

ausgebaut werden. So entstand der Anfang des heutigen Sandthorhafens am Ende des vierten Jahrzehnts; im Zusammenhang mit diesen für die weitere Entwicklung entscheidenden ersten Bauten stand die wichtige Frage: Tidehafen oder Dockhafen? vor ihrer Lösung. Fremde Ingenieure, Holländer und Engländer, auf deren Urteil man damals viel gab, rieten nach dem Muster ihrer heimischen Verhältnisse zum Dockhafen. Nur der zielbewußten und überzeugungstreuen Tätigkeit des späteren Wasserbaudirektors Johannes Dalmann war es zu danken, daß Hamburg den ihm einzig natürlichen offenen Tidehafen erhielt. Jenes erste Becken war aber noch kein Hafen im heutigen Sinne, denn von einem regelrechten Kaietrieb konnte man erst sprechen, seitdem die Eisenbahn den ganzen Hafenbetrieb zu neuem, frischem Leben erweckte. So wurde in dem gleichen Hafenbecken der erste Kai erst in der Mitte der sechziger Jahre eröffnet, und ihm folgten bald die Kaianlagen des Grasbrookhafens. Demnach drängt sich die ganze gewaltige Entwicklung des heutigen Hamburger Hafens auf die kurze Zeitspanne der letzten 50 bis 60 Jahre zusammen. Der im Anfang der achtziger Jahre von Bismarck zum Heil der Hansestädte durchgesetzte und im Jahre 1888 feierlich vollzogene Anschluß Hamburgs an das deutsche Zollgebiet hat der Hafenentwicklung die entscheidende Wendung gebracht. Der größte Feil des Hafens blieb Zollaustand. Das brachte erhebliche Umwälzungen der topographischen Gesamtlage mit sich. Das stimmungsvolle Bild des Niederhafens mit den hochragenden Schiffs-masten dicht am Rande der Stadt mußte der neuen Entwicklung zum Opfer fallen, denn dort sollte der Zollkanal münden. Für den verlorenen Hafenraum mußte Ersatz geschaffen werden. Der Ausbau des Baakenhafens und des Magdeburger Hafens auf der Stadtseite genügte dafür nicht. Es mußte das jenseitige Ufer im weiten Umfang hinzugezogen werden. So entstanden neben dem bis dahin einsam auf dem Kleinen Grasbrook gelegenen Petroleumhafen der Segelschiff-, Hansa- und Indiahafen mit ihren Fluß-schiffhafen. Aber bald, schon am Ende des vorigen Jahrhunderts,

drängt der Verkehrszuwachs auf neue Erweiterung. Auf Kuhl-wärder wurden die großartigen Anlagen für die Hamburg-Amerika Linie geschaffen, die noch während des Baues verschiedentliche Erweiterungen erliefen. Die letzte große Hafenerweiterung, für die der 1908 mit Preußen geschlossene „Kohlbrandvertrag“ erst die erforderliche Gebietsabrundung gebracht und für deren ersten Ausbau Hamburg allein 45 Millionen Mark bewilligt hatte, konnte zu Beginn des Krieges zwar in ihrer vorläufigen Ausdehnung zum Abschluß gebracht, aber nicht weiter fortgeführt werden. Es wurden im Jahre des Kriegsausbruchs die neuen Hafenflächen auf Roß-Neuhof, nämlich der zum Seeschiffhafen ausgebauten Oderhafen, der verlängerte Roßhafen, ferner der Trave- und Rodewischhafen, die als Ersatz für den als Flußschiffhafen aus-geschiedenen Oderhafen dienten, der Ellerholz- und Roßkanal und der aus der früheren, jetzt nach Westen verlegten Köhlbrand-Mündung gebildete neue Kohlenschiffhafen, und auf der Elbinsel Waltershof der neue Petroleumhafen, der Jachthafen, der Waltershofer Hafen mit dem Parkhafen, der Rugenberger- und der Maakenwärderhafen fertiggestellt und zum Teil dem Betriebe übergeben. Der Waltershofer Seeschiffhafen, der in seinen Ab-messungen alle älteren Hafenbecken weit überragt, ist einst-weilen nur mit Böschungen eingefast. Sein kaimäßiger Ausbau ist jetzt am Nordufer begonnen. Von den beabsichtigten Haf-enbauten auf Waltershof wird gegenwärtig der Griesenwärder Hafen ausgeführt. Er erhält am Südufer eine Freiladekaianlage, während das Hafenbecken, wie der Waltershofer Hafen, mit Pfahlreihen für den Strombetrieb versehen wird.

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.

Die Bevölkerung Hamburgs nach der Volkszählung vom 16. Juni 1925

Von Dr. Hans Albrecht.

Aufgabe und Zweckbestimmung des Hamburger Adreßbuches ist es, als Nachschlagewerk über Namen und Wohnung der in politischer, sozialer und kultureller Hinsicht zu einer groß-städtischen Wohngemeinschaft zusammengefaßten Bewohner Hamburgs Auskunft zu erteilen. Die hamburgische Bevölkerung als solche liefert mithin in ihrer Gesamtheit den Stoff für ein derart umfangreich angelegtes großstädtisches Adreßbuch. Es mag daher ebenso reizvoll wie zweckentsprechend erscheinen, gerade an dieser Stelle die Bevölkerung Hamburgs auch einmal als Objekt der Bevölkerungsstatistik, d. h. nicht nur vom Stand-punkt des Einzelindividuums, einer näheren Betrachtung zu unterziehen.

Aufgabe der Bevölkerungsstatistik ist es, durch allgemeine, wohlorganisierte Volkszählungen dem Staat zuverlässige Angaben über den Stand seiner Bevölkerung zu einem bestimmten Zeit-punkt zu geben. Derartige Volkszählungen sind in Hamburg, abgesehen von den allgemeinen Bevölkerungsaufnahmen der Jahre 1866 und 1867, bis jetzt elfmal durchgeführt worden.

Die letzte und umfangreichste Erhebung dieser Art, die gleich-zeitig mit einer Berufs- und Betriebszählung verbunden war, fand am 16. Juni 1925 statt. Ihre Aufgabe war es, auch einen Einblick in die durch den Krieg bedingten Strukturveränderungen der ham-burgischen Bevölkerung zu gewähren. Selbstverständlich konnte es, schon in Anbetracht des nur beschränkt zur Verfügung stehenden Raumes, nicht die Aufgabe der nachfolgenden Aus-führungen sein, die mannigfachen Ergebnisse dieser umfang-reichen Erhebung darzustellen. Es mußte vielmehr Wert darauf gelegt werden, nur der wichtigsten Umschichtungser-scheinungen Erwähnung zu tun, wie sie sich während der letzten beiden Jahrzehnte innerhalb der hamburgischen Bevölke-rung geltend gemacht haben. (Vergl. Band XXXII bis XXXIV der „Statistik des Hamburgischen Staates“, herausgegeben vom Statistischen Landesamt Hamburg 1927).

Die seit den letzten Zählungen der Vorkriegszeit deutlich wahr-nehmbaren Umschichtungsercheinungen erstrecken sich vor-

nehmlich auf die Gliederung der Bevölkerung nach Geschlecht, Alter und Familienstand sowie auf Art und Umfang ihrer Berufs-tätigkeit. Während im Jahre 1910 das zahlenmäßige Verhältnis der Geschlechter in der Stadt Hamburg noch nahezu gleich war, wurde diese auf einen zahlenmäßigen Ausgleich der Geschlechter hindringende Entwicklung durch den Krieg jäh unter-brochen. Das geht schon daraus hervor, daß Hamburg von 1910 bis 1919 einen Frauenüberschuß von insgesamt 53 000 hatte. So wurden beispielsweise, wie es auch die nachfolgende Tabelle deutlich erkennen läßt, im Jahre 1919 im hamburgischen Staate auf 100 Männer fast 112 Frauen gezählt. Bis zum Jahre 1925 hat sich diese Entwicklung allerdings wieder zugunsten der männlichen Bevölkerung verschoben

Das zahlenmäßige Verhältnis der Geschlechter in den einzelnen Volkszählungsjahren 1871 bis 1925.

Jahre	Auf 100 Männer entfallen Frauen		
	im Staate	in der Stadt Hamburg	in dem Landgebiet
O. 1871	105,06	105,31	102,58
O. 1875	103,10	103,16	102,27
O. 1880	104,89	105,23	100,75
O. 1885	105,11	105,42	100,97
O. 1890	101,77	101,86	101,52
O. 1895	104,96	105,41	98,72
O. 1900	104,45	104,84	98,81
W. 1900	104,89	105,25	99,51
O. 1905	101,78	102,22	95,45
W. 1905	101,71	102,59	95,00
O. 1910	100,96	101,56	92,17
W. 1910	101,31	101,94	92,09
O. 1919	112,94	113,25	108,22
W. 1919	111,73	112,26	105,21
O. 1925	108,68	109,10	102,83
W. 1925	108,99	109,55	101,03

65