

Heinze, Gerhard

**Article — Digitized Version**

## Eisenbahnanlagen und Eisenbahnbetrieb im Hafen Hamburg

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Heinze, Gerhard (1957) : Eisenbahnanlagen und Eisenbahnbetrieb im Hafen Hamburg, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 37, Iss. 5, pp. 279-282

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132473>

**Standard-Nutzungsbedingungen:**

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

**Terms of use:**

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.*

wird, liegt auf der Hand. Mit den steigenden Einkommen ist der deutsche Pro-Kopf-Verbrauch an Tee in den letzten Jahren ständig gestiegen, er liegt jedoch noch erheblich unter dem Pro-Kopf-Verbrauch Englands, Hollands und der USA.

#### AUSBLICK

Das wichtigste Zukunftsproblem der Welt-Teewirtschaft liegt bei den Produktionskosten. Die letzten Jahre zeigten eine ständige Aufwärtsbewegung der Arbeitskosten im gesamten Fernen Osten, ein Trend, der auch in Zukunft seine Richtung beibehalten dürfte. Auch die Preise für Treibstoff, Baumaterial und Maschinen sind im letzten Jahre gestiegen. Die Anstrengungen der Pflanzler müssen sich daher in verstärktem Maße auf eine Verbesserung der Erträge, eine rationellere Produktionstechnik und eine höhere Qualität des Produktes richten. Eine betriebliche Rationalisierung erfor-

dert jedoch einen Kapitaleinsatz in einem Umfang, wie er den meisten Pflanzern heute nicht möglich ist.

Mit Besorgnis verfolgt man gegenwärtig in den asiatischen Produktionsländern die Steigerung der afrikanischen Tee-Erzeugung und -Ausfuhr, wobei Britisch-Ostafrika mit Abstand in Führung liegt. Die Produktion der afrikanischen Teeanbauländer insgesamt wird für 1956 mit rd. 32 000 t angegeben, also rd. 4 000 t mehr als im vorhergehenden Jahr. In Fachkreisen rechnet man im Laufe der nächsten 10 Jahre, mit einer Verdoppelung der Erntezahlen von 1956. Ein wesentlicher Faktor im Konkurrenzkampf zwischen den asiatischen und afrikanischen Teeanbauländern ist das unterschiedliche Produktionskostenniveau, das in Britisch-Ostafrika und den übrigen afrikanischen Produktionsgebieten erheblich niedriger als in Indien, Ceylon und den anderen asiatischen Teeländern liegt.

## Eisenbahnanlagen und Eisenbahnbetrieb im Hafen Hamburg

Gerhard Heinze, Hamburg

Der Gesamtumschlag im Hafen Hamburg war 1956 mit nahezu 27,5 Mill. t Gütern aller Art immer noch geringer als im Bestjahr 1928, in dem fast 30 Mill. t umgeschlagen wurden. Er hat aber nicht nur den Umfang von 1936, sondern erstmals auch den von 1938 um rd. 1,5 Mill. t überschritten.

Gesamtumschlag des Hafens Hamburg  
(in Mill. t)

Jahr	Umschlag	Jahr	Umschlag
1928	29,6	1953	16,5
1936	22,0	1954	20,7
1938	25,7	1955	24,0
1949	9,5	1956	27,5

Diesen Feststellungen mag insoweit ein nur bedingter Aussagewert zukommen, als sich der Verkehr in seiner Zusammensetzung gegenüber der Vorkriegszeit wesentlich geändert hat und die seit 1953 festzustellende Verschiebung in der Zusammensetzung zugunsten der Massengüter, vor allem der in Hamburg selbst verbrauchten, zu Lasten der arbeitsintensiven Stück- und Sackgüter auch 1956 vorangeschritten ist. Sie sind jedoch für den Verkehrswirtschaftler im allgemeinen sowie für die am Zulauf zum Hafen und am Ablauf von dort beteiligten Verkehrsträger im besonderen von wesentlicher Bedeutung und verdienen deshalb hier gleichwohl vorangestellt zu werden.

