

Insgesamt zeigte der Wareneingang während des letzten Jahres keinen Fortschritt infolge der sinkenden Lebensmitteleinfuhren. Dagegen stieg der Versand um fast 800 t (43 v. H.), der Versand nach Übersee allein um 370 t oder fast 90 v. H. Gerade der Warenversand nach Übersee ist aber von besonderer Bedeutung für einen großen Umschlaghafen, weil es sich zum größeren Teil um hochwertiges Stückgut handelt, das einen Hafen für den regelmäßigen Linienverkehr anziehend macht.

Der Anteil von Stück- und Massengut am Umschlag des Hafens Hamburg

	1938		1949		Jan.-Sept. 50	
	Mill. t.	v. H.	Mill. t.	v. H.	Mill. t.	v. H.
See Eingang insges.	17,8	100,0	7,1	100,0	5,3	100,0
davon Stückgut	4,9	22,2	1,35	19,1	1,1	20,8
Sack- und Massengut	13,8	77,7	5,75	80,9	4,2	79,2
See Ausgang insges.	6,5	100,0	2,44	100,0	2,6	100,0
davon Stückgut	2,7	41,8	0,46	18,9	0,7	26,9
Sack- und Massengut	3,8	58,2	1,98	81,1	1,9	73,1

In der Zusammensetzung zeigt der Wareneingang etwa wieder dasselbe Bild wie vor dem Kriege: rund $\frac{2}{3}$ Rohstoffe und Halbwaren — davon etwa 75 v. H. Kohle und Mineralöle — im übrigen aber z. T. wertvolle überseeische Rohstoffe. Fertigwaren spielen nach wie vor kaum eine Rolle. Anders im Warenausgang. Auch hier stehen zwar Rohstoffe und Halbwaren an erster Stelle. Sieht man jedoch ab von dem Versand von Schrott und dem Transport von Düngemitteln und Steinen und Erden zu anderen deutschen Häfen, so sinkt der Anteil der Rohstoffe und Halbwaren auf 30 v. H. Bemerkenswert ist, darauf wurde oben schon hingewiesen, der außerordentlich starke Anstieg des Fertigwarenversandes als Folge der steigenden deutschen Ausfuhr und des zunehmenden Transitverkehrs.

Seeumschlag des Hafens Hamburg nach Warenarten

	in 1000 t						Jan.-Sept.
	1938	1948	1947	1948	1949	1949	1950
Wareneingang							
Lebens- und Futtermittel	5 924	955	1 837	2 415	2 931	2 117	1 733
Rohstoffe und Halbwaren	11 484	1 766	2 292	3 200	3 819	2 871	3 298
Fertigwaren	828	56	60	120	201	164	131
übrige Waren	—	405	224	158	160	122	96
Insgesamt	18 236	3 182	4 413	5 893	7 111	5 214	5 258
Warenausgang							
Lebens- und Futtermittel	2 786	204	313	597	669	544	326
Rohstoffe und Halbwaren	2 616	602	1 066	1 172	1 406	1 001	1 682
Fertigwaren	2 099	138	155	200	315	230	494
übrige Waren	—	54	47	62	55	36	90
Insgesamt	7 501	998	1 581	2 039	2 445	1 811	2 592

Der Ausgang von Fertigwaren aus dem Hamburger Hafen war in den ersten 9 Monaten des Jahres 1950 mehr als doppelt so hoch wie im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Diese Steigerung kommt auch deutlich in der monatlichen Entwicklung zum Ausdruck. Insgesamt zeigt die Monatskurve eine uneinheitliche Entwicklung. Der Wareneingang hatte bis Mitte 1950 sinkende Tendenz und stieg dann plötzlich steil an, während die Ausgänge relativ stetig zugenommen haben. Eine Verkehrsspitze brachten die Monate Juli/August infolge des Streiks in den Benelux-Häfen. In der kurzen Zeit, in der die für diese Häfen bestimmten Schiffe nach Hamburg und Bremen umgeleitet wurden, wurde klar, was den deutschen Häfen in den letzten Jahrzehnten verloren gegangen ist, wie notwendig aber auch Investitionen zur Erhöhung der Kapazität sind. Das dazu notwendige Kapital konnte in den vergangenen Jahren von der Stadt selbst aufgebracht werden. Heute ist Hamburg dazu nicht mehr in der Lage. Daß der Umschlag im Hamburger Hafen in den nächsten Jahren wieder Vorkriegshöhe erreicht, erwartet niemand. Aber selbst den möglichen Steigerungen des Verkehrs ist der Hafen nur bis zu einer gewissen Grenze gewachsen, wenn ihm nicht weitere Mittel zur Verfügung gestellt werden, Mittel, deren Ertrag der westdeutschen Devisenbilanz und dem gesamten Bundesgebiet einmal zugute kommen werden.

Eine wachsende Rolle gewinnt der Hamburger Flughafen, dessen Bedeutung für einen Seehafen wie Hamburg nicht unterschätzt werden darf. Sieben internationale Fluggesellschaften — die deutschen fehlen leider — fliegen Hamburg regelmäßig an, so daß es an das internationale Flugnetz Anschluß gefunden hat. Mit seinem Luftfrachtaufkommen liegt Hamburg heute an der Spitze der deutschen Flughäfen. Der Flugverkehr bringt außerdem, ebenso wie der Seeverkehr, einen steigenden Strom von Fremden nach Hamburg, die die Stadt nicht nur geschäftlich aufsuchen, sondern sie auch zum Ausgangspunkt einer Deutschlandreise wählen.

Die Binnenschifffahrt ist nach wie vor von der politischen Entwicklung abhängig. Sie zeigt insgesamt wenig Veränderungen und verharrte, abgesehen von geringen Verschiebungen, auf dem Vorjahresstand, d. h. weit unter Vorkriegsniveau. Auffallend zugenommen hat lediglich der Verkehr mit Berlin infolge der verstärkten Einbeziehung Berlins in das westdeutsche Wirtschaftsgebiet und im Warenausgang auch der Verkehr mit der Tschechoslowakei.

Binnenschifffahrt des Hafens Hamburg — in 1000 t —

	Jan.-Sept.						Jan.-Sept.				
	1938	1948	1949	1949	1950		1938	1948	1949	1949	1950
Eingang						Ausgang					
Lebens- u. Futtermittel	1096	60	91	59	124	Lebens- u. Futtermittel	1098	288	532	348	305
Rohstoffe u. Halbwaren	2056	948	1139	805	1033	Rohstoffe u. Halbwaren	4110	1034	987	747	631
Fertigwaren	645	82	120	82	123	Fertigwaren	227	24	18	14	12
übrige Waren	22	9	4	3	3	übrige Waren	8	9	6	4	4
zusammen	3819	1099	1354	949	1283	zusammen	6043	1355	1543	1113	952
davon aus						davon aus					
Brit. Zone	916	857	948	699	839	Brit. Zone	708	962	1097	788	636
Sowjet. Zone	2278	93	22	16	26	Sowjet. Zone	3500	22	2	2	12
Berlin	119	7	219	119	254	Berlin	1421	81	255	178	232
CSR.	506	142	165	115	164	CSR	414	290	189	145	72