

gerer Konsumgüterindustrie erst ganz allmählich von der Entwicklung im Handel — im Bereich der Investitionsschärf wurden. Aus dem Bemühen anzupassen, wurden Produktion Verschiebungen innerhalb der umungen ermöglichte marktwirtschaftlichen Ersatzzeugnisse abgestellender Tendenz anhält. Währendurg die für die Entwicklung im die der Hamburger Konsumgüter-

szentrum der übersee-utschland wie für die Gepräge gegeben. Rufen über die Entwicklung im Hamburger Industrie bereits in r dem Kriege in der sogenannten (ustrie) beschäftigt, heute sind es sind große Teile der übrigen ll. Zu erwähnen sind hier die optik, des Stahl- und Eisenbaues, t, bedeutende Sparten der Nahrung auf.

ergegebenen Tabelle ersichtlich sind, die den Durchschnittsindex der im November 1949 138 Prozent über Produktionsstand vor allem liegt) Schiffbau und Maschenschaft — konnten demgegenüber

Produktion in 1000 DM	Kalendermonatlicher Produktionsindex 1936 = 100	
	1949	Juni 1948
45 867	58,1	36,5
789	68,0	14,4
21 198	65,5	9,5
389	14,9	25,5
23 491	55,7	50,8
58 704	68,6	35,4
14 585	90,8	30,0
2 282	84,5	35,9
321	21,2	20,8
502	39,7	32,5
9 634	116,8	26,0
538	45,3	29,1
1 318	80,1	30,3
44 109	85,2	36,2
4 339	86,3	54,4
13 672	61,7	38,1
4 124	180,5	22,9
3 167	33,2	19,6
9 980	112,2	48,5
1 189	114,6	119,1
7 628	85,5	44,1
59 261	91,3	47,2
174	—	—
704	172,7	31,6
558	215,9	59,2
2 462	46,6	40,1
37	7,3	11,2
3 500	58,2	29,6
8 632	74,7	41,6
329	—	—
14 785	163,7	89,9
388	56,2	17,9
300	—	—
481	32,5	9,5
1 953	—	—
9 454	61,9	22,1
7 394	—	—
54 832	71,6	38,5

Produktion der Hamburger Nahrungs- und Genußmittelindustrie¹⁾

	Zahl der Betriebe	Beschäftigte insgesamt davon Arbeiter ²⁾		Produktion in 1000 DM	
		November 1949		Juli 1948	
Nahrungs- und Genußmittelindustrie					
Mühlindustrie	22	1 272	1 038	11 930	6 094
Nährmittelindustrie	48	1 328	965	6 117	3 995
Futtermittelindustrie	14	466	365	2 178	599
Bäcker- und Brotindustrie	163	4 407	3 458	6 001	5 923
Fleischverarbeitung	34	1 197	907	5 851	1 362
Fischverarbeitung	86	5 235	4 385	7 781	5 937
Milchverarbeitung	10	368	267	1 702	2 420
Ölmühlen- und Margarineindustrie	21	4 048	3 454	55 872	10 884
Obst- und Gemüseverarbeitung	41	1 880	1 583	2 847	5 143
Süßwarenindustrie	62	3 953	3 496	11 301	—
Kaffeeverarbeitung	17	851	546	4 782	2 026
Teeverarbeitung	3	15	11	67	—
Essig, Senf	33	539	354	1 815	1 296
Eisgewinnung	8	306	257	122	393
Getränkeindustrie					
Brauereien und Mälzereien	8	1 451	1 127	2 996	2 207
sonstige	45	1 113	767	4 869	623
Tabakwarenindustrie	14	2 771	2 158	11 538	3 985
Nahrungs- und Genußmittelindustrie insgesamt:	629	31 695	25 138	140 592	51 989

¹⁾ Betriebe mit 10 und mehr Beschäftigten
²⁾ einschl. gewerb. Lehrlinge
 Quelle: Behörde für Ernährung und Landwirtschaft, Hamburg, Handelsstatistisches Amt Hamburg

Die hinter uns liegenden Jahre haben klar vor Augen geführt, in welchem Ausmaß die Hamburger Werften eine Schlüsselposition innerhalb seiner Industrierwirtschaft innehaben. Einige Zahlen mögen die Lage charakterisieren: 1936 beschäftigten die Schiffwerften 26 500 Mann, d. s. rd. 21 Prozent der Hamburger Beschäftigten überhaupt, 1949 gab der Schiffbau nur noch 9 000 Personen Arbeit, damit sank der prozentuale Anteil auf 6,8. Konnte Hamburg nach 1936 55 Prozent aller im deutschen Schiffbau insgesamt Beschäftigten auf sich konzentrieren, so waren es 1949 nur 26 Prozent.

Die bis Oktober dieses Jahres bestehenden Schiffbaubeschränkungen führten dazu, daß das Schwestergewicht der Beschäftigung der Werften bei Reparaturen lag, es gelang dabei — trotz erheblicher Schwierigkeiten — im ausländischen Reparaturgeschäft wieder Fuß zu fassen und ein Teil der Hamburger Großwerften verdankt in der Hauptsache diesen Reparaturen ausländischer Schiffe den erreichten Stand der Produktion. Das Neubaugeschäft konzentrierte sich fast ausschließlich auf das Küstenschiffbauprogramm, das auf die Initiative der Länder Hamburg, Bremen, Niedersachsen und Schleswig-Holstein zurückgeht. Aber selbst im Küstenschiffbau standen Finanzierungsschwierigkeiten einem Beschäftigungszuwachs im Wege.

Bekanntlich hat das Petersberger Abkommen vom Oktober 1949 Erleichterungen im Schiffneubau gebracht, auf seine Bedeutung — aber auch auf seine Mängel — wurde bereits an anderer Stelle hingewiesen. In diesem Zusammenhang bedarf es der besonderen Erwähnung, daß die Finanzierungsfrage nach Lockerung der Tonnage- und Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Zentralproblem der Deutschen Werftindustrie geworden ist, inwieweit sich das Abkommen in einer Belebung des Schiffbaus tatsächlich auswirken wird, bleibt abzuwarten.

Aus dem bisher Gesagten ergibt sich gleichzeitig auch eine Erklärung für die Tatsache, daß der Index der Hamburger Industrieproduktion während der letzten eininhalb Jahre ständig erheblich unter dem der Bizone bzw. des Bundesgebietes gelegen hat. Während der Hamburger Index sich lange Zeit hindurch etwa auf einem Stand von rd. 60 Prozent von 1936 hielt, bewegte sich der der Bizone um 80 Prozent von 1936. Im November 1949 erreichte Hamburg einen Index von 71 Prozent, gegenüber einem Index der Bundesrepublik von 94 Prozent. In diesem Niveau-Unterschied der bisher erreichten industriellen Entwicklung kommen indes noch zwei andere bedeutsame Tatsachen zum Ausdruck: Da Hamburgs Industrie mehr als die anderer Städte in den Wohngebieten gelegen ist, war sie unvergleichlich größeren Zerstörungen ausgesetzt; ähnlich wurde auch die im Freihafengebiet gelegene Industrie durch die Bombenangriffe auf den Hafen besonders stark in Mitleidenschaft gezogen.

Bei der Darstellung der industriellen Situation Hamburgs, insbesondere bei einem Vergleich mit der der übrigen Teile des Bundes muß außerdem erwähnt werden, daß Hamburg der gegenüber anderen Ländern relativ günstigen Finanzsituation der Stadt eine gewisse Sonderentwicklung verdankte, die sich u. a. in Krediten seitens des Hamburger Staates an die Wirtschaft sowie in Maßnahmen des öffentlichen Wohnungs- und Straßenbaus niederschlugen. Ohne die hierdurch erreichte Belebung der Bauwirtschaft und die direkt und indirekt erzielte Entlastung des Arbeitsmarktes hätte kaum der jetzige Status der wirtschaftlichen Entwicklung erreicht werden können. Nach Regelung des Finanzausgleichs durch den Bund ist jedoch in Kürze zwangsläufig mit Fortfall der bisherigen Impulse für die industrierwirtschaftliche Entwicklung zu rechnen. Hamburgs Industriepolitik wird damit recht eigentlich in die von ihr auch bisher schon verfolgte Richtung gedrängt. Es gilt, mehr noch als bisher, mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln zu versuchen, die eigentlichen Standortvorteile Hamburgs zu aktivieren. Vor allem wird es notwendig sein, seine natürlichen Standortvorteile bei der Verarbeitung und Veredelung überseeischer Rohstoffe und Lebensmittel durch Förderung und Unterstützung der Seehafenindustrien, insbesondere auch im Freihafen, wieder in die Waagschale zu werfen. Eine Aufgabe ersten Ranges ist die Belebung der typischen Hamburger Industriezweige — allen voran der Schiffbau — durch Überwindung der vielfach noch bestehenden Beschränkungen und nicht zuletzt durch Zurverfügungstellung von Kapitalmitteln. Diese Mittel haben neben der Finanzierung von Maßnahmen der unmittelbaren Erzeugungssteigerung der Wiederinstandsetzung und der Beseitigung von oft nur behelfsmäßig behobenen Kriegsschäden zu dienen. Ebenso ist die Rationalisierung der innerbetrieblichen Anlagen voranzutreiben — ein Problem, das angesichts des zunehmenden Wettbewerbs im Inland wie im Ausland ständig an Bedeutung gewinnt.

Neben und gleichzeitig mit der Belebung der für Hamburg typischen Industriezweige bedarf es der Erweiterung seiner industriellen Basis, nicht zuletzt um das Arbeitslosenproblem nicht weiter zu verschärfen. Die Bemühungen in dieser Richtung führten dazu, daß auch im vergangenen Jahr wiederum eine Anzahl von leistungsfähig erscheinenden Industriebetrieben mittleren Umfangs in Hamburg ansässig wurden. Im einzelnen handelt es sich um Hersteller von Schaltgeräten, Brillengläsern, ärztlichen optischen Instrumenten, um Er-