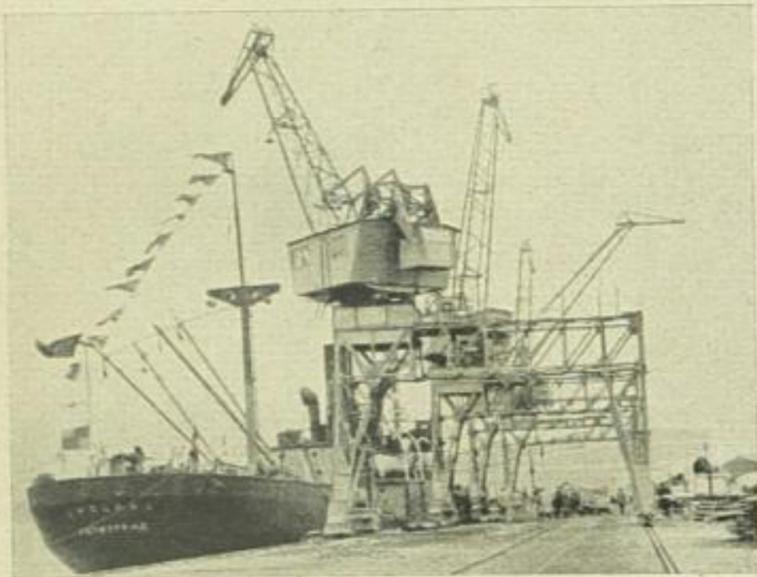


# DER LENINGRADER HAFEN

Von J. Tammé



Es ist allgemein bekannt, wie groß die Bedeutung des Leningrader Handelshafens für das Wirtschaftsleben der Sowjetunion ist, doch sind die einzelnen Etappen seiner Wiederherstellung und Entwicklung bis zu seinem jetzigen Niveau der anderen europäischen Häfen noch wenig beschrieben.

Der Anteil des Leningrader Hafens am Außenhandel des Vorkriegs-Rußlands betrug 16,2 % des gesamten Außenhandels-Frachtumsatzes des Landes. Gegenwärtig ist die Bedeutung des Leningrader Hafens im Gesamt-Frachtumsatz der Häfen der Sowjetunion — in Anbetracht der Erweiterung seiner Einflußsphäre — wesentlich gestiegen und beträgt 52,67 % der Einfuhr und 19,39 % des Gesamt-Frachtumsatzes der Häfen an der europäischen Grenze der Union. Diese Erweiterung des Wirkungskreises des Leningrader Handelshafens erfolgte in erster Linie auf Kosten jener Gouvernements, die früher ihre Überschüsse über die von der Sowjetunion abgetrennten Gebiete der Ostsee ausführten.

Durch den Leningrader Hafen, dessen weiterer wirtschaftlicher Wirkungskreis das Leningrader Gebiet, Westsibirien bis Nowo-Nikolajewsk, das Uralgebiet, das Wolga-Kama-Gebiet, die zentrale Ackerbauregion usw. umfaßt und der seinen Frachtumsatz ständig steigert, gehen zur Zeit über 100 Millionen Pud (1 Pud = 16 Kilo) Frachten jährlich. Eine so große Menge von Frachten, die zudem ihrem Charakter nach recht vielgestaltig sind, erfordert

bedeutende technische Leistungen seitens des Hafens.

Die Zeit 1923—1924 kann als der Anfang des beginnenden Wiederaufbauprozesses betrachtet werden. In diese Zeit fällt das Anwachsen des Außenhandels, denn es waren damals die ersten Handelsverträge mit europäischen Staaten abgeschlossen. Die übernommenen Verpflichtungen stellten den Hafen vor die Notwendigkeit, Arbeiten zwecks Besserung und Verbilligung des Transportes und der Frachten durchzuführen.

Besonders deutlich zeigen sich die Errungenschaften und Erfolge auf dem Gebiete der Mechanisierung und der Bodenvertiefungsarbeiten im Hafen. Was die Mechanisierung anbetrifft, so verfügte der Hafen vor dem Kriege nur über 8 Kohlenumlademaschinen, die zudem wenig rationell konstruiert waren, während er jetzt schon 20 drehbare und halbdrehbare Krane besitzt und mit weiteren mechanischen Vorrichtungen versehen ist, wie z. B. Transporteure, Akkumulator-Karren usw., die in der Vorkriegszeit fehlten.

Während des Krieges und der Revolution wurden sowohl der Kanal als auch die Becken des Hafens seichter und waren durch gesunkene Schiffe u. dgl. verstopft.

Im Laufe der ziemlich kurzen Periode von 1923 bis 1927 gelang es dem Hafen, sein Fahrwasser zu säubern und Baggerarbeiten durchzuführen, wodurch die maximalen Tiefen des Meerkanals auf 85 % bis  $31\frac{1}{2}$  Fuß gesteigert wurden. Zum Oktober 1928 kann der Meerkanal als auf 9,5 m freigelegt betrachtet werden, was die Aufnahme von Schiffen mit einem Tiefgang von 27 bis 28 Fuß ermöglicht.

Die Entwicklung des zum Hafen führenden Eisenbahnnetzes und die Steigerung ihrer Durchlaßfähigkeit waren Gegenstand besonderer Sorgen des Hafens. Es ist die Schaffung eines Güterbahnhofes mit einer Zweiglinie zur Getreidemole mit wesentlicher Steigerung des Durchlaßvermögens vorgesehen.

Hinsichtlich der Lagerwirtschaft müssen wir feststellen, daß der Hafen in der Vorkriegszeit nur über eine geringe Anzahl von Steinlagern