

Hamburgs Wirtschaft 1953*

Von Syndikus Dr. A. Wüstemann und Dr. Gisela Kühn

Der Wirtschaftsablauf des Jahres 1953 hat sich im Bundesgebiet und in Hamburg günstiger gestaltet als vielfach erwartet worden war. Bei gutem Beschäftigungs- und Produktionsniveau und leicht nachgebenden, im allgemeinen aber ziemlich stabilen Preisen entwickelte sich eine ausgesprochene Mengenkonjunktur, die von allen Wirtschaftstreibenden höchste Leistung und Initiative erforderte, aber infolge der scharfen gegenseitigen Konkurrenz mit geringen Gewinnen belohnte.

Die Kaufkraft der Bevölkerung hat sich infolge der höheren Zahl der Beschäftigten, durch Lohn- und Gehaltserhöhungen und auch infolge der kleinen Steuerreform weiter gekräftigt. Die Umsätze im Handel haben sich gehoben.

Die Versorgung mit Rohstoffen bot selbst bei den im Vorjahr noch verbliebenen wenigen Engpässen keinerlei Schwierigkeiten mehr. Die Belieferung mit Kohle war ausreichend; das Angebot an Eisen und Stahl reichlich. Auch der bis in die erste Jahreshälfte noch bestehende Engpaß an Schiffsblechen scheint nunmehr überwunden zu sein.

Die Einzelhandelsgeschäfte, nicht nur in der Innenstadt, sowie alle auf den Fremdenverkehr eingerichteten Wirtschaftszweige, haben in den Sommermonaten besonders gute Umsätze erzielen können. — Eine Auswirkung der vielen in Verbindung mit der Internationalen Gartenbauausstellung stattgefundenen Kongresse, Tagungen, Konferenzen verschiedenster Art, allem voran der Evangelische Kirchentag und das Deutsche Turnfest, zu denen Tausende von Besuchern kamen.

Die hamburgische Industrie weist im großen und ganzen eine günstige Entwicklung auf. Wichtig ist, daß die Zahl der Arbeitsplätze beträchtlich erhöht werden konnte. Das industrielle Produktionsniveau hat heute (zehn Jahre nach den vernichtenden Bombenangriffen) im Durchschnitt das der Vorkriegsjahre erreicht. Es liegt jedoch unverändert weit unter dem der Bundesrepublik. Am günstigsten entwickelte sich die Hamburger Investitionsgüter-Industrie. Schiffs- und Maschinenbau haben ihre zentrale Stellung in der Industrie-Wirtschaft der Hansestadt wieder einnehmen können. Produktion, Beschäftigung und Exportumsätze sind in ihren monatlichen Schwankungen damit wieder entscheidend von diesen Hamburger Schlüsselindustrien abhängig. Nicht unerwähnt bleiben darf in diesem Zusammenhang, daß — nachdem die alliierten Beschränkungen für die Werft Blohm & Voß bezüglich Reparaturarbeiten bereits vorher gefallen waren — jetzt auch die Vorbereitungen zur Aufnahme von Schiffsneubauten angelaufen sind. In der Gruppe der Grundstoff-Industrien konnte die Mineralöl- und Chemische Industrie Fortschritte erzielen; die Konsumgüter-Industrie erreichte kaum dreiviertel ihrer Vorkriegsproduktion.

Der Hamburger Hafen — noch vor sieben Jahren durch schwere Kriegszerstörungen und 50%igen Hinterlandverlust hart am Rande des Absturzes auf das Niveau eines Provinzhafens — ist heute wieder ein vollwertiger Konkurrent im Kräftespiel der großen europäischen Seehäfen. Allein im Jahre 1952 konnte Hamburg sein Gütervolumen um sieben Prozent, seinen Schiffsverkehr um 14% und die Abfahrtdichte seiner Auslandsliniendienste um 22% verbessern. Der Hamburger Hafen verdankt seine ansteigende Verkehrsentwicklung jedoch heute nicht mehr wie vor dem Kriege seiner verkehrsgeographischen günstigen Zentrallage an der nordeuropäischen Küste, auch die Expansion des deutschen Außenhandels während der ersten Nachkriegsjahre oder in der Zeit des Korea-Booms gehören der Vergangenheit an. Im Zeichen eines normalisierten Welt Handels und eines sich verschärfenden Wettbewerbs ist die Inanspruchnahme des Hafens allein von der Qualität seiner Fazilitäten und Dienstleistungen abhängig: Verstärkte Linien-Abfahrten und verbesserte Hafeneinrichtungen — das sind die Grundvoraussetzungen für das ansteigende Verkehrsvolumen und damit für Hamburgs zentrale Stellung als Außenwirtschaftszentrum der Bundesrepublik.

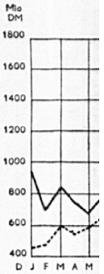
Das Geschäft der Hamburger Import- und Exporteure und aller mit dem Außenhandel in Verbindung stehender Gewerbezweige gestaltete sich entgegen den pessimistischen Prognosen zu Ende des Vorjahres günstig. Die anschließende Ausführung über die außenwirtschaftliche Situation der Bundesrepublik gibt Aufschluß über die in diesem Sektor der Hamburger Wirtschaft im Berichtszeitraum maßgeblichen Probleme.

Außenhandel

Entgegen den pessimistischen Prognosen oder gar ernststen Besorgnissen, die fast alle Experten im letzten Quartal 1952 und auch noch zur Jahreswende über die weitere Entwicklung des Außenhandels der Bundesrepublik äußerten, hat sich der Außenhandel im Berichtsjahr wiederum überraschend günstig gestaltet. Der im Herbst v. J. zu verzeichnende Auftragsrückgang im Export um etwa 17% gegenüber dem Jahresanfang erwies sich als eine nur vorübergehende Erscheinung. Nach einem erheblichen Sinken der Ausfuhr im Januar/Februar 1953 gegenüber dem Vorjahr zeigten alle weiteren Monate eine günstige Entwicklung. Der Gesamtwert der Ausfuhr lag in den ersten neun Monaten 1953 mit 12,320 Mill. DM um sechs Prozent, ausfuhrmengenmäßig sogar um zwölf Prozent höher als in der gleichen Zeit 1952. Auch die Auftragsrückgänge aus dem Ausland weisen wieder einen recht befriedigenden Stand auf. Das stürmische Tempo der letzten Jahre hat aber einer ruhigeren Gangart weichen müssen. Das Ringen um die Exportmärkte ist allgemein härter geworden.

* Der Bericht umfaßt die Zeit vom 1. 10. 1952 bis 30. 9. 1953.
Quelle der Hbg. Statistiken: Handelsstatistisches Amt Hamburg.

Da die Einfuhr-Bahnen bewegte — in der Bundesrepublik überschüssig. Das führen im EZU-Raum, von 609 Mill. Dollar Aktivsaldo der Zahl



Der reine Handel (gegenüber 718 Mill. ein erhebliches Passiv) ständig verringert, so auf eine starke Steig. Monaten 1953 um etw. sowie ferner darauf, über andere Länder

Die derzeitigen Trade zu erklären. So die Spannungen, die letzten waren und die weiterer Verrechnung Verrechnungsabkommen diesen Ländern.

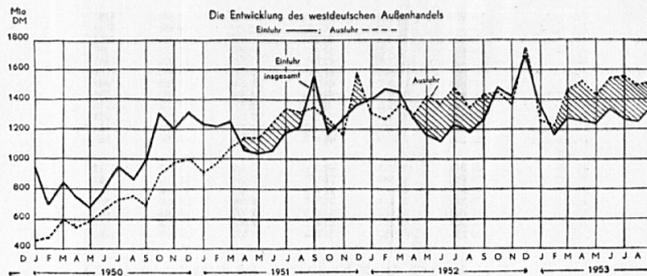
Im Verkehr mit 633,9 Mill. Dollar schließlich Rallonge, da die Regierung, so wurden im Laufe unserer Exporteure die außenwirtschaftlichen

Im Osthandel deutungslosigkeit zu eingetreten. Gewiß ist betrifft, aber sie hat die anderen westeuropäischen strikte Anwen im Vergleich zur Osteuropahandel, U. Gegenseitigkeitsgesprächen sind. — T. schöpfung zur Aufre

Wesentlich günstigen Ansicht steht. Der westdeutsche sammengefaßte Austausch von der Franken. In glei. zonale staatliche Stel

In der Zusammenfassung des Vorjahres. Unter den letzten an Maschinen, geringere an Eisenwaren und Bekleidu

Da die Einfuhr zu im Durchschnitt noch immer weiter nachlassenden Weltmarktpreisen sich in normalen Bahnen bewegte — mengenmäßig nahm sie sogar gegenüber dem Vorjahr um 16% zu —, zeigte die Handelsbilanz der Bundesrepublik ein sehr günstiges Bild, d. h. es ergaben sich allmonatlich ständig und wachsende Ausfuhrüberschüsse. Das führte zu einer extremen Gläubigerstellung der Bundesrepublik nicht nur gegenüber den Partnern im EZU-Raum, sondern auch gegenüber den sogenannten Verrechnungsländern. An Stelle eines Passivums von 609 Mill. Dollar im Jahre 1950, eines geringen Aktiv-Saldos von 51 Mill. Dollar 1951, ist im Jahre 1952 ein Aktivsaldo der Zahlungsbilanz von 466 Mill. Dollar getreten.



Der reine handelsbilanzmäßige Ausfuhrüberschuß ist auf 1522 Mill. DM in den ersten neun Monaten 1953 (gegenüber 718 Mill. DM im gleichen Zeitraum 1952) gestiegen. Während vorher den Überschüssen im EZU-Raum ein erhebliches Passivum im Dollar-Raum gegenüberstand, konnte inzwischen dieses starke Passivum nicht nur ständig verringert, sondern vorübergehend sogar in ein Aktivum verwandelt werden. Allerdings ist dies weniger auf eine starke Steigerung unserer Ausfuhr nach den Dollar-Ländern (der Export stieg in den ersten neun Monaten 1953 um etwa ein Viertel) als auf eine Verringerung unserer Importbedürfnisse aus ihnen zurückzuführen, sowie ferner darauf, daß gerade mit Rücksicht auf Dollar-Schwierigkeiten viele Importe aus dem Dollar-Raum über andere Länder, vornehmlich EZU-Länder eingekauft wurden.

Die derzeitigen Außenhandelsüberschüsse sind zu einem großen Teil durch die Verbesserung der terms of trade zu erklären. So erfreulich sie zweifellos sind, so haben sie auch ihre Schattenseiten: Es haben sich nämlich die Spannungen, die bereits im Vorjahre durch den hohen Zahlungsbilanzüberschuß gegenüber Brasilien aufgetreten waren und auch heute noch keineswegs behoben sind, inzwischen auch im Verkehr mit einer Reihe weiterer Verrechnungsländer ergeben. In verschiedenen Fällen kam es zur Überschreitung des im jeweiligen Verrechnungsabkommen festgelegten Swings und damit zu einer Ansammlung schlecht verwerteter Guthaben in diesen Ländern.

Im Verkehr mit den EZU-Ländern hat der kumulative Verrechnungsüberschuß Ende August 1953 sich auf 633,9 Mill. Dollar erhöht und ist damit wieder nahe an die bereits mehrfach heraufgesetzte Quotengrenze einschließlich Rallonge (650 Mill. Dollar) herangekommen. Befand sich die Bundesrepublik 1951 in der Situation, daß die Regierung durch rigorose Eingriffe die übermäßig anschwellende Einfuhr stoppen zu müssen glaubte, so wurden im Laufe dieses Jahres ernste Erwägungen darüber angestellt, ob man nicht einer weiteren Steigerung unseres Exportes entgegenwirken sollte. Nichts kennzeichnet besser die Wandlung und Entwicklung, die die außenwirtschaftliche Lage der Bundesrepublik in noch nicht drei Jahren durchlaufen hat.

Im Osthandel, d. h. im Verkehr mit den Staaten hinter dem Eisernen Vorhang, der fast bis zur Bedeutungslosigkeit zusammengeschrumpft war, ist im abgelaufenen Jahr noch nicht die erhoffte kräftige Wendung eingetreten. Gewiß ist die starke Schrumpfung des Ost-Westhandels eine Erscheinung, die ganz West-Europa betrifft, aber sie hat sich doch auf kein Land so nachhaltig ausgewirkt wie auf die Bundesrepublik. Während die anderen westeuropäischen Länder — infolge der verschiedenen Auslegung der westlichen Embargo-Politik, deren strikte Anwendung aber von der Bundesrepublik verlangt wurde — ihre Handelsumsätze mit Osteuropa im Vergleich zur Vorkriegszeit halten oder sogar ausbauen konnten, ging der Anteil Westdeutschlands am Osteuropahandel im Jahre 1952 gegenüber 1938 auf ein Zehntel zurück. Zwar bestehen Handelsverträge mit der Tschechoslowakei, Ungarn, Polen und Bulgarien; mit Rumänien besteht kein Handelsvertrag, es werden aber Gegenseitigkeitsgeschäfte ausgehandelt, während direkte Geschäfte mit Sowjetrußland noch nicht zustandegekommen sind. — Trotz aller autokraten Tendenzen des Ostens liegt hier eine Konjunkturreserve, deren Ausschöpfung zur Aufrechterhaltung unseres Exportvolumens wesentlich beitragen könnte.

Wesentlich günstiger hat sich das China-Geschäft im letzten Jahr entwickelt. Entgegen einer weit verbreiteten Ansicht steht Deutschland heute im Warenaustausch mit China an erster Stelle der westeuropäischen Länder. Der westdeutsche Export nach China in den ersten neun Monaten dieses Jahres war höher als die zusammengefaßte Ausfuhr in den Jahren 1950 bis 1952. Die Chinesen verlangen zwar ausschließlich einen gegenseitigen Austausch von Waren, bezahlen aber faktisch jedes Geschäft einzeln in Pfund-Sterling, Dollar oder Schweizer Franken. In gleicher Weise wird deutscherseits verfahren. Geschäfte mit China können nicht nur über ostzonale staatliche Stellen, sondern nach wie vor mit chinesischen Privatfirmen abgeschlossen werden.

In der Zusammensetzung der Ausfuhr nach Waren ergaben sich nur geringe Änderungen gegenüber dem Vorjahr. Unter den Fertigwaren, auf die der größte Teil der Mehrausfuhr entfiel, standen vermehrte Exporten an Maschinen, Kraftfahrzeugen, Schiffen, elektrotechnischen, feinmechanischen und optischen Erzeugnissen geringere an Eisenwaren und Werkzeugen, Walzwerkerzeugnissen, landwirtschaftlichen Geräten, Textilwaren und Bekleidung gegenüber.

53*

n

rg günstiger gestaltet als leicht nachgebenden, im ngenkonjunktur, folge der scharfen gegen-

en, durch Lohn- und Getze im Handel haben sich

nigen Engpässen keiner-Eisen und Stahl reichlich, at nunmehr überwunden

in Fremdenverkehr ein-erzielen können. — Eine ttegefundenen Kongresse, ind das Deutsche Turn-

klung auf. Wichtig ist, Produktions-Ni-das der Vorkriegs-Am günstigsten entwick-n ihre zentrale Stellung schäftigung und Export-n Hamburger Schlüssel-ndem die alliierten Be-rg gefallen waren — jetzt Gruppe der Grundstoff-Konsumgüter-Industrie

ungen und 50%igen Hin- heute wieder ein voll- 1952 konnte Hamburg dichte seiner Au-lands-ehrentwicklung, jedoch lage an der nord-europ-achkriegsjahre oder in Welthandels und eines allität seiner Fähigkeiten besserte Hafenvolumen und damit für

Außenhandel in Ven-sen zu Ende des Vor-er Bundesrepublik gibt aufgegebenen Probleme.

le Exporten im letzten idels der Bundesrepu-utig gestaltet. Der im n Jahresanfang erwies ihr im Januar/Februar Der Gesamtwert der ihmengenmäßig sogar Ausland weisen wieder einer ruhigeren Gang-

IV

Die Geschäfte der Hamburger Exporteure unterschritten in mehreren Monaten die „normale“ Quote an der westdeutschen Gesamtausfuhr, doch brachte der Juli einen Ausgleich. Über die Entwicklung im einzelnen gibt die nachstehende Tabelle Aufschluß. Auf die verschiedenen Zahlungsräume verteilt sich diese Ausfuhr mit etwa je ein Fünftel auf freie Dollar-Länder und Verrechnungsländer, mit drei Fünftel auf den EZU-Raum.

Die Ausfuhr hamburgischer Exporteure über Hamburg und über andere Grenzen des Bundesgebietes

Monate 1952	Insgesamt	Werte in DM 1000,—				Asien	Australien
		Europa	Amerika	davon Afrika			
Januar	149 939	50 595	53 825	15 620	25 596	4303	
Februar	126 470	35 292	36 533	11 912	19 833	3244	
März	123 375	32 714	30 633	11 938	14 261	2904	
April	152 800	32 246	46 319	20 156	21 743	2326	
Mai	168 155	61 728	62 872	17 675	23 823	2857	
Juni	153 544	63 831	47 801	20 531	23 075	8306	
Juli	157 539	81 337	44 727	12 898	17 555	1652	
August	146 493	70 301	40 025	13 840	17 633	594	
September	152 428	70 131	48 052	15 324	17 830	1691	
Oktober	152 087	78 723	35 834	17 581	19 377	372	
November	136 907	68 177	33 827	12 226	21 433	444	
Dezember	129 250	54 925	40 858	11 029	21 953	695	
1953							
Januar	201 311	100 313	42 278	22 342	34 979	1312	
Februar	135 864	66 090	31 059	15 422	22 147	460	
März	128 915	61 963	27 061	15 275	22 765	497	
April	126 972	55 110	31 787	14 964	24 249	527	
Mai	139 605	58 088	32 102	17 797	29 013	817	
Juni	121 149	58 281	35 831	17 951	18 555	674	
Juli	149 330	58 132	38 928	16 847	34 940	1408	

Bereits eingangs dieses Kapitels wurde darauf hingewiesen, daß die Ausfuhr erheblich schwieriger geworden ist. Das einzelne Ausfuhrgeschäft mußte nicht nur in schärfster Konkurrenz gegen ausländische, sondern auch gegen deutsche Wettbewerber durchgeholt werden. Immer mehr Fabrikanten, selbst kleine und kleinste Hersteller, sehen sich veranlaßt, auch nach Übersee direkte Beziehungen aufzunehmen, was dazu führt, daß z. B. in einem so begrenzten Absatzmarkt wie Costarica heute etwa 200 Vertreter für deutsche Exportfabrikanten und Händler tätig sind und sich gegenseitig unterbieten. Das Ausfuhrgeschäft ist ferner dadurch erschwert, daß sich durch Exportförderungsmaßnahmen des Auslandes nicht nur der Preisdruck auf den internationalen Märkten sehr verstärkt hat, sondern auch günstigere Lieferungs- und Zahlungsbedingungen gewährt werden. Wenn der deutsche Export nicht stark an Boden verlieren will, muß er entweder in derselben Weise gefördert werden, oder, was richtiger wäre, die ausländischen Staaten müßten zur Aufhebung der Subventionierung ihres Exports veranlaßt werden. Der westdeutsche Export wird heute weder durch Subventionierungen noch durch Prämien gefördert (die Umsatzsteuer-Rückvergütung kann nicht als solche bewertet werden). Er ist auch nicht in der Lage, langfristige Kredite bis zu etwa sechs Jahren zu gewähren, wie dies seitens der ausländischen Konkurrenz geschieht. Ein bloßer Stop der Exportförderung auf der derzeitigen Basis ist daher nicht ausreichend.

Daß die unübersichtliche Transferfrage und die Verzögerungen in der Auszahlung der Gegenwerte bei Überschreitung der Swing-Grenze im Verkehr mit den Verrechnungsländern sich für den einzelnen Exporteur sehr ungünstig auswirken, bedarf kaum besonderer Betonung. Diese unangenehme Situation ergab sich, außer bei Brasilien, worüber bereits in der letzten Jahresübersicht berichtet wurde, inzwischen bei Jugoslawien, Ägypten, Polen, Tschechoslowakei, Ungarn, Türkei, Irak, Pakistan, Japan, Chile, Ecuador. Die Bank Deutscher Länder sah sich infolgedessen verschiedentlich zur Einrichtung sogenannter „Wartezimmer“ (eingereichte Akkreditive werden auf einem Wartekonto festgehalten und Zahlungen in der Reihenfolge der Einzahlungen vorgenommen) als Gegenmaßnahme veranlaßt. Diese drohende Errichtung von Wartezimmern brachte — da eindeutige Anhaltspunkte für die voraussichtlich künftige Entwicklung des bilateralen Verrechnungsverkehrs bisher noch nicht gefunden worden sind — ein besonderes Unsicherheitsmoment für den deutschen Exporteur. Es war daher der begriffliche und dringende Wunsch der deutschen Exporteure, wenigstens vor den schlimmsten Auswirkungen solcher unvorhergesehener Entwicklungen gesichert zu werden. Nach vielen Verhandlungen ist dies Anfang 1953 durch die Einrichtung der Deckung des Konvertierungs- und Transfer-Risikos bei der Hermes Kreditversicherung A.G. geschaffen worden. Dabei bleibt die Deckung dieses Risikos auch dann bestehen, wenn die Ware noch nicht versandt wurde, aber inzwischen für das Land ein Stop, nämlich die Begrenzung oder die Aufhebung des Deckungsschutzes beschlossen wurde.

Wenn somit auch dem Exporteur weitgehende Hilfestellung gegeben wurde, das Grundübel selbst, die Unausgeglichenheit der Handelsbilanz im bilateralen Verrechnungsverkehr, bleibt aber bestehen. Sie beruht nicht so sehr auf unserer mangelnden Aufnahmefähigkeit für Produkte dieser Länder als darauf, daß sie zum Teil infolge ihrer inflationären Wirtschaftspolitik nicht in der Lage sind, zu weltmarktfähigen Preisen oder Quatitäten anzubieten. Zwar haben einige dieser Verrechnungsländer für die Überschreitung der mit ihnen vereinbarten Swings freie Dollar entrichtet. Angesichts der chronischen Dollarknappheit, insbesondere der wichtigsten latein-amerikanischen Länder, würde daher auch eine Umstellung unseres Zahlungsverkehrs auf freie US-Dollar keine Lösung des Problems bedeuten. Gerade aber die überseeischen Entwicklungsländer sind für die zukünftige Gestaltung unseres Außenhandels von erheblicher Bedeutung, weil sich dort Möglichkeiten für Rohstoffbezüge ergeben, die unser derzeitiges Dollar-Defizit weiter verringern könnten. Der Abschluß langfristiger Handelsverträge, in denen insbesondere auch die Frage der Doppelbesteuerung, des Niederlassungsrechts, der Warenzeichen, des Schutzes von deutschem Eigentum usw. geregelt werden, ist daher eine der wichtigsten Aufgaben unserer zukünftigen Handelspolitik.

Eine Reihe wichtiger, aber meist kurzfristiger Handelsabkommen konnte auch im abgelaufenen Jahr wieder abgeschlossen werden, so u. a. mit Indonesien, Argentinien, Uruguay, Ecuador, Finnland, Dänemark, Portugal, Ungarn, der Türkei, Jugoslawien. Mit Großbritannien wurde ein neues deutsch-britisches Warenverkehrsabkommen getroffen, mit Cuba ein zehnjähriger Handels- und Schiffsverkehrsvertrag und mit den USA vereinbart, den deutsch-amerikanischen Handelsvertrag von 1923 ab Juni 1953 wieder in Kraft zu setzen.

Wieder erheblich verstärkt wurde das Netz der amtlichen Vertretungen der Bundesrepublik in Übersee durch Errichtung von neuen Gesandtschaften in Addis Abeba, Bagdad, Colombo, Habana, Teheran, Wellington (Neu-

seeland) sowie in Bourne, Singapur, Karachi, Wi-

Dringend no Niederlassungen männisch gestund das Bundeswirts zu gewähren; ab Mittel in der Ge das neue Jahr be gen über das N Freundschaftsve

Die Einfu genommen hatte. Monaten des Jah als im Vorjahr. l halten; jedoch w Rücksicht auf di sichts des wachs republik fanden sei es durch Zu eine vorübergeh Problem zu löser zugreifen. Zweit um, wie vor den überragende Be würde. Leider at sicut und gestatt Importhandel ist oder Agenten au europäischen Au In diesem Zusar Rohstoffe, wenn und zwar durch seit September l Kupfer seit Juli

Auch das tri wie London, A sollte daher die werden.

Besondere I Bundesrepublik Auslande zu erh rungswirtschaftl unserer Ausfu: Preisfragen wur

Im Kaffeeh: der Steuersenku der Einführer v alle Kaffee-Gro: Einfuhr gewac: teilungsquoten i fern bestehen ge chende Menge v

Die Preisen: net. Bei den Me: im Verlauf des gegen weisen H

Es war nur Mitte August v. auf 84,9% und a ren wesentlich v: völlig freie Wa: ralisierung d: notierungen an tenden Währun werden energis

Hamburg h kehr mit Nord- wenn finanziell

Der im Dez gangsbasis für t der Transihan: Vorjahres in H: gelockert werde Ausland zu ver: genehmigung ei

aten die „normale“ Quote an der die Entwicklung im einzelnen gibt rteilt sich diese Ausfuhr mit etwa feil auf den EZU-Raum.

burg

sien Australien

596	4303
833	3244
261	2904
743	2326
823	2037
075	8396
555	1652
633	594
330	1091
377	372
433	444
553	685
979	1312
147	460
795	497
249	527
013	817
355	674
940	1498

hr erheblich schwieriger gewor- mzt gegen ausländische, sondern nten, selbst kleine und kleinste zunehmen, was dazu führt, daß reter für deutsche Exportfabri- tschäft ist ferner dadurch er- der Preisdruck auf den interna- Zahlungsbedingungen gewährt ntwer in derselben Weise ge- r Aufhebung der Subventionie- der durch Subventionierungen solch bewertet werden). Er ist en, wie dies seitens der auslän- zeitigen Basis ist daher nicht

uszahlung der Gegenwerte bei ich für den einzelnen Exporteur me Situation ergab sich, außer wischen bei Jugoslawien, Ägyptor. Die Bank Deutscher Länder mer“ (eingereichte Akkreditive r Einzahlungen vorgenommen) brachte — da eindeutige An- rechnungsverkehrs bisher noch deutschen Exporteur. Es war ens vor den schlimmsten Aus- vielen Verhandlungen ist dies unster-Risikos bei der Hermes kos auch dann bestehen, wenn mlich die Begrenzung oder die

das Grundübel selbst, die Un- aber bestehen. Sie beruhte nicht als darauf, daß sie zum Teil arktfähigen Preisen oder Quar- hreitung der mit ihnen verein- it, insbesondere der wichtig- s Zahlungsverkehrs auf freie wicklungsländer sind für die h dort Möglichkeiten für Roh- ten. Der Abschluß langfristiger des Niederlassungsrechts, der her eine der wichtigsten Auf-

im abgelaufenen Jahr wieder innland, Dänemark, Portugal, ch-britisches Warenverkehrs- ag und mit den USA verein- Kraft zu setzen.

ndesrepublik in Übersee durch ia, Teheran, Wellington (Neu-

seeland) sowie neuer Generalkonsulate in Beirut, Hongkong, Valparaiso, Monrovia, Lourana Marques, Mel- bourne, Singapore, Salisbury (Süd-Rhodesien) und Konsulate in Recife/Pernambuco, Toronto, Osaka/Kobe, La- gos, Karachi, Windhuk, Izmir, Houston (Texas).

Dringend notwendig ist aber, daß auch die deutschen Firmen wieder, wie vor den Kriegen, in Form eigener Niederlassungen überseeische Stützpunkte für den deutschen Export errichten. Es ist dies die beste und kauf- männisch gesundeste Form einer Verankerung unseres Außenhandels. Zwar bestand bereits seit Februar 1952 für das Bundeswirtschaftsministerium die Möglichkeit, Genehmigungen für die Errichtung von Niederlassungen zu gewähren; aber erst im laufenden Jahr werden zu diesem Zweck einigen nach Übersee arbeitenden Firmen Mittel in der Gesamthöhe von fünf Millionen DM zur Verfügung gestellt. Weitere fünf Millionen DM sollen für das neue Jahr bereitgestellt werden. In den bisherigen Handelsabkommen sind aber erst vereinzelt Bestimmungen über das Niederlassungsrecht enthalten. Der Abschluß weiterer umfassender Handels-, Schifffahrts- und Freundschaftsverträge ist daher auch aus diesem Grunde dringlich.

Die Einfuhr der Bundesrepublik, die im letzten Quartal 1952 den erwarteten jahreszeitlichen Aufschwung genommen hatte, hält sich seit Beginn des Jahres 1953 auf etwa der gleichen Höhe. Sie lag in den ersten neun Monaten des Jahres dem Werte nach zwar um 1,7 v. H. niedriger, der Menge nach aber um knapp 16 v. H. höher als im Vorjahr. Die Einfuhren haben sich also durchaus im normalen und dem Bedarf angepaßten Rahmen gehalten; jedoch wurde hinsichtlich einer Lagerauffüllung die denkbar größte Zurückhaltung geübt, und zwar mit Rücksicht auf die noch immer bei vielen Waren leicht rückläufige Preistendenz auf den Weltmärkten. Angesichts des wachsenden Aktiv-Saldos unseres Außenhandels und der extremen Gläubigerstellung der Bundesrepublik fanden aber zeitweise ernste Erörterungen darüber statt, ob nicht der Import forciert werden könne, sei es durch Zurverfügungstellung verbilligter Kredite, durch Maßnahmen auf steuerlichem Gebiet oder durch eine vorübergehende generelle und lineare Zollsenkung. Alle diese Mittel dürften aber kaum geeignet sein, das Problem zu lösen. Der Einfuhrhandel wird durch sie nicht veranlaßt werden können, der Marktentwicklung vorzugreifen. Zweifellos wäre es sehr erwünscht, unsere gegenwärtig günstige Devisensituation dazu auszunutzen, um, wie vor dem Kriege, eine erweiterte Lagerhaltung vorzunehmen, der im Interesse einer Marktbildung eine überragende Bedeutung zukommt und die auch die Basis für einen Wiederaufbau unseres Transithandels bilden würde. Leider aber zwingt die Rücksicht auf seine knappe Kapitaldecke unseren Importhandel zu äußerster Vor- sicht und gestattet ihm nicht, solche Läger auch bei instabiler Weltmarktlage durchzuhalten. Der hauseitige Importhandel ist daher notgedrungen in den letzten Jahren in großem Umfange in die Rolle des Kommissionärs oder Agenten ausländischer Abnehmer gedrängt worden, wenn er nicht gezwungen war, bei den Importeuren des europäischen Auslands, die gut sortierte Läger unterhalten konnten, als Zweite-Hand-Händler einzukaufen. — In diesem Zusammenhang darf darauf hingewiesen werden, daß der Importhandel für eine Anzahl wichtiger Rohstoffe, wenn auch reichlich spät, wieder die Möglichkeit einer Abdeckung des Marktrisikos bekommen hat, und zwar durch den Abschluß von Termingeschäften an a u s l ä n d i s c h e n Börsen: für Baumwolle und Wolle seit September 1952, für Zinn und Kautschuk seit Januar 1953, für Zink seit April 1953, für Kaffee, Kakao und Kupfer seit Juli 1953.

Auch das trägt aber naturgemäß zu einer weiteren Stärkung der übrigen großen europäischen Stapelplätze wie London, Antwerpen, Rotterdam bei. Im Interesse der Bildung funktionsfähiger deutscher Einfuhrmärkte sollte daher die Wiederherichtung von Warenterminbörsen in Hamburg und Bremen nachdrücklich gefördert werden.

Besondere Beachtung verdient die Entwicklung der Einfuhr auf dem Ernährungssektor. Während sich die Bundesrepublik noch in den Jahren 1950/52 darum bemühen mußte, die notwendigen Grundnahrungsmittel im Auslande zu erhalten, besteht heute die Schwierigkeit, bei Handelsvertragsverhandlungen die Höhe der ernäh- rungswirtschaftlichen Einfuhr in Einklang zu bringen mit unserem tatsächlichen Einfuhrbedarf und der Höhe unserer Ausfuhr vornehmlich im bilateralen Verrechnungsverkehr. Auf die dabei auftretenden schwierigen Preisfragen wurde bereits auf Seite 4 hingewiesen.

Im Kaffeehandel, einem in Hamburg immer besonders hervorgetretenen Importzweig, ist gleichzeitig mit der Senkung auch eine grundlegende Neuregelung des Einfuhrverfahrens durchgeführt worden. Der Kreis der Einführer wurde wesentlich erweitert. Grundsätzlich können jetzt neben den bisherigen Importfirmen alle Kaffee-Großhändler und -Röster direkt importieren. Alle Kontingentierungen, die bis dahin noch bei der Einfuhr gewaschenen Kaffees bestanden, sind fortgefallen. Es gibt für die einzelnen Provenienzen keine Zu- teilungsquoten mehr. Eine gewisse Abhängigkeit der ländermäßigen Einfuhr untereinander ist allerdings inso- fern bestehen geblieben, als die Voraussetzung für die Einfuhr zentral-amerikanischen Kaffees eine entspre- chende Menge von Brasil-Kaffee bildet (zum Zwecke des Abbaues unseres starken Aktiv-Saldos mit Brasilien

Die Preisentwicklung auf den Weltrohstoffmärkten war durch eine bemerkenswerte Stabilität gekennzeich- net. Bei den Metallen erfuhr der Preis für Zinn eine starke Abschwächung, die Kautschukpreise gaben ebenfalls im Verlauf des Jahres weiter nach, nachdem sie um die Jahreswende vorübergehend angezogen hatten; da- gegen weisen Häute, Wolle und Jute eine feste Tendenz auf.

Es war nur natürlich, daß der hohe Aktiv-Saldo unserer Handelsbilanz die Bundesregierung veranlaßte, die Mitte August v. J. auf etwa 80 % erhöhte Liberalisierungsquote gegenüber den EZU-Ländern Mitte März d. J. auf 84,9 % und ab 1. 4. 1953 auf 90,1 % heraufzusetzen. Auch das Einfuhrverfahren wurde für liberalisierte Einfuh- ren wesentlich vereinfacht; die Einkaufsermächtigung ist in Wegfall gekommen. Weitere Erleichterungen wie: völlig freie Wareneinfuhr bis zu einem Mindestbetrag, der laufend erhöht werden könnte, schrittweise Libe- ralisierung der Einfuhr aus dem Dollarraum sind in Vorschlag gebracht worden. Die Aufnahme freier Kurs- notierungen an den Devisenbörsen in Frankfurt, Berlin, Düsseldorf, Hamburg und München für alle bedeu- tenden Währungen bedeutet ebenfalls eine Erleichterung. Die Bemühungen um die Konvertibilität der D-Mark werden energisch fortgesetzt.

Hamburg hat im T r a n s i t h a n d e l von Rohstoffen, Genußmitteln, Getreide und Futtermitteln im Ver- kehr mit Nord- und Ost-Europa immer eine große Rolle gespielt. Es könnte sie allmählich wiedergewinnen, wenn finanzielle Mittel und Verfahrenserleichterungen für seine Förderung gewährt würden.

Der im Dezember 1953 herausgegebene Transithandels-Erlaß hat sich zweifellos als eine brauchbare Aus- gangsbasis für diesen Wiederaufbau eines deutschen Transithandels erwiesen. Er hat bewirkt, daß sich die Zahl der Transithandelsgeschäfte in den ersten fünf Monaten des Jahres 1953 gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres in Hamburg nahezu verdoppelt hat. Die Bestimmungen müssen aber nimmehr in der Richtung auf- gelockert werden, daß dem Einfuhrhandel die Möglichkeit gegeben wird, aus seinen Lägern ins Inland und ins Ausland zu verkaufen ohne Rücksicht darauf, ob die eingelagerten Waren auf Einfuhrlizenz oder Transi- tgenehmigung eingeführt werden sind.

Binnenhandel

Eine ausgesprochene Mengenkonjunktur dürfte man als das Charakteristikum für die Absatzentwicklung im Handel im abgelaufenen Jahr bezeichnen. Sie setzte im Herbst 1952 nach der auffallenden Zurückhaltung der vorherigen Monate zunächst langsam ein und steigerte sich im Dezember zum Weihnachtsgeschäft übernormal. Mengenmäßig wurde im Dezember wesentlich mehr Ware umgesetzt als im Dezember des Vorjahres, und zwar galt dies vor allem für den Bekleidungs- und Schuhsektor. Dabei war das lebhaftere Weihnachtsgeschäft kaum mit Preissteigerungen verbunden.

Die günstige Umsatzentwicklung hielt auch im Laufe des Jahres 1953 unvermindert, wenn auch mit gewissen saisonalen und durch Wetteranomalien verursachten Schwankungen an. Nach einem befriedigenden Januar und enttäuschenden Februar waren die Monate März und April über die jahreszeitlichen Erwartungen hinaus gut. Der Mai hielt sich auf beachtlicher Höhe; im Gegensatz zum übrigen Bundesgebiet brachte auch der Juni infolge des günstigen Wetters in Hamburg befriedigende Umsätze, die im Juli gut gehalten werden konnten. Im gesamten Bundesgebiet betrug der Mehrumsatz im Einzelhandel gegenüber der gleichen Vorjahreszeit in den Schuhwarengeschäften wertmäßig 5 v. H. und mengenmäßig 10 v. H.; in den Geschäften für Eisenwaren und Küchengeräte 4 bzw. 7 v. H., in den Möbelgeschäften 11 bzw. 17 v. H., in den Kolonial- und Feinkostgeschäften 4 bzw. 19 v. H., in den Drogerien 12 bzw. 15 v. H., in den Papier- und Schreibwarenhandlungen 4 bzw. 19 v. H., während in den Textilgeschäften die Umsätze zwar nur etwa ebenso hoch, dagegen die Umsatzmengen bei niedrigeren Preisen um 14% höher lagen als im Vorjahr. Dabei spielten nicht nur die höheren Löhne und Beamtengehälter eine wesentliche Rolle; auch die sich ab Juni geltend machenden Ermäßigungen der Lohnsteuer („kleine Steuerreform“) ermöglichten es den Lohn- und Gehaltsempfängern, in etwas stärkerem Umfang beim Einzelhandel einzukaufen. Infolgedessen entwickelten sich die Umsätze auch im 3. Quartal weiterhin günstiger als jahreszeitlich zu erwarten war. Die Steuerermäßigungen für Tabakwaren im Juni brachten eine zusätzliche Umsatzbelebung auf diesem Sektor — in Hamburg soll allerdings der wertmäßige Umsatz im Gegensatz zu Nordrhein-Westfalen nicht gestiegen sein —, die Ermäßigung der Kaffee- und Teesteuer im August gab diesem Handelszweig einen besonderen Auftrieb. Es dürfte somit damit zu rechnen sein, daß diese verschiedenen Momente, zu denen voraussichtlich auch noch weitere Ausschüttungen aus dem Lastenausgleichsfonds für Haushaltshilfe hinzuzuzählen sind, eine Konsumentenkaufkraft bewirken, die wesentlich über der von Herbst und Winter des Vorjahres liegt. Der sehr befriedigende Verlauf der verschiedenen Herbstmessen und die merklich belebte Dispositionsfreudigkeit des Handels bestätigen diese Auffassung.

Allerdings wird sich eine noch stärkere Umschichtung der Verbrauchernachfrage bemerkbar machen, und zwar sowohl im Verhältnis der Branchen zueinander als auch innerhalb der einzelnen Branchen. Hatte der Schwerpunkt des Verbrauchers in den letzten Jahren nacheinander vor allem gelegen auf dem Ernährungsgebiet, dann bei der Bekleidung, anschließend vor allem bei Möbel- und Wohnbedarf, so waren bereits 1952, mehr noch 1953 größere Einkommensbeträge für Ferienreisen abgezweigt worden. Überall da, wo das Einkommen — z. B. in Arbeiterfamilien mit mehreren verdienenden Mitgliedern — über das Existenzminimum hinausgeht, ergibt sich die Frage, wohin sich diese Kaufkraft nach Befriedigung des dringendsten Nachholbedarfs wendet, ob sie für zusätzliche Bekleidung, für ein Motorrad oder einen Motorroller, für weitere Verbesserung der Ernährung, für ein anspruchsvolleres Radio, für Haushaltsmaschinen und Kühlschränke, für eine Sommerreise eingesetzt wird oder in höheren Sparguthaben ihren Niederschlag findet. Immer mehr zeigt es sich ferner, daß die Verbraucher zu mittleren und hochwertigen Waren übergehen. Dieser Trend zur Qualität trat ganz augenfällig bei dem diesjährigen Schlußverkauf in Erscheinung. Die billige und zum Teil direkt für das Schlußverkaufs-geschäft bestellte „Ausverkaufsware“ findet immer weniger Anklang; die normal herabgesetzte Saisonware bestimmte sehr stark das diesjährige Sommerschlußverkaufsangebot. Damit scheinen die Saisonschlußverkäufe wieder mehr ihren ursprünglichen Charakter, den der beschleunigten Räumung von qualitativ guter Ware der abgelaufenen Saison anzunehmen.

Die Einkaufsdispositionen, die abgesehen von der Korea-Welle, in den letzten Jahren äußerst vorsichtig und zurückhaltend vorgenommen wurden, erfolgten zum erstenmal im Herbst 1952 wieder etwas großzügiger und langfristiger. Ob diese Rückkehr zu langfristigen Bestellungen, wie sie vor dem Kriege üblich waren, anhalten wird, erscheint immerhin zweifelhaft. Die Mehrzahl der heutigen Einzelhandelsgeschäfte verfügt noch nicht wieder über jene Kapitaldecke, die solche langfristigen Dispositionen ermöglicht. Die bisherige Steuergesetzgebung in Westdeutschland macht eine Kapitalanreicherung, die auch für den Fall eines konjunkturellen Rückschlages dringend notwendig ist, einfach unmöglich. Die gleichen Gesichtspunkte bestimmen den Ausbau der Läger.

Die Ertragslage des Einzelhandels ist auf Grund des scharfen Wettbewerbs und der immer noch leicht nachlassenden Preise nicht günstig. Die zunehmenden Kreditverkäufe im Einzelhandel haben zu dieser Verschlechterung ebenfalls beigetragen. Die Kreditgewährung war zwar meist mit einer Steigerung der Umsätze verbunden, sie bindet aber andererseits — soweit sie nicht über Teilzahlungs-Finanzierungsinstitute erfolgt, erhebliche Betriebsmittel und verursacht zusätzliche Kosten, denn nicht immer können die gesamten Finanzierungskosten auf den Kreditnehmer abgewälzt werden. Die Steigerung der Handelskosten, insbesondere der Löhne, bei laufender, wenn auch geringfügiger Ermäßigung der Handelsspannen hat die Ertragsituation ständig verschlechtert.

Wie die Ermittlungen des Kölner Handelsinstituts zeigen, hat der Kostenanteil für Unternehmerlohn, Eigenkapitalzinsen und Abschreibungen in den letzten Jahren abgenommen. Die Liquidität vieler Unternehmen ist sehr eingeengt. Die Illiquidität ist dabei häufig weniger auf Fehldispositionen als auf die sehr schleppend gewordenen Zahlungseingänge zurückzuführen. Der Warenkredit hat teilweise beängstigende Formen angenommen.

Der große Bedarf der Bevölkerung, insbesondere an Hausrat und Möbeln sowie Bekleidung und Heimkultur, kann angesichts der fehlenden Spargeldreserven in zahlreichen Fällen aus dem laufenden Einkommen nicht bestritten werden. Teilzahlungsverkäufe und ihre volkswirtschaftliche Notwendigkeit können daher grundsätzlich nicht abgelehnt werden. Sie unterlagen aber — weniger in Hamburg als im Ruhrgebiet — erheblicher Kritik, da sich leichtsinnige Käufer zum Teil stark überschuldeten und Pfändungen und Lohnabtretungen ein erschreckendes Ausmaß angenommen haben.

Die Preise im Einzelhandel waren auch im abgelaufenen Jahr weiterhin leicht rückläufig. Der Index der Einzelhandelspreise nahm von September 1952 auf September 1953 von 186 auf 177 (Basis 1938 = 100) ab, wobei die stärksten Abschwächungen auf Textilwaren sowie auf Papierwaren entfielen. Ein ähnliches Bild zeigt die Statistik der Lebenshaltungskosten.

Hamb
2

Durchsch
Durchsch
Durchsch
Durchsch
Septemb
Oktober
Novemb
Dezemb
Januar
Februar
März 195
April 19
Mai 1953
Juni 195
Juli 1953
August 1
Septemb
) Index
errech

Weitere nen
für die typischen
Miete, Kohlen, En

Infolge gewis
es im vergangene
Dadurch konnte z
und Seifen-Brand

Die Notwend
Zwar spielt sich d
Modernisierung d
Verkaufsräume er
Selbstbedienungs
immerhin beschä
Vorjahren.

Im Konsumg
Vorjahres hat ein
blieben, die Meng
Der private Groß
zelhandels den Di

Der harte We
großhandel veran
führung neuer „S
händler und „seir
erreichen und Au
Organisation“ (d
kurzem von einig

Etwas günsti
Rohstoffen und F
einigen Fachweil
haben diese Spar
bewerb von Einka
blieben sein im V
gelaufene Jahr a
innerhalb der Mo
Monat zu Monat

Die Außenstän
gestiegen. Mehr d
mangels ausreich
ist seine finanziel
heblisch zugenom

Der Interz
über die Zonengr
rückgegangen wa
es am 19. Februar
VE (eine Verrech

Leider ist abe
rungen inbesond
Ostzone haben erl
hat, bei denen au
Ostzone ihre Bezu
Grenze ausgeschö
Osten mit der Lie
erteilt worden wa
eine erneute stark
Ostzone von über

Hamburger Preisindexziffern für die Lebenshaltung (1938 = 100)* Mittlere Verbrauchergruppe

Zeit	Ernährung	Getränke u. Tabak- waren	Wohn- miete	Heizung u. Beleuch- tung	Hausrat	Beklei- dung	Reini- gung u. Körper- pflege	Gesamt- lebens- haltung
Durchschnitt 1949								174,0
Durchschnitt 1950								159,3
Durchschnitt 1951								170,9
Durchschnitt 1952	182,4	280,8	106,3	167,0	205,5	211,3	181,1	175,0
September 1952	180,5	280,8	105,2	167,6	201,4	206,0	177,5	173,2
Oktober 1952	180,9	280,8	109,1	167,6	200,1	206,6	177,5	173,3
November 1952	180,8	280,8	109,9	167,6	199,1	206,5	177,8	173,7
Dezember 1952	181,9	280,8	109,9	167,6	198,3	206,6	177,7	174,1
Januar 1953	180,8	280,7	109,9	167,7	197,5	205,7	177,5	173,6
Februar 1953	178,3	280,7	109,9	167,7	195,3	204,5	177,5	172,2
März 1953	177,6	280,7	109,9	167,7	195,2	203,7	174,9	171,7
April 1953	175,2	280,7	110,1	167,8	193,8	203,6	174,2	171,0
Mai 1953	175,7	280,4	110,1	167,8	192,4	202,3	174,2	170,5
Juni 1953	178,2	256,8	110,1	167,8	191,5	202,5	173,9	170,7
Juli 1953	178,0	256,8	110,1	167,4	191,0	201,9	174,2	170,6
August 1953	177,9	256,8	110,1	167,4	190,2	201,3	174,2	170,4
September 1953	178,3	240,7	110,1	167,4	190,0	201,2	173,6	169,6

* Indexziffer für die mittlere Verbrauchergruppe nach der neuen Methode des Bundesgebietes errechnet.

Weitere nennenswerte Preisermäßigungen werden offenbar nicht erwartet, nachdem die Weltmarktpreise für die typischen Verbrauchsgüterrohstoffe ziemlich fest sind und die Löhne und sonstige Kostenfaktoren (z. B. Miete, Kohlen, Energie) gestiegen sind.

Infolge gewisser Lockerungen in der Auffassung der Dekartellierungsorgane der Militärregierung war es im vergangenen Jahr wieder möglich, bei Markenartikeln die Preisbindung der zweiten Hand durchzuführen. Dadurch konnte zum Teil den sinnlosen Preisschleudereien, insbesondere bei manchen Waren der kosmetischen und Seifen-Branche entgegengetreten und wieder gesündere Verhältnisse erzielt werden.

Die Notwendigkeit einer Senkung der Vertriebskosten im Handel wird von diesem immer klarer erkannt. Zwar spielt sich die Rationalisierung des Einzelhandels bisher noch zu einem großen Teil auf dem Gebiet der Modernisierung der Verkaufsläden und ihrer Einrichtung ab. Nur wer den zeitgemäßen Ansprüchen an moderne Verkaufsräume entspricht, hat Aussicht, im Wettbewerb zu bestehen. Die Entwicklungstendenz zum eigentlichen Selbstbedienungs- und Teilselbstbedienungsladen hat zwar in Hamburg noch keine großen Fortschritte gemacht; immerhin beschäftigt man sich mit diesen Fragen in Einzelhandelskreisen bereits wesentlich mehr als in den Vorjahren.

Im Konsumgütergroßhandel war die Situation im ganzen ähnlich wie im Einzelhandel: Die Stagnation des Vorjahres hat einer leichten Belebung Platz gemacht; die Umsätze sind im Durchschnitt nahezu unverändert geblieben, die Mengen sind — bei Berücksichtigung der gesunkenen Preise — sogar um einige Prozent gestiegen. Der private Großhandel konnte also seine Position halten, obwohl ein Teil der Mittel- und Großbetriebe des Einzelhandels den Direktbezug ausweitete und auch die Umsätze der Einkaufsgenossenschaften sich noch erhöhten.

Der harte Wettbewerbskampf und die Notwendigkeit einer Herabsetzung der Kosten hat den Lebensmittelgroßhandel veranlaßt, nach neuen Formen seiner wirtschaftlichen Tätigkeit zu suchen. So kam man zur Einführung neuer „Systeme“, die in erster Linie auf eine engere Zusammenarbeit zwischen dem einzelnen Großhändler und „seiner“ Abnehmer hinauslaufen, um dadurch insbesondere eine Rationalisierung des Einkaufs zu erreichen und Auftragszersplitterung und Sortenverwilderung zu vermeiden. Erwähnt seien hier u. a. die „Spar-Organisation“ (das System der freiwilligen Kette) und das „Elgro-System“, die beide auch in Hamburg seit kurzem von einigen Sortimentsgroßhändlern durchgeführt werden.

Etwas günstiger als im Konsumgütergroßhandel hat sich die Lage im Großhandel mit Investitionsgütern, Rohstoffen und Halbwaren gestaltet, wenn auch die bis Ende 1952 ständig gestiegene Nachfrage inzwischen bei einigen Fachzweigen durch Depressionserscheinungen abgelöst worden ist. Trotz scharfen internen Wettbewerbs haben diese Sparten des Großhandels nicht in dem Maße unter Ausschaltungstendenzen und unter dem Wettbewerb von Einkaufsgenossenschaften zu leiden. So dürfte auch ihre Ertragslage noch verhältnismäßig gut geblieben sein im Vergleich zu derjenigen des Konsumgütergroßhandels. — Für den Eisenhandel brachte das abgelaufene Jahr am 30. 5. als besonderes Ereignis die Offenlegung der Preise auf den gemeinsamen Märkten innerhalb der Montan-Union. Das Angebot der Walzwerke nahm bei stetiger Verkürzung der Lieferfristen von Monat zu Monat zu. Infolgedessen begann sich auch das Lagergeschäft des Handels zu normalisieren.

Die Außenstände sind auch im Großhandel in allen Branchen — abgesehen vom Produktionszwischenhandel — gestiegen. Mehr denn je ist der Großhandel zu großzügigen Kreditgewährungen gezwungen, bei denen er aