

Die Arten der Häfen.

Von Dr. Hermann Leiter.

Als Stätten der stärksten wirtschaftlichen Regsamkeit und unerläßliche Bestandteile der Nationalwirtschaft nehmen die großen Handelshäfen in jedem Staate eine ganz besondere Stellung ein, gleichen sie doch weitgeöffneten Toren in die Welt hinaus, durch welche der Welthandel flutet, Nahrungsmittel und Rohstoffe zu- und abströmen. Sie erstehen, blühen empor, gewinnen Macht und Reichtum. Wie der Mensch den Zufälligkeiten des Lebens unterworfen ist, verblaßt oft ihr Ruhm hinter jenem einer jüngeren Schwesterstadt, manchmal für immer, manchmal jedoch nur für eine kurze Spanne Zeit, während welcher sie sich zu neuen Taten emporrafft. Während die Bedeutung jener Hafenstädte, welche sich den Strömungen des wirtschaftlichen Lebens im Verlaufe der Zeiten anzupassen wußten, Jahrhunderte überdauerte, sanken andere nach kurzer Blütezeit in die bescheidene Rolle eines Landstädtchens zurück. Nur monumentale Bauten in verschlafenen, altertümlichen Gassen berichten von einstigem Glanz, verblichenem Ruhm. So haben Utika, Karthago und Tunis an der nordafrikanischen Küste, Narbonne, Agde, Aigues-mortes am Golf du Lyon, Spina, Atria, Ravenna, Aquileia, Grado an der nordadriatischen Haffküste, haben flandrische Küstenstädte ihre einstige Bedeutung eingebüßt. Von Brügge und Wisby, im 14. Jahrhundert noch zu den bedeutenden hanseatischen Häfen zählend, Märkte mit internationalem Handel, ist heute nichts geblieben als die Erinnerung an eine große Vergangenheit. Selbst Lübeck, dem Haupte des hanseatischen Bundes, fällt unter

den baltischen Hafenstädten heute nur beschränkte Bedeutung zu, da Kiel, Rostock-Warnemünde und besonders Stettin den Handelsverkehr mit Berlin an sich gezogen haben.

Die großen Entdeckungen neuer Erdteile und bisher unbekannter Seewege, welche vom Mittelalter zur Neuzeit hinüberleiten, bewirkten eine Verschiebung der großen Handelsstraßen, die den Verfall Genuas und Venedigs bedingten. Dafür begannen einige der atlantischen Häfen, Sevilla, Lissabon, Amsterdam, London, Liverpool, Nantes, Bordeaux neuen Aufschwung zu nehmen¹⁾. Aber auch an den Küsten Afrikas und Asiens erstanden längs der Zufahrtsstraßen zu den von Portugiesen, Spaniern und Niederländern (später von Franzosen und Engländern) gegründeten Kolonien neue Hafenstädte, Stapelplätze und Flottenstützpunkte. Eine nicht minder bedeutsame neuerliche Verschiebung der Hochstraßen des Weltverkehrs brachte die Durchstechung der Landenge von Suez, die Eröffnung des Suezkanals, welche auf das Schicksal mehr als eines bedeutenden Handelsplatzes bestimmend einwirkte.

Die Verbreitung der Europäer in überseeischen Ländern, die Besiedelung überseeischer Gebiete beziehungsweise die Ausbeutung des zu Kolonien umgestalteten fernen Landesbesitzes führten zur Ausbreitung der Seeschifffahrt über alle Meeren, nach allen Küsten, trugen zum raschen Anwachsen der internationalen Seerouten bei, an deren Kreuzungspunkten riesige Handelsniederlassungen, wie Singapore auf der Malaiischen Halbinsel, Kalkutta, Hongkong, emporwuchsen. Sydney, Melbourne und Auckland verdanken ihre Entwicklung der englischen Kolonisation in Australien (zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts), Batavia der niederländischen im Malaiischen Archipel. An der Pazifischen Küste entstanden Vancouver und San Francisco, Hafenstädte, mit welchen heute Tacoma, Port-Townsend und Seattle im Puget-Sound und Portland (am Columbia) in

¹⁾ Inzwischen hatten Liverpool und London viel von ihrem beherrschenden Durchgangshandel an Hamburg, Antwerpen und Le Havre verloren, die auch durch Ausgestaltung der Küstenschifffahrt einen Teil des Handels mit Rußland und Skandinavien an sich ziehen konnten; während des Krieges sind weitere Veränderungen eingetreten.

erfolgreichen Wettbewerb getreten sind. Bekannt ist ja, daß im spanischen Südamerika bis Ende des 18. Jahrhunderts infolge der engherzigen Politik des Mutterlandes die Hafenstädte an der Westküste größere Bedeutung besaßen als die an der Ostküste.