#### WETTBEWERB DER VERKEHRSTRÄGER

In den Zulauf an Umschlagsgut zum Hafen Hamburg und in den Ablauf von dort teilen sich die Eisenbahn, die Binnenschifffahrt und der Lastkraftwagen. Mit wachsendem Verkehr des Hafens nahm auch die Inanspruchnahme der Deutschen Bundesbahn als Zubringer und bei der Abfuhr von Umschlagsgut zu. Gründe mancherlei Art haben dazu geführt, daß nach dem zweiten Weltkrieg der Lastkraftwagenverkehr bei gleichzeitig abnehmenden Binnenschifftransporten schnell angewachsen und außerdem in die Abfuhr

weit stärker als in die Zufuhr einbezogen ist. Trotzdem nimmt im Wettbewerb der am Hafenumschlag beteiligten Verkehrsträger Binnenschifffahrt, Kraftwagen und Eisenbahn die Deutsche Bundesbahn einen gegenüber der Vorkriegszeit zwar geschwächten, aber noch immer hervorragenden Platz ein.

Um diesen Platz behaupten zu können und dem Hafen Hamburg seinen Ruf als „schneller Hafen“ bewahren und festigen zu helfen, bedarf es seitens der Deutschen Bundesbahn neben einer guten Organisation mannigfacher Sonderleistungen in verkehrstechnischer und betrieblicher Hinsicht.

#### DIE EISENBAHNANLAGEN IM HAFEN

Der Hafen Hamburg hat einen Gesamtumfang von annähernd 9500 ha Land- und Wasserfläche. Seine 30 Seeschiffhäfen und 28 Flußschiffhäfen sind im Verlaufe von Jahrzehnten aus mehreren Einzelteilen zu seiner heutigen Gestalt zusammengewachsen. Die älteren Hafenanlagen befinden sich am nördlichen Ufer der Norderelbe. In der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts dehnte die Freie und Hansestadt Hamburg den Hafenaufbau auf das Südufer der Norderelbe aus. Hier befinden sich heute die wichtigsten Hafenbecken. Im weiteren Ausbau entstanden zu Anfang dieses Jahrhunderts einige Hafenbecken westlich des „Köhlbrands“, einer von Seeschiffen benutzbaren Verbindung zwischen der Norderelbe und der Süderelbe. Der Harburger Seehafen und ein Fischereihafen in Hamburg-Altona haben sich unabhängig entwickelt.

Jeder der Hafensektoren hat mit den Bahnhöfen Hamburg Kai rechts, Hamburg Süd, Hamburg Waltersdorf, Hamburg-Wilhelmsburg Vbf, Hamburg-Harburg Vbf, Hamburg Unterelbe, Hamburg Han und Hamburg-Altona Kai seinen eigenen Bahnhof. Sie bilden zusammen ein weitverzweigtes Gleisnetz. Dabei sind nicht alle Teile unmittelbar miteinander ver-

bunden. Der Übergang von dem einen in einen anderen Bereich ist oft nur über Gleisanlagen der Deutschen Bundesbahn oder über die „Köhlbrandfähre“ möglich.

Die Hafenanlagen im linkselbischen Gebiet (Bahnhöfe Hamburg Süd, Hamburg Waltershof und Hamburg-Wilhelmsburg Peute) und im rechtselbischen Teil (Bahnhöfe Hamburg Kai rechts und Hamburg-Altona Kai) verfügen über rund 450 km Hafenbahngleise. Die Anlagen an der Unterelbe umfassen 22 km Gleis der Bundesbahn und 38 km Gleis der Anschließter.

Die bedeutendsten aller Hafendienststellen der Bundesbahn sind der Betriebsbahnhof und die Güterabfertigung Hamburg Süd sowie Bahnhof und Güterabfertigung Hamburg Unterelbe.

Im Bereich des Bahnhofs Hamburg Süd liegen 34 Kaischuppen, 2 Kühlhäuser, 1 Freiladegleis, 18 Kaispeicher und Lagerhäuser, 3 Großwerften, mehrere mittlere und kleine Werften, 1 Kokerei und zahlreiche große und mittlere Verarbeitungsbetriebe für Mineralöl und andere Importgüter, ferner 4 Freiladekais für Massengutumschlag. Zu seinem unmittelbaren Bedienungsbereich gehören etwa 165 öffentliche und private Kaianlagen, Privatgleisanschlüsse und Freiladegleise. Von den sieben für die Bedienung der Gleise an allen Hafenbecken in Betracht kommenden Bahnhöfen wird dort etwa die Hälfte des Gesamtumschlags mit einer jährlichen Betriebsleistung von rd. 500 000 Wagen bewältigt.

Die Bedeutung der Güterabfertigung Hamburg Süd im Hafenverkehr ergibt sich bereits aus dem Wagenein- und -ausgang für Hamburg Süd, Hamburg Kai rechts und Hamburg Waltershof. Im Jahre 1956 (die Vergleichszahlen für 1955 sind in Klammern angegeben) sind dort insgesamt 287 517 (263 344) beladene und 70 987 (69 828) leere Güterwagen eingegangen und 219 068 (191 176) beladene sowie 145 944 (147 666) leere Wagen ausgegangen. Das entspricht im arbeits-täglichen Durchschnitt einem Eingang von 1 150 (1 068) und einem Ausgang von 1 170 (1 086) Güterwagen.

Der Bahnhof Hamburg Unterelbe weist die Eigenarten eines besonderen Seehafenbahnhofs auf. Der von ihm bediente Hafenteil dient ausschließlich dem Massengutumschlag. In seinem Bereich liegen außerdem bei insgesamt 24 Anschlüssen 2 Großbetriebe der Mineralölwirtschaft (Esso AG und Deutsche Shell AG), 3 Unternehmen der Speiseölindustrie und zahlreiche Fertigungsbetriebe sowie 2 Getreidelagerhäuser.

Der Hafen Hamburg in seiner derzeitigen räumlichen Gestaltung umfaßt Gebiete, die stets im Eigentum Hamburgs standen, und Teile, die bis zur Neuordnung auf Grund des „Groß Hamburg Gesetzes“ vom 26. 1. 1937 preußisch waren, nämlich die in Hamburg-Harburg, Hamburg-Wilhelmsburg und Hamburg-Altona gelegenen Hafenbecken.

Die gesamten Bahnanlagen in Hamburg Süd, Hamburg Kai rechts und Hamburg Waltershof gehören von jeher dem Hamburger Staat und werden von ihm unterhalten. In seinem Eigentum befinden sich auch die Gleisanlagen des Bahnhofs Hamburg-Wilhelmsburg Peute.

## DIE EISENBAHNBETRIEBSFUHRUNG IM HAFEN

Auf Grund der mit der Bundesbahn abgeschlossenen Verträge<sup>1)</sup> obliegt der Fahr- und Rangierbetrieb auf den Kai- und Hafengleisen, soweit sie nicht bundesbahneigen sind, dem Hamburger Staat. Die Deutsche Bundesbahn ist jedoch verpflichtet, diesen Fahr- und Rangierbetrieb für Rechnung und auf Gefahr Hamburgs auf Anforderung der Hafenverwaltung auszuführen und die hierfür erforderlichen Bediensteten, Güterwagen und Betriebsstoffe zur Verfügung zu halten. Von diesem Recht macht die Hafenverwaltung seit Abschluß des Vertrages Gebrauch.

Die Bedienung der an die Hafenbahn angeschlossenen Pachtkaibetriebe und sonstigen Anschlüsse regelt sich auf der Grundlage besonderer, mit der Deutschen Bundesbahn bestehender Bedienungsverträge.

Eine Eigentümlichkeit des Hafens Hamburg ist sein Freihafen. Er erstreckt sich über beide Ufer der Norderelbe, umfaßt mit über 1500 ha zwar nur einen kleinen Bereich des gesamten Hafengebiets, ist aber der bei weitem bedeutendste und verkehrsreichste Teil. Ihm gehören auch die Bahnhöfe und Güterabfertigungen Hamburg Süd, Hamburg Kai rechts und seit 1955 auch wieder fast ganz Hamburg Waltershof an. In diesen Bahnhöfen bestehen besondere Eisenbahnzollämter. Mehrere Zollämter bestehen an der Freihafengrenze, die für den Eisenbahnverkehr natürlich erhebliche Erschwernisse schafft.

## ORGANISATION DES UMSCHLAGS

Nach dem „Vertrag über den Betrieb der Hamburgischen Hafenbahn“ hat der Staat Hamburg das Verladen und Entladen der Güter zu besorgen. Er bedient sich hierfür und zur Verwaltung seiner Kaianlagen der staatseigenen „Hamburger Hafen- und Lagerhaus AG“ (HHLA). Ihr obliegt auch der Betrieb aller nicht an Reedereien vermieteten Kaischuppen, der Umschlagseinrichtungen und die Anweisung der Liegeplätze für die Seeschiffe. Sie hat zur wirksamen Wahrnehmung ihrer Aufgaben bei der Güterabfertigung Hamburg Süd eine besondere Geschäftsstelle eingerichtet. Soweit größere Reedereien Kaischuppen mit dazugehörigen Umschlagseinrichtungen gepachtet haben, stehen sie auf Grund besonderer Bedienungsverträge zur Deutschen Bundesbahn in einem ähnlichen Verhältnis wie die HHLA.

Im Umschlag Bahn/Schiff und Schiff/Bahn ist für die Arbeitsweise der Deutschen Bundesbahn im Hafen der Anteil des Direktumschlags am eingehenden und ausgehenden Verkehr von herausgehobener Bedeutung. Während im Massengutverkehr der Direktumschlag Bahn/Schiff und umgekehrt von jeher üblich ist, wickelte sich der Umschlag von Stück- und Sackgütern

<sup>1)</sup> Soweit Bahnanlagen des Hafens erst durch das „Groß Hamburg Gesetz“ in das Eigentum Hamburgs überführt worden sind, gelten im Verhältnis zur Deutschen Bundesbahn grundsätzlich die „Allgemeinen Bedingungen für Privatgleisanschlüsse (PAB)“ in ihrer jeweiligen Fassung. Für den Hafenteil Hamburg-Altona trifft der „Altonaer Hafenbahnvertrag“ vom 13./24. Mai 1925 mit einem Nachtrag von 1955 nähere Regelungen.

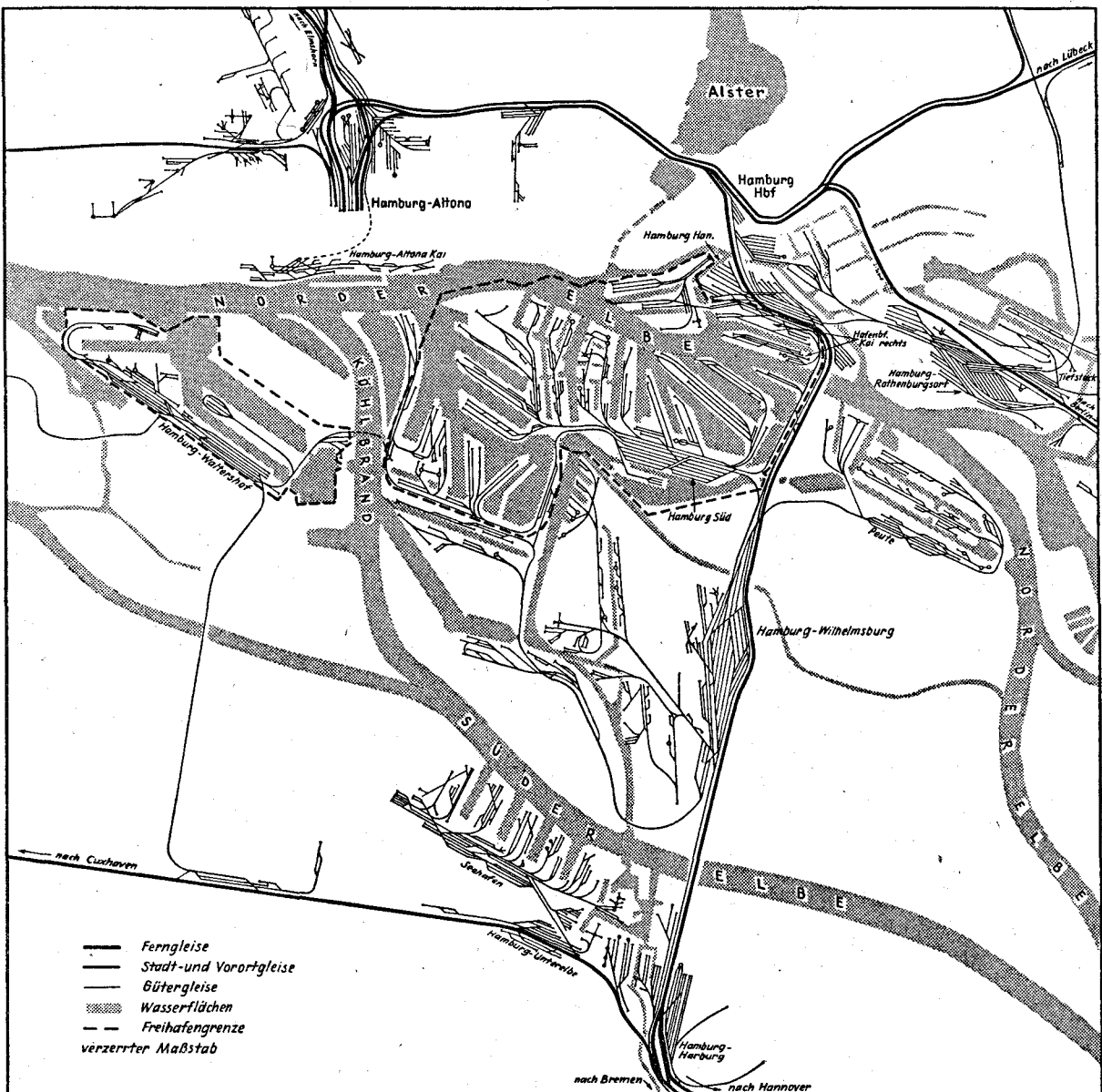
Im übrigen sind der „Vertrag über den Betrieb der Hamburgischen Hafenbahn“ vom 21. Februar 1929 mit dem „Schlußprotokoll zu dem Vertrage über den Betrieb der Hamburgischen Hafenbahn“ vom gleichen Tage und die „Zusätzliche Vereinbarung zu dem Vertrage der Freien und Hansestadt Hamburg und der Deutschen Reichsbahngesellschaft über den Betrieb der Hamburgischen Hafenbahn“ vom 27. September 1925 maßgebend.

bis 1945 vornehmlich über die Kaischuppen ab. Erst nach Kriegsende wird auch der Stück- und Sackgutumschlag in starkem Maße im Direktumschlag vorgenommen. Der Direktumschlag stellt an die Deutsche Bundesbahn wesentlich höhere Anforderungen als der Umschlag über Kaischuppen und Kailagerplätze, weil die Zuführung der Güterwagen zum Kai weitgehend auf den zum Laden oder Löschen vorgesehenen Schiffs-laderaum abgestimmt sein muß.

Der Hafen Hamburg will in erster Hinsicht dem arbeitsintensiven Umschlag von Stückgütern und Sackgut dienen. Im Gegensatz zu den Bremer Häfen, in denen das Vorkriegsverhältnis zwischen Stückgut/Sackgut und Massengut etwa demjenigen von 1956 entspricht (52 : 48 bzw. 45 : 55), hat es sich im Hafen Hamburg zum Nachteil des Stück- und Sackgutes (49:51 bzw. 32:68) entwickelt. Es weist dabei im eingehenden und ausgehenden Verkehr erhebliche Unterschiede auf.

Bisherige Entwicklung, gegenwärtiger Stand und ein offenbar vorhandener Trend nach weiterhin zunehmendem Massengutumschlag haben auch für die Deutsche Bundesbahn Bedeutung. Sie sind möglicherweise geeignet, den schienengebundenen Zulauf- und Ablaufverkehr umzugestalten und die Betriebsführung innerhalb des Hafenbereichs zu beeinflussen. Daneben können sich güterwagenwirtschaftliche Auswirkungen positiver und negativer Art ergeben. Stückgut im Sinne der Schifffahrt ist zwar für die Eisenbahn vielfach Wagenladungsverkehr, oftmals sogar ein Verkehr in geschlossenen Wagengruppen. Gleichwohl handelt es sich dabei um einen Individualverkehr, der hinsichtlich seiner allgemeinen Behandlung für die Eisenbahn wesentlich höhere Anforderungen mit sich bringt als ein Massengutverkehr üblicher Art.

Der Massengutumschlag im Hafen Hamburg betrug 1955 rd. 135 % desjenigen von 1936 und erreichte im Jahre 1956 mit nahezu 18,5 Mill. t etwa 165 % der



Quelle: Nach Vermessungsbüro Deutsche Bundesbahn, Hamburg, September 1956.

Mengen von 1936. Diese Entwicklung ist für die am Zulauf und Ablauf beteiligten Verkehrsträger insofern von besonderem Interesse, als damit bemerkenswerte Vor- und Nachläufe verbunden sind und das umgeschlagene Gut nicht innerhalb der im Hafengebiet ansässigen Wirtschaft oder in dessen näherer Umgebung verbleibt bzw. von dort angeliefert wird. Je nach dem Grad der Aufschließung eines Hafengebietes für industrielle Zwecke und mit Versorgungsbetrieben der öffentlichen Hand treten gerade im Massengutverkehr oft erhebliche Mengenunterschiede zwischen Umschlag und An- oder Abfuhr über öffentliche Verkehrswege auf.

Im echten Massengutumschlag Schiff/Bahn stehen in früher nicht gekannter Größenordnung die Grundstoffe Mineralöl und Import-Kohle im Vordergrund. Außerdem verdienen noch der Getreide-, Erz- und Phosphatverkehr besondere Erwähnung.

Im Massengutumschlag Bahn/Schiff kommt nach der derzeitigen Verkehrsstruktur den festen Brennstoffen, künstlichen Düngemitteln (Kali, Kainit, Salpeter, Sulfat usw.) sowie Zement und Schrott eine herausgehobene Bedeutung zu. Der Mengenordnung nach stehen Kohle und Koks aus dem Ruhrgebiet im Vordergrund. Es folgen künstliche Düngemittel, Zement und Schrott, wobei es sich bei den beiden erstgenannten nicht nur um Gut in loser Schüttung, sondern auch um abgesackte Ware und damit wohl kaum mehr um Massengut im schiffahrtsmäßigen Sinne handelt.

Der Hafen Hamburg ist außerdem aus mannigfachen Gründen bevorzugter Standort zahlreicher Industrie-

betriebe. Das gilt ebenso von dem Freihafengebiet wie von den übrigen Hafenteilen und trifft in besonderem Maße für den Schiffbau, die Mineralölwirtschaft, die Mühlenbetriebe, die Gummi- und Kautschukindustrie sowie für die Fischwirtschaft zu. Für die meisten von ihnen ist eine zügige Verkehrsbedienun g durch die Deutsche Bundesbahn ebenfalls Voraussetzung ihrer Existenz.

Der Hafen Hamburg hat zwar bislang die Umschlagmengen des Rekordjahres 1928 nicht erreicht. Eine hierauf allein abgestellte Betrachtung wird den Verhältnissen des Eisenbahnverkehrs jedoch nicht gerecht. Sie übersieht insbesondere, daß der den Eisenbahnverkehr erschwerende, auf unmittelbare Schiffsankünfte abgestellte Direktumschlag Bahn/Schiff und umgekehrt wesentlich zugenommen hat, daß sich hieraus und aus Verkehrsstößen ein vermehrter Gleisbedarf innerhalb der Hafenanlagen ergibt, und läßt außer acht, daß trotz des rückläufigen Anteils am Umschlag von Stück- und Sackgütern die Verkehrsbedienun g weitaus differenzierter geworden ist. Eine solche Betrachtung berücksichtigt aber ebensowenig die Erschwernisse in der Versorgung einzelner Bedarfsstellen mit leeren Güterwagen infolge deren verschiedensten Gattungen und internationalen sowie interzonalen Regelungen.

Der Hafen Hamburg kann die wichtige Aufgabe, die ihm im Wirtschaftsleben Deutschlands zufällt, auch im Zeitalter eines starken Lastkraftwagenverkehrs ohne eine gut arbeitende Eisenbahn auf gar keinen Fall erfüllen.

## Die Ausgabe von Volksaktien in Österreich

Prof. Dr. Dr. Richard Kerschagl, Wien

Die Ausgabe von sogenannten Volksaktien in Österreich hat bereits lange Zeit zur Diskussion gestanden, und es hat mehrere Jahre gebraucht, bis sich auch die sozialistische Partei wenigstens teilweise mit der Ausgabe dieser Aktien befreundet hat. Die Zustimmung dieser Partei zur Ausgabe von Volksaktien war jedoch absolut notwendig, da es sich hier um die Veräußerung von Staatseigentum handelte, wozu ein Verfassungsgesetz und daher Zweidrittelmehrheit im Nationalrat erforderlich war.

### REPRIVATISIERUNG DER BANKEN

Dies galt zumindest für den ersten Versuch mit der Volksaktie, bei dem es sich um die Reprivatisierung von 30% des Aktienkapitals der österreichischen Creditanstalt-Bankverein und der Österreichischen Länderbank handelt. Dieses Aktienkapital beträgt bei der Creditanstalt-Bankverein 500 Mill. S, bei der Länderbank 250 Mill. S, wobei diesem Aktienkapital sehr große offene Reserven gegenüberstehen, nämlich bei der Creditanstalt-Bankverein 470 Mill. S, bei der Länderbank 129 Mill. S. Die 30% des Aktienkapitals machten also bei der Creditanstalt-Bankverein 150 Mill. S, bei der Länderbank 75 Mill. S aus. Bei diesen beiden

verstaatlichten Großbanken, die praktisch zusammen mit der Nationalbank den überwiegenden Teil des Geld- und Kreditwesens Österreichs beherrschen, sollte gewissermaßen die Probe auf das Exempel gemacht werden. Es handelt sich hierbei zumindest zunächst keineswegs um eine Kapitalbeschaffung, sondern um eine neue Kapitalverteilung. Es sollte bewirkt werden, daß ein größerer Teil der Bevölkerung in die Lage käme, solche Aktien zu erwerben, damit das Eigentum weiter gestreut und damit die persönliche Sicherheit auch ohne staatliche Hilfe entsprechend vergrößert werde. Vor allem aber sollte das verstaatlichte Kollektiveigentum, das nicht nur in Österreich, sondern auch beispielsweise in England keineswegs als Kollektiveigentum an verstaatlichten Betrieben wirklich empfunden wurde, in ein persönliches Einzeleigentum verwandelt werden, das auch einen sichtbaren Ertrag abwerfen sollte.

### ANGESTREBTE ZIELE

Außer einer möglichst weiten Streuung sollten insbesondere drei Momente Berücksichtigung finden: Die möglichst weitgehende Ausschaltung des Risikos in bezug auf den Wert des Anteils, die möglichste Ausschaltung des Risikos in bezug auf die Regelmäßigkeit