

# Die Hansestadt Hamburg

Dr. A. Kölblin, Hamburg

Mit dem Erlaß des Groß-Hamburg-Gesetzes wurde endlich die politische, verwaltungsmäßige und wirtschaftliche Einheit im Groß-Hamburg-Gebiet geschaffen und damit die Voraussetzung für eine großzügige, den bedeutendsten Hafenplätzen der Welt ebenbürtige Gestaltung Hamburgs auf lange Sicht. Heute umfaßt die Hansestadt Hamburg in ihrer neuen Gestalt eine Bevölkerung von 1,07 Millionen, wovon schätzungsweise 520 000 erwerbstätig sind.

Hamburg ist der größte Außenhandelsplatz und der weitaus bedeutendste Seehafen und Lagerplatz des Deutschen Reiches. Es ist zugleich mit einer Arbeiterzahl von über 180 000 Industriearbeitern in 1500 Betrieben eine der bedeutendsten Industriestädte Deutschlands. In der einheitlichen Zusammenfassung umfangreicher Industrien vom Hüttenwerk bis zur Feinmechanik und in dem Bestehen zahlreicher landwirtschaftlicher Betriebe und Handelsunternehmen stellt Hamburg ein ideales Wirtschaftszentrum dar, einen Wirtschaftsraum, den auch Reichswirtschaftsminister Dr. Schacht als vorbildlich bezeichnet.

## Außenhandel

Der wichtigste Pfeiler dieses Wirtschaftsgebietes ist auch nach Schaffung Groß-Hamburgs der Außenhandel, und zwar der Einfuhr-, Ausfuhr- und der Transithandel. Er bildet die Grundlage für die See- und Binnenschifffahrt, den Eisenbahn- und Hafenverkehr, ferner für das Speditions-, Bank- und Versicherungsgewerbe, den Schiffbau und den größten Teil der übrigen Industrie sowie den Großhandel. Aber auch Einzelhandel und Handwerk, die einen erheblichen Teil der gesamten hamburgischen Wirtschaft ausmachen, stehen mittelbar mit dem Außenhandel in engstem Zusammenhang.

Die handelsmäßige Bedeutung Hamburgs als wichtigstes Tor der deutschen Wirtschaft zur Welt beruht neben seiner einzigartigen verkehrsgeographischen Lage auf der zähen und wagemutigen Arbeit des hamburgischen Kaufmannes, der durch Generationen hindurch Erfahrungen und Kenntnisse fremder Länder und ihrer Bedürfnisse erworben, überseeische Handelsbeziehungen und damit die Größe des hamburgischen Marktes geschaffen hat. So gelang es Hamburg in steigendem Maße, die deutsche Wirtschaft mit unentbehrlichen industriellen Rohstoffen und wichtigen Nahrungs- und Genussmitteln aus dem Auslande zu versorgen, die Ausfuhr deutscher Qualitätsgüter in andere Länder zu fördern und als internationaler Handels- und Umschlagplatz Transithandel und -verkehr mit dem europäischen Hinterland einschließlich der baltischen und nordischen Länder zu treiben. Betrug doch allein der Anteil Hamburgs am gesamten Außenhandel des Deutschen Reiches im letzten Jahre bei der Einfuhr 38,5 v. H., bei der Ausfuhr 28,7 v. H., und bei der Durchfuhr 34,7 v. H. Das bedeutet, daß drei Viertel des Wareneinganges der Einfuhr, fast zwei Drittel des Warenausganges der Ausfuhr des Deutschen Reiches und ein Drittel des Warenverkehrs der Durchfuhr durch das Deutsche Reich dienen.

Noch enger treten die Beziehungen Hamburgs zum deutschen Außenhandel in Erscheinung, wenn man diesem Vergleich nur den Verkehr mit überseeischen Ländern zugrunde legt, die seit der Einführung des Neuen Planes in der deutschen Handelspolitik stärkere Bedeutung im deutschen und hamburgischen Außenhandel erlangt haben. Dann zeigt sich, daß 68,4 v. H. der Reicheinfuhr, 87,1 v. H. der Reichsausfuhr und 60,8 v. H. der Durchfuhr durch das Deutsche Reich im letzten Jahre ihren Weg von und nach Übersee über Hamburg genommen haben.