Die Berührung und Durchdringung der gelben Rasse mit der abendländischen Kultur führte zu einem Ausgreifen dieser Rasse über die asiatischen Uferlandschaften hinaus über den Pazifischen Ozean. Heute gibt es nicht bloß direkte japanische Schiffsverbindungen mit den europäischen Westmächten, auch die Küsten Nord- und Südamerikas werden regelmäßig angelaufen.

Die Bedeutung eines Handelshafens ist vor allem durch seine geographische Lage bedingt. Besonders wichtig ist die Lage eines Hafens an einer der Hochstraßen des Seeverkehres oder an einem jener Knotenpunkte, wo sich wichtige Handelswege kreuzen. Gerade solche Punkte erscheinen ja zum Stapelplatze, als maritime Stützpunkte geradezu vorherbestimmt, namentlich auch infolge der unmittelbaren Nähe eines reichen, dicht bevölkerten Landes, dessen Produktion hier zur Weiterverfrachtung aufgesammelt wird, oder aber für dessen Approvisionierung Sorge zu tragen ist. So ist Hongkong rasch einer der bedeutendsten Welthandelshäfen geworden, so dienen Antwerpen und Rotterdam als Ausfuhrhäfen der Industrieerzeugnisse ihres Hinterlandes ohne Rücksicht auf Staatsgrenzen, Liverpool für die großen Fabrikzentren des Beckens von Lancashire, New York für die Industriegebiete des Ostens der Vereinigten Staaten, Hamburg für diejenigen Deutschlands. Im Gegensatze dazu wird der Hafen von Triest, von Fiume, von Marseille dadurch beeinträchtigt, daß das Hinterland weder bedeutenden Bergbau noch hochentwickelte Industrien aufweist und bei den beiden erstgenannten auch schwer zugänglich ist.

F. v. R i c h t h o f e n unterscheidet nach dem Verkehr drei Arten von Häfen²⁾:

1. Welthandelsplätze im Mündungsgebiete schiffbarer Ströme, die im unteren Teil oft noch mit Seeschiffen befahren

²⁾ Vorlesungen über allgemeine Siedlungs- und Verkehrsgeographie, herausgegeben von V. Schlüter, Berlin 1908.

werden und später auf mehreren Linien (Flüssen, Kanälen) kleineren Fahrzeugen den Weg landeinwärts gestatten. Dazu sei hervorgehoben, daß die größere Bevölkerungsdichte sich in der Nähe der großen Täler findet und damit die Wirtschaft hier die größte Intensität erreicht. Natürliche Hindernisse erschweren die Schifffahrt, wenn die großen Ströme vor dem Erreichen der Küste Gebirgszüge zu durchbrechen haben oder wenn sich im Mündungsgebiete ausgedehnte Sandbarren bilden. An außereuropäischen Beispielen wären hier zu nennen: Quebec, Montreal als Häfen am St. Lorenzostrom, New Orleans am Mississippi, Angostura am Orinoco (Außenhafen Trinidad), Pará am Tocantins als Hafen für den Amazonas, Manaus 1200 km landeinwärts, Buenos Aires und Montevideo und flußaufwärts Rosario; in Afrika St. Louis am Senegal; in Asien Kalkutta für das Gangesland, Rangoon und am Jangtszekiang 800 km landeinwärts Hankau.

2. Welthandelsplätze im Mündungsgebiete nicht oder unvollkommen schiffbarer Ströme oder weniger bedeutender Flüsse. Die Hafenorte liegen hier im Mündungsgebiet des Flusses oder in seiner nächsten Nähe. Die Ströme durchziehen in ihrem Mittellauf größere Becken, in denen die Bevölkerungsdichte und die Produktion gegenüber dem Unterlauf stark gesteigert ist. Beispiele: Barcelona für das Ebrobecken, Marseille für das Rhonegebiet, Livorno für das Arnotal, Venedig für die Poebene; Odessa, der Hafen für Dnjepr-, Bug- und Dnjestrgebiet, ist zwischen allen diesen Flüssen gelegen; Karatschi für den Indus; Sabanilla, der Hafen für den Magdalenenstrom, liegt abseits der Mündung, an ihm selbst liegt Baranquilla.

