.

Und abermals ist unserem Fischmarkt der Rock zu eng geworden angesichts des ungeahnten Aufschwungs der Hochseefischerei und der starken Nachfrage nach Fischen. Doch mit einfachen Mitteln wie Freilegungen und Durchbrüchen ist es diesmal nicht getan, es ist ganze Arbeit nötig. Man entschloß sich daher, einen Teil des Handelshafens zu opfern und dort einem Fischereihafen Platz zu machen, wie er in Zukunft verlangt werden muß. Dort ist ausreichende Wasserfläche, genügende Ausdehnungsmöglichkeit und der notwendige Bahnanschluß vorhanden. Näher auf die Einzelheiten der geplanten Bauten einzugehen, müssen wir uns versagen.

Angesichts der hohen Kosten, die die Ausführung bei der heutigen schwierigen Lage auf dem Baumarkt mit sich bringt, werden die Opfer, die Altona erneut für seinen Fischmarkt zu bringen bestrebt ist, kaum von ihm allein getragen werden können. Die Erkenntnis aber, daß bei der stark geschwächten Fleischnahrung die Einfuhr von Fischen eine dringende Notwendigkeit für Staat und Reich ist, muß diese einen Weg finden lassen, um zur Verwirklichung unserer Absichten beizutragen.

Mehr als Worte werden folgende Zahlen die Bedeutung des Altonaer Fischmarktes veranschaulichen. Umsatz bei den Auktionen: 1910 4,22, 1911 4,02, 1912 4,48, 1913 4,75, 1914 3,50, 1915 4,89, 1916 12,59, 1917 7,97, 1918 12,22, 1919 30,18 Mill. ℳ. Dazu kam z. B. im Jahre 1913 an freihändigem Verkauf an den Pontons für ungefähr 1½ Mill. ℳ, an Zufuhren auf dem Seewege für Altonaer Firmen für über 14 Mill. ℳ. Demgegenüber betrug die Gesamtproduktion der Altonaer Fischindustrie 1913 rund 25 Mill. ℳ.

Verantwortlich für: Ausländische Volkswirtschaften und allgemeine Redaktionsangelegenheiten: Hauptschriftleiter Dr. Paul Heile; Deutsche und österreichisch-ungarische Volkswirtschaft: i. V. Dr. Alfred Schmidt-Essen; Anzeigenteil: Horst Weyhmann, Geschäftsführer des W.-D.; sämtlich in Hamburg 36, Rothenbaumchaussee 5.
Druck von H. O. Persiehl, Hamburg 8.