

see, zwei Fünftel gehen dort hin — damit ist die überragende Bedeutung des Überseeverkehrs für Hamburg klar erwiesen. Während im ein- und ausgehenden Verkehr Güter aus Europa und Übersee angestiegen sind, ist der Anteil des Verkehrs mit der deutschen Küste 1953 und auch in der ersten Hälfte des Jahres 1954 rückläufig.

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

	1938	1948	1952	1953	Jan.-Aug.	
					1953	1954
<b>Wareneingang</b>						
Lebens- u. Futtermittel	5924	2415	2965	2986	1912	2547
Rohstoffe u. Halbwaren	11 484	3200	7376	7323	4794	5774
Fertigwaren	828	120	309	355	236	278
übrige Waren	—	158	161	292	196	173
	18 236	5893	10 841	11 156	7138	8772
<b>Warenausgang</b>						
Lebens- und Futtermittel	2786	597	589	673	342	553
Rohstoffe u. Halbwaren	2616	1172	2733	3362	2159	2656
Fertigwaren	2099	268	1022	1229	752	1039
übrige Waren	—	62	62	58	38	38
	7501	2039	4406	5322	3291	4286

Bei der Zusammensetzung nach Warenarten liegt das Schergewicht eindeutig bei Roh- und Halbwaren, was bei der Bemessung nach Gewichtstonnen nicht weiter verwundert. Im Empfang dominieren Massengüter wie Mineralöle, amerikanische und englische Kohle, Getreide, Erze, Phosphate und Ölfrüchte. Im Seeversand machen Düngemittel, Kohle und Mineralölprodukte Hamburger Raffinerien den Hauptanteil aus. Von der Generallinie des ansteigenden Verkehrs sämtlicher Warenarten macht nur der Empfang von Fertigwaren eine Ausnahme, der Versand von Fertigwaren nahm auch im ersten Halbjahr 1954 zu. Wichtig ist festzuhalten, daß der Stück- und Sackgutverkehr auch in der vergangenen Berichtszeit weiter zugenommen hat und rd. 35 Prozent erreichte, gegenüber 65 Prozent im Jahr 1936. Infolge umfangreicher Rohstoff-Importe bildete sich im Gesamtverkehr eine Relation von Eingang zu Ausgang wie 2:1 heraus — ein Verhältnis, das bereits seit mehreren Jahren zu beobachten ist.

Der Transitverkehr über den Hamburger Hafen, das heißt Hamburgs Mittlerrolle für die Versorgung dritter Länder, ist der Zweig innerhalb des gesamten Hafenverkehrs, welcher seit Jahren beim Vergleich mit der Vorkriegszeit am ungünstigsten abschnidet. Vor 1939 hatte die Durchfuhr — zu der sowohl der Seeumschlag (z. B. von Südamerika über Hamburg nach Schweden) wie der land- und flußwärtige Durchfuhrverkehr (z. B. über Hamburg nach der CSR, nach Ungarn oder der Schweiz) gehören — nicht weniger als ein Drittel des seewärtigen Umschlages mit dem Ausland ausgemacht, 1953 dagegen bei einem gegenüber dem Jahr 1936 ohnehin um 28 Prozent geringeren Verkehrsumfang nur noch 10,5 Prozent. Noch vor zwei Jahren kam dem Durchfuhrverkehr nur ganz geringe Bedeutung zu, inzwischen ist auch hier der Start möglich geworden und an den absoluten Zahlen und Mengen gemessen sind die jährlichen Steigerungen bemerkenswert. Mit 1,6 Mill. t Transitgut lag das Jahr 1953 um 30 Prozent über den Ergebnissen des Jahres 1952, im ersten Halbjahr 1954 wurden bereits 1,2 Mill. t umgeschlagen — 62 Prozent mehr als im ersten Halbjahr 1953. Wie im Vorjahr ging daher auch in den letzten Monaten nicht unerhebliche Impulse vom Transitverkehr auf den gesamten Verkehr aus. Nach jahrelangem Brachliegen entwickelt sich dieser wichtige Zweig mit weit größeren Zuwachsraten als der Gesamtumschlag des Hamburger Hafens.

Der Güterverkehr mit Binnenschiffen war im Jahre 1953 bereits leicht rückläufig und in Anbetracht der ungünstigen Witterungsverhältnisse in den ersten Monaten dieses Jahres wird das Ergebnis für 1954 noch darunter liegen. — Empfang und Versand entwickelten sich dabei stark gegensätzlich. Bezogen auf 1953 stieg die einkommende Gütermenge um fast ein Viertel (Zuwachs des Verkehrs mit der sowjetischen Zone und der Tschechoslowakei), während der Versand um knapp ein Fünftel sank. Vor allem fällt ins Gewicht der Rückgang der Kohletransporte vom Ruhrgebiet über Hamburg nach Berlin, welche jetzt wieder über den Mittelkanal geführt werden. In den ersten acht Monaten dieses Jahres kommt nun hinzu, daß der ungewöhnlich starke und langanhaltende Frost zur völligen Vereisung der Elbe oberhalb Hamburg führte und damit Binnenschifftransporte auf der Oberelbe überhaupt unmöglich machte. Die Folge war eine gegenüber dem ersten Quartal 1953 zu verzeichnende Fehlmenge von 500 000 t, das sind 50 Prozent; der Schiffsverkehr war in den ersten drei Monaten um ein Drittel rückläufig. Nach Beendigung des Frostes kam es naturgemäß sehr bald zur Wiederaufnahme des Schiffsverkehrs. Teilweise half günstiger Wasserstand, das Defizit zu verringern. Bereits im Juli trat indes eine neue, wenn auch nur kurzfristige Unterbrechung des Schiffsverkehrs ein, als wegen der Hochwasserwelle der Verkehr nach einigen Bereichen für wenige Tage eingestellt werden mußte. Beim Vergleich der ersten acht Monate steht das Verkehrsvolumen jedoch um 220 000 t oder sieben Prozent hinter dem des Vorjahres zurück, es bleibt abzuwarten, ob bis zum Jahresende eine völlige Beseitigung dieses witterungsbedingten Defizits eintreten wird.

Der Güterumschlag des Hafens Hamburg in der Binnenschifffahrt nach Verkehrsbezirken  
(in 1000 t)

	1938	1948	1951	1952	Jan.-Aug.	
					1953	1954
<b>Eingang</b>						
Bundesgebiet	916	857	1261	1295	1658	1106
Westberlin	119	7	238	40	65	37
Sowjetische Zone	2278	93	176	336	363	222
CSR	506	142	164	179	189	147
	3819	1099	1859	1850	2275	1512
<b>Ausgang</b>						
Bundesgebiet	708	962	1576	1584	1102	845
Westberlin	1421	81	551	911	699	253
Sowjetische Zone	3500	22	132	186	283	242
CSR	414	290	237	205	263	179
	6043	1355	2496	2888	2347	1754

Vor  
vorrage  
hafen bi  
keiten f  
bekannt  
Flugzeu  
büttel ü

Es i  
die Wie  
stärkere  
ßen el  
st ad t  
rund 20  
verzeichnis  
es wird

Ein  
mäßiger  
traf die  
um rund  
Aber sei  
zahlen.  
kehr w  
stehen I  
keit von  
Hamburg  
infolge  
gegen h  
Waage.  
Verkehr  
bedeuts

Sow  
Verkehr  
sprechen

Har  
rungen -  
der ober  
produkt  
kerung f  
dings et  
dustrie-I

Har  
drei gro  
Strom- u  
und der  
ten Kom  
prompte  
Hamburg  
ölkapazit  
der Fisc  
finden si  
men geb  
über 60  
ortvortei  
der Ham  
aus der  
aufweist.