### Einfuhrhandel

Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, daß der hamburgische Einfuhrhandel sich nicht auf wenige Spezialartikel erstreckt, sondern alle wichtigen Handelsgüter umfaßt. So war Hamburg an der Einfuhr des Reiches von Nahrungs- und Genussmitteln im letzten Jahr mit 42,9 v. H. und an der Rohstoffzufuhr mit 44,8 v. H. (ohne Kohlen und Erze sogar mit 52,5 v. H.) beteiligt. Sehr hoch ist der Anteil Hamburgs an der Reichseinfuhr von Genussmitteln, besonders von Gewürzen (100 v. H.), Kaffee (95,5 v. H.), Kakao (92,5 v. H.), Tee (85,0 v. H.) und Orienttabak (75,5 v. H.) und Nahrungsmitteln, wie Eigelb und Eiweiß (85,7 v. H.), Reis (69,5 v. H.), Honig (66,5 v. H.), Fische (66,0 v. H.), Futtermittel (60 v. H.), Suttersmittel (52,0 v. H.), Südfrüchte und Trockenobst (55,5 v. H.) und Hülsenfrüchte (54,0 v. H.). Auch an der Rohstoffzufuhr des Reiches war Hamburg zum Teil in hohem Maße beteiligt, so bei Kautschuk (90,0 v. H.), Schwefel (90,5 v. H.), Kasein (84,8 v. H.), Pflanzenhaar und Piassava (84,5 v. H.), Chilesalpeter (77,1 v. H.), Mineralölen (65,7 v. H.), Gerbstoffauszügen (61,9 v. H.), Häuten und Fellen (57,5 v. H.), ferner bei Spinnstoffen, wie Manilahanf (77,5 v. H.), Baumwollabfall (68,0 v. H.), Wolle (66,0 v. H.), Jute (65,5 v. H.), Agavefasern (64,2 v. H.), und bei Buntmetallen, wie Kupfer (85,9 v. H.), Antimon (72,0 v. H.), Messing (65,2 v. H.) und Blei (55,5 v. H.). Die Vielseitigkeit des hamburgischen Einfuhrhandels ist ein Zeichen für die Größe des hamburgischen Markts- und Stapelplatzes. Sind doch im letzten Jahr die Lagerzufuhren im Freihafen, die für die Preisbildung und die Bedürfnisse der deutschen Wirtschaft von grundsätzlicher Bedeutung sind, erheblich auf einen Wert von 496 Mill. RM. gestiegen. Wenn hieran auch vorwiegend Massengüter, wie Mineralöle, Kohlen, Holz, Chilesalpeter und Erze, beteiligt waren, so entfiel doch ein nicht unbedeutender Teil auch auf eigentliche kaufmännische Lagerwaren, wie Kolonialwaren, Häute und Felle, Spinnstoffe, Harze und Kautschuk. Wird ferner berücksichtigt, daß die Wiederausfuhr von Freihafenlagern in den letzten Jahren gesunken ist, dann ergibt sich die wichtige Feststellung, daß die hamburgischen Lager stärker in die Versorgung der deutschen Wirtschaft mit Nahrungsmitteln und Rohstoffen eingespannt worden sind.

Welche Bedeutung Hamburg im Überseehandel des Deutschen Reiches einnimmt, ergibt sich aus folgender Übersicht:

	Deutsches Reich		v. H.
	Mill. RM.	davon über Hamburg Mill. RM.	
Afrika . . . . .	290,5	176,0	60,7
Asien . . . . .	497,5	348,7	70,0
Fernost . . . . .	315,2	233,9	74,5
Amerika . . . . .	859,4	605,1	71,9
Nordamerika . . . . .	251,0	182,8	72,8
Mittelamerika . . . . .	153,0	102,1	66,7
Südamerika . . . . .	454,8	318,2	70,1
Australien . . . . .	54,9	21,7	40,0
Übersee zusammen:	1682,5	1150,7	68,4

Es zeigt sich, daß der höchste Anteil Hamburgs auf die bevorzugten Handelsgebiete des Fernen Ostens und Südamerikas entfällt, es folgen Nordamerika, Australien und Afrika.

