

besorgte Hamburg bis zu der am 1. April 1921 erfolgten Übergabe der Wasserstraßen in die Verwaltung des Reichs auch ihre Bezeichnung durch Tonnen und Baken, in der Nacht durch Leuchtfeuer. Für alle diese Arbeiten und Anlagen hat Hamburg seit Beginn des vorigen Jahrhunderts mehr als 170 Millionen Mark ausgegeben. Durch so bedeutende Opfer hat es erreicht, daß sein Hafen nicht nur von den größten Schiffen der sogenannten „Großen Fahrt“ erreicht werden, sondern daß dies auch ohne jede durch Abwarten der Flut, Leichtern usw. verursachte Verzögerung geschehen kann. Während der Seeschiffahrt durch die festen Elbbrücken Halt geboten wird, setzt der Strom durch seine unterhalb Hamburgs beginnende buchtartige Erweiterung und sein dadurch unruhiger werdendes Wasser auch der von oben kommenden Flußschiffahrt an der gleichen Stelle ein Ziel. So verknüpfen sich diese beiden wichtigen Transportmittel im Hamburger Hafen zu einer wirkungsvollen Verkehrseinheit, die durch dessen Umschlagseinrichtungen erst vollkommen wird. Und diese Vereinigung von See- und Flußschiffahrt ist um so bedeutsamer, als auch die Oberelbe mit ihren Nebenflüssen und Kanalverbindungen bis nach Böhmen hinein einer der wichtigsten Verkehrswege Europas ist. Außerdem setzt sich durch Hamburgs Vermittlung die von der Nordsee kommende Schiffahrt durch den nahen Nordostseekanal nach den baltischen Ländern fort. Denn da im Weltverkehr Entfernungen wie die von Hamburg bis Brunsbüttel keine Rolle spielen, beherrscht Hamburg den Kanalverkehr vollkommen. Zu diesen drei Verkehrswegen, der Unterelbe, der Oberelbe und dem Nordostseekanal, treten nun noch die fünf wichtigsten Eisenbahnlinien, die in Hamburg enden. In der Vereinigung all dieser Verkehrsbeziehungen zum Zwecke des Umschlages beruht die Bedeutung des Hamburger Hafens.

Die Natur des Stromes, der den Hauptanteil am Verkehr liefert, beeinflusst auch in anderer Beziehung den Ausbau des Hafens. Er führt die Ebbe- und Flutwelle bis weit über seine obere Grenze hinaus. Infolgedessen wechselt der Wasserstand im Hafen, und zwar im Mittel um 2 Meter. Diese Flutgröße, die im Vergleich zu vielen anderen Häfen als eine geringe zu bezeichnen ist, ermöglichte es, den Hamburger Hafen als jederzeit zugänglichen offenen Tidehafen auszubauen, wogegen die Hafenplätze mit größerem Tidehub zur Anlage von Docks mit Schleusenabschluß gezwungen waren. Auch die durch Ebbe und Flut verursachte Tidenströmung ist dank der geringen Flutgröße so mäßig, daß sie, ebenso wie die durch das Oberwasser hervorgerufene Strömung, durch einfachen Verschuß der oberen Hafeneingänge mit Schieberen aufgehoben werden kann. Allerdings vermögen westliche Winde den Wasserstand so weit zu heben und östliche, zumal im Verein mit verringertem Wasserzufluß von der Oberelbe ihn so weit zu senken, daß der Unterschied zwischen den bisher beobachteten tiefsten und höchsten außergewöhnlichen Wasserständen rund 8 Meter beträgt. In Rücksicht hierauf wurde die Oberkante der Kais im allgemeinen 4,20 Meter über dem normalen Hochwasser angeordnet. Die Kaikante liegt demnach bei den tiefsten Häfen, die, wie die Unterelbe, eine Tiefe von 10 Metern unter Niedrigwasser haben, 16,2 Meter über der Sohle.

**Verkehr**

Die günstige geographische Lage Hamburgs, zu der Niederelbe und Oberelbe in gleichem Maße beitragen, zieht in Gemeinschaft mit den technischen Vorteilen des Hafens einen gewaltigen Schiffs- und Warenverkehr in den Hamburger Hafen. Während der Schiffsverkehr dem Raumgehalt nach seinen Umfang im letzten Friedensjahre (1913) wieder erreicht hat, leidet der Flußschiffahrts- und Warenverkehr noch unter den Nachwirkungen des Krieges.

In Hamburg sind angekommen:

Jahre	Seeschiffe		Flußschiffe			
	Anzahl	Raumgehalt 1000 N.R.T.	von der Niederelbe		von der Oberelbe	
			Anzahl	Tragfähigkeit 1000 To.	Anzahl	Tragfähigkeit 1000 To.
1913	15 073	14 185	15 178	1222	23 279	9 538
1922	10 787	12 980	7 137	451	10 126	4 321
1923	13 192	15 344	5 162	363	9 657	4 277
1924	12 527	15 540	6 988	447	11 698	5 053
1925	13 240	16 635	7 640	508	14 090	6 020

Der Warenverkehr Hamburgs zeigt folgendes Bild:

Jahre	mit Seeschiffen			mit Flußschiffen		
	Einfuhr	Ausfuhr	zusammen	Empfang	Versand	zusammen
	Mengen in 1000 To.			Mengen in 1000 To.		
1913	16 548	8 910	25 458	5 982	7 248	12 630
1922	10 972	5 615	16 587	2 438	2 418	4 856
1923	14 158	6 774	20 932	2 574	2 222	4 796
1924	12 984	6 545	19 429	3 089	3 028	6 117
1925	12 916	7 159	20 075	3 431	3 305	6 736

