

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 Nahrungsmitteln und Genussmitteln im letzten Jahr mit 42,9 v. H. und an der Rohstoffeinfuhr 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 (83,0 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.), Futtergetreide (60 v. H.), Suttermittel (52,0 v. H.), Südfrüchte und Trockenobst (55,5 v. H.) und Hülsenfrüchte (54,0 v. H.). Auch an der Rohstoffeinfuhr 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 (63,7 v. H.), Gerbstoffauszügen (61,9 v. H.), Häuten und Fellen (57,5 v. H.), ferner bei Spinnstoffen, wie Manilabanf (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 (53,5 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 Mill. RM.	davon über Hamburg Mill. RM.	v. H.
Afrika	290,5	176,0	60,7
Asien	497,5	348,7	70,0
Sernost	315,2	233,9	74,5
Amerika	839,4	603,1	71,9
Nordamerika	251,0	182,8	72,8
Mittelamerika	153,0	102,1	66,7
Südamerika	434,8	318,2	73,1
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 Seeschifffahrt und den Verkehrseinrichtungen des Hamburger Hafens zusätzliche Arbeit. Zwar ist das Transithandelsgeschäft 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