

hat. Insbesondere fehlen noch die großen Passagierschiffe. Die Zahl der Küstenschiffe belief sich am 1. September 1952 auf 926 Schiffe mit einem Raumgehalt von 138 105 BRT. Die auch bei den Küstenschiffen festzustellende Verschiebung in der Größenordnung vollzog sich in umgekehrter Richtung, d. h. zugunsten der grösseren Einheit.

Der auf der Basis 1938 = 100 errechnete Verkehrsindex des Hamburger Hafens stand im Juni 1952 trotz der im allgemeinen nicht ungünstigen und im Jahre 1951 sogar überraschend günstigen Entwicklung der Nachkriegsjahre erst wieder auf 57,0. Diese Zahl läßt ein Zurückbleiben in der Entwicklung erkennen, das unter allen großen Häfen der Welt einmalig ist und wieder einmal beweist, wie sehr der Hamburger Hafen, der vor dem Kriege das Zentrum eines großen Einzugsgebietes war, darunter leidet, daß er infolge der Zonen-trennung eines Großteils seines Hinterlandes beraubt wurde.

Wenn somit auch das Vorkriegsvolumen des Verkehrs im Hamburger Hafen noch bei weitem nicht erreicht worden ist — und unter den gegenwärtigen politischen Verhältnissen wohl kaum erreicht werden kann — so sind doch auch für den Berichtszeitraum, d. h. für das vierte Quartal 1951 und die ersten acht Monate des Jahres 1952, beachtliche Erfolge zu verzeichnen. Der Jahresumschlag 1951 übertraf mit insgesamt 14,22 Mill. t denjenigen des Vorjahres um rund 29 Prozent. Dabei entfiel ein sehr wesentlicher Anteil dieser Zunahme des Güterverkehrs auf das vierte Quartal, in dem im November mit 1,45 Mill. t ein neuer Nachkriegshöchststand erreicht wurde. In den darauffolgenden Monaten konnte dieser nur mit der Entwicklung des Güterumschlages zu Beginn der Koreakrise vergleichbare sprunghafte Anstieg nicht gehalten werden. Im Gegenteil war die Entwicklung des Güterverkehrs in den ersten sechs Monaten des Jahres 1952 zuerst stagnierend, dann rückläufig, erreichte im März mit einem scharfen Absinken auf 1,15 Mill. t einen Stand, der bereits im August des vorigen Jahres zu verzeichnen war, und konnte insgesamt nur knapp das Niveau des zweiten Halbjahres 1951 halten. Die Ursache für diese ungünstige Entwicklung ist vor allem in einer spürbaren Zurückhaltung der deutschen Importeure infolge der seit Beginn des Jahres 1952 sinkenden Weltmarktpreise zu suchen. Außerdem wird ein großer Teil des Auslandsgeschäftes über den zu den Industriezentren der Bundesrepublik verkehrsmäßig günstiger liegenden Hafen Bremen und die Beneluxhäfen geleitet, da die Abwicklung über diese Häfen geringere Transportkosten erfordert. Die für das erste Halbjahr 1952 im Vergleich zum vierten Quartal 1951 festgestellte Tendenz zur Stagnation setzte sich auch in den folgenden Monaten Juli mit 1,23 Mill. Tonnen und August mit 1,26 Mill. t fort. Verglichen mit dem ersten Halbjahr 1951 ergibt sich für die Monate Januar bis August 1952 jedoch eine Zunahme des Güterverkehrs von 8,78 Mill. t auf 10,8 Mill. t, d. h. eine Steigerung um 23,0 Prozent.

