



**G**egründet wurde die HHLA unter ihrem früheren Namen Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft (HFLG). Sie übernahm den Bau und Betrieb der Hamburger Speicherstadt als damals größten Logistik-Komplex.

Aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts stammen auch bereits wesentliche Grundlagen des heutigen Terminaldesigns des Container Terminal Altenwerder.

Schon an dem ersten künstlichen Hafenbecken Hamburgs, dem Sandtorhafen, wurden sie sichtbar und verzahnten drei wesentliche Elemente: der Umschlag an der Kaikante, Transportanschlüsse an verschiedene Verkehrsträger und Logistik-Anlagen zum Lagern, Umpacken und Behandeln von Waren.

#### **Die Verbindung ins Hinterland**

Hamburg ist mit seinen Bahnhöfen auf den drei Containerterminals als Eisenbahnbahnhof in Europa eine bekannte Größe. Selbst an dem kleineren Bahnhof am Terminal Tollerort können gleichzeitig fünf Ganzzüge abgefertigt werden. Von hieraus erreichen Sie das Hinterland von Zürich bis Aserbaidschan. Gelegt wurden die Grundlagen bereits im 19. Jahrhundert. Die Hafenanlagen am Sandtorkai waren mit Gleisen ausgestattet. 1957 transportierte die Bahn laut HHLA 59 Prozent der in Hamburg umgeschlagenen Waren, heute sind es im Fernverkehr etwa 70 Prozent.

#### **Roll-on, roll-off**

Heute gehen vom Terminal O'Swaldkai deutsche Export-Pkw in alle Welt – ein Großteil per RoRo-Schiff. Vor der Fahrt in das Schiffsinere werden die Fahrzeuge von Mitarbeitern der HHLA-Tochtergesellschaft Unikai auf die Verschiffung vorbereitet. Aber auch Fahrzeugtransporte in Containern können vorkommen, wenn der Zielhafen nicht auf der Route der Auto-transporter liegt. Früher waren aufwändige Einzelverladungen mit speziellem Anschlaggeschirr nötig. Heute können RoRo-Schiffe, wie die Grimaldi „Grande Colonia“ die 21.500 t an Kraftwagen und Motorrädern