

Hamburgs Wirtschaft 1951

Von Syndikus Dr. A. Wüstemann und Dr. Eva Helmer

Das Jahr 1951 hat im strukturellen Aufbau der westdeutschen Wirtschaft weitere höchst bemerkenswerte Fortschritte gebracht, wenn auch das Ziel — eine ausgeglichene, aus eigener Kraft lebende Volkswirtschaft — noch keineswegs erreicht ist und auf Marshallplan-Hilfe einstweilen noch nicht wird verzichtet werden können. Das erhebliche Kohlendefizit, die ungenügende und schwer zu steigernde Eisen- und Stahlproduktion sowie beträchtliche Rückstände im Wiederaufbau unserer Verkehrswirtschaft sind wesentliche Faktoren, die einer schnelleren Gesundung unserer Wirtschaft im Wege stehen und trotz erzielter weiterer Zunahme der Beschäftigten einen stärkeren Abbau der Erwerbslosenzahl nicht zulassen.

Für Hamburg bedeutete 1951 neben einer erheblichen Steigerung des Exports eine überaus rege Tätigkeit seiner Werften als Auswirkung der im Sommer vorigen Jahres erfolgten Lockerungen der Schiffsbaubestimmungen (damals zunächst für ausländische Rechnung), vor allem aber beträchtliche Fortschritte im Wiederaufbau seiner Handelsschiffahrt, der im April 1951 ihre völlige Freiheit wiedergegeben worden ist. Beeinträchtigt wird der Wiederaufstieg des deutschen Schiffbaues allerdings durch den empfindlichen Mangel an Material, insbesondere Schiffsblechen. Die zu geringe Kapazität der uns verbliebenen Werften — von den 23 Docks der Vorkriegszeit mit einer Gesamttragfähigkeit von etwa 268 000 Tonnen in Hamburg sind z. Zt. noch nicht einmal 25 v.H. in Betrieb, und die Wiederherstellung der großen Seeschiffswerften von Blohm & Voss stößt nach wie vor auf den eisernen Widerstand der Besatzungsmacht — und die Schwierigkeiten der Finanzierung sind weitere, die Aufwärtsentwicklung des Schiffbaues hemmende Faktoren.

Was noch völlig fehlt, ist die alte hamburgische Passagierfahrt, während die deutsche Linienschiffahrt bereits einen Teil ihrer früheren Bedeutung wiedergewinnen konnte.

Sehr beachtlich ist weiterhin, daß der Flughafen Hamburg unter jetzt wieder deutscher Leitung im letzten Jahr sowohl im Passagier- wie im Frachtverkehr eine starke Aufwärtsentwicklung genommen hat, so daß er nach Frankfurt an der Spitze der deutschen Flughäfen liegt.

Trübe ist nach wie vor oder mehr denn je der Blick nach Osten. Der Interzonenhandel kam 1951 zeitweise fast völlig zum Erliegen, und der Handel mit den Ländern hinter dem Eisernen Vorhang, der vor dem Kriege im Hamburger und im deutschen Außenhandel eine wichtige Rolle spielte, ist infolge der ihm unter dem Druck der Besatzungsmächte auferlegten Beschränkungen auf einen Bruchteil seines früheren Umfangs herabgesunken. Solange die Zonentrennung und der Eisernen Vorhang bestehen bleiben, die Hamburg rund der Hälfte seines Hinterlandes beraubten und es dadurch weitgehend an die Peripherie rückten, ist Hamburg in seinem wirtschaftlichen Wiederaufbau aufs schwerste behindert. Das drückt sich im Güterumschlag seines Hafens, in seinem Handel, in seiner industriellen Produktion und nicht zuletzt auch im Grad der Beschäftigten und Arbeitslosen aus.