### Transithandel

Neben der Einfuhr nimmt aber auch der Transit eine bedeutende Stellung im hamburgischen Seeverkehr ein, eine Verkehrsart, die eine wertvolle Ergänzung sowohl der Ein- und Ausfuhr als auch der Lagerhaltung und einen wichtigen Devisenbringer für die deutsche Wirtschaft darstellt. Gleichzeitig schafft er der deutschen Seeschiffahrt und den Verkehrseinrichtungen des Hamburger Hafens zusätzliche Arbeit. Zwar ist das Transithandelgeschäft durch Währungs- und Devisenschwierigkeiten und durch Wettbewerbsmaßnahmen anderer Häfen in den Jahren bis 1934 zum Teil erheblich zurückgegangen, doch zeigt sich seit 1935 wieder eine steigende Entwicklung. Sind doch allein im letzten Jahr Warenmengen von 1,15 Milliarden RM. Wert durch den Hamburger Hafen durchgeführt worden. Hieran war vorwiegend der Verkehr mit Südosteuropa, besonders mit der Tschechoslowakei, Österreich, Ungarn, Jugoslawien und Rumänien beteiligt, während der Seumschlag nach

den nordischen Staaten im Zusammenhang mit der Errichtung eigener Überseelinien nicht die gleiche günstige Entwicklung genommen hat. Wichtige Transitwaren in Hamburg sind Getreide, Reis, Kaffee, Kakao, Gewürze, Butter, Eier und Obstfrüchte, ferner Jute, Farbholzer, Häute, Schwefel, Gerbrinden, Kautschuk, Chilesalpeter und Zellstoff. Von den Fertigwaren sind zu nennen Garne, Gewebe, Säcke, Glas und Glaswaren, Holzwaren, Papier und Pappe, Schuhe, Kautschukwaren, Eisenwaren, Maschinen und Kraftwagen.

### Ausfuhrhandel

Die Ausfuhr über Hamburg ist vorwiegend eine Ausfuhr deutscher Fertigwaren und Rohstoffe nach Übersee. Allein 55,0 v. H. der Fertigwarenausfuhr des Reiches nach Übersee gingen im letzten Jahr über Hamburg und 58,0 v. H. der Rohstoffausfuhr. Bei einzelnen typischen Ausfuhrwaren war der Anteil Hamburgs aber erheblich höher, so bei elektrotechnischen Maschinen 90,9 v. H., anderen Maschinen 84,7 v. H., Musikinstrumenten 83,2 v. H., Kinderspielzeug 82,8 v. H., Geweben 81,1 v. H., Fahrrädern 70,1 v. H. und Kraftfahrzeugen 66,2 v. H. Von den Rohstoffen sind vorwiegend Zinnmetalle (100 v. H.), Mineralöle (100 v. H.), Düngemittel (80,3 v. H.), Bau- und Kugelhölz (65,1 v. H.) an der Ausfuhr über Hamburg beteiligt. Insgesamt wurden im letzten Jahre Fertigwaren im Werte von 1,02 Milliarden RM. über Hamburg ausgeführt, davon gingen 584 Mill. RM. nach Übersee.

