

von Verhandlungen, die Anfang der 80er Jahre zwischen Hamburg und dem Reich geführt wurden, ein „Freihafengebiet“ geschaffen, das fast den ganzen Hafen und weite Teile des zwischen Nord- und Süderelbe gelegenen Landkomplexes umfaßt. Dieses Gebiet unterliegt lediglich einer Zollkontrolle nach dem Zollinland. Im übrigen können dort Waren ungehindert eingeführt, unter Beachtung der von Hamburg hierfür erlassenen Vorschriften verarbeitet und wieder ausgeführt werden. Die Hauptrolle spielt in ihm naturgemäß der Warenumschlag. Aber auch gewerbliche Betriebe, soweit sie auf die bevorzugte Lage in diesem Gebiet angewiesen sind, sind in größerer Zahl hier zugelassen. So ist denn besonders an den beiden Seiten des Reihesieges ein ausgedehntes, dicht besiedeltes Industriegebiet innerhalb des Freihafens entstanden.

Im ganzen besitzt Hamburg kein in sich abgeschlossenes Industriegebiet. Ebenso wie die Industrie Hamburgs ihrer Art nach gekennzeichnet ist durch ihre Vielgestaltigkeit, so ist auch ihre Unterbringung keineswegs einheitlich. Außer den in den verschiedenen Teilen der Stadt selbst und ihren Vororten, insbesondere in Barmbeck, Hammerbrook und Rothenburgsort untergebrachten Industrien findet sich denn auch eine ganze Anzahl von Industrievierteln.

Das älteste Industriegebiet liegt auf dem südlichen Elbufer im Zentrum des Hafens. Es gruppiert sich um die auf der Insel Steinwärder und dem kleinen Grasbrook gelegenen Werften. Sodann wurden die von den Elbbrücken und Preußisch-Wilhelmsburg begrenzten Gebiete der Veddel und Peute erschlossen und besiedelt. Im eigentlichen Hafengebiet kommen hinzu die Gegend an den neuen Waltershofer Häfen, insbesondere am Neuen Petroleumhafen, und der nördliche Teil von Finkenwärder, wo sich jetzt die neuen Anlagen der Deutschen Werft befinden. Das größte zusammenhängende, zum Teil noch in der Entwicklung befindliche und für neue Ansiedelungen zur Zeit in erster Linie in Frage kommende Gebiet befindet sich am rechten Ufer der Elbe zwischen Oberelbe und Bille, zu beiden Seiten der Hamburg-Berliner Eisenbahnstrecke. Hier ist, bis zur Nachbarstadt Bergedorf hinreichend, ein umfangreiches Industriegebiet im Entstehen begriffen, das sich über die Bezirke Billbrook, Billwärder, Moorlath und Allermöhe erstreckt. Zum Teil harzt es allerdings noch der Erschließung durch Aufhöhung des Geländes, Anlage neuer Kanäle und weitere Verbesserung der Verkehrsverhältnisse. Die Aufhöhung erfolgt in verhältnismäßig billiger Weise dadurch, daß der bei den Baggerungen im Elbfahwasser gewonnene Sand mit Wasser vermischt auf das für die Bebauung zu tief liegende Gelände mittels Druckpumpen gebracht wird. Die durch den Krieg unterbrochenen Aufschleifsarbeiten sind in letzter Zeit in beschleunigtem Tempo wieder aufgenommen worden. Dieses Gebiet, das gleichfalls an die hamburgischen Hafenanlagen grenzt und von Kanälen, Straßen und verschiedenen Eisenbahnen durchzogen ist, weist fast dieselben Vorteile auf, welche die sonstigen unmittelbar im Hafen gelegenen Industriegebiete besitzen, da es gleichfalls unmittelbare Wasser-Verbindung besitzt, wenn auch das große Seeschiff infolge der vorliegenden Elbbrücken nicht bis hierher zu gelangen vermag, und da überall die Möglichkeit des Eisenbahnanchlusses vorhanden ist. Nördlich der Berliner Strecke wird später ein Wohngebiet für die Ansiedelung größerer Arbeitermassen ermöglichen, für deren rasche Beförderung von und nach den entfernten Teilen der Stadt die über Rothenburgsort hinaus zu verlängernde Hochbahn sorgen wird.

