

Hamburgs Handel und Verkehr.

Von Dr. Gotfr. Leuckfeld, Syndikus der Handelskammer Hamburg.

Wenn man sich auf der Elbe stromabwärts Hamburg nähert, so erscheinen dem Beschauer gewissermaßen als Torbogen über dem Ausgang zum Weltverkehr und gleichzeitig als Versinnbildlichung der Verbindung zwischen Eisenbahn- und Elbeschiffverkehrsverkehr die großen Elbbrücken, im weiter ausgedehnten Bilde des Hafens flankiert auf der einen Seite von den hochragenden Speichern der Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft, auf der anderen Seite von den in die Luft gereckten Eisenkonstruktionen der Werftanlagen mit ihren Helgen und Kränen: Wahrzeichen des Hamburger Wirtschaftslebens, die im Innern der Stadt ergänzt werden durch die Börse, als dem Zentrum von Handel und Schifffahrt, und die Hochbauten der modernen Kontorhäuser, die nicht nur von dem Erfindungsgeist neuzeitlicher Technik zeugen, sondern auch alles das umschließen, was an Geisteskraft, Kenntnissen, Auslandsbeziehungen und Wagemut, den Grundlagen der hamburgischen Wirtschaft, zur Verfügung steht.

Von den Zweigen des hamburgischen Wirtschaftslebens können wir nach der historischen Entwicklung keinem den Vorrang geben; sie sind entstanden in- und miteinander an dem Elbübergang, der Handel und Verkehr diente und die Möglichkeit bot, die Verbindung mit der nahen See sich zunutze zu machen, wodurch gleichzeitig wieder die Veranlassung zu industriellen Anlagen gegeben wurde. Zu der Bedeutung der Jetztzeit haben sie sich in gleichmäßigem Umfange im letzten Drittel des vorigen Jahrhunderts entwickelt, seit man dazu überging, sich im Handel von England und anderen Kolonialmächten freizumachen, eine eigene Schifffahrt bis zur höchsten Leistungsfähigkeit auszubilden und den Schiffbau und seine Hilfsindustrien unter Verwendung inländischer Rohmaterialien und eigener Ingenieurkunst bodenständig zur Blüte zu bringen.

Hamburgs Handel wird weit unterschätzt von demjenigen, der fragt, welche Artikel werden in Hamburg gehandelt. Die Antwort darauf kann nur lauten: alle Artikel, die überhaupt für Ausfuhr und Einfuhr irgendwie in Frage kommen können. Die Speicher der Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft bergen Waren von den großen Stapelartikeln an, wie Baumwolle, Wolle, Tabak, Kaffee, Kautschuk, Ölfrüchte, Steinnüsse u. a., bis zu den feinsten Kaufmannsgütern, die als Halb- oder Fertigfabrikate aus fremden Ländern herangebracht werden; an den Kaistrecken und im Strome werden Waren gelöscht, wie Getreide und Futtermittel, Hölzer, Kohlen, Erze, Metalle, Salpeter und viele andere mehr. Nicht anders ist es mit der Ausfuhr, für welche Eisenbahn und Binnenschifffahrt sowohl Massengüter, wie Salz, Kali, Düngemittel, Holz u. a. ebenso heranschaffen wie alle die Erzeugnisse der inländischen Schwerindustrie (Maschinen, Textilerzeugnisse, Automobile, Lokomotiven, Wagen usw.) bis zu den Kleinwaren, Nägeln und Nadeln, Bändern, Litzen und Spitzen und was sonst das Ausland vom deutschen Gewerbetriebe bezieht.

Das alles wird kaufmännisch und verkehrstechnisch bewältigt durch die ca. 20 000 Großhandelsfirmen, deren ca. 15 000 Vertreter täglich in der Börse zusammenkommen, um hier in Gemeinschaft mit Banken und Bankiers, mit Assekuradeuren, Speditoren und Reedereien Geschäfte zu tätigen. Dazu kommt die eigene hamburgische Industrie, die aus kleinen Anfängen in der Nahrungsmittelindustrie und dem Schiffbau entstanden, jetzt über Erwerbszweige verfügt, die Weltruf genießen.