Auf diesem Gebiet hat sich eine weitgehende sachliche Spezialisierung im Außenhandel durchgesetzt, eine Folge sowohl des technischen Fortschritts in der deutschen Industrie als auch der verstärkten Konkurrenz zwischen den großen industriellen Exportländern der Welt. Gerade in der sachlichen Spezialisierung des Exports wird im hamburgischen Exporthandel energisch weitergearbeitet. Daneben hat die Zusammenarbeit von Ausfuhrhandel und Ausfuhrindustrie, die in Zusammenkünften auf der Leipziger Messe und in Tagungen der Fabrikanten und Ausfuhrhändler zum Ausdruck kam, wertvolle Ergebnisse gezeitigt. Ihr ist es in hohem Maße zu danken, daß Neuland im Ausfuhrhandel erobert und manches durch die Exportschwierigkeiten gefährdete Geschäft untergebracht werden konnte. So betrug der Anteil des hamburgischen Exporteurs an der gesamten Ausfuhr über Hamburg im letzten Jahr 28 v. H. Bemerkenswert ist hierbei, daß rund 78 v. H. der getätigten Exportgeschäfte nach Außererropa vermittelt wurden, ein Zeichen dafür, daß die auf Grund eigener Erfahrung erworbene Weltkenntnis des hamburgischen Ausfuhrhändlers, seine laufende Beobachtung der überseeischen Märkte und seine ständige persönliche Sühlnahme mit überseeischen Kunden nicht unbeachtet werden können.

Die bedeutende Stellung, die Hamburg im Überseehandel des Reiches einnimmt, ergibt sich aus folgenden Gegenüberstellung:

	1936		v. H.
	Deutsches Reich Mill. RM.	davon über Hamburg Mill. RM.	
Afrika . . . . .	156,5	102,7	65,0
Asien . . . . .	409,6	237,6	58,0
Fernost . . . . .	280,4	137,3	49,0
Amerika . . . . .	722,5	423,2	58,6
Nordamerika . . . . .	407,1	103,7	25,4
Mittelamerika . . . . .	100,7	68,0	67,4
Südamerika . . . . .	408,7	250,9	61,4
Australien . . . . .	40,8	28,5	70,0
<b>Übersee zusammen:</b>	<b>1589,7</b>	<b>792,0</b>	<b>50,0</b>

Es zeigt sich, daß der größte Anteil Hamburgs auf den Handel mit Australien und Afrika entfällt; es folgen Süd- und Mittelamerika, während Hamburgs Handel mit Nordamerika und dem Fernen Osten mit 50,1 v. H. am Außenhandel des Reiches beteiligt ist.

Aus diesen Zahlen geht einwandfrei hervor, daß es Hamburgs Kaufmannschaft trotz aller Schwierigkeit, die dem Außenhandel durch die nun einmal notwendigen Devisenbestimmungen im Ein- und Ausfuhrgeschäft auferlegt sind, gelungen ist, die Weltgeltung des Hafensplatzes aufrechtzuerhalten. So ist auch heute die Kontraktfähigkeit des Hamburger Kaufmannes in der ganzen Welt anerkannt, seine internationale Kreditfähigkeit unangefastet. Die Hamburger Warensancen und Arbitragen gelten vielfach für die ganze Welt,

und auf den Hamburger Banken findet man Kenntnisse und Erfahrungen im Überseegeschäft wie in keinem anderen Ort des Reiches. Um auf der Ausfuhrseite das gemeinsame deutsche Interesse den Interessen einzelner überzuordnen, ist man bestrebt, die zeitweilig auftretende Konkurrenz des deutschen Exporteurs unter sich im Auslande durch Bildung von Länderausschüssen zu unterbinden, um die höchst erreichbaren Preise in den einzelnen Ländern zu erzielen. Andererseits haben sich auf der Einfuhrseite Einfuhrgemeinschaften der beteiligten Branchenkreise gebildet mit dem Zweck, unter Ausschaltung gegenseitiger Konkurrenz die billigsten und besten Einkaufsmöglichkeiten im Auslande auszunutzen. Auf diese Weise setzt sich auch der Hamburger Kaufmann für das Gelingen des Vierjahresplanes selbst unter Aufopferung eigener Interessen ein.

