Im Gegensatz zum Gesamtgüterumschlag des Hamburger Hafens, der wie erwähnt sich allmählich zu konsolidieren scheint, weist der Transitverkehr noch steigende Tendenz auf. Es scheint, als ob die Entwicklung auf diesem Gebiet den Gesamtveränderungen des Hamburger Seeverkehrs um einige Phasen nachhinkt. Es bleibt abzuwarten, ob auch weiterhin der Seeverkehr von hier aus neue Impulse erhält, bekanntlich hat der Transit im Rahmen des Gesamtumschlages noch keineswegs seine Vorkriegsbedeutung wiedererlangt. Immerhin im Seeausgang waren es 41,4 Prozent der auf dem Seewege nach Westdeutschland kommenden Güter über Hamburg, Hamburg ist die Tschechoslowakei (Österreich und Ungarn spielen nur eine untergeordnete Rolle, wenn auch der Umschlag nach diesen Ländern im Steigen begriffen ist). Mitte 1953 umfaßte die Durchfuhr nach und von der Tschechoslowakei drei Viertel des gesamten land- und flußwärtigen Transits über Hamburg.

Im Güterumschlag der Binnenschifffahrt konnte im Jahre 1952 eine geringe Besserung erzielt werden, das Beförderungsvolumen stieg um knapp 8 Prozent von 4,4 auf 4,7 Mill. Tonnen. Die Zunahme entspricht ungefähr der des Seeverkehrs des Hamburger Hafens, wie überhaupt der enge Zusammenhang zwischen See- und Binnenverkehr vor allem in einem infolge des erhöhten See-Einganges gestiegenen Binnenversand zum Ausdruck kommt. Der auf Binnenschiffen eingehende Güterstrom entspricht dem des Vorjahres. Das Verhältnis von Eingang und Ausgang der Güter verschlechterte sich daraufhin von 1:1,3 auf 1:1,6.

Die ersten 8 Monate 1953 brachten eine Verbesserung dieser Tonnagebilanz auf 1:1,2. Während der Versand etwa dem des gleichen Zeitraumes des Vorjahres entspricht, stieg der Gütereingang um 351 000 t, d. h. um etwa ein Viertel. Die Güterströme von und nach Hamburg weisen indes noch immer recht erhebliche Unterschiede auf, dies gilt vor allem im Verkehr mit Westberlin, dessen Versendungen nach Hamburg in Höhe von 38 000 t Verschieffungen nach Berlin im Umfang von 591 000 t gegenüberstehen. Die Relation von Ein- und Ausgang im Verkehr mit der Ostzone konnte sich erheblich verbessern. Da im Westberlin-Verkehr nur wenig sowjetzonaler Schiffsraum beschäftigt wird, genau wie die Beteiligung westdeutscher Binnenschiffe im Verkehr mit der Sowjetzone gering ist, konnten auf der Oberelbe umfangreiche Leerfahrten von Berlin nach Hamburg beobachtet werden, während gleichzeitig sowjetzonale Schiffe leer im Bergverkehr zurückkehren mußten. Die Zunahme des Güterversandes und des Gütereinganges mit der Tschechoslowakei war im Berichtszeitraum beträchtlich, er macht jedoch auch heute noch nur ein Viertel (Eingang) bzw. die Hälfte (Versand) des Vorkriegsvolumens aus.

Die Gliederung nach den wichtigsten Güterarten zeigt, daß das Schwergewicht des Hamburger Binnenschiffsverkehrs eindeutig bei den Massengütern liegt. Die Transporte von Sand, Kies, Zement und Kunststeinen machen mehr als zwei Drittel des Empfanges der Güter aus, während bei den Verladungen von Kohle, Mineralölen, Getreide und Erzen ein entsprechender Prozentsatz erreicht wird, wobei die Kohlenverladungen dominieren.

Der Güterumschlag des Hafens Hamburg in der Binnenschifffahrt nach Verkehrsbezirken
(in 1000 t)

	1938	1948	1949	1950	1951	1952	Jan.-Aug.	
							1952	1953
Eingang								
Bundesgebiet	916	857	948	1217	1261	1295	835	1060
Westberlin	119	7	219	299	238	40	24	38
Sowjetische Zone	2278	93	22	30	176	336	201	264
CSR	306	142	165	265	184	179	90	138
	3819	1099	1354	1811	1859	1850	1150	1500
Ausgang								
Bundesgebiet	708	962	1097	971	1576	1584	1027	718
Westberlin	1421	81	255	342	531	911	493	591
Sowjetische Zone	3500	22	2	20	132	185	159	242
CSR	414	290	189	122	232	205	102	203
	6043	1355	1543	1435	2496	2888	1781	1754

