

## **Der Hamburger Hafen 1938 in Zahlen und Fakten**

Der Hamburger Hafen ist ein offener Tidehafen, den Schiffe jederzeit ungehindert anlaufen können. Er hat eine Ausdehnung von 25 km und eine Breite von 10 km. Abzweigend vom Elbstrom befinden sich die ins Land eingeschnittenen und mit Kaimauern ausgestatteten Seeschiffhäfen. Die Binnenschiffhäfen sind hinter den Seeschiffhäfen angeordnet, sodass die Flussschiffe in jeden beliebigen Seeschiffhafen einfahren können, ohne den Seeverkehr zu kreuzen.

1938 verfügte der Hafen über 40 km lange Kais für Seeschiffe und 35 km lange Uferbefestigungen für Binnenfahrzeuge. Es gab rund 1300 fahrbare elektrische Kräne mit einer Tragkraft bis 5 Tonnen. Außerdem konnten 15 Schwerlastkräne mit einer Hebefähigkeit zwischen 10 und 250 Tonnen eingesetzt werden.

An Tausenden von Pfahlgruppen (Dalben) standen zusätzlich 30 km seeschiff tiefe Liegeplätze im Strom zur Verfügung. Als Stromumschlag wird die Umladung der Güter zwischen den im Hafenbecken oder im Fluss an Dalben liegenden Seeschiffen und den Hafen- und Binnenschiffen oder anderen Seeschiffen bezeichnet. Diese Art des

Umschlags war für Massengüter, wie beispielsweise Kohle, Getreide, Erze, Ölfrüchte, Futtermittel usw. kostenmäßig besonders günstig. Der Hafen hielt hierfür eine Reihe schwimmender Fördergeräte vor, darunter Greiferkräne für Erz, Kohlenheber für Kohle und Koks, Getreideheber für Getreide und Ölsaaten und Schwimmkräne für Schwergut. 60% des gesamten Umschlags im Hafen erfolgte 1938 im Strom.

Die Kaianlagen umfassten rund 754.000 qm überdachte Kaischuppenfläche. Sie dienten dem schnellen Umschlag von Stückgut. Für Obst- und Südfrüchte gab es 11 heizbare Fruchtschuppen. Zur längeren Lagerung der Güter standen rund 1.000.000 qm Lagerfläche in Speichern zur Verfügung, davon allein 830.000 qm bei der Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft, der heutigen HHLA.

Die Veredelung der Güter im Freihafen spielte im Transitverkehr eine bedeutende Rolle und belegte 1938 mit 6,2 Millionen Tonnen einen hohen Anteil am hamburgischen Seeverkehr. Hierbei handelte es sich vor allem um Holz, Mineralöle, chemische Grundstoffe und Genussmittel, wie beispielsweise Kaffee.

50 Seeschiffe pro Tag, d.h. rund

19.000 im Jahr, steuerten den Hafen an, der nach London und New York der drittgrößte der Welt war. Die offizielle hamburgische Handelsstatistik weist für 1938 einen Gesamtumschlag von 25,3 Millionen Tonnen\* aus, dem höchsten Wert seit der Weltwirtschaftskrise. Er teilte sich auf in einen Wareneingang von 18 Millionen und einen Waren Ausgang von 7,3 Millionen Tonnen. Im Vergleich zu 1937 wurde eine erhebliche Zunahme der Einfuhr verzeichnet, die im gestiegenen Import von Getreide, Mineralölen sowie Produkten aus Südamerika und Südostasien begründet war. Im Warenversand kam es dagegen vor allem auf dem Rohstoffsektor, aber auch bei Verbrauchsgütern zu einem Rückgang gegenüber dem Vorjahr.

Hamburg besaß weltumspannende Liniendienste. Durchschnittlich verließen 173 Seeschiffe wöchentlich den Hafen. Davon bedienten 45 die deutschen Küsten, 44 skandinavische Länder, Finnland und Russland, 48 europäische und Mittelmeerhäfen, 8 die Ost- und Westküste Nordamerikas, 8 die Karibik und Südamerika, 9 Afrika und 11 den Mittleren und Fernen Osten.

1938 pendelten täglich rund 75.000 Menschen zu Fuß, mit Fahrrädern, auf einem der 70 Fährschiffe der

HADAG oder auf einer der über 500 Barkassen zu ihren Arbeitsplätzen im Hafen. 20.000 waren als Hafentarbeiter beschäftigt, 35.000 arbeiteten in den verschiedenen Industrien im Hafen, insbesondere auf den Werften und weitere 20.000 waren als Angestellte oder in hafen- und schiffnahen Berufen tätig.

Für Transporte innerhalb des Hafens sorgten viele alteingesessene Ewerführereien mit rund 450 Schleppern und 4.500 Schuten.

Dem Verkehr auf den Binnenwasserstrassen standen 1350 Flussfahrzeuge zur Verfügung. Hinzu kamen viele Motorkähne und Tankleichter. Die Binnenschifffahrt trug 1938 zum Gesamtumschlag mit rund 15 Millionen Tonnen bei, d.h. mit fast 60%. Auch der Lastwagenverkehr spielte bei der fortschreitenden Motorisierung bereits eine große Rolle. In der Zu- und Abfuhr verzeichnete der Güterfernverkehr 1,4 Millionen Tonnen.

Hamburg war 1938 jedoch vor allem ein Eisenbahnhafen. Die Kai- und Hafengleise mit einer Länge von 482 km gehörten dem Hamburger Staat. Sie dienten zu Güterbeförderung zwischen den Lösch- und Ladeplätzen der Schiffe einerseits und den Bahnhofsanlagen andererseits. Das rollende Material wurde durch die Reichsbahn gestellt, die

auch den ganzen Fahr- und Rangierdienst durchführte. Die beiden Bahnhöfe „Kai rechts“ und „Hamburg Süd“ waren mit dem ausgedehnten Netz der Reichsbahn verbunden, die für schnelle An- und Abfuhr sorgte.

\* Die Zahlen der Verkehrsstatistik sind abweichend und weisen 25,7 Millionen Tonnen aus.

*Hans-Jürgen Steffen*