## Industrie

Hamburgs Wirtschaftsstruktur ist zwar — wie oben dargelegt — sehr einseitig auf den Weltbandel eingestellt, so daß es den Wechselfällen der Weltwirtschaft stark ausgesetzt ist. Belamntlich hat ja auch kaum eine andere deutsche Stadt in gleichem Maße unter den Folgen des Weltkrieges und der Weltwirtschaftskrise stärker gelitten als gerade Hamburg. Um daher Hamburgs Wirtschaft krisenfester zu verankern, mußte die Binnenwirtschaft eine größere Bedeutung für Hamburg erlangen. Hier setzt nun die seit 1933 mit neuer Initiative eingeleitete hamburgische Industriepolitik ein, die im Rahmen der Industrieförderung bezweckt, einmal die zollinländische Industrie stärker mit der Binnenwirtschaft zu verbinden, andererseits die bestehende, auf den Außenhandel angewiesene Veredelungsindustrie des Freihafens, die in steigendem Maße ausländische Rohstoffe, Nahrungs- und Genussmittel für den Weltmarkt verarbeitet, zu fördern. Im Rahmen dieser Planung gelang es, eine Reihe neuer Industriewerke nach Hamburg zu ziehen.

Die Veredelungsindustrie des Freihafens, die mit der Entwicklung des Transits in enger Verbindung steht, hat im letzten Jahr einen bedeutenden Anteil am gesamten Warenumsatz im Hafen erzielt, denn die Einfuhr zur Veredelung stieg um fast ein Viertel, und die Ausfuhr nach Veredelung im großhamburgischen Wirtschaftsgebiet erreichte sogar eine Höhe von 20,8 Mill. RM., das sind 21 v. H. der gesamten Ausfuhr des Reiches nach Eigenveredelung. Zu diesen Veredelungsbetrieben gehören hauptsächlich die Mineralölindustrie, die zu einem Wahrzeichen des Hamburger Hafens geworden ist, ferner die Pflanzenölindustrie, die Verarbeitung von Kupfer, Chemikalien und Drogen, die kosmetisch-pharmazeutische Industrie, die Kautschuk-, Albest-, Woll-, Jute-, Tabak- und Mühlenindustrie — alles Industriebetriebe, die sehr eng mit dem Weltmarkt zusammenhängen.

Eine weitere wichtige Gruppe der hamburgischen Industrie ist naturgemäß der Schiffbau und diejenigen Betriebe, die mittel- oder unmittelbar für den Schiffbau arbeiten. Auch diese Gruppe ist zusammen mit dem Außenhandel und der Schifffahrt groß geworden. Zur Zeit besteht die hamburgische Werftindustrie aus zwei Großwerften, mehreren mittelgroßen Schiffswerften und ungefähr siebenzig kleineren Seeschiffs- und Flußschiffswerften. In enger Verbindung hiermit steht die bedeutende metallverarbeitende Industrie, die vorwiegend für den Schiffbau arbeitet. Außerdem sind Gießereien und Maschinenindustriebetriebe vorhanden, die ihre Erzeugnisse zu einem großen Teil auf dem Auslandsmarkt absetzen. Insgesamt bestehen zur Zeit über 150 Betriebe der metallverarbeitenden Industrie.

Eine Sonderstellung nimmt die Fischindustrie in Hamburg ein. Ein Vergleich mit der gesamten deutschen Industrie zeigt, daß unter Zugrundelegung von Betriebszahl und Gefolgschaft etwa ein Viertel des gesamten deutschen Schiffbaues, ein Drittel der deutschen Fischindustrie und der Pflanzenöl verarbeitenden Industrie, zwei Fünftel der deutschen Mineralölindustrie, ferner ein Sechstel der Zigarettenherstellung und der Metallhüttenindustrie und etwa ein Zehntel der deutschen Kautschukindustrie in Hamburg ansässig sind. Die große Bedeutung, die Hamburg als Industriestadt zukommt, ist begründet in den Vorteilen, die sich einmal aus der frachtnahen Verbindung zum Weltmarkt, andererseits aus der unmittelbaren Nähe des gewaltigen Marktes und Lagerplatzes Hamburg ergeben. Die Bestrebungen einer vermehrten Industrieförderung sind in den letzten Jahren sehr erfolgreich gewesen, indem nicht nur bodenständige Industrien gefestigt, sondern auch neue exportorientierte Betriebe in Hamburg und seiner näheren Umgebung angesiedelt wurden. Sie haben Hamburgs wirtschaftliche Lage erheblich gestärkt. So konnten in den großen bodenständigen Industriebetrieben 26 000 Arbeiter mehr beschäftigt werden als Anfang 1933, und seit dieser Zeit sind sechs neue größere Betriebe in Hamburg entstanden.

