

Repaired Document
Plastic Covered Document

Soiled Document

Die Lage im Hamburger Hafen

In den Mittelpunkt aller Wiederaufbaumaßnahmen hat Hamburg seinen Hafen gestellt. Seine Leistungsfähigkeit ist die Voraussetzung für die Wiedereingliederung Hamburgs und damit Deutschlands in den internationalen Verkehr.

Weiche Bedeutung der Hamburger Hafen für die deutsche Wirtschaft besaß, wird aus den Verkehrszahlen des letzten Friedensjahres ersichtlich: 1938 liefen 18 149 Seeschiffe mit 20,6 Mill. NRT Hamburg an, sie beförderten im Ein- und Ausgang 25,7 Mill. t Güter im Werte von 6,1 Mrd. RM. 39,7 % der deutschen Einfuhr und 28,3 % der deutschen Ausfuhr und 43,7 % der Durchfuhr durch Deutschland gingen über den Hafen Hamburg. Besonders hoch war Hamburgs Anteil an der Einfuhr von Gütern der Ernährungswirtschaft mit 44,1 % (1 Mrd. RM). Bei der Rohstoffeinfuhr betrug der Anteil 39,4 % (1,2 Mrd. RM), bei der Fertigwarenausfuhr 29 % (1,3 Mrd. RM).

Wie ist nun die Situation heute?

Nach der Kapitulation bot der Hafen ein Bild trostloser Zerstörungen, infolge der im Hafengebiet eingetretenen Kriegsschäden betrug die Leistungsfähigkeit der Hafenumschlagsanlagen nach dem Zusammenbruch nur noch etwa 10 % der friedensmäßigen Kapazität.

Der Wiederaufbauplan für den Hafen, der genommen. Was an Instandsetzungs- und Aufbauarbeiten ausgearbeitet wurde, sieht bis Ende 1949 eine Leistungsfähigkeit von etwa 70 % der im Jahre 1938 umgeschlagenen Gütermenge vor. Das wären 15,4 Mill. t.

Der Wiederaufbau des Hafens wurde 1946 in Angriff genommen. Was an Instandsetzungs- und Aufbauarbeiten inzwischen geleistet wurde, geht u. a. aus nachstehenden Angaben der Hamburger Baubehörde hervor:

	Bestand 1939	unbeschädigt bzw. wiederher- gestellt vor d. 8. 3. 1945 in %	wiederherge- stellt vom 8. 3. 1945 bis 31. 3. 1948 in %	restliche Kriegsschä- den am 31. 3. 1948 in %
Kaimauern an seeschiffstiefen Häfen	40 km	84,6	1,0	14,4
Kaimauern an binnenschiffstiefen Häfen	34 km	89,3	—	10,7
Kaischuppen	735 000 qm	11,1	28,8	68,1
Speicher	231 000 qm	28,3	5,3	66,2
Hafenbahngeleise	450 km	32,2	34,7	33,1
Straßenbahn- und Eisenbahnbrücken	165 Stück	57,6	18,8	23,6
Landungsanlagen	65 Stück	45,3	23,3	21,2
Kräne	945 Stück	21,4	28,3	50,3

Hierzu muß bemerkt werden, daß die Instandsetzung der Kaischuppen und Speicher im Vordergrund der Bemühung steht und in den letzten Monaten bereits erhebliche Fortschritte gemacht hat, die in den obigen Zahlen noch nicht zum Ausdruck kommen.

Unter Berücksichtigung aller Wiederaufbau- und Instandsetzungsarbeiten konnte bis jetzt eine Kapazität von 12-15 Mill. t — je nachdem, ob Stück- oder Massengüter umgeschlagen werden — im Hafen erreicht werden, die jedoch gegenwärtig nur zur Hälfte ausgenutzt wird. Alle Bemühungen richten sich daher auf die bessere Ausnutzung des Hafens.

Die Umschlagstätigkeit im Hamburger Hafen (Ein- und Ausgang in Mill. t):

	1938	1946	1947	Jan.-Sept. 1948
Seeverkehr	25,7	4,2	6,0	6,2
Binnenschiffsverkehr	9,9	1,3	1,6	1,9

Die Gründe für den Rückgang des Hafenverkehrs sind allzu bekannt, als daß sie im einzelnen hier einer Erwähnung bedürfen. Der Rückgang bzw. die zeitweilige Absperrung Deutschlands vom internationalen Warenaustausch ist die entscheidende Ursache hierfür. Die Dollarklausel steht nicht nur der Entwicklung des Warenverkehrs im Wege, sie behindert in gleicher Weise die Inanspruchnahme der Leistungen deutscher Seehäfen und der in ihnen tätigen Verkehrs- und Wirtschaftszweige durch das Ausland. Wir beschränken uns im folgenden auf die für Hamburg besonders ins Gewicht fallenden Veränderungen durch die Kriegs- und Nachkriegsverhältnisse.

Eine Hauptvoraussetzung zur Erfüllung seiner Funktionen als Umschlagsplatz war die in Hamburg beheimatete Seeschiffsflotte. Vor dem Kriege zählte sie 1538 Seeschiffe mit 2,28 Mill. BRT, das sind 55,1 Prozent der gesamten deutschen Handelstonnage. 184 Linien deutscher und ausländischer Reedereien führten 1938 von Hamburg aus 8735 Abfahrten mit 11,2 Mill. NRT durch. Das bedeutet, daß 34,7 Prozent des gesamten Schiffsverkehrs Hamburgs in regelmäßigem Dienst fuhr, eine Höhe, die von keinem anderen kontinentalen Hafen vor dem Kriege erreicht wurde. Durch Kriegsverluste und Ablieferungen ist der Bestand der hamburgischen Handelsflotte auf 2,6 Prozent von 1938 gesunken (250 Schiffe mit 63 201 BRT!).

Die Aufhebung des Verbots einer deutschen Überseeschifffahrt ist eine der Hauptvoraussetzungen für das Wiederaufleben der deutschen Wirtschaft. Solange die Beschränkungen der Seeschifffahrt auf der deutschen Wirtschaft lasten, werden wertvolle Devisen für Leistungen ausgegeben, welche die deutsche Verkehrswirtschaft, vor allem eine deutsche Seeschiffsflotte erfüllen könnte. Darüber hinaus fallen heute wertvolle Deviseneinnahmen fort, da die Verkehrsleistungen innerhalb der deutschen Devisenbilanz nicht die vor dem Kriege maßgebliche Rolle spielen können.