

Schiller, Karl

Article — Digitized Version

Der Hamburger Hafen im Rahmen der deutschen Wirtschaft

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Schiller, Karl (1952) : Der Hamburger Hafen im Rahmen der deutschen
Wirtschaft, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 32, Iss. 1, pp. 15-16

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131448>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen
Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle
Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich
machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen
(insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten,
gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort
genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal
and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to
exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the
internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content
Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise
further usage rights as specified in the indicated licence.*

Der Hamburger Hafen im Rahmen der deutschen Wirtschaft*)

Für die deutsche Wirtschaft war das Jahr 1951 ein recht problematisches Jahr. Die Engpässe in den Grundstoffindustrien sind in dieser Zeit bedrohlich geworden, und ihre Auswirkungen auf die gesamte Volkswirtschaft waren tiefgreifend und zunehmend fühlbar, so daß es einer klaren Konzeption bedarf, um ihnen wirksam zu Leibe rücken zu können.

Hamburgs Wirtschaft, die besonders revierfern gelegen ist, hat in diesem Jahr die Auswirkungen der Engpaßprobleme deutlich spüren müssen. Die Kohlenversorgungslage ist ein Damoklesschwert, das solange noch über unserer industriellen Produktion schweben wird, wie nicht die Gefahren des Winters gebannt sind. Die Eisen- und Stahlversorgung ist zum Kernproblem auch der hamburgischen Wirtschaft geworden. Nicht nur die Schiffbauindustrie — aber sie in besonderem Maße — hat die Folgen einer bis in den Herbst hinein steuerlosen Produktions- und Distributionspolitik am eigenen Leibe erfahren müssen. So ist auch unser Kaischuppenbau durch lange Lieferfristen bei Stahlerzeugnissen und durch Beschaffungsschwierigkeiten bei Holz und den von der Kohle abhängigen Baustoffen stark behindert. Wir hoffen daher stark, daß die endlich erlassene Senkungsverordnung für Eisen und Stahl mit einem gerechten und zweckmäßigen Schlüssel angewendet wird. Ich habe oft gesagt, daß die Bedeutung des deutschen Schiffbaues und die devisen- und außenhandelsmäßige Bedeutung einer deutschen Handelsflotte unsere Interpretation des Gerechtigkeits- und Zweckmäßigkeitsbegriffes des Verdachtes enthebt, bloße hamburgische oder Küstenländer-Interessentenpolitik zu sein, sondern Gültigkeit für die Wirtschaftspolitik des gesamten Bundesgebietes hat und haben muß.

Nicht nur in der Materialversorgung sind wir der allgemeinen Probleme des Jahres 1951 teilhaftig geworden. Auch die Produktions- und Beschäftigungslage hat sich, wie es bei der besonderen Wirtschaftsstruktur unseres Stadtstaates nicht anders zu erwarten war, unter dem Vorzeichen der allgemeinen Stagnation kaum sehr günstig entwickelt. Der sommerliche slow-down der industriellen Produktion hat einen weiteren Beschäftigungsanstieg während des Jahres 1951 verhindert. Noch heute liegen wir um rund 35 Indexpunkte unter dem Bundesdurchschnitt. Die Beschäftigungszunahme betrug in Hamburg nur knapp 14 000 oder 2,3 % der Beschäftigungszunahme im Bundesgebiet, während der hamburgische Anteil an den beschäftigten Personen im Bund mehr als 4 % ausmacht. Die

*) Dieser Beitrag fußt auf Gedanken, die der Präses der Behörde für Wirtschaft und Verkehr der Hansestadt Hamburg, Senator Prof. Dr. Schiller, in seiner Ansprache zur Richtfeier für die Schuppen 55/56 im Rahmen des Großbauvorhabens am Togo-Afrika-Kai am 14. 12. 1951 vor namhaften Persönlichkeiten des Hamburger Wirtschaftslebens zum Ausdruck gebracht hat.

Arbeitslosigkeit hielt sich bei uns während des ganzen Jahres auf einem Durchschnitt von etwa 95 000 und hat gegenwärtig die Zahl von 105 000 überschritten. Hamburgs Arbeitslosenbelastung ist mit rund 13,7 % annähernd die gleiche wie die des Flüchtlingslandes Niedersachsen und wird nur noch von Schleswig-Holstein übertroffen. So langsam wird wohl allen klar, was ich immer und immer wieder sage: Das Gebiet der strukturellen Arbeitslosigkeit ist nicht auf die drei Flüchtlingsländer beschränkt; auch Hamburg stellt mit seiner neuen „Königsberglage“ eine Region struktureller Beschäftigungslosigkeit dar.

Zu den Material- und Beschäftigungsempässen tritt der nun schon chronische Kapitalengpaß, der sich für Hafen und Schifffahrt seit 1950 in einer besonders hemmenden Weise bemerkbar macht. Die angespannte Haushaltslage gestattet es uns nicht, die für den Hafenerweiterungsaufbau erforderlichen Investitionen in vollem Umfang durchzuführen.