## 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 Seumschlagplatz 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 Verkehre 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 diesen für den Zu- und Abbringedienst 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 tatkräftigen 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 gebnet, auf denen es möglich war, den Ergebnissen 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 Linien-schifffahrt 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	1015	277	591
Asien . . . . .	434	1701	251	958
Iran, Indien . . . . .	101	707	99	440
Ostasien . . . . .	195	924	86	441
Amerika . . . . .	872	4342	488	2506
Ostküste Nordamerikas . .	318	2179	100	805
Westindien				
und Mittelamerika . . . .	147	470	120	550
Ostküste Südamerikas . .	298	1265	179	791
Westküste Amerikas . . .	109	424	89	354
Australien . . . . .	83	371	25	103
<b>Übersee zusammen:</b>	<b>1798</b>	<b>7487</b>	<b>1021</b>	<b>3958</b>

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.

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 Reifestrecke 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.

### Häfen

Der gewaltige Warenverkehr, der im letzten Jahr eine Höhe von über 22 Mill. Tonnen im Seeverkehr und fast 20 Mill. Tonnen im Binnenverkehr erreichte, kam 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 Kaianlagen für Seeschiffe und 26 Kilometer Kaianlagen für alle Umschlagarten vorhanden. So sind allein über 40 Kilometer Kaianlagen für Seeschiffe und 26 Kilometer Kaianlagen für alle Umschlagarten 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 Kühltürme 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 Seefahrt bestimmten, in Sammelwaggons eintreffenden Stückgüter darstellt. Dadurch ist der binnenländische 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 Reederei abgenommen sowie mit Hafensfahrzeugen längs der Schiffe gebracht. Die günstige Entwicklung dieses Verkehrs, der im letzten Jahr eine Höhe von 250 000 Tonnen hochwertiger Fertigwaren erreichte, machte eine Erweiterung der Schuppen 55-57 durch Einbeziehung des neuen Schuppens am Togokai 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 Togokai 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 Kältebehälter des deutschen Kalisyndikats an der Reibe mit allen modernen Verladeanlagen und einem Fassungsvermögen von rund 100 000 Tonnen. Außerdem stehen noch vier große Seehafensbecken in Hamburg in engster Verbindung mit der am seeschiffstiefen Wasser errichteten zollniederländischen 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 Lagerheine ausgestellt werden können, durch geschulte Spezialisten besonders behandelt; ferner ermöglicht die zollfreie Lagerung die Durchführung devisenschaffender Transitzugänge 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 107 000 im Jahre 1932 auf 30 000 Anfang August 1937, so daß fast 80 Prozent aller Erwerbslosen in diesen Jahren wieder Beschäftigung finden konnten.

