

betrug, sich in den vergangenen neun Monaten dieses Jahres auf 16,7 v. H. erhöht hat. Diese Zunahme des deutschen Schiffsverkehrs ist eine erste Auswirkung des Wiederaufbaus der deutschen Handelsflotte, der freilich noch in seinen Anfängen steckt, da die Beschränkungen für den deutschen Schiffbau erst im April dieses Jahres gefallen sind. Am 1. Juli 1951 verfügte die deutsche Handelsflotte erst wieder über einen Schiffsraum von 863 000 BRT gegenüber einem Vorkriegsstand von 4,5 Millionen BRT. Von den heute vorhandenen 863 000 BRT Gesamttonnage sind 530 000 BRT oder 61,5 v. H. im Hafen Hamburg beheimatet.

Entwicklung des Schiffsverkehrs im Hafen Hamburg

	Angekommene Seeschiffe								
	insgesamt			davon: deutsche Schiffe			ausländische Schiffe		
	Anzahl in 1000	Mill. NRT		Anzahl in 1000	Mill. NRT	in v. H.	Anzahl in 1000	Mill. NRT	in v. H.
1938	18,1	20,6		12,3	10,5	51,0	5,8	10,1	49,0
1948	8,4	5,5		5,2	0,8	14,5	3,2	4,7	85,5
1949	9,8	8,7		5,7	0,9	10,3	4,1	7,8	89,7
1950	11,5	11,1		6,4	1,5	13,4	5,1	9,6	86,6
Jan.-Sept. 1950	8,5	7,9		4,8	1,1	13,9	3,7	6,8	86,1
Jan.-Sept. 1951	9,5	9,0		5,7	1,5	16,7	3,8	7,5	83,3

Eine hamburgische Passagierfahrt, wie sie vor dem Kriege bestanden hat, gibt es noch nicht wieder, obwohl die hierfür bestehenden Verbote inzwischen wieder aufgehoben wurden. Die Finanzierungsschwierigkeiten waren bisher auf diesem Gebiet noch zu groß.

Dagegen hat der Hafen Hamburg in der Linienschiffahrt einen großen Teil seiner früheren Bedeutung wiedergewonnen. Im September 1951 bestanden in Hamburg 185 Linien mit 476 Abfahrten. Hiervon entfielen 105 Linien auf den Verkehr mit Außereuropa, 69 Linien auf den Verkehr mit europäischen Häfen und elf Linien auf den Verkehr mit der deutschen Küste. Allerdings ist im Linienverkehr eine Tendenz zur Ausschaltung Hamburgs aus dem überseeischen Verkehr zugunsten der Beneluxhäfen und Londons unverkennbar. Dafür hat Hamburg den Zubringerdienst zu diesen Großhäfen stärker als bisher entwickelt. Von den jetzt wieder in der Linienfahrt, zum Teil im Gemeinschaftsdienst mit anderen deutschen oder auch ausländischen Schiffahrtsgesellschaften beschäftigten Hamburger Reedereien, fahren zwei nach Kanada und den Großen Seen, eine nach der Ostküste der USA und den USA-Golfhäfen, drei nach Mittelamerika, eine nach Südamerika, fünf nach Westafrika (in zwei Gemeinschaftsdiensten mit je einer Bremer Reederei), eine nach Südafrika, eine nach dem Fernen Osten, zwei nach der Levante, zwei nach Spanien, Portugal Nordafrika, Italien, drei nach Holland, Belgien, Großbritannien und neun nach Skandinavien.

Der Güterumschlag des Hafens Hamburg im Seeverkehr erreichte im Oktober 1950 zum zweiten Male die 1-Million-Tonnen-Grenze und hat sich seither mit Ausnahme des Februars, in dem jahreszeitliche Einflüsse und wirtschaftspolitische Maßnahmen sich nachteilig auswirkten, oberhalb dieser Grenze gehalten. Der Höhepunkt wurde im Mai mit einem Güterumschlag von 1,21 Millionen Tonnen im Ein- und Ausgang erreicht. Von Juni bis einschließlich August setzte eine rückläufige Entwicklung ein, die auf die Folgen wirtschaftspolitischer Maßnahmen und Exportschwierigkeiten zurückzuführen war. An dieser Abnahme des Güterumschlages waren beide Richtungen gleichmäßig beteiligt. Erst im September bahnte sich wieder eine günstigere Entwicklung an, so daß der Güterumschlag im Seeverkehr mit 1,23 Millionen Tonnen im Ein- und Ausgang einen neuen Höhepunkt erreichen konnte.

Bei einer Betrachtung der warenmäßigen Zusammensetzung der ein- und ausgeführten Güter fällt auf, daß im Wareneingang die Einfuhr von Lebens- und Futtermitteln relativ zurückgegangen ist zugunsten einer um 36 v. H. gestiegenen Einfuhr von Rohstoffen und Halbwaren für die westdeutsche Industrie. Im Wareneingang ist vor allem die Verschiebung von der Ausfuhr von Rohstoffen und Halbwaren zur Ausfuhr von Fertigwaren interessant, die gegenüber dem Vorjahr um fast 57 v. H. zugenommen hat.

Der Güterumschlag des Hafens Hamburg im Seeverkehr nach Warenarten

	in 1000 t					
	1938	1948	1949	1950	Jan.-Sept. 1950	Jan.-Sept. 1951
Wareneingang						
Lebens- und Futtermittel	5 924	2 415	2 931	2 413	1 733	1 973
Rohstoffe und Halbwaren	11 484	3 200	3 819	4 709	3 286	4 475
Fertigwaren	828	129	201	190	131	183
übrige Waren	—	156	160	133	96	187
insgesamt	18 236	5 893	7 111	7 445	5 258	6 818
Wareneingang						
Lebens- und Futtermittel	2 786	597	669	481	326	471
Rohstoffe und Halbwaren	2 616	1 172	1 406	2 264	1 682	1 822
Fertigwaren	2 099	208	315	719	494	775
übrige Waren	—	62	55	120	90	122
insgesamt	7 501	2 039	2 445	3 584	2 592	3 190

Die regionale Gliederung des Güterumschlages im Seeverkehr läßt eine weitere Verflechtung des hamburgischen Seeverkehrs mit überseeischen Häfen erkennen. Der Verkehr mit außereuropäischen Häfen hat sich im Eingang um rund 60 v. H. und im Ausgang um rund 40 v. H. erhöht, während der Verkehr mit den Häfen der deutschen Küste und den Häfen des übrigen Europas sich wenig verändert hat.

Der Güterumschlag des Hafens Hamburg im Seeverkehr nach Verkehrsbezirken

	in 1000 t					
	1938	1948	1949	1950	Jan.-Sept. 1950	Jan.-Sept. 1951
Eingang						
(Herkunftsländer)						
deutsche Küste	1 363	1 050	1 009	1 271	981	691
übriges Europa	6 195	1 373	1 682	1 960	1 405	1 434
Außereuropa	10 678	3 470	4 420	4 214	2 872	4 693
insgesamt	18 236	5 893	7 111	7 445	5 258	6 818
Ausgang						
(Bestimmungsländer)						
deutsche Küste	1 855	699	600	379	289	395
übriges Europa	3 546	1 185	1 275	2 039	1 509	1 681
Außereuropa	2 100	155	5 0	1 166	794	1 114
insgesamt	7 501	2 039	2 445	3 584	2 592	3 190