3. Buchthäfen und Reeden, welche keine oder nur unbedeutende Beziehungen zu den benachbarten Strommündungen haben. Diese Hafenorte brauchen Eisenbahnen zur Verbindung mit dem Hinterlande und finden sich hauptsächlich an Längsküsten. San Francisco, Los Angeles, Acapulco, Guayaquil, Callão, Arica, Iquique, Antofagasta, Valparaíso, Valdivia an der Westküste Amerikas; an der Ostküste: Porto Alegre, Santos, Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco; in Europa die Häfen der Fjordküste Norwegens, ferner im Mittelmeer Genua, Neapel, Palermo, Triest, Fiume, Cattaro,

Patras, Piräus; an der afrikanischen Küste Mogador, Oran, Algier, Bona; im Osten des Mittelmeeres Jaffa, Beirut, ferner im Roten Meer Kosseir, Suakin, Dschidda, Hodeida, Mokka; weiters im Persischen Golf, Maskat, Ormuzd; in Vorderasien Goa, Kalikut, Kolschin, Pondicherry, Madras; in Hinterindien Akyab, Molmen, Mergui, Malakka; in Ostasien Wladiwostok; in Australien Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane.

Dazu kommen: 4. Inselhäfen als Konvergenzpunkte maritimer Verkehrslinien. Diese sind vielfach nur Kohlenstationen. Inselhäfen sind z. B. Malta, Syra, Singapore, Hongkong, Samoa, Sansibar, St. Thomas.

J. Assada teilt die Häfen, abgesehen von Kohlenstationen und Kriegshäfen, in Durchgangs- und Nichtdurchgangshäfen³⁾. Die letzteren verladen Waren zum Transport für andere Bestimmungsorte oder erhalten solche, während erstere nur Stationen auf dem Wege vom Abgang zum Bestimmungsorte sind. In den beiden Hauptgruppen unterscheidet Assada Fischereihäfen, Spezialhandelshäfen, allgemeine Handelshäfen, Industrielhäfen. Natürlich kann man auch da keine scharfen Grenzen ziehen und die Einreihung gar vieler Häfen bleibt dem Gefühl überlassen.

Fischereihäfen sind die ältesten; sie hängen am innigsten mit der Umgebung und der Form der Küste zusammen. Sie waren ursprünglich nur Versorger des nächsten Hinterlandes und erst später bildeten sich Versandplätze und Durchgangsstationen unter den Fischereihäfen aus.

Spezialhandelshäfen sind solche, die vorwiegend einen Welthandelsartikel zum Versand bringen⁴⁾. Allgemeine Handelshäfen sind die Stapelplätze für viele Waren mannigfacher Art.

Ein Mittel zwischen Durchgangs- und Nichtdurchgangshäfen sind die Industrielhäfen, die die Industriebezirke mit Rohstoffen versorgen und der Abfuhr der Erzeugnisse dienen; New York, Boston, Philadelphia, Baltimore in Amerika und an der europäischen Küste des Atlantischen Ozeans Antwerpen, Rotterdam, Genua, Barcelona.

³⁾ J. Assada, Les Types de ports. Essai de classification. La Géographie, Paris 1913, XXVIIe année, p. 262.

⁴⁾ Vgl. Galveston (Baumwolle), Santos (Kaffee).

Die Durchgangshäfen haben sehr geringen Eigenhandel und auch keinen großen eigenen Personenverkehr. Sie können a) Einschiffungshäfen sein: Ostende, Calais, Cherbourg, Lissabon, Brindisi; b) Anlaufhäfen: Singapore, Aden, Sues, Port Said, Algier, Dakar; c) Verzweigungshäfen, die von Hauptlinien zu Nebenlinien leiten: Colombo, Singapore, Hongkong, Sansibar, Havana, Colon, Panama, Honolulu. Durch eine natürliche oder künstliche Konzentration des Handels an einem Hafenplatze kann eine Überfüllung eintreten, welche neben dem bisherigen Hafen einen Konkurrenzhafen erstehen läßt. So wird Cardiff, der große Kohlenhafen Englands, heute durch jenen zu Barry entlastet.