## Hafenausbau

Dieses gewaltige Wirtschaftszentrum, das die Hansestadt Hamburg heute darstellt, soll nun nach dem Willen des Führers einen bedeutenden Umbau erfahren. Hierbei wird der zentral geleitete Hafenausbau im Rahmen der Stadtplanung von grundlegender Bedeutung sein. Abgesehen von der Ansiedlung neuer Industrien nach einheitlichen Gesichtspunkten wird eine gemeinsame Umschlagspolitik in engster Zusammenarbeit zwischen der Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft und der Altonaer Quai- und Lagerhaus-Gesellschaft durchgeführt. So ist bereits der 40-Tonnen-Kran des Altonaer Hafens in den Roggbafen verlegt worden, wo er in dem gewaltigen Ausfuhrverkehr nach Übersee nutzbringender eingesetzt werden kann. Auch an die planmäßige Förderung des Massengüterverkehrs wird herangegangen, um auch auf diesem Gebiet den großen Nationalhafen Hamburg seiner überragenden Bedeutung gemäß zu höchster Leistungsfähigkeit zu bringen. Denn nicht nur aus devisenwirtschaftlichen, sondern auch aus nationalpolitischen Gründen und hinsichtlich des Hafeneinsatzes ist es nicht mehr tragbar, daß ein zusätzlich erheblicher Umschlagsverkehr deutschen Gutes über ausländische Häfen stattfindet und daß im Auslande die Markt- und Lagerhaltung von deutschen Verkehrsgütern sich verbessert zum Nachteil des deutschen Eigen- und Transitbandels. Hier ist noch wesentliches nachzuholen: Denn, wie es in einer Werbeschrift für den Hafen Hamburg heißt, „die deutschen Häfen müssen der große Sammel- und Verteilungsplatz der deutschen Ein- und Ausfuhr werden, Stapelplätze von Weltgeltung, die den nationalen und internationalen Handel aus sich heraus anziehen und fördern. Deutsche und für Deutschland bestimmte Ware gehört in die Umschlags- und Lagerbetriebe deutscher Seehäfen. Sie schafft Arbeit und Brot für eigene Volksgenossen und sichert deutschen Häfenplätzen die Erfüllung ihrer nationalen und internationalen Aufgaben“. Im Zusammenhang hiermit und mit der Ansiedlung neuer Industrien tritt die weitere Aufschließung des zur Zeit von der Hamburgisch-Preussischen Hafengemeinschaft G. m. b. H. an der Reihe errichteten Geländes in den Vordergrund.

## Monumentaler Umbau der Hansestadt Hamburg

Neben diesen umfangreichen Änderungen im engeren Hafengebiet wird nun ein gewaltiger Umbau des gesamten Stadtgebietes vor sich gehen, der die besondere Stellung Hamburgs im Dritten Reich dem Ausland gegenüber sinnfällig zum Ausdruck bringen soll. Damit wird Hamburg zu einer Weltstadt, die auch in ihrer äußeren Gestalt gleichberechtigt neben die großen Städte der Welt tritt.

So wird eine großzügige Elbufergestaltung durchgeführt, wobei eine Elbhochbrücke und Überseeanlage das Kernstück der Umgestaltung bilden werden. Die Hochbrücke von für europäische Begriffe überdimensionalem Ausmaß soll vom Altonaer Rathaus über den Strom nach dem Hafengelände am Köhlbrand gebaut werden. Sie wird als 500 Meter lange und über 50 Meter breite freitragende Hängebrücke an zwei je 140 Meter hohen Pfeilern in lichter Höhe von 70 Meter über den Strom führen. Eine neue Landungsanlage für den überseeischen Fahrgastverkehr etwas stromaufwärts sieht eine Kaimauer von 1000 Meter Länge vor, an der vier je 24 000 BRT-Schiffe gleichzeitig anlegen können. Dadurch wird der Hamburger Hafen zu dem modernst ausgerüsteten Passagierhafen. Ferner soll eine Hochstraße vom Ausgangspunkt der Hochbrücke stromaufwärts am Hafen in 2000 Meter Länge entlanggeführt werden bis zum Tropenkrankenhaus, und zwar 45 Meter breit in einer durchgängigen Höhe von 17 Meter über der Elbe. Sie wird nur einseitig nach der Stadt hin bebaut und so immer den Blick auf den Hafen und die Hochbrücke freilassen. In der Nähe der Hochbrücke wird sie von einem Hochhaus abgeschlossen, das mit etwa 60 Stockwerken 250 Meter gegen den Himmel ragt und so als Wahrzeichen des neuen Deutschlands dem Fremden bei der Ankunft und beim Abschied ersten und letzten Eindruck vermittelt. Ein riesiger Kongreß-Saalbau, der vielen Tausenden Raum geben soll, wird hier gewissermaßen die kulturelle Führernote dieses Punktes der neuen Hansestadt Hamburg betonen. Andere Hochbauten, die gegenüber dem Turmbau freilich sich in wesentlich bescheidenerem Maße bis zu etwa 55 Meter Höhe und 15 Stockwerken halten, werden den Übergang zur übrigen Stadtanlage bilden, die naturgemäß ebenfalls eine weitgehende Umgestaltung zur Folge haben wird. Ferner sollen hier an der Hochstraße entlang repräsentative Bauten der Wirtschaft, großer Organisationen sowie ein großes Hotel für „Kraft durch Freude“ entstehen. Elbbwärts wird sich an die Überseebrücke die modernisierte Fischmarktanlage des Altonaer Hafens anschließen.

Bleed Through  
Second Take

Illegible  
Colored Paper

Repaired Document

Plastic Covered Document

Hand in Hand hiermit geht ein vollständiger Umbau des Wohnviertels zwischen Elbberg und Vorsetzen, der gleichsam eine soziale Aufgabe von größtem Ausmaß darstellt. Auch die Sanierung der Neustadt wird weiter durchgeführt, ebenso eine weitgehende Durchlüftung des Stadtteils Hammerbrook, wo die Wohnungen gleichzeitig einer gründlichen Überprüfung ihrer Wohnwürdigkeit unterzogen werden. Außerdem wird an die Lösung des Problems der hamburgischen Abwässer herangegangen werden, und zwar in der Art, daß die Abwässer im Stammsiel am Hafentor in zwei Leitungen von gewaltiger Länge und gewaltigem Durchmesser in die landwirtschaftlichen Gebiete von Südholstein und Nordhannover befördert werden, wo sie dann auf Wiesen und Feldern verrieseln und verregnen. Auf diese Weise wird der außerordentliche Düngewert dieser Abwässer dem Boden zugeführt und die Elbe von den Schmutzwässern befreit. Schließlich ist noch der Ausbau der Universität mit ihrem hantsischen Aufgabenkreis und der Bau eines Stadions entsprechend der Leistung und Stellung Hamburgs auf beiden Seiten zu erwähen. Hierbei wird die Universität baulich zusammengefaßt; die Stadionanlage, in der sämtliche Sportarten betrieben werden, soll in größtem Ausmaß in der Nähe des Stadtparkes entstehen.

Alle diese Pläne sind ein weitbin sichtbares Zeichen für die tatkräftige Durchführung des Groß-Hamburg-Gesetzes, das Hamburg von der bestehenden Last seiner zerplitterten Lage und von den Hemmnissen seiner ferneren Ausdehnung befreit. Treffend kennzeichnen diesen monumentalen Umbau der Hansestadt die Worte des Senator Ahrens: „Hamburg ist mit all diesen Plänen ein Arbeitspensum gestellt, wie es bisher kaum einer zweiten Stadt im Reich gegeben wurde. Aber der Mut, große Aufgaben anzupacken, ist heute an der Wasserfronte wie im ganzen Reich wieder vorhanden. Und vor diesem Mut und vor dem eisernen Willen haben Schwierigkeiten, die sich da und dort ergeben können, keinen Bestand. Und der Start Hamburgs in das zweite Jahrtausend seiner Geschichte erfolgt unter Vorzeichen, wie sie günstiger nicht gedacht werden können. Hemmende Grenzen sanken, und die Bevölkerung eines Millionenraumes tritt unter Führung ihres Gauleiters und Reichsstatthalters zusammen, die Arbeit gemeinsam anzupacken.“

Hamburg wird auch im kommenden Jahr dank der Tatkraft seiner Regierung und aller an der Aufbauarbeit beteiligten Volksgenossen stets Mittel und Wege finden, um seine Bedeutung als Ein- und Ausfalltor der deutschen Wirtschaft und seine Stellung innerhalb der Weltmärkte zu sichern.

Gedruckt e

Be

Teil 1 Be

Teil 1a A

gemeinn



Mit d



Hamb