Außer dem bereits erwähnten Bergedorf, das gleichfalls schon jetzt ein Industriegebiet für sich darstellt, und dem an der Elbmündung gelegenen, zu Hamburg gehörigen Cuxhaven, in dem sich besonders die fischverarbeitende Industrie angesiedelt hat, ist noch, am Ende der Bergedorf-Geesthacher Bahn, die mit einem eigenen Hafen versehene Hamburger Enklave Geesthacht zu nennen.

Daß die bisher in Hamburg angesiedelte Industrie außerordentlich mannigfaltig und vielseitig ist, wurde bereits erwähnt. Ihre besondere Eigenart besteht in ihrer engen Verbindung mit allem, was mit dem Hafen, der Schifffahrt und dem Export zusammenhängt. Sie wird im allgemeinen in fünf Hauptgruppen gegliedert: 1. Schiffbau, 2. Einfuhr-Industrie, 3. Ausfuhr-Industrie, 4. Industrie des großstädtischen Bedarfs, 5. Hilfsindustriestämme. Diese Gruppen gehen allerdings zum Teil ineinander über, da beispielsweise die für den großstädtischen Bedarf arbeitende Industrie oder auch die Hilfsindustriestämme meist selbst wieder für den Schiffsbedarf und gleichzeitig für den Export arbeiten.

An erster Stelle in Hamburg steht naturgemäß der Schiffbau, der auf die Lage an einem von See aus erreichbaren Wasserlauf angewiesen ist. Er ist der älteste Zweig des hamburgischen Gewerbes, hat sich jedoch verhältnismäßig erst spät, vor allem durch zünftlerische Schwierigkeiten behindert, entwickelt und ist heute als die führende hamburgische Großindustrie zu bezeichnen. Der Schiffbau ist für Hamburg in den letzten Jahrzehnten das geworden, was die Commerzdeputation im Jahre 1781 prophezeite, als sie wiederholt für die Verbesse-

rung des Schiffbaues und seine Befreiung von den ihn einengenden Beschränkungen eintrat; erst wenn dies erfolgt sei, wenn man auch für fremde Nationen hier Schiffe bauen könne, so schrieb damals die Commerzdeputation, werde der Schiffbau „ein neuer ergiebiger Nahrungsweig für unseren Staat, dessen Wohltätigkeit sich über alle hiesigen Einwohner erstreckt, und für dessen Beförderung unsere Nachkommen mit dankbarem Gefühl uns segnen werden“.

Zur Zeit bestehen in Hamburg acht Seeschiffswerften, von denen vier mit Einrichtungen für den Bau der größten Seeschiffe versehen sind: Die im Jahre 1877 gegründete Werft von Blohm & Voß, die im Jahre 1909 von Sietlin nach Hamburg verlegte Vulcan-Werft, die Reihesieg-Schiffswerft und die erst während des Krieges angelegte Deutsche Werft. Die mächtigen Eisengerüste und Kräne dieser Werften, auf deren Heben vor dem Kriege Schiffe von Weiruf, wie Imperator, Vaterland und Bismarck, entstanden sind, beherrschen in ihrer Eigenart das Bild des Hamburger Hafens und sind neben den in den letzten Jahren entstandenen Kontorturmhäusern das Wahrzeichen der ungebrochenen Schaffenskraft Hamburgs.

Neben den großen Seeschiffswerften, die im Jahre 1922 fast 36 000 Arbeiter beschäftigten, bestehen in Hamburg noch etwa 80 mittlere und kleinere Schiffbau- und Ausbesserungswerkstätten, auf denen Fahrzeuge aller Art für die Flußschifffahrt und den Bedarf des Hafens hergestellt und ausgearbeitet und etwa 4-5000 Arbeiter beschäftigt werden.

In enger Verbindung mit den Werften stehen in Hamburg die Anlagen der Maschinenindustrie und der Eisen- und Metallverarbeitung, in denen allein etwa 23 000 Arbeiter Beschäftigung finden. In zahlreichen Gießereien und Schmiedearbeiten vorgenommen. 47 Maschinenfabriken befassen sich mit der Anfertigung von Hilfsmaschinen aller Art, Pumpen und Heizeugen. Hier sind ferner zu nennen die Verzinkereien, in denen die eisernen Schiffsteile einen rostschützenden Metallüberzug erhalten, sowie die Werkstätten zur Herstellung von Zentralheizungs- und sonstigen Wärme- und Röhrenanlagen, die feimechanischen Betriebe, in denen Chronometer, Signalvorrichtungen und andere nautische Instrumente hergestellt werden. Daneben dienen dem Schiffbau und der Schiffsausrüstung zahlreiche Modellschlereien, Segelmachereien, Schiffsblokmachereien, Farbenfabriken, Seilereien und Korffschereien, Schiffsreinigungsanstalten sowie die Betriebe zur Herstellung von Bürsten und Pinseln, Korkwaren, Ölzeug und Persenningen.

