

Bleed Through Repaired Document
Plastic Covered Document

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 Verkehrswesen 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 Segelweier und ähnliche Fahrzeuge eine besondere Rolle spielen.

Im Oberseeverkehr waren bis zum Kriege vorwiegend deutsche bzw. hamburgische Schifffahrtsgesellschaften 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