An dieser gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres festzustellenden Steigerung des Güterumschlages war vor allem der Wareneingang mit einer Zunahme um 21,2 Prozent beteiligt. Insbesondere die Einfuhr von Rohstoffen und Halbwaren wies eine Zunahme um 27,9 Prozent auf, die auf verstärkte Einkäufe infolge der im zweiten Quartal 1952 allgemein befestigten Weltmarktpreise zurückzuführen ist. Aus dem gleichen Grunde war auch für den Eingang von Lebens- und Futtermitteln eine ähnliche Zunahme zu verzeichnen. Der Wareneingang dagegen erfuhr in dem gleichen Zeitraum nur eine unwesentliche Steigerung um 1,5 Prozent und hat sich auch in seiner Zusammensetzung wenig geändert. Die Ausfuhr von Rohstoffen und Halbwaren stieg um 7,6 Prozent, diejenige der Fertigwaren um nur 1 Prozent. Die Ausfuhrsteigerung in diesen beiden Warengruppen ging zu Lasten der Ausfuhr von Lebens- und Futtermitteln, die gegenüber dem Vergleichszeitraum im Jahre 1951 um 4,3 Prozent geringer ausfiel. Ergänzend ist zu bemerken, daß diese Zahlen lediglich die Gesamtentwicklung widerspiegeln, und daß in den einzelnen in der nachstehenden Tabelle angeführten Warengruppen eine Vielzahl von Erzeugnissen zusammengefaßt ist, deren Entwicklungstendenzen sich durchaus nicht immer einheitlich verhalten, teilweise sogar gegenläufig sind. So wurde beispielsweise im Juli 1952 die allgemein rückläufige Tendenz in der Verladung von Rohstoffen und Halbwaren lediglich dadurch überdeckt, daß bei einigen Massengütern wie Kohle, Zement, Düngemitteln und Schrott eine wesentliche Ausfuhrsteigerung gegenüber dem Vormonat festzustellen war, sodaß sich insgesamt ein geringer Anstieg von 0,8 Prozent in der Warenausfuhr ergab.

Wie sehr im Vergleich zum Jahre 1951 die Entwicklung des Wareneingangs zurückgeblieben ist, zeigt sich darin, daß das Verhältnis zwischen Wareneingang und Wareneingang sich wie 2:1 verhielt, während im Jahre 1952 sich dieses Verhältnis auf fast 3:1 verschlechtert hat. In diesem Zusammenhang sei noch erwähnt, daß der Zeitraum Januar bis August 1952, im Monatsdurchschnitt betrachtet, etwa 60 Prozent der Tonnenwerte von 1938, sowohl im Eingang als auch im Ausgang erbringt.

Der Güterumschlag des Hafens Hamburg im Seeverkehr nach Warenarten
(in 1000 t)

	1938	1948	1949	1950	1951	Jan.-Aug. 1951	Jan.-Aug. 1952
Wareneingang							
Lebens- und Futtermittel . . .	5 824	2 415	2 931	2 413	2 741	1 736	1 924
Rohstoffe und Halbwaren . . .	11 464	3 200	3 819	4 709	6 615	3 877	4 960
Fertigwaren	828	120	201	190	256	164	188
übrige Waren	—	158	160	133	267	155	117
Insgesamt	18 236	5 893	7 111	7 445	9 879	5 932	7 189
Warenausgang							
Lebens- und Futtermittel . . .	2 786	597	669	481	655	420	402
Rohstoffe und Halbwaren . . .	2 616	1 172	1 406	2 264	2 475	1 631	1 733
Fertigwaren	2 099	208	315	719	1 056	687	692
übrige Waren	—	62	55	120	154	113	46
Insgesamt	7 501	2 039	2 445	3 584	4 340	2 851	2 855

Eine Aufgliederung des Güterverkehrs im Hamburger Hafen nach den verschiedenen Verkehrsbezirken zeigt, daß auch im Berichtszeitraum der Verkehr mit den überseeischen Häfen die weitaus größte Zunahme erfahren hat. Er stieg von 3,1 Mill. t, die in den ersten acht Monaten des Jahres 1951 umgeschlagen wurden, auf 6,3 Mill. t in den Monaten Januar bis August 1952. Das bedeutet eine Zunahme des Überseeverkehrs um 23,8 Prozent und eine Verbesserung seines Anteils am Güterverkehr insgesamt von 57,6 Prozent auf 62,3 Prozent. Hinter diesen Zahlen blieb die Entwicklung des Verkehrs mit europäischen Häfen mit einer Zunahme um nur 7,4 Prozent, d. h. von 2,7 Mill. t in den Monaten Januar bis August 1951 auf 2,9 Mill. t in den Monaten Januar bis August 1952, weit zurück. Ende August 1952 betrug der Güterverkehr mit europäischen Häfen 28,6 Prozent des Gesamtverkehrs. Stagnierende Tendenz zeigte der Verkehr mit den Häfen der deutschen Küste im Berichtszeitraum, für den sich ein Nachlassen um 4,2 Prozent gegenüber 1951 auf 0,9 Mill. t und 9,4 Prozent des Gesamtverkehrs ergab.

Der S
1951. Die
9,3 Mill. N
an erster
tretenen E
gleichzeit
schen Plag

Die Ei
weitere Fo
auf 186. Hi
erhöhten s
ein Fünftel
verkehrs r
Der Linien
kehr mit d

Der G
geringe Ve
des Jahres
rückläufig,
ausgang el
sich im W
auf 1,5 Mill
durch den
Verkehr m
Außenhand

E

A

W

W