

Binnenverkehr

Eine Folge der stärkeren Eingliederung Hamburgs in den Binnenmarkt seit 1933 ist auch in dem bedeutenden Aufschwung zu erkennen, den der deutsche Küstenverkehr und der Binnenverkehr in Hamburg genommen haben — eine Entwicklung, welche die Zunahme des vom Außenhandel abhängigen Seeverkehrs weit übertraf. Stieg doch allein der Küstenverkehr im letzten Jahr um 44,1 v. H. infolge des erhöhten deutschen Getreideverkehrs und der steigenden Bedeutung Hamburgs als Seumschlagsplatz ausländischer Waren für deutsche Seehäfen. Der Binnenverkehr auf den Wasserstraßen und Eisenbahnen erhöhte sich in dieser Zeit um 27,8 v. H., eine Zunahme, die mit dem starken Verkehr von Baustoffen, wie Kies, Zement und Mauersteinen sowie anderen heimischen Rohstoffen, entsprechend dem steigenden Bedarf des großhamburgischen Wirtschaftsgebiets in Verbindung stand.

In der gleichen Richtung liegt die Entwicklung des Kraftwagen- = Güterfernverkehrs, denn dieses für den Zu- und Abbringendienst Hamburgs wichtige Verkehrsmittel wies im letzten Jahr eine Steigerung von 25 v. H. auf. Mit einer Zahl von fast 15 000 Ankünften und 21 000 Abfahrten von Lastkraftzügen, die im Fernverkehr (ohne Wertverkehr) allein 540 000 Tonnen beförderten, steht Hamburg an der Spitze aller deutschen Großstädte.

Schifffahrt

Außenhandel und Industrie sind in Hamburg mit der Schifffahrt und dem Hafen aufs engste verbunden. Neben der tatkraftigen und verantwortungsvollen Tätigkeit des hamburgischen Kaufmannes ist der Arbeit des Hamburger Reeders die steigende Eingliederung Hamburgs in den Außenhandel des Reiches zu verdanken. Hamburgs Reedereien verkörpern fast zwei Drittel der gesamten deutschen Handelsflotte. In unermüdlichem Wirken für deutsche See- und Weltgeltung hat diese Flotte dem Handel die Wege geebnet, auf denen es möglich war, den Erzeugnissen der heimischen Wirtschaft im Ausland Eingang zu verschaffen und der Welt die Leistungsfähigkeit des Landes und des Hafens, dessen Flagge sie führt, zu beweisen. Auch fast alle nichthamburgischen deutschen Linienreederei unterhalten zahlreiche Linien ab Hamburg. In den letzten Jahren haben die deutschen Reeder hauptsächlich ihre überseeischen Dienste erheblich ausgebaut, insbesondere im Verkehr mit Lateinamerika, Afrika, der Levante, Südostasien und dem Fernen Osten. Durch den starken Einsatz von Neubauten konnte die ausländische Schifffahrt in steigendem Maße auf wichtigen Verkehrsgebieten verdrängt werden. Der Anteil der deutschen Linienreedereien an der überseeischen Linienschifffahrt in Hamburg stieg infolgedessen auf 52,9 v. H. Damit hat sie dem deutschen Außenhandel wertvolle Dienste geleistet und wesentlich zur Verbesserung der deutschen Zahlungsbilanz beigetragen. Hamburg verfügt somit über das dichteste, die ganze Welt umspannende Schifffahrtsnetz. Der überseeische Linienverkehr Hamburgs zeigte nämlich im letzten Jahr folgendes Bild:

	Insgesamt		davon deutsche Linien	
	Abfahrten	1000 TMT.	Abfahrten	1000 TMT.
Afrika	409	1013	277	591
Asien	434	1761	231	958
Iran, Indien	161	707	99	440
Ostasien	195	924	86	441
Amerika	372	4342	488	2306
Ostküste Nordamerikas . .	318	2179	100	805
Westindien und Mittelamerika . . .	147	470	120	356
Ostküste Südamerikas . .	298	1265	179	791
Westküste Amerikas . . .	109	424	89	354
Australien	83	371	25	103
Übersee zusammen:	1798	7487	1021	3958

Die Fahrplandichte der Hamburg anlaufenden Reedereien erreicht teilweise eine Höhe, die kaum noch zu überbieten ist. So kann man für die meisten Englandgüter mit täglichen Verschiffungsmöglichkeiten rechnen.