Der Güterumschlag des Hafens Hamburg in der Binnenschifffahrt nach Warenarten
(in 1000 t)

	1938	1948	1949	1950	1951	1952	Jan.-Aug.	
							1952	1953
Wareneingang								
Lebens- u. Futtermittel	1096	69	91	184	169	196	116	89
Rohestoffe u. Halbwaren	2036	948	1139	1433	1495	1505	941	1274
Fertigwaren	645	82	120	191	199	147	91	136
übrige Waren	22	9	4	3	5	2	2	1
	3819	1099	1354	1811	1859	1850	1150	1500
Warenausgang								
Lebens- u. Futtermittel	1698	288	532	437	620	606	398	441
Rohestoffe u. Halbwaren	4110	1634	987	997	1850	2261	1371	1294
Fertigwaren	227	24	18	15	20	14	8	15
übrige Waren	8	9	6	6	6	7	4	4
	6043	1355	1543	1455	2496	2888	1781	1754

Die Aufwärtstendenz im Weltluftverkehr ist unaufhaltsam. Die Bundesrepublik war bis 1949 aus kriegsbedingten Gründen in diese Entwicklung nicht einbezogen. Seither ist jedoch ein enger Anschluß an den internationalen Luftverkehr vollzogen worden, bei dem Hamburg trotz seiner Randlage eine bedeutsame Rolle spielt. Im Jahre 1952 wuchs der Anteil des Hamburger Flughafens am Verkehrsaufkommen der Bundesrepublik sogar wesentlich stärker als der anderer deutscher Flughäfen. Während der Passagier- und Postverkehr ziemlich kontinuierlich zunahm, erhöhte sich die Gesamtzahl der Starts und Landungen um ein gutes Drittel. Das Frachtaufkommen — das bereits 1951 beachtlich angestiegen war, — hat eine erstaunliche Aufwärtstendenz genommen und das Ergebnis von 1951 um nochmals 273 Prozent übertroffen. Hamburg hat damit nicht nur den weitaus höchsten Frachtwachstum aller deutschen Flughäfen zu verzeichnen, es liegt hinsichtlich des absoluten Fracht-Aufkommens an der Spitze aller Flughäfen der Bundesrepublik.

In das jetzt abgelaufene Sommerhalbjahr fällt ein in der Geschichte des Hamburger Flughafens bedeutendes Ereignis: Am 1. Juli 1953 wurde der letzte englische Kontrolloffizier abberufen, seitdem steht der Flughafen Fuhlsbüttel unter eigener Verwaltung. Die Sommermonate brachten Rekordleistungen im Flugverkehr. Die Zahl der Passagiere ist um 80 000 gestiegen, sie betrug 1952, im Sommerhalbjahr, 144 745, und erreichte in diesem Sommerhalbjahr 224 039. Noch stärker zeigt sich die Aufwärtstendenz bei der Luftfracht. Der Anstieg von 10 455 268 kg auf 26 461 504 kg ist nicht allein der Frachtluftbrücke Berlin-Hamburg zu verdanken, für die drei Gesellschaften insgesamt 4102 Transportflüge starteten. Auch der Charterverkehr und eine starke Zunahme des kommerziellen Frachtverkehrs trugen ihr Teil dazu bei. Durch seine starken Verbindungen zu überseeischen Ländern ist Hamburg ein wichtiger Platz für den Luftverkehr mit

sämtlichen Über- und Uebersee. Bei Metalle, Maschi

Auch die Zi 13 071 und erreik in zunehmenden dieser Anstieg d Unter den neu f

Der Hambu bare Verbindung den Verbindungs Verhandlungen tung des Linien ten ist. Mit grc Sitz des tec Fertigstellung ir Angriff genomr

*) MI

Manchen L burgischen Sozi gen zusammen g ist dieser Vorra kannlich keiner zialprodukt der burg um die Hä

Obleich in bergt keine anc große Industrie in der Industrie Arbeitsgebers d 130 000 Angehöri samten Wohnbe 320 000 Personen

Die Industr wir drei große (dem Strom- und republik) und d einen zweiten K prompten Rohst Hamburg der g kapazität, ein D verarbeitung un sind.

Alle auf der Hamburg 45 Perc industriellen Ur bedeutenden Tei den 55 Prozent k on s u m bezog standen, weist s

Wenden wi:

*) Vier