Die Waren setzen sich infolge der überaus vielseitigen Handels- und Schiffahrtsbeziehungen des Hafenplatzes aus den mannigfaltigsten Erzeugnissen aller Weltteile zusammen. In der Einfuhr herrschen die Rohstoffe, Lebensmittel und Brennstoffe vor, in der Ausfuhr die Industrieprodukte des weit über die Grenzen Deutschlands reichenden Hamburger Hinterlandes. Die Stellung Hamburgs gegenüber seinen Wettbewerbsorten gründet sich ganz wesentlich auf die Elbe und die damit in Verbindung stehenden Wasserstraßen; Deutschlands östliches Wasserstraßennetz, das den hamburgischen Flußschiffen offen steht, umfaßt auch die Oder und die Weichsel mit den wichtigen Kanälen dazwischen.

Die ungemein günstige Lage des Hamburger Hafens, seine vorzüglichen technischen Einrichtungen, die Regsamkeit der hamburgischen Reedereien und die Tüchtigkeit des Hamburger Kaufmannes dürften eine Gewähr dafür bieten, daß Hamburg seine führende Stellung im Weltverkehr in nicht allzu ferner Zeit in vollem Umfange wieder erreicht.

**Gesamtanordnung**

Das Bild des Hafens zeigt schon in seiner Gesamtheit das Streben nach möglichster Beschleunigung des Umschlaggeschäfts. Die fächerförmige Anordnung der Hafenbecken zur Elbe mit ihren unter möglichst geringer Neigung zum Strom angeordneten Längsachsen erleichtert den Seeschiffen die schnelle Ein- und Ausfahrt. Um für den Wasserumschlag die Fluß- und Hafenfahrzeuge in möglichst Nähe bei der Hand zu haben, liegt hinter jeder Gruppe von Seeschiffhäfen eine solche von Flußschiffhäfen und Flußschiffkanälen, die zum größten Teil als Liegeplätze, zum Teil auch nur als Zufahrtsstraßen für die Fluß- und Hafenfahrzeuge dienen. Hinter dem Sandthor, Grasbrook- und Magdeburger Hafen liegt der Brookthorhafen, Ericusgraben, Oberhafen und Oberhafenkanal; hinter dem Segelschiff-, Hansa- und Indiahafen der Moldau-, Saale- und Spreehafen; hinter dem Kuhwärder, Kaiser Wilhelm-, Ellerholz-, Oder- und Roßhafen der Rodewisch-, Trave- und Klütjenfelderhafen mit ihren Zufahrten Reihersieg, Grevenhofkanal und Ellerholzkanal; endlich hinter dem neuen Waltershofer Hafen der Rugenberger Hafen, dem an der Elbe der Maakenwärderhafen als Liegeplatz für die Unterelbe-Schiffahrt ergänzend zur Seite tritt. In dieses Gesamtbild des Hafens gliedern sich noch einige weitere, gewissen Sonderzwecken dienende Becken ein, wie die Zollhäfen, der Flußschiffhafen auf der Peute, der Südwest-Hafen (der alte Petroleumhafen heißt jetzt Südwest-Hafen, er dient dem allgemeinen Umschlag), der neue Petroleumhafen, der Kohlenschiffhafen und die Holzhäfen bei Billwärder.

Der größte Teil des Hafens ist beim Zollanschluß Hamburgs im Zollaussland verblieben. Er bildet also einen Freihafen. Zu ihm gehören, mit Ausnahme des Kohlenschiffhafens und des Maakenwärderhafens, sämtliche Häfen mit Seeschiffhäfen und der größte Teil der Flußschiffhäfen. Der Freihafen und mit ihm der Seeschiffhafen überhaupt ist flußaufwärts durch die Eisenbahnbrücke und die über sie geführte Bahnlinie begrenzt. Von dort läuft die aus festen oder schwimmenden Zollligern bestehende Zollgrenze dicht am Südrande der Stadt entlang und läßt zwischen ihr und dem Hafen nur eine aus Oberhafenkanal, Oberhafen, Zollkanal und Binnenhafen gebildete Wasserstraße frei, die es der Binnenschiffahrt gestattet, das Freihafengebiet zu umgehen; von der im Strom angelegten Begrenzung des Niederhafens aus überschreitet die Zollgrenze die Elbe, folgt dem linken Ufer bis zur östlichen Begrenzung des Kohlenschiffhafens, lehnt sich an dessen östliches Ufer und schließt sich südlich des Roßkanals im wesentlichen der Landesgrenze an. Ein weiteres Freihafengebiet befindet sich auf Waltershof. Das gesamte Freihafengebiet umfaßt 1349 Hektar mit 742,8 Hektar Wasserfläche.

D  
wei  
gral  
dan  
Wa  
füni  
die  
Um  
des  
Zol  
gerl  
der  
hin  
  
V  
wi  
Ein  
gu  
zwi  
verl  
Kai  
gut  
sein  
vorr  
ank  
ums  
Ano  
den  
  
D  
Kai  
mitt  
einz  
Mau  
Flut  
Krä  
und  
dem  
Kai  
best  
zum  
oder  
  
Di  
erdij  
luft  
gelei  
liege  
kanr  
Aufe  
Alte  
sind  
Fahr  
die  
ame  
ist v  
betr  
7700  
  
Di  
von  
den  
im J  
Hafe  
mit  
weit  
so h  
über  
unm  
von  
Wag  
bahn  
durel  
Läng  
in H  
könn  
Teile  
bis i  
an d