Verkehrswirtschaft

Hamburg hat sich in den vergangenen Jahren mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln darum bemüht, seinem Hafen als dem wichtigsten Zentrum des wirtschaftlichen Lebens der Stadt die frühere Position eines der bedeutendsten Welthäfen wieder zu erringen. Um die Vorbedingungen für die erstrebte Wiederbelebung des Hafenverkehrs zu schaffen, galt es zunächst, die zerstörten Hafenanlagen und -Einrichtungen wieder aufzubauen, und zwar so wieder aufzubauen, daß sie auch den nicht geringen Anforderungen, die in technischer, organisatorischer und arbeitsmäßiger Hinsicht an einen modernen Hafenplatz von internationaler Bedeutung gestellt werden, entsprechen können. Wieviel auf diesem Gebiet bereits erreicht worden ist, geht aus einer zum 1. Oktober 1951 aufgestellten Übersicht über den Stand der Aufbauarbeiten im Hamburger Hafen hervor, aus der hier nur die wichtigsten Posten angeführt werden sollen: Zu Beginn des 4. Quartals 1951 waren rund 44 v. H. der zerstörten Kaischuppen sowie 18 v. H. der Speicher unter Berücksichtigung der modernsten technischen Einrichtungen und Erfahrungen anderer europäischer und überseeischer Häfen neu aufgebaut worden; 43 v. H. der Kaikräne waren wieder in Betrieb; etwa 87 v. H. der Hafengeleise sowie 74 v. H. der Landungsanlagen waren wieder hergestellt und in Betrieb genommen worden.

In diesen Zahlen spiegelt sich ein beachtlicher Erfolg wider, der auch in der Feststellung zum Ausdruck kommt, daß im Hamburger Hafen — der 1945 in seiner Leistungsfähigkeit auf etwa 1/5 seiner Vorkriegskapazität reduziert worden war — im Sommer 1951 bereits wieder als bisherige Höchstleistung eines Monats 56,2 v. H. des Verkehrs von 1938 abgewickelt wurden. Wieviel jedoch noch getan werden muß, um dem Hafen Hamburg seine frühere Geltung wieder zu verschaffen, zeigt sich andererseits darin, daß der bisherige Wiederaufbau der Betriebsanlagen im Hafen nur gerade ausreichte, um mit dem wachsenden Verkehr Schritt zu halten, und vor allem darin, daß der Verkehr im Hamburger Hafen zwar auch in dem Zeitraum, mit dem sich der vorliegende Bericht beschäftigt, d. h. vom Herbst 1950 bis Herbst 1951, weiter zugenommen hat, jedoch nicht in dem Umfange wie der Verkehr in den ausländischen Konkurrenzhäfen. In diesem Zusammenhang ist es für den heute in seiner Konkurrenzfähigkeit so stark benachteiligten Hafen Hamburg ein vordringliches Problem, die bereits im Mai dieses Jahres vom Bundesverkehrsministerium angekündigte Neuordnung der Seehafenausnahmetarife nunmehr durchzuführen, um auf diese Weise einen größeren Kreis inländischer Kunden zu veranlassen, ihre Export- und Importverladungen über Hamburg vorzunehmen. Bei einer Beurteilung der Entwicklung des gesamten Hafenverkehrs darf jedoch nicht übersehen werden, daß der Verkehr im Hamburger Hafen unter den heute herrschenden politischen Verhältnissen nicht den gleichen Umfang wie vor dem Kriege erreichen kann; denn der heute nahezu völlig abgeschnittene Verkehr mit dem im Osten gelegenen Handels- und Verkehrshinterland umfaßte früher fast die Hälfte des Gesamtverkehrs.

Betrachtet man nun die Entwicklung im einzelnen, so ist festzustellen, daß der Schiffsverkehr des Hafens Hamburg in den ersten drei Quartalen des Jahres 1951 im Vergleich zu dem Verkehr im gleichen Zeitraum des Vorjahres um rund 14 v. H. zugenommen hat. Nach wie vor führt der größte Teil der ankommenden Seeschiffe ausländische Flaggen, unter denen sich erstmals auch die japanische, die marokkanische und die Flagge Kolumbiens befanden. Immerhin hat sich das Bild insofern zugunsten der deutschen Flagge gewandelt, als der Anteil der deutschen Schiffe, der für das Jahr 1950 noch 13,4 v. H.