Im Freihafen sind neben den Werften vornehmlich die Betriebe der Ein- und Ausfuhrindustrie zu finden. Als typische Veredelungsindustrie ist hier zunächst die Mineralölindustrie zu nennen, die ebenso wie der Mineralhändler in Hamburg ihren führenden Platz besitzt und vertreten ist durch eine Reihe von Großbetrieben mit mächtigen Tankanlagen, eigenen Tankdampfern und Kesselwagen. Vor dem Kriege wurden in der Hauptsache russische Öle zu Schmiermitteln für den Export und Inlandsbedarf verarbeitet, heute überwiegt das amerikanische Öl. Als Veredelungsindustrie sind auch die Betriebe anzusehen, die sich mit der Bearbeitung ausländischer Kolonialprodukte, wie Kaffee, Kakao, Reis u. dgl. befassen. Sehr bedeutend ist in Hamburg auch die chemische Industrie, der außer der schon erwähnten Mineralölindustrie zuzurechnen sind die Gummiindustrie, in deren Fabriken technische Artikel, Kämme, Fahrzeugreifen usw. hergestellt werden, die Seiden-, die Hütten- und die Sprengstoffindustrie, die Wachs-, Lack- und Farbenindustrie, Düngemittel- und Gerbstoff-Fabrikation und die Herstellung der verschiedenartigsten pharmazeutischen Präparate.

Eine Reihe dieser Industriezweige ist durch Firmen vertreten, die Weiruf erlangt haben. Andere Industrien, wie z. B. die Ölindustrie, die Palmkerne, Kopa, Baumwoll- und Leinsaat sowie Sojabohnen verarbeitet, oder die Margarineindustrie, welche die in den Ölfabriken gewonnenen Fette weiter verarbeitet, besitzen ihre Fabriken in der näheren oder weiteren Umgegend von Hamburg, besonders in den preußischen Nachbarorten Harburg und Altona, haben jedoch ebenso wie zahlreiche Firmen der binnenländischen Industrie ihre Niederlassungen und vielfach auch ihre kaufmännischen Zentralen in Hamburg, weil sie an der Hamburger Börse und in unmittelbarer Verbindung mit dem hamburgischen Handel, insbesondere mit den Banken, Kreditoren und Assuranzfirmen alle Vorteile des hamburgischen Platzes am besten auszunutzen vermögen.

Ein Teil der vorstehend aufgeführten Industrien, wie z. B. die Seifenfabrikation, fällt bereits in die Gruppe der den großstädtischen Bedarf dienenden Industrie. Die Zahl der vorwiegend für diesen Zweck und daneben für Schiffsbedarf und Export arbeitenden Industriebetriebe ist außerordentlich groß, namentlich soweit sie der Nahrungsmittel- und Genussmittelbranche angehören. Hier sind z. B. die Brauereien zu nennen, ein Geschäftsweig, der zur Zeit der Hansa, als das hamburgische Bier dieselbe Rolle spielte wie etwa heute das bayerische Bier, den größten Exportartikel Hamburgs stellte, die Schokoladen-

und
Liko
feltis
feltis
Beda
vielf
forte
gewe
Hier
werk
samu
kraft
gebe
den i
Stree
triziti
Jahre
groß
der it
auch
zu ge
Zu
rechn
Bleca
ander
Die
Linie
Schiff
schafft
burgit
deput
hambi
der B
insbes
zu so
aufsic
Arbeit
über
Gro
auch
Das
dadur
preußi
Wilhel
noch
lands
Tsche
länder
daher
Mensch
ein Sp
doch i
den g
des H
seines
Robst
platz
Häufig
im Gr
die n
hoffen
Zeiten
Har
derjen
Seesch
andere
der O
durch
gewöl
die E
sprect