Als das eigentliche Zentrum des hamburgischen Verkehrswezens ist der Hafen anzusehen (vgl. den Artikel über den Hafen), neben dem für den binnenländischen Verkehr der Hauptbahnhof und die Güterbahnhöfe in Rothenburgsort, Tiefstack, Langenfelde und Eidelstedt sowie Wilhelmsburg zu nennen sind. Schon in dieser Ausdehnung der Verkehrsanlagen zeigt sich, daß es eigentlich nicht richtig ist, von Hamburg allein zu sprechen,

sondern daß aus den Verhältnissen heraus ein Wirtschaftsgebiet Groß-Hamburg entstanden ist, das sich über die geographischen Grenzen des hamburgischen Staates hinaus seit Jahrzehnten ausgedehnt hat. Wenn man von den innerstädtischen Verkehrsanlagen der Hoch- und Straßenbahn absieht, setzt sich das hamburgische Verkehrswezen zusammen aus Anlagen für den Binnenschiffverkehrsverkehr, den Eisenbahnverkehr und den Oberseeverkehr. Im Gegensatz zu Hafenplätzen, wie Antwerpen und Bremen, die ausgesprochen Eisenbahnhäfen sind, und Rotterdam, dem Flußschiffhafen, verfügt Hamburg über eine ideale Verbindung von Eisenbahn- und Binnenschiffverkehrsverkehr und Oberseeverkehr, die sich im Hafengebiet konzentrieren und durch welche der Hamburger Hafen gleichzeitig zu einem Sammelpunkt von Massengut und Stückgut wird. Vor dem Kriege wurde das Massengut sowohl im eingehenden als auch im ausgehenden Verkehr in der Hauptsache auf der Elbe befördert, während die Eisenbahn überwiegend dem Stückgutverkehr diente. Hierin sind teils infolge der durch den Versailler Vertrag erzwungenen Ablieferung von Binnenfahrzeugen, teils durch Verschiebungen in den Tarifverhältnissen wesentliche Änderungen eingetreten, so daß jetzt auch der Massengutverkehr in großem Umfange von der Eisenbahn bewältigt werden muß, während die Binnenschifffahrt bemüht ist, durch Eilverkehr auch die Stückgüter an sich heranzuziehen. Durch die Elbe ist der Hamburger Hafen mit dem industriereichen Mitteldeutschland und Sachsen sowie der Tschecho-Slowakei verbunden, während als Fortsetzung der Elbe nach dem Osten die Havel die Verbindung über die märkischen Wasserstraßen mit Berlin und über die Oder mit Schlesien darstellt. Aus den Angaben über die vorhandenen Hafenanlagen (vgl. S. XI—XVI) ergibt sich, daß der Umschlag zum Teil im Elbstrom von Schiff zu Schiff an den dort vorhandenen Pfahlreihen, sogenannten Dükdalben, zum Teil an den unter staatlicher Verwaltung stehenden Kaianlagen, zum Teil an den vom Staat gepachteten Kaianlagen der Reedereien erfolgt. Für den Umschlag von Eisenbahn zum Schiff und umgekehrt stehen Freiladegleise und Sonderanlagen, wie z. B. der Kohlenhafen zur Verfügung. Besondere Bedeutung für den Güterverkehr im Freihafen hat der Schutenbetrieb, der sich in den Händen von Ewerführereien befindet, während auf dem Lande die Rollfuhrwerke der Speditoren-, Lagerungs- und Fuhrwerksgeschäfte den Verkehr vermitteln. Der Eisenbahnverkehr auf der dem Staat gehörigen Hafenbahn wird von der Reichsbahn betrieben. Im Binnenschiffverkehrsverkehr nach der Oberelbe sind mehrere Eil-schiffahrtsgesellschaften tätig, deren Betrieb mit Schleppdampfern und Kühnen aufrechterhalten wird, während im Unterelbeverkehr der Segelweyer und ähnliche Fahrzeuge eine besondere Rolle spielen.

Im Oberseeverkehr waren bis zum Kriege vorwiegend deutsche bzw. hamburgische Schiffahrtsgesellschaften tätig. Nach dem Kriege haben sich diese Verhältnisse wesentlich geändert, indem jetzt die Flaggen aller Seefahrt treibenden Länder hier erscheinen.

Von besonderer Bedeutung für den Wiederaufbau des Oberseegeschäfts ist die Ausgestaltung der Eisenbahn- und Binnenschiffahrtstarife in der Art, daß sowohl die für den Export bestimmten Güter, als auch die aus dem Auslande hereinkommenden Einfuhrartikel möglichst günstig in ein weit ausgedehntes Hinterland gebracht werden können.

