

halten hat, ist seit Oktober 1954 laufend gestiegen und erreichte im August d. J. 123,3. Als Anreiz für den weiteren Aufbau unserer Handelsflotte ist diese Entwicklung, vor allem nach dem Auslaufen der steuerlichen Vergünstigungen für den Schiffbau, sehr zu begrüßen. Die westdeutsche Hochseeschifffahrt umfaßte am 1. September d. J. 856 Einheiten (Frachtschiffe und Tanker) mit 2,4 Mill. BRT. Nach dem Auftragsbestand der Werften kann damit gerechnet werden, daß die gesamte Handelstonnage — See- und Küstenschifffahrt — Anfang 1956 die 3-Millionengrenze überschreiten wird. Ein interessantes Kapitel der deutschen Schifffahrt ist z. Zt. zweifellos die Frage des Bau von Passagierschiffen. Der Bundestag hat kürzlich seine Zustimmung zu Finanzierungshilfen des Staates gegeben. Konkrete Pläne liegen jedoch noch nicht vor. Auch die Hamburger Bürgerschaft soll demnächst Sicherheitsleistungen der Freien und Hansestadt für den Bau von Passagierschiffen in Höhe von 30 Mill. DM gutheißen. Wenn die voraussichtliche Rentabilität von Passagierschiffen auch noch umstritten ist, so ist man sich doch allgemein darüber im klaren, welchen Prestigegewinn für die nationale Flagge und für den deutschen Außenhandel sie einbringen würden.

Zur Abrundung des Bildes von 1955 noch kurz einige Angaben über den Güterumschlag der Binnenschifffahrt und über den Transitverkehr:

	1954		1955	
	Jan.-Aug.	Jan.-Aug.	Jan.-Aug.	Jan.-Aug.
<b>Eingang</b>	1938	1954	1954	1955
Bundesgebiet	916	1905	1106	1458
Westberlin	119	61	37	45
Sowjetische Zone	2278	471	222	296
CSR	506	236	147	220
	3819	2673	1512	2019
<b>Ausgang</b>				
Bundesgebiet	708	1402	845	1070
Westberlin	1421	395	253	317
Sowjetische Zone	3500	383	249	300
CSR	414	305	179	229
	6043	2485	1526	1916

	1954		1955	
	Jan.-Aug.	Jan.-Aug.	Jan.-Aug.	Jan.-Aug.
<b>Durchfuhr von See nach Verbrauchs-ländern insges.</b>	2100,0	1310,0	782,0	1200
Auf dem Land- und Flußwege	750,0	727,7	469,7	606
Seeumschlag	1350,0	582,3	312,3	594
<b>Durchfuhr nach See von Herstellungsländern insges.</b>	2200,0	1389,5	834,4	1219
Auf dem Land- und Flußwege	920,0	807,2	522,1	625
Seeumschlag	1280,0	582,3	312,3	594

Die verglichen mit 1954 in ihrer Dauer und in den Kältegraden noch ausgeprägtere Frostperiode hat den Binnenschifffahrtsumschlag in den ersten 3 Monaten d. J. auf ein außerordentlich geringes Ausmaß herabgedrückt. Die Fehlmenge gegenüber durchschnittlichen Ergebnissen vergangener Vierteljahre betrug rechnerisch ca. 700 000 Tonnen. Nach der Wiederaufnahme der Schifffahrt ab Mitte März haben sich dann die monatlichen Umschlagszahlen schlagartig verdoppelt. Insgesamt ergibt sich gegenüber 1954 eine Erhöhung von ca. 26%. Auffallend ist die Zunahme des Verkehrs von und nach der Tschechoslowakei. Hiermit wird bereits der besonders erfreuliche Verlauf des Transitverkehrs erkennbar, der gemessen an der Gesamtumschlagsveränderung wie auch schon 1954 den größten Zuwachs zu verzeichnen hat, und zwar sowohl auf dem Land- und Flußweg, als auch im Seeumschlag. Die stärksten Stützen des Transits auf dem Land- und Flußwege sind weit voraus die CSR, Ungarn und Österreich. Beim Seeumschlag sind es Dänemark und Schweden.

