

Regelmäßig wöchentlich zweimal verlassen die Schnelldampfer der Hapag bzw. der United States Lines den Hafen nach den Vereinigten Staaten in einem Fahrplan, der trotz der gewaltigen Reisestrecke über den Nordatlantik wie ein Uhrwerk funktioniert. Bedenkt man, daß jährlich fast 18 000 Seeschiffe den Hamburger Hafen berühren und arbeitstäglich 60 Schiffe ein- und auslaufen, daß fast 200 regelmäßige Linien die Häfen aller Welt von Hamburg aus bedienen, so kann man sich eine ungefähre Vorstellung von den gewaltigen Verkehrsbeziehungen Hamburgs mit allen größeren und wichtigeren überseeischen Rohstoff- und Absatzgebieten machen.

Hafen

Der gewaltige Warenverkehr, der im letzten Jahr eine Höhe von über 22 Mill. Tonnen im Seeverkehr und fast 20 Mill. Tonnen im Binnverkehr erreichte, kann naturgemäß nur von einem Hafen bewältigt werden, der über die modernsten technischen Anlagen für alle Umschlagarten verfügt. Hafenbau und Hafenverwaltung haben auf diesem Gebiet Mustergültiges geschaffen. So sind allein über 40 Kilometer Kai- und Kaimauer für Seeschiffe und 26 Kilometer Liegeplätze an Docks und Alben im Strom für Fluß- und Seeschiffe vorhanden; ferner 90 größere Kaischuppen mit einer Fläche von über 700 000 Quadratmeter dienen dem Stückgutumschlag. Fast 2000 Kräne sind im Betrieb eingesetzt und 410 Kilometer Hafenbahngleise vermitteln den gewaltigen Bahnverkehr des Hafens. An Spezialanlagen sind vorhanden 11 große heizbare Kaischuppen mit einer überdachten Fläche von 92 000 Quadratmeter für den steigenden Fruchtverkehr, ferner mehrere Kühleispeicher für Eier, Heringe, Fleisch, Fische, Butter und andere leicht verderbliche Waren. Der Förderung des Exports dient der Verteilungsschuppen Kamerunkai, der eine Zusammenfassung der für die Seerausfuhr bestimmten, in Sammelwagen eintreffenden Stückgüter darstellt. Dadurch ist der binneländische Spediteur in der Lage, in den Sammelwaggons Güter nach sämtlichen Verkehrsrichtungen und für sämtliche ab Hamburg fahrenden Reedereien zusammenzuladen; die Güter werden hier sortiert und seitens der Reeder abgenommen sowie mit Hafensfahrzeugen längs der Schiffe gebracht. Die günstige Entwicklung dieses Verkehrs, der im letzten Jahr eine Höhe von 280 000 Tonnen hochwertiger Fertigwaren erreichte, machte eine Erweiterung der Schuppen 55–57 durch Einbeziehung des neuen Schuppens am Togolai erforderlich, so daß damit der flächengrößte hamburgische Kaischuppen mit 32 000 Quadratmeter entstand, dessen „Dock-Anlage“ für die Entladung von Kraftwagen des Güterferntransportes eine neuartige Einrichtung darstellt. Eng verbunden mit dem Togolai ist eine Strecke für den Freiladeverkehr, eine Verkehrsart, die besonders bei gefährdeten Transporten angewandt wird und darin besteht, daß die Verladearbeit von dem heimischen Spediteur oder Verloader in eigener Regie vorgenommen wird. Ferner besitzt der Hafen noch einen heizbaren Kälteispeicher des deutschen Kalisyndikats an der Kette mit allen modernen Verladeanlagen und einem Fassungsvermögen von rund 100 000 Tonnen. Außerdem stehen noch vier große Seehafenbecken in Harburg in enger Verbindung mit der am seeschifftiefen Wasser errichteten zollinländischen Industrie, besonders der Ölindustrie. Eine Reihe großer Verladebrücken, moderner Kräne und Pumptanlagen bewältigt den starken Massengutverkehr dieses Hafenteils (Umschlag von Phosphaten, Schwefelkies, Pflanzenöl, Mineralöl und Kohlen).

Von größter Bedeutung für den hamburgischen Handel ist die Entwicklung des Lagergeschäftes im Freihafen. Hierfür stellt die Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft fast eine Million Quadratmeter Fläche in einer zwei Kilometer langen Lagerhausstadt mit erstklassigen öffentlichen und privaten Lagerhäusern zur Verfügung. In dieser Form stellt die Lagerstadt etwas Einzigartiges für ganz Europa dar. Hier werden die Lagergüter, über die auch indossable Lagerscheine ausgestellt werden können, durch geschulte Spezialisten besonders behandelt; ferner ermöglicht die zollfreie Lagerung die Durchführung devisenschaffender Transitgeschäfte mit dem Ausland.

Arbeitseinsatz

Der erhöhte Warenverkehr — hauptsächlich von arbeitsintensiven Gütern — und die steigende industrielle und bauliche Entwicklung haben naturgemäß eine große Zahl von erwerbslosen Hafen- und Industriearbeitern sowie Handlungsgehilfen wieder in Arbeit und Brot gebracht. So ist die Arbeitslosigkeit in Hamburg erheblich gesunken, und zwar von 167 000 im Jahre 1932 auf 30 000 Anfang August 1937, so daß fast 80 Prozent aller Erwerbslosen in diesen Jahren wieder Beschäftigung finden konnten.