Das Zentrum von Hamburgs Handel, durch welches gleichzeitig dessen Vielseitigkeit am eindrucksvollsten vor Augen geführt wird, ist die Börse. Die hamburgische Börse zeichnet sich vor anderen Börsen dadurch aus, daß hier nicht nur eine Effektenbörse vorhanden ist, die dem Verkehr in Wertpapieren, Wechseln, Geldsorten usw. dient und nicht nur Produktenbörsen für Getreide, Metalle u. a., sondern Waren aller Art hier an der

Lübeck des Auswärtigen Amtes für Außenhandel, welche in ähnlicher Weise wie andere Zweigstellen oder neuerdings errichtete Reichsnachrichtenstellen für Außenhandel die Verbindung zwischen hiesigen Firmen und deutschen Vertretungen im Auslande besorgt, dauernde Verbindung mit dem Auswärtigen Amt aufrechterhält und die vom Auswärtigen Amt eingehenden Nachrichten aus dem Auslande hiesigen interessierten Firmen zugänglich macht.

In ähnlicher Weise arbeitet unter gleichzeitiger Verwendung reichhaltigen außeramtlichen Materials das Weltwirtschafts-Archiv, welches jetzt ausgedehnte Bureaus in der Poststraße 19 unterhält. Diesem Institut stehen umfangreiche Archive aus Zeitungs- und Zeitschriftenmaterial, Kartotheken über die einschlägige Literatur, Handbücher usw. zur Benutzung durch die Kaufmannschaft zur Verfügung. Außerdem wird vom hamburgischen Weltwirtschafts-Archiv die Zeitschrift „Der Wirtschaftsdienst“ herausgegeben.

Das Jahr 1925 wird für die deutsche Wirtschaft in seinem Beginn gekennzeichnet durch die am 10. Januar eingetretene Befreiung von der durch den Versailler Vertrag auferlegten Verpflichtung zur allgemeinen Meistbegünstigung, in seinem weiteren Verlauf durch die Beendigung der Ruhrbesetzung und in seinem Ende durch die Umstellung der Gesinnung in den früher feindlichen Ländern, die sich in dem Vertrag von Locarno auswirkt. Führt das erstere Ereignis zu der Möglichkeit, wieder Handelsverträge abzuschließen und dadurch den Wiedereintritt

Deutschlands in den Weltverkehr zu erleichtern, so ist von den weiteren Vorgängen zu erwarten, daß außer durch die zum Abschluß gebrachten Verträge auch sonst diejenigen Maßnahmen ihr Ende finden werden, die infolge der geistigen Einstellung in den früher feindlichen Ländern Deutschland in der gesamten Weltwirtschaft Hemmnisse bereiteten, den Wiederaufstieg erschwerten und damit auch die von den Ententemächten erwartete Reparationsfähigkeit beeinträchtigten. Trotz des Abschlusses von Handelsverträgen mit Ländern, wie Großbritannien, Belgien, Italien, Spanien, Rußland u. a. und trotz der sich allgemein immer mehr geltend machenden Erkenntnis, daß man Deutschland wieder in den Kreis der an der Weltwirtschaft beteiligten Länder ohne Neid und schikanöse Gegenwirkung tätig sein lassen muß, zeigt das Jahr 1925 einen im Laufe des Jahres dauernd verstärkten Tiefstand der deutschen Wirtschaft, der für Deutschland selbst ebenso unheilvoll ist wie für die mit ihm im Zusammenhang stehenden Länder. Absatzkrise in In- und Auslande, Kreditnot in Industrie, Handel und Landwirtschaft, dauernd steigende Arbeitslosigkeit und ins Ungemessene gesteigerte Steuerlasten sind die Kennzeichen, die immer stärker in die Erscheinung treten. Lediglich der Umstand, daß in den meisten anderen europäischen Ländern die Verhältnisse unter ähnlichen Schwierigkeiten leiden, und die Abhängigkeit, die sich für diese Länder von dem Wiederaufstieg der Wirtschaften Mitteleuropas ergibt, läßt erwarten, daß bei weiterer Auswirkung der in Locarno zur Geltung gekommenen Grundgedanken das neue Jahr die Überwindung des Tiefstandes bringen wird.

Die wirtschaftliche Entwicklung und Bedeutung der Freien und Hansestadt Hamburg.

Von Dr. H. Reymann, Syndikus der Handelskammer Hamburg.

Hamburg war ursprünglich ein karolingisches Kastell und diente dem Schutz Nordsachsens gegen Slaven und Dänen. Im 9. Jahrhundert wurde es eine Missionssiedlung und war zeitweilig Sitz des Erzbischofs Ansgar, der es jedoch später mit dem vor dänischen Überfällen besser geschützten Bremen vertauschte. Dem Gegensatz der hamburgischen Erzbischöfe mit den weltlichen Grafen verdankt Hamburg seine spätere Größe als Hafen- und Handelsstadt, die undenkbar ist ohne den Elbstrom. Das ursprüngliche Hammaburg lag nämlich gar nicht an der Elbe, sondern ein gutes Stück davon entfernt an der Alster, einem unscheinbaren Nebenflüßchen des Elbstroms. Erst dadurch, daß ein Billunger Herzog vor der Übermacht des Erzbischofs Adalbert weichend, eine neue Burg am anderen Alsterufer, unweit der Einmündung in die Elbe, errichtete und daß hundert Jahre später ein Schauenburger Graf an der Stelle der neuen Burg eine bald mit wertvollen kaiserlichen Vorrechten ausgestattete Marktansiedlung gründete, wurde es möglich, daß sich hier im Laufe der Jahrhunderte ein Welthafen und eine machtvolle Handelsstadt entwickelte.

Der unmittelbare Anschluß an die Elbe war aber noch nicht gefunden. Die Alster, die damals noch keineswegs die Gestalt der heute das Stadtbild beherrschenden Wasserfläche hatte, gab noch in den ersten hundert Jahren der Siedlung ihren Charakter. Der erste Hafen des Ortes lag weit vom jetzigen Elbflauf in der Alster. Erst Jahrhunderte nach ihrer Gründung hat sich die im Zusammenhang mit Lübeck aufblühende und ihre Handelsbeziehungen insbesondere nach den Niederlanden und Flandern ausdehnende Stadt ihre Lage an der Elbe, ihrem heutigen Lebensnerv, mit dem Durchstich der sie abtrennenden Elbinseln erzwungen und im Laufe der folgenden Zeit den Strom durch völlige Umgestaltung näher an sich herangezogen und diesen in unermüdlicher Arbeit, zum Teil unter gänzlicher Vertauschung von Land und Wasser, dienstbar gemacht.

Einen gewissen Höhepunkt für das mittelalterliche Hamburg bedeutet das 13. Jahrhundert, in dessen Verlauf die Grundlinien der späteren Entwicklung bereits deutlich erkennbar werden. Dies gilt nicht nur für die Gliederung der Stadt und die Formung

des Bildes der heutigen Altstadt, sondern auch für die Art der städtischen Verwaltung, die in dieser Zeit der Rat und ein Ausschuß der Bürgerschaft an sich zu ziehen verstehen; dies gilt insbesondere auch für die wirtschaftliche Entwicklung, denn im Laufe des 13. Jahrhunderts dehnte sich der hamburgische Handel in umfassender Weise aus. Schon jetzt wurde die günstige Lage dieses Platzes für den Umschlag zwischen dem Ostsee- und Nordseeländern, wie auch für den Verkehr mit dem inneren Deutschland erkennbar.

In dieser Zeit versucht auch Hamburg, sich das erstmal eine eigene Exportindustrie zu schaffen, und zwar mit außerordentlichem Erfolg in Gestalt der Bierbrauerei. Für lange Zeit — etwa 150 Jahre — stand die Brauerei im Mittelpunkt des hamburgischen Wirtschaftslebens. Das Hamburger Bier erfreute sich bald weit über die Grenzen der Stadt hinaus großer Beliebtheit und wurde in großem Maße, besonders nach England, Flandern und den nordischen Ländern ausgeführt. Es gab der Schifffahrt reichliche Beschäftigung und wurde für die Stadt eine Quelle beträchtlichen Wohlstandes. Bezeichnend hierfür ist es, daß Hamburg nach der im 14. Jahrhundert unter Führung Lübecks erfolgten Gründung der Hanse, der es sich selbstverständlich anschloß, das „Bräuhaus der Hanse“ genannt wurde.

Die Zugehörigkeit zur Hanse hat während der nächsten beiden Jahrhunderte die politischen wie auch die wirtschaftlichen Verhältnisse der Stadt stark beeinflußt. Hamburg beteiligte sich als Mitglied der Hanse an zahlreichen Kämpfen gegen die Dänen, Holländer und Engländer, richtete aber schon damals sein Hauptaugenmerk auf die Pflege seines Handels und der Schifffahrt, indem es für die sichere Verbindung der Stadt mit dem Meere durch Anlage von Leuchtfeuern, Baaken und Tonnen sorgte und die Seeräuber in Schach hielt. Den im Anfang des 15. Jahrhunderts über den Seeräuberhauptling Klaus Störtebecker errungenen Sieg feierte das Lied, das mit den Worten schließt:

„Hamburg, Hamburg, des geb' ich dir den Preis
„des magstu von golde eine krone tragen,
„den preis hastu erworben.“