Im allgemeinen läßt sich eine auffallende Konzentration des Welthandels auf eine relativ beschränkte Zahl vortrefflich ausgestatteter großer Hafenplätze beobachten, die ihre Fühler bis in das Herz der Kontinente ausstrecken und wo sich die Elemente des Handels zusammenschließen. Mit der guten Hafenausstattung, die eine rasche Abfertigung des Verkehrs sichert, wächst das Verkehrsgebiet binnenwärts und seewärts; hier treten mit den geographischen Erscheinungen der betreffenden Erdteile technische und kommerzielle Tatsachen in starken Wettbewerb. So ziehen Hamburg, Antwerpen Rotterdam, New York, Hongkong, Singapore immer weitere Gebiete in ihr Handelsbereich und erweitern von Jahr zu Jahr ihren Anteil am internationalen Handel. Deutschland vereinigt planvoll seine Handelsunternehmungen von vielen kleinen Orten auf drei vorzüglich ausgestattete Häfen: Hamburg, Bremen und Stettin, während Frankreich im Gegensatz zu dieser Konzentration seine Mittel auf eine größere Zahl für ihre Aufgaben unzureichend ausgestattete Hafenstädte aufwendete, die während des Krieges abermals ihre Bedeutung an andere Hafenstädte abgeben mußten. Bei den zahlreichen englischen Hafenorten kann der Wirkungsbereich des einzelnen im engen Lande räumlich weit weniger ausgedehnt werden; der Hafenverkehr wächst hier allein mit der industriellen Konjunktur.

Während des 19. Jahrhunderts hat sich im Welthandel ein Wandel vollzogen, bei dem sich verschiedene Arten von Häfen ausbildeten. Diese scheiden sich immer mehr in solche

für Rohstoffe und in Häfen für Fertigerzeugnisse. Dieser Wandel steht in innigem Zusammenhang mit der geänderten Erzeugungsweise und den Erzeugungsmengen der Industrie, unter denen sich auch der Handel immer weiter ausgedehnt und seine Wege kreuz und quer vermehrt hat. Noch vor sechzig Jahren war der Umfang des Welthandels ziemlich gering und beschränkte sich hauptsächlich auf sehr wertvolle Waren, wie Gewürze, Tee, Kaffee, Seide, Pelzwerk, während er heute vor allem große Mengen billiger Rohstoffe: Getreide, Gewebefasern, Bauholz, Kohle, Erze, Petroleum u. a. umfaßt. Diese Waren werden am billigsten und besten in ganzen Ladungen verfrachtet und bilden meist die alleinige Fracht von Transportschiffen. Der Hafen für Rohstoffe ist oft ein kleiner Hafen, da geeignete Waren, eine Eisenbahn, eine kleine Stadt befähigen, Export im großen zu betreiben. Die Rohstoffe können für die Großindustrien auch in kleinen Häfen eingeführt werden, wenn dadurch eine direkte Belieferung der Erzeugungsstätten möglich ist. Fertigerzeugnisse dagegen, die in geringen Mengen aber von vielen Einzelnen verbraucht werden, müssen im Handel zur Auswahl vorliegen und das geschieht am bequemsten in einem Großhandelsmarkt, in dem der Käufer Gelegenheit zur Auswahl besitzt. Dieser Umstand erhält manchen Städten ihre Bedeutung, trotzdem andere bereits leichtere Zufuhrmöglichkeiten haben, und begünstigte ihr Wachstum in der letzten Zeit, da der Verbrauch an Luxuswaren, Gewürzen, Fertigfabrikaten riesig gestiegen ist. Man kann auch deutlich eine Scheidung in Ein- und Ausfuhrhäfen beobachten. So gehen durch den nördlichen Teil des Atlantischen Ozeans dreimal größere Mengen gegen Osten als gegen Westen; Argentinien, Indien, Birma und die Häfen am Schwarzen Meer exportieren an Mengen viel mehr als sie erhalten, während das Verhältnis bei China, Brasilien und früher auch bei Afrika umgekehrt war. Als Ausfuhrhäfen für Rohstoffe sind Galveston, dessen Ausfuhr über zwanzigmal höher bewertet als seine Einfuhr, während das Gewicht der letzteren noch geringer ist, New Orleans, New York, Kalkutta, Yokohama, Alexandrien, Glasgow, Sfax, Bilbao, kleine chilenische Orte, solche an der Küste des amerikanischen Mittelmeeres und viele mit fast unbekannten Namen, als

Ausfuhrhäfen für die Fertigfabrikate aber alte Städte mit bewährten Namen zu nennen.

Die Häfen können ihrer Bedeutung nach durch die Nettotonnage der ankommenden Schiffe charakterisiert werden. Man muß sich dabei aber immer vergegenwärtigen, daß die Seeverkehrsstatistiken nur einen ungefähren Schluß auf die Größe des Verkehrs zulassen, besonders wenn der Verkehr nach verschiedenen Richtungen dargestellt werden soll. Werden Häfen untereinander verglichen, so ist vor allem darauf zu achten, daß die Grundlagen der Aufschreibungen und die Methoden der Summierung dieselben sind, damit die Vergleichbarkeit der Zahlen untereinander halbwegs gewahrt bleibt. Es sind ja doch in den Aufzeichnungen der einzelnen Staaten Verschiedenheiten; dazu kommt noch die der verschiedenen Schiffsvermessung, so daß eine strenge Vergleichbarkeit überhaupt nicht zu erreichen ist. Die im folgenden verwendeten Ziffern über die Größe des Hafenverkehrs sind fast alle dem „Nauticus“ entnommen, der den Seeverkehr in den einzelnen Häfen, ohne den Verkehr zwischen Häfen desselben Landes (Küstenfahrt), zu verzeichnen bestrebt ist.

Nach dem Verkehr, der sich in den einzelnen Orten abspielt, kann man Kleinverkehrshäfen, Mittelverkehrshäfen, Großverkehrshäfen und Hauptverkehrshäfen⁵⁾ unterscheiden. Als Hauptverkehrshäfen kann man diejenigen bezeichnen, in die jährlich über 10,000.000 Nettoregistertonnen einlaufen. Großverkehrshäfen haben einen Schiffseinlauf von 3,000.000 bis 10,000.000 Nettoregistertonnen, Mittelverkehrshäfen weisen 1,000.000 bis 3,000.000 Nettoregistertonnen auf. Orte mit unter 1,000.000 Nettoregistertonnen Schiffseinlauf werden als Kleinverkehrshäfen bezeichnet. Die Statistik für 1912 weist 10 Hauptverkehrshäfen aus, von denen sich 9 an den Küsten des Atlantischen Ozeans und 1 an der Westküste des Pazifischen Ozeans befinden. Von 41 Großverkehrshäfen weisen die Gestade des Atlantischen Ozeans 27, die Küsten des Pazifischen 8 und die des Indischen Ozeans 6 auf.

Rechnen wir Haupt- und Großverkehrshäfen zusammen, so befinden sich von 51 dieser beiden Größenarten 15 an den

⁵⁾ Max Eckert nennt sie Riesenverkehrshäfen.

Küsten der Nordsee. Dazu kommt noch, daß sich an keiner anderen Stelle der Erde so viele Mittel- und Kleinverkehrshäfen drängen wie hier. Vergleichen wir damit die Hauptindustriengebiete, so haben wir im Hinterland dieser Häfen, das knapp ein Siebentel der Fläche Europas und kaum ein Hundertstel des Festlandes der Erde ausmacht, etwa 50% der Kohlenförderung der Erde und etwa 50% der Roheisen-erzeugung; die Werkzeug-, Maschinen- und Apparateindustrie dieser Gegenden ist unübertroffen. Von der Textilindustrie besitzt nach Spindel- und Webstuhlanzahl dieses Gebiet über 50% der gesamten Baumwoll- und Leinenindustrie der Erde. Die Zahl der Bewohner, die mit 45—50% an den Wertsummen des Außenhandels aller Staaten beteiligt sind, beträgt aber nur 10% der Gesamtbevölkerung der Erde. Im Mittelmeer-gebiet der Alten Welt gibt es jetzt nur 10 Großverkehrshäfen, deren Alter im Vergleich mit denen der Nordsee zum Teil ein sehr hohes ist.

Welthäfen, die mit allen Teilen der Erde in direkter Verbindung stehen, zählt man 24 auf der Erde; von ihnen liegen 8 an den Gestaden der Nordsee, 4 an denen des europäischen Mittelmeeres, 4 an den Küsten des Indischen Ozeans, 3 an der Ostküste Asiens, 1 an der Westküste und 3 an der Ostküste Amerikas und 1 an der Südspitze Afrikas.

Schiffsverkehr. Angekommener Netto-Tonnengehalt in Tausenden
(um 1912).

H a f e n	Jahr	Gesamtverkehr	
		überhaupt	darunter Dampfer
London	1912	18.747	18.098
Liverpool	1912	15.147	14.894
New York	1912/13	14.464	14.109
Hamburg	1913	14.242	13.134
Antwerpen	1912	13.757	13.601
Las Palmas	1913	12.506	12.498
Rotterdam	1913	12.302	12.129
Cardiff.	1912	11.493	11.104
Newcastle einschl. North und South Shields	1912	10.997	10.728

H a f e n	Jahr	Gesamtverkehr	
		überhaupt	darunter Dampfer
Hongkong	1912	10.732	—
Shanghai	1913	9.721	9.597
Montevideo	1913	9.660	9.467
Buenos Aires	1912	9.659	8.100
Marseille	1912	9.650	8.738
Neapel	1912	9.377	9.232
Sydney	1912	8.494	8.319
Singapore	1912	8.223	—
Lissabon	1911	8.123	8.037
Konstantinopel	1912	7.323	—
Southampton	1912	7.288	7.169
Rio de Janeiro	1912	7.231	—
Genua	1912	7.106	6.944
Colombo	1911	7.060	—
Dardanellen (Tschanak)	1912/13	6.880	6.832
Melbourne	1912	6.139	5.961
Kobe	1912	6.060	6.057
Gibraltar	1911	5.904	5.859
Vancouver	1912/13	5.659	5.131
Havana	1911/12	5.558	5.356
Santa Cruz de Tenerife	1913	5.531	5.527
Glasgow	1912	5.530	5.462
Triest	1913	5.480	5.354
Hull	1912	5.469	5.241
Le Havre	1912	5.064	4.040
Montreal	1912/13	4.649	4.109
Bremen und Bremerhafen	1913	4.526	3.941
Yokohama	1912	3.890	3.879
Alexandrien	1913	3.832	3.719
Boston	1912/13	3.069	3.003
Manchester	1912	2.554	2.477
Petersburg	1912	2.538	2.309
New Orleans	—	2.545	2.517
Dunkirchen	1912	2.235	1.738
Kalkutta	1911/12	2.094	2.094
Bombay	1911/12	2.083	2.080
Galveston	1912/13	1.444	1.440

Der Wert der Waren im Hafenverkehr steht mit dem Tonnengehalt der einlaufenden Schiffe nicht ganz im Einklang, aber ein Vergleich der Werte des Warenverkehrs einiger

wichtiger Häfen, wie sie Seite 298 angegeben sind, zeigt doch im großen ganzen eine ziemliche Übereinstimmung mit der Größe der eingelaufenen Tonnage. Es sei noch hinzugefügt, daß der Wert des Warenverkehrs in den Seite 298 genannten Häfen zu 84.730 Millionen⁶⁾ Kronen verzeichnet wird, die vor dem Kriege etwa 40% des Außenhandels der einzelnen Staaten der Erde entsprechen. Der Anteil der Seeschifffahrt am Warentransport kann aber auf 80—90% des gesamten Außenhandels geschätzt werden.

Literatur:

- J. Assada, Les Types de ports. La Géographie, XXVIIe année, Paris 1913.
 E. Chantriot, Les grands ports extra-européens et le commerce international. Bulletin trimestriel, Société de Géographie de l'Est. Nancy 1908.
 M. Eckert, Die Großmächte und der Großverkehr. Globus 88, Braunschweig 1905.
 M. Eckert, Die Stellung der Großmächte zum Seeverkehr und seinen Hauptwegen. Nauticus 6, Berlin 1904.
 F. Falkenstein, Die Typen der Verkehrslagen am Meer. Deutsche Geograph. Blätter, Bd. 36, Bremen 1913.
 E. Friedrich, Geographie des Welthandels und Weltverkehrs, Jena 1911.
 K. Hassert, Allgemeine Verkehrsgeographie. Berlin 1913.
 F. v. Richthofen, Vorlesungen über allgemeine Siedlungs- und Verkehrsgeographie. Herausgegeben von O. Schlüter, Berlin 1908.
 I. R. Smith, Development of Commercial Centres. Bulletin of the American Geogr. Society, Bd. 42, New York 1910.
 I. R. Smith, The North Atlantic Trade Route. The Bulletin of the Geograph. Soc. of Philadelphia, Bd. 11, Philadelphia 1913.
 I. R. Smith, Les transports océaniques. Revue Économique Internationale 1911, Bruxelles.
 Nauticus, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen. Berlin.

⁶⁾ Der wirkliche Wert der Waren ist geringer, da unter den Häfen hier manche Ware bei Aus- und Einfuhr gezählt ist. Es ist hier wie beim Außenhandel der Erde, bei dem auch Aus- und Einfuhr getrennt gezählt und dann addiert werden, so daß die Hälfte der Summe dem wirklichen Warenwert entspricht.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1918

Band/Volume: [61](#)

Autor(en)/Author(s): Leiter Hermann

Artikel/Article: [Die Arten der Häfen. 433-443](#)