Dieser Gewinn des Warenumschlages aus den fernen Hinterlandsbezirken unseres Hafens im Süden, Südosten und Norden läßt hoffen, daß Hamburg in Zukunft wieder verstärkt seine Mittlerrolle zwischen Übersee und diesen Ländern übernehmen und es damit zu einer Korrektur der unerquicklichen Folgen der Kriegszeit und der politischen Entwicklung in der Nachkriegszeit kommen wird. Anzeichen dafür, daß diese Tendenz, die schon heute ein Barometer für die Entspannungen in der internationalen politischen Lage ist, sich weiter fortsetzt, sind vorhanden. Die Empfehlungen der Gener. Außenminister-Konferenz vom Sommer d. J.: Abbau der Handels-schranken zwischen West und Ost und auch der kürzliche Moskaubesuch des Bundeskanzlers, dem Gespräche auf Wirtschaftsebene folgen sollen, werden hoffentlich ein übriges tun, intensivere Handelsbeziehungen in der Weltwirtschaft wieder herzustellen.

Halt die bisherige Entwicklung der Transitverkehre in den letzten Monaten d. J. weiter an, so ist zu erwarten, daß der Stand von 1938 annähernd erreicht wird. Lediglich der Verkehr mit der Ostzone — welche Ironie des Schicksals — wird weit hinter dem damaligen Umfange zurückbleiben.

Obwohl man gelernt hat, sich gemäßigter auszudrücken, kann man das Jahr 1955 als ein geschichtliches Datum für den westdeutschen Luftverkehr bezeichnen. Es brachte im April der „Deutschen Lufthansa“ die Starterlaubnis und im Mai mit der Souveränität der Bundesrepublik die Lufthoheit. Nach einer 10-jährigen Unterbrechung ist Deutschland damit wieder in den Kreis der Luftverkehr betreibenden Nationen zurückgekehrt. Mit einem Streckennetz von 10 025 km im Europa- und Nordatlantikverkehr hat die Lufthansa die erste Phase ihres Wiederaufbaues begonnen. Anfang Oktober wird sie ihren 50 000sten Passagier befördert haben. Eine Zahl, die bei der geringen Anzahl eingesetzter Flugzeuge sehr bemerkenswert ist. 1956 soll die Erweiterung des Flugnetzes auf eine Streckenlänge von insgesamt 25 548 km, davon 3 836 innerhalb Europas bringen. Entsprechende zweiseitige Verträge mit anderen Ländern, die die Bundesrepublik bereits anfliegen, konnten abgeschlossen werden. Sie gipfeln in einem Vertrag mit den USA, der Westdeutschland auf der Basis der Gegenseitigkeit Vergünstigungen wie bisher noch keinem anderen Land einräumt und der deshalb nicht nur unter den amerikanischen Luftverkehrsgesellschaften Aufsehen erregt hat. Bedeutungsvoll sind ferner die Aufnahme der Bundesrepublik in die ICAO (International Civil Aviation Organization) und der Beitritt der Lufthansa in die IATA (International Air Transport Association).

Im „Come-back“ der Lufthansa nimmt Hamburg eine Sonderstellung ein. Nach Aufwendung erheblicher Mittel wurden die Voraussetzungen dafür geschaffen, daß die Lufthansa in Fuhlsbüttel ihren Werftbetrieb errichten und Hamburg damit zur Ausgangsbasis ihres Flugdienstes bestimmen konnte. Der internationale See- und Lufthafen Hamburg hat dadurch eine wertvolle Ergänzung erfahren.

Außer der Lufthansa haben 12 ausländische Fluggesellschaften Fuhlsbüttel in ihren Liniendienst einbezogen, so daß regelmäßige An- und Abflüge von Passagieren, Fracht und Post nach den innerdeutschen Flughäfen und nach allen wichtigen Start- und Landeplätzen der Welt möglich sind.

Von Januar bis einschließlich August d. J. wurden von und nach Hamburg insgesamt 284 688 Passagiere, 9 001 t Fracht und 793 t Post befördert.

Der Bericht über die Verkehrsentwicklung in Hamburg 1955 wäre unvollständig, wollte man nicht ein Problem berühren, das heute die Gemüter in allen Großstädten Deutschlands, ja in fast allen Großstädten der Welt, bewegt: Die Ordnung des innerstädtischen Verkehrs. Gegenüber dieser Aufgabe ist sogar das in der Bundesrepublik im vergangenen Jahr noch so zentrale Problem der Auseinandersetzung zwischen Schiene und Straße, dessen erste Runde inzwischen mit dem Verkehrsfinanzgesetz beendet wurde, in den Hintergrund getreten.