Der zweite Wiederaufbauplan (1950/52) des Hamburger Hafens zeigt, daß wir bei dem Ausmaß der Zerstörung unseres Hafens und seiner Fazilitäten durch Kriegs- und Nachkriegsereignisse gar nicht anders konnten, als planmäßig zu Werke zu gehen. Wir hatten bereits bei der ersten Planung im Jahre 1946 schonungslos bilanziert und unserem Aufbau Grenzen gesetzt, die erreichbar sind.

Vergegenwärtigen wir uns einmal das Ausmaß der Schäden im Hafen, die u. a. die Zerstörung von rd. 654 000 qm Kaischuppenfläche = 90,2 % umfaßten, dann wird es klar, daß Ehrlichkeit ein notwendiger Teil unserer Planung sein mußte, die dahin ging, zunächst 70 % der Umschlagskapazität von 1936 wieder zu erreichen, also etwa 50 % der Kriegsschäden zu beseitigen. Wir waren uns darüber klar, daß ein voller Wiederaufbau unter den gegenwärtigen politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen Utopie bleiben mußte. Wir wußten, daß nur ein schwerpunktmäßiger Einsatz unter Berücksichtigung aller in der Zwischenzeit gesammelten technischen und wirtschaftlichen Erfahrungen den Aufwand von bisher 176,5 Mill. RM/DM Hamburger Haushaltsmittel rechtfertigen konnte. Die Vorschätzungen unseres zweiten Wiederaufbauplanes sind in bezug auf den Güterumschlag des Hafens übertroffen worden. Noch das Timm-Gutachten vom September 1949 hat mit einer Umschlagsmenge von 13,5 Mill. t in den Jahren 1952/53 gerechnet; wir können heute feststellen, daß bereits in diesem Jahr der Gesamtumschlag mindestens 14,2 Mill. t betragen wird. Damit sind unsere Erwartungen für 1952 schon jetzt, also ein ganzes Jahr früher, überschritten. In der Zusammensetzung des Umschlages nach Ein- und Ausfuhr und nach Massen- bzw. Stück- und Sackgütern haben wir aber noch nicht alles erreicht, was uns vor-

schwebt und was wir uns mit Beendigung des zweiten Wiederaufbauplanes — für 1952 — zum Ziel gesetzt haben. Der Anteil der Ausfuhr am Gesamtumschlag des Hafens Hamburg ist gegenüber dem Vorjahr geringfügig von 32,5 % auf 30,5 % zurückgegangen. Auch der Anteil der Stück- und Sackgüter, den wir der Struktur unseres Hafens entsprechend auf 40 % des Gesamtumschlages bringen wollen, hat heute mit 36,4 % noch nicht alle unsere Erwartungen erfüllt. Der Anteil der Stück- und Sackgüter an der Ausfuhr hat mit mehr als 59 % jedoch eine auch in Vorkriegszeiten nicht erzielte Höhe erreicht.

Dem gesteigerten Verkehr hätte nun der Zuwachs an Kaischuppenfläche entsprechen müssen. Leider aber stand das Jahr 1951 in dieser Hinsicht unter einem ungünstigen Stern. Die Haushaltslage der Hansestadt bewirkte schon im Vorjahr die Sperrung von 19 Mill. DM, die für den Hafenaufbau vorgesehen waren. Auch im laufenden Haushaltsjahr entsprach die bewilligte Summe von 22,8 Mill. DM nicht unseren Wünschen und den Erfordernissen des Hafens. Erstmals hat nun der Bund einen, wenn auch bescheidenen Kredit in Höhe von 7,5 Mill. DM zur Verfügung gestellt. Unter Einschluß dieses Betrages machen die mit Ablauf des Haushaltsjahres 1951 im Hafen investierten öffentlichen Mittel die beträchtliche Summe von rund 184 Mill. RM/DM aus.

Bei einem vorkriegsmäßigen Ausnutzungsgrad der Schuppenfläche brauchen wir, um das gesteckte Ziel von 5,6 Mill. t Stückgutumschlag, davon die Hälfte Kaigut, jährlich reibungslos bewältigen zu können, in der zweiten Etappe des Hafenaufbaues (1950—1952) einen Kaischuppenzuwachs von 150 000 qm, einen jährlichen Zuwachs also von 50 000 qm. 1950 haben wir diese Zuwachsrate fast erreicht, im Kalenderjahr 1951 sind nur knapp 12 000 qm fertiggestellt worden. Auch mit der Fertigstellung aller jetzigen Bauvorhaben mit insgesamt 55 000 qm werden bis zum Jahresende 1952 noch 37 000 qm Fläche an der erforderlichen Zuwachsrate fehlen. Dabei ist die Erstellung von Kaischuppen das Kernstück des Hafenausbaues. Während der ersten 5 Monate des Jahres 1951 konnten noch immer durchschnittlich 12,4 % der Linienfahrer nicht ordnungsgemäß abgefertigt werden. Diese Quote ist nun erfreulicherweise im zweiten Halbjahr auf 7 % gesunken und würde noch niedriger liegen, wenn nicht im Oktober vorübergehende Unruhe in einige Teile des Hafens getragen worden wäre. Die Umschlagsergebnisse der letzten beiden Monate mit mehr als 1,4 bzw. mehr als 1,3 Mill. t sprechen für sich. Der Arbeitswille und unermüdlige Fleiß unserer Hafentarbeiter, die fortschreitende Modernisierung und Rationalisierung des Umschlages haben den Umschlagkoeffizienten pro Beschäftigten im Hafen von 870 t im Jahre 1949 auf 1 050 t im Jahre 1951 anwachsen lassen.

Während 1949 9 763 Schiffe, im Jahr 1950 11 454 Schiffe den Hafen anliefen, ist 1951 die Zahl 13 000 überschritten worden. Die deutsche Flagge liegt mit 17,2 % der gesamten Nettotonnage wieder an zweiter Stelle; legt man den Güterumschlag zugrunde, dann steht die junge deutsche Flotte mit einer Beförderungs-

leistung von 4,5 Mill. t, davon 3,0 Mill. t im Auslandsverkehr, bei weitem an der Spitze. Auch in der Linienschifffahrt hat sich Deutschland — dessen Flotte zu rd. 60 % in Hamburg beheimatet ist — verstärkt eingeschaltet. Von den 186 regelmäßigen Linien des Hamburger Hafens werden 60 Dienste mit 206 monatlichen Abfahrten von deutschen Reedereien gestellt. Unsere Seeschiffswerften haben seit Beginn des Jahres 1951 mit 79 800 BRT mehr als das Doppelte an Schifftonnage abgeliefert als im Jahre 1950. Der Gesamtwert der von den Hamburger Werften 1951 fertiggestellten Schiffbauten liegt bei 172 Mill. DM. Die Neubauten mit 105 Mill. DM stiegen um das Doppelte, die Reparaturen mit 67,5 Mill. DM um fast drei Fünftel gegenüber 1950; die Reparaturen für ausländische Rechnung machten mit 33,3 Mill. DM etwa die Hälfte des gesamten Reparaturgeschäftes aus.

Im Konzert aller im Hafen spielenden Kräfte müssen auch die Leistungen der Deutschen Bundesbahn, ihr Beitrag zum Versand und Empfang der umgeschlagenen Güter hervorgehoben werden. Der Anteil der Bahn an der Anlieferung der Ausfuhr hat sich gegenüber dem Vorjahr um $\frac{1}{6}$ auf fast $\frac{2}{3}$ der Gesamtausfuhr gesteigert. Auch am Empfang der Einfuhr hat die Bahn in diesem Jahr ihren Anteil steigern und sich an die Spitze aller Verkehrsträger schieben können. Wie sehr Hamburg auf die Bundesbahn rechnet, zeigt die bauliche Anlage aller seiner Schuppen.

So arbeiten im Hamburger Hafen viele Faktoren in Wettbewerb und Planung zusammen. Das Zusammenwirken aller dieser Kräfte hat uns im Jahre 1951 ein gutes Stück vorwärts gebracht. Selbstverständlich bleiben noch viele Schwierigkeiten zu überwinden. Es muß sichergestellt werden, daß das Kaischuppenprogramm auch im Jahre 1952 durchgeführt werden kann; die Ausnutzungsquote der Fläche beträgt heute jahresdurchschnittlich 8,9 t je qm gegenüber dem Vorkriegsstand von etwa 7,2 t je qm. Neben der Sorge um die Erstellung der nötigen Kaischuppen werden wir uns im nächsten Jahr verstärkt um den kostspieligen und technisch schwierigen Bau von Kaimauern kümmern müssen. Die Zeit der Wiederherstellung solcher Bauten, bei denen noch genügend brauchbare Substanz erhalten blieb, ist vorbei. Ab 1952 werden also umfangreiche Kaimauerneubauten erforderlich. Der Bau von 100 lfd. m Kaimauern erfordert einen Kapitaleinsatz von etwa 1 Mill. DM. Der Investitionsbedarf des Hafens liegt auch in den nächsten Jahren noch bei 40—50 Mill. DM; aber auch der Nachholbedarf an rückständiger Unterhaltung und Erneuerung mit etwa 35 Mill. DM darf nicht mehr wie bisher so weit hinter den Wiederaufbau und die Neuinvestition zurücktreten.

Daraus lassen sich die Sorgen ermessen, mit denen wir in das Jahr 1952 gehen. Die Finanzlage unserer Hansestadt läßt keine Zeichen der Entspannung erkennen. Wir brauchen also, soll der Hafen seiner Bedeutung für die Bundesrepublik und die Beziehungen Deutschlands zu Übersee entsprechend weiter entwickelt und planvoll ausgebaut werden, Bundeskredite (oder einen allgemeinen Kapitalmarkt) in weit größerem Umfange als im Jahre 1951.