

# Eine Jahresbilanz aus Hamburgs Hafen

## Was der Hafenbetriebsverein berichtet — Von den Verkehrs- und Bauverhältnissen

Der Hafenbetriebsverein gibt seinen Bericht für das Jahr 1930 heraus. Während im ersten Teil des Berichts, über den im Schiffahrtsbericht dieser Ausgabe ausführlich geschrieben wird, die rein schiffahrtsmäßigen Angelegenheiten behandelt werden, soll im folgenden der zweite Teil des Berichts im Auszug behandelt werden. Dieser Teil ist den Hafenfragen gewidmet, dem Arbeitsgang, der Neubautätigkeit und anderen allgemein interessierenden Fragen aus dem Hamburger Hafen.

### Die Verkehrsentwicklung im Hafen

Der Rückgang des Hafenverkehrs ließ ein Bedürfnis für den Ausbau des Hafengemeinschaftsgebiets bislang nicht aufkommen. Der Betrieb beschränkte sich dort auf die bereits bei Abschluß des Vertrages vorhandenen Anlagen. Dem Staate Hamburg konnten infolgedessen 6 1/2 Millionen Reichsmark von der auf seine Stammeinlage geleisteten Einzahlung von 7 1/2 Millionen Reichsmark als Darlehen von der Hafengemeinschaft G. m. b. H. zurückgegeben werden. Die von Hamburg aufzubringenden Zinsen für dieses Darlehen sowie für das restliche Stammkapital von 2 1/2 Millionen Reichsmark bilden nach der zum 30. März 1930 vorgelegten ersten Bilanz mit etwa einer Million Reichsmark die Haupteinnahme der Gesellschaft. Außerdem waren Einnahmen aus Verzinsungen und Betrieben in Höhe von 923 000 Reichsmark vorhanden.

Gegen Ende des Jahres fanden die Verhandlungen über die Bildung des Hafenbeirats ihren Abschluß. Er besteht aus 20 von Hamburg und 12 von Preußen ernannten Vertretern und der gleichen Anzahl Stellvertreter. Der Hafenbetriebsverein ist durch die seinem Verwaltungsausschuß angehörenden Herren Thiehn, Edye, Wang, Wartling, Jüch und Ritter vertreten.

Durch Verfügung des Regierungspräsidenten in Lüneburg vom 11. April 1930 wurde die Ausübung der Wasserpolizei für den jenseitigen Wasserpolizeibezirk unterstehenden Teil des Hafengemeinschaftsgebiets, und zwar für die bestehenden oder künftig entstehenden Wasserläufe, Häfen und Verbindungstrecken im Hafengemeinschaftsgebiet, auf den Vorstand des Wasserbauamts Hamburg-Wilhelmsburg als Geschäftsführer der Hamburg-Preussischen Hafengemeinschaft, G. m. b. H., übertragen.

Die Handelskammer regte an, von sich aus eine Erklärung herauszugeben, nach der mit Wirkung von einem bestimmten Zeitpunkt ab unter der Bezeichnung „Hamburger Hafen“ auch in privatrechtlicher Beziehung das Gesamt-Hafengebiet mit allen vier Hafenteilen zu verstehen sei, wenn nicht ausdrücklich einer der vier Hafenteile ausgenommen wird. Wir haben den Standpunkt vertreten, daß wir es für verfrüht halten, wenn eine Erklärung herausgegeben würde, ohne daß eine völlige Rechtsgleichheit mit allen Hafenteilen herbeigeführt worden ist.

Die Hafenbetriebsordnung wurde im Berichtsjahr zum erstenmal für einen längeren Zeitraum, und zwar zunächst für zwei Jahre, verlängert. Im Laufe des Jahres sind vor dem Schiedsgericht sechs Klagen (im Vorjahr zehn) anhängig gemacht worden, die sämtlich durch Vergleich erledigt wurden.

Die Binnenschifffahrt hält sich leider immer noch außerhalb des Rahmens der Hafenbetriebsordnung, obwohl sie doch nicht unwesentlich am Betrieb in den Hamburger Seehäfen beteiligt ist. Wir beschränken uns darauf, dies auch in diesem Jahre wieder zu vermerken und dem Wunsch Ausdruck zu geben, daß recht bald eine Milderung dieses Zustandes eintritt, um so mehr als mit dem bedeutendsten Teil der Hafenschifffahrt, der Erwerbsflotte, eine sehr gute Zusammenarbeit besteht.

Bei Besprechung der Wettbewerbsfragen haben wir auf die Maßnahmen der verschiedenen Häfen zur Senkung der amtlichen Gebühren hingewiesen, um einmal zusammenhängend vor Augen zu führen, wie man dort bestrebt ist, auf diesem Gebiet die Verkehrsverbesserung zu unterstützen.

Neben der Höhe wirkt sich auch die Starrheit der Gebühren gerade in Zeiten, wie wir sie jetzt durchmachen, besonders drückend aus. Auch in der Gestaltung der Raumschlagsgebühren scheint nach uns vorliegenden Berichten trotz der Staffelung nach Güterklassen die notwendige Elastizität zu fehlen. Auch verschiedene Sondergebühren, die im Hamburger Hafen erhoben werden, bedürfen einer gründlichen Revision. Es muß unbedingt erwartet werden, daß auch die maßgebenden Behörden der allgemeinen Parole: „Verbilligung des Hamburger Hafens“ folgen.

Da die Post nunmehr endgültig entschlossen ist, sich ihrerseits aus dem Schiffsmelddienst herauszuziehen, ist eine Neuorganisation notwendig geworden. In Übereinstimmung mit den ausschlaggebenden Schiffahrts- und Hafenzentralen wie auch mit dem Verein Hamburger Heber und der Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsgagenten E. V. haben wir den Standpunkt vertreten, daß der Schiffsmelddienst in dem Interessentenkreis der hamburgischen Schifffahrt belassen und jede Verteuerung vermieden werden muß. Im Waltershofer Hafen haben wir für die dort aufgelegten Schiffe am Burchard-Kai zwei Fernsprechanlagen einrichten lassen.

Zur Zeit beschäftigt sich die Zollbehörde damit, das gesamte Sachgebiet der Durchlaufzölle neu zu ordnen und in vereinfachter Form zusammenzufassen.

Im Juli des Berichtsjahres wurde der Fährverkehr im Hafen nach 8 Uhr abends wesentlich eingeschränkt. Die Hafen-Dampfschiffahrt A.-G. begründete diese Einschränkung mit dem Rückgang der beförderten Personenzahl und erklärte sich außerstande, den Nachtverkehr mit den teuer arbeitenden Fährdampfern zu betreiben.

Für den Autobusverkehr im Freihafen müssen mehr Haltestellen eingerichtet werden. Die Entfernungen zwischen den heute vorhandenen Haltestellen sind zu groß, z. B. auf dem Beddeler Damm. Um eine dazwischen gelegene Stelle zu erreichen, muß man noch erhebliche Strecken zu Fuß gehen. Dieser Unbequemlichkeit den Wert des Autobusverkehrs. Soweit sich, trotz der schlechten Statistik der Behörde, feststellen läßt, sind im Berichtsjahr im Hafen 4704 Unfälle gegenüber 6177 im Vorjahr vorgekommen.

### Verkehrsverbesserungen und Bautätigkeit

Durch die Neubautätigkeit im Hamburger Hafen im Jahre 1930 wurden verschiedene Neuerungen und Verbesserungen geschaffen. Unter den im Berichtsjahr vollendeten Bauwerken ist vor allem der durch die Zunahme des Eisenbahnverkehrs erforderlich gewordene Verteilungsschuppen zu erwähnen. Infolge der starken Vermehrung des Lastkraftwagenverkehrs hat das Bedürfnis, unmittelbar an der Wasserseite der Kai- und Schuppen Güter von den Fahrzeugen an das Schiff heranzubringen, zugenommen. Bei den älteren Kaischuppen in Stadtnähe am Sandthorhafen wird jedoch ein solcher Verkehr durch die auf der Ladebrücke stehenden Rollkräne sehr behindert. Diese müssen daher in Halbportalkräne umgebaut werden. So ist der Kaischuppen 11 am Kaiserquai in gleicher Weise wie der daneben liegende Kaischuppen 12 umgebaut und ausgerüstet; er erhält an der Wasserseite eine Abflughaut mit

Schiebetoren und elektrisch betriebene Portalrollkräne. Eine notwendige Verbesserung für den Getreideumschlag wurde mit der Verlängerung der Umschlagsbrücke der Getreideheber-Gesellschaft m. b. H. im Kuhwärder Hafen durchgeführt. Die bereits im Vorjahr erwähnte direkte Verbindung zwischen der Umschlagsbrücke und dem Speicher der Hamburger Getreide-Lagerhaus A. G. ist ebenfalls fertiggestellt worden.

Im Südwesthafen wurde der beabsichtigte Kai- und Schuppenbau an der Südküste mit einem Kaischuppen in Angriff genommen und soweit gefördert, daß Kaimauer und Kaischuppen im nächsten Jahre fertiggestellt sind. Die Betriebsanlagen an den Schuppen 71-77 sollen neuzeitig umgestaltet werden, um ein wirtschaftliches, zeitgemäßes Arbeiten zu ermöglichen. Aus gleichen Gründen sollen die Betriebsanlagen der Kaischuppen 41-42 in gleicher Weise umgestaltet werden. Der am Chilekai in gleicher Ausführung wie der daneben befindliche Kaischuppen 88 erbaute Kaischuppen 82 wurde am 1. Februar in Betrieb genommen.

Die Hafenbahn soll am Kai rechts durch eine übersichtlichere Anordnung der Gleisanlagen, verbessert und der unmittelbare Anschluß über die Freihafenbrücke direkt mit Bahnhof Hamburg-Süd und Beddel hergestellt werden. Ein größerer Teil dieser Arbeiten ist in diesem Jahre bereits ausgeführt. Die über den Magdeburger Hafen führende Drehbrücke, die Passenbrücke, genügt in bezug auf Tragfähigkeit und Brückenbreite nicht mehr den Anforderungen des Straßen- und Eisenbahnverkehrs. Sie wird deshalb gegenwärtig durch eine feste Eisenbahnbrücke und eine daneben liegende feste Straßenbrücke ersetzt.

Der Platz der Kohlenkippanlage neben Schuppen 33 hat sich nach Ausbau des Kirchenpauer-Kais als sehr ungeeignet erwiesen, da die Arbeit auf dem nunmehr in unmittelbarer Nähe gerückten Kaischuppen durch den Kohlenstaub sehr gestört wird. Die Bemühungen der Kaimverwaltung zur Milderung dieses Mißstandes hatten keinen durchgreifenden Erfolg gehabt.

Die starke Entwicklung des Petroleumhafens und der Ausbau der Waltershofer Hafenanlagen bedingten eine Neugestaltung des Feuerzuges dieses entfernten Hafengebietes. Weder die bislang zur Verfügung stehenden Löschwasseremulgen noch die vorhandene Feuerwache waren für die Bekämpfung eines großen Brandes ausreichend. Es ist daher eine neue Löschwasserleitung zum Petroleumhafen, die durch ein besonderes Pumpwerk aus der Elbe gespeist wird, gebaut worden. Auch die Löschgeräte sind durch Beschaffung eines Feuerlöschbootes und eines Schaumlöschfahrzeuges verbessert worden. Am Rugenberger Hafen ist außerdem eine große Feuerwache fertiggestellt. Die in den Häfen auf Waltershofer begonnenen Bauarbeiten wurden planmäßig weitergeführt.

Die Bahn Waltershofer-Hausbruch, die eine landestheoretische Verbindung des Waltershofer und Finkenwärder Hafengebiets mit der Reichsbahn herstellt und den bisherigen Trajektverkehr über den Köhlbrand ersetzen soll, ist entgegen der im Vorjahre gehegten Erwartung, noch nicht in Betrieb genommen, jedoch wird ein größerer Teil der Bahnanlagen auf Waltershofer seit Mitte des Jahres 1930 für den Rangier- und Abstelldienst benutzt.

Die zunehmende Benutzung des Hafens durch Seeschiffe mit großem Tiefgang gab Veranlassung zu umfangreichen Bagagerungen im Kuhwärder Hafen, Röhshafen, Vorhafen, Westhafen und Norderecke zwischen Vorhafen und Parthafen, beispielsweise haben der Vorhafen und der Röhshafen bis zum Liegeplatz der United States Lines 12 Meter Wassertiefe bei mittlerem Hochwasser erhalten. Ebenso wurde der Reiterstieg vom Queralkanal bis zur Norderecke vertieft.

Die Fertigstellung der neuen Krapphoffleuse bedeutet für den Bergedorfer Hafen eine wesentliche Verbesserung.

### Arbeits-

### und Beschäftigungsmöglichkeiten

Um im Interesse der eingeschriebenen Kartenarbeiter die Beschäftigungsmöglichkeit angesichts des stark verminderten Arbeitsangebots zu verbessern, mußte seitens der Kartenkommission darauf Bedacht genommen werden, durch Einschränkung der

Ausgabe neuer Karten die Anzahl der eingeschriebenen möglichst herabzusetzen. Allerdings genügt die Herabsetzung nicht und muß daher im neuen Jahr weiter fortgesetzt werden. Der größte Teil der neu ausgeteilten Karten entfiel auf die Kulfarbeiter, die mit der Auflösung ihrer Verteilungsstelle im September zum Arbeitsamt zurückgetreten waren. Die Kommission war bestrebt, in erster Linie diese Arbeiter bei der Kartenausgabe zu berücksichtigen, um die Härte des Ausscheidens aus dem Bereich des Hafenbetriebsvereins für sie nach Möglichkeit wieder auszugleichen. Infolgedessen war eine Erhöhung der Zahl der Schauerleute nicht zu vermeiden.

Die wichtigste Maßnahme war die im September vorgenommene Aufstellung der Betriebe und der Schauerleute auf bestimmte Verteilungsstellen unter Auflösung der Kulfarbeiterverteilungsstelle, sowie Einrichtung von zwei neuen Verteilungsstellen für Schauerleute. Insgesamt wurden in den Verteilungsstellen 408 042 Arbeiterannahmen gegen 540 202 im Vorjahr vorgenommen, mithin 24,5 Prozent weniger. Vom Arbeitsamt Hamburg wurden von uns 5823 Gelegenheitsarbeiter gegenüber 58136 im Vorjahr angenommen. Die katastrophale Verkehrslage des Berichtsjahres findet neben anderen Auswirkungen vor allem auch ihren Ausdruck in dem Tiefstand der Beschäftigungsziffern. Die Jahresdurchschnittsziffer betrug 11 371 (im Vorjahr 14 756) durchschnittlich werktätig im Bereich des Hafenbetriebsvereins beschäftigte Kartenarbeiter, also 23 Prozent weniger als im Vorjahre und 32,8 Prozent weniger als im Jahre 1913. Wir haben ein so schlechtes Jahr noch nicht zu verzeichnen gehabt.

Ueber die Neugestaltung der Tarifverträge und die von den beiderseitigen Vertragsparteien gewünschten Änderungen sind in der ersten Hälfte des Berichtsjahres langwierige Verhandlungen mit dem Ergebnis geführt worden, daß in freier Vereinbarung eine Verlängerung der Rabmentarifverträge um ein Jahr unter Abänderung verschiedener Bestimmungen zustande kam.

### Auswirkungen der Sozialgesetzgebung

In den privaten Hafentrieben ist durch zeitweises Aussetzen für die festen Leute praktisch auch eine Verkürzung der Arbeitszeit eingetreten. Bezüglich der unfähig beschäftigten Kartenarbeiter kann eine Verteilung der vorhandenen Arbeit auf eine größere Zahl von Arbeitern nicht in Frage kommen, da die für normale Beschäftigungsverhältnisse bestimmte Zahl der Kartenarbeiter trotz des Rückgangs der Beschäftigungsmöglichkeiten nicht entsprechend reduziert worden ist. Während die Zahl der durchschnittlich eingeschriebenen Kartenarbeiter 1930 gegenüber 1929 nur um 1,6 Prozent verringert ist, ist die Zahl der durchschnittlich täglich Beschäftigten um 23 Prozent zurückgegangen. Hierin liegt bereits eine Vereinnahmung von eigentlich Arbeitslosen in den Kreis der Beschäftigten.

Wir können feststellen, daß im Berichtsjahr von Seiten der Mitglieder des Hafenbetriebsvereins Ueberstunden und Doppelbeschäftigten auf das notwendige Maß beschränkt worden sind und müssen gegenteilige, sich von Zeit zu Zeit immer wiederholende, Ausstreunungen zurückweisen.

Zum Januar 1931 wurde unerwartet durch eine Notverordnung des Reichspräsidenten eine Milderung des Schlichtungsverfahrens vorgenommen, weil sich in den Schlichtungsverhandlungen im Ruhrbergbau eine Mehrheit für einen Schiedspruch nicht erzielen ließ und ein Schiedspruch mit der Stimme des Vorsitzenden allein auf Grund der Entscheidung des Reichsarbeitsgerichts in der Lage der Nordwestdeutschen Eisenindustrie Anfang 1929 nicht in Frage kam. Danach hat der Schlichter auf Anordnung des Reichsarbeitsministers zur Bildung der Schlichterkammer außer den Besitzern der Arbeitgeber- und Arbeitnehmer zwei unparteiische Beisitzer zu berufen. Ergibt sich in der Kammer keine Mehrheit für einen Schiedspruch, so scheiden nach der Verordnung die Beisitzer der Arbeitgeber- und Arbeitnehmer aus und der Schiedspruch ist lediglich von dem Vorsitzenden und den beiden unparteiischen Beisitzern, und zwar mit Stimmenmehrheit, zu fällen. Hierdurch soll erreicht werden, daß praktisch stets ein Schiedspruch zustande kommen kann. Der ohne Arbeitgeber- und Arbeitnehmerbeisitzer gefällte Schiedspruch kann wie jeder andere Schiedspruch angenommen oder abgelehnt und gegebenenfalls verbindlich erklärt werden. Die Geltungskriterien der Verordnung ist auf die Zeit bis zum 31. Juli 1931 beschränkt. Vom Arbeitgeberstandpunkt wird in der Verordnung eine weitere Einengung der Bewegungsfreiheit durch staatliche Eingriffe erblickt.

Die Zahl der Arbeitslosen hat im Berichtsjahr derart zugenommen, daß die Arbeitslosigkeit zum wichtigsten Problem unseres öffentlichen Lebens geworden ist.

# Tunnel Jungfernstieg undicht

## Kleine Schönheitsfehler — Keine Befürchtungen notwendig

Es wird gewiß diesem oder jenem Fahrgast der neuen Strecke Stephansplatz-Jungfernstieg aufgefallen sein, daß an einigen Stellen Wasser von den Tunnelwänden herabrieselt. Es läßt sich nicht leugnen, daß sich kurz nach der Eröffnung der Strecke Undichtigkeiten der Tunnelwände ergeben haben.

Die Ursache der Wasserdurchlässigkeit an diesen Stellen, es handelt sich um zwei, muß durch eine Untersuchung geklärt werden. Die Arbeiten zur Beseitigung dieser undichten Stellen sind sofort eingeleitet worden. Von Seiten der Hochbahn wird uns auf Anfrage versichert, daß diese Voruntersuche kein Anlaß zur Besorgnis für das Publikum zu sein brauchen. Es ist immerhin bei derartigen Tiefbauten mit der Möglichkeit geringfügiger Fehlerquellen zu rechnen, die aber unbedeutender Natur sind und durch eine gründliche Untersuchung bald abgestellt werden.

Die Nähe des Mitterabflusses läßt vielleicht im Publikum die Beforgnis aufkommen, daß die Undichtigkeiten eine Gefahr für den Tunnel bedeuten können. Demgegenüber der Mühlentkanal, ein unterirdischer Abfluß der Mitter, über den Tunnel hinweggeführt wurde, kann wirklich nichts passieren.

Die Hochbahn betont, daß bei ihren Bauten alle Sicherungen und Sicherheitsmaßnahmen drei- oder viermal so groß ge-

troffen werden, als sie normalerweise notwendig wären. Bei öffentlichen Verkehrsmitteln trägt man eben auch den unvorhergesehenen Umständen Rechnung. Eine Gefahr ist also vollkommen ausgeschlossen. Daß diese Undichtigkeiten keinen ernsthaften Charakter haben, dürfte auch aus der amtlichen Mitteilung hervorgehen, die die Hochbahn uns zu der Angelegenheit übersendet:

„An den Tunnelwänden der Untergrundbahnstrecke Jungfernstieg hat sich leider an zwei Stellen eine geringfügige Undichtigkeit herausgestellt, die durch Aufgraben behoben werden muß. Die Arbeiten an einer Stelle sind bereits in Angriff genommen und dürften in kurzer Zeit erledigt sein.“

Mit dem Mühlentkanal, dem unterirdischen Abfluß der Mitter, der über den Tunnel hinweggeleitet ist, stehen die Undichtigkeiten in keinem Zusammenhang, da sie an der dem Abfluß abgewandten Seite liegen. Unangenehm wirken sich nur die notwendigen Aufgrabungen des Straßenpflasters aus. Man ist jedoch bemüht, diese Störungen auf die kürzeste Zeit zu beschränken.

### Schnellverbindung mit Zeitvergeudung

#### Eine ernste Kritik an einem ernsten Fehler.

Aus einer Reihe von Zuschriften, die sich alle mit dem gleichen Thema befassen, geben wir der folgenden Raum und empfehlen sie den Verkehrsfachleuten zur dringenden Beachtung. Man schreibt uns da:

Am 25. März Eröffnung der Hochbahnstrecke bis zum Jungfernstieg. Ja, aber leider mit einem richtigen Schicksalsschlag! Wer am Jungfernstieg aufkommt, darf beileibe nicht etwa daran denken, daß es am 1. aben Rathausmarkt eine andere Hochbahnstrecke gibt, auf der er für seine Fahrkarte weiterfahren möchte.

Es wäre so schön gewesen z. B. von Hallerstraße nach Rothensbüttel den kürzesten Weg über Jungfernstieg-Rathausmarkt für 25 Pfennige zu fahren. Was aber sagen die Verkehrsfachleute bei der Hochbahn? Keine für deine 25 Pfennige von Hallerstraße nach Kellinghusenstraße und dann entweder über Stadtpark oder über Schuppen-Straße

**Togal**  
unübertroffen bei  
**Rheuma / Gicht**  
Kopfschmerzen  
Ischias, Hexenschuss, Erkältungskrankheiten.  
Entfernt d. Harnsäure! 6000 Ärzte-Gutachten!  
Vollkommen unschädlich. Frag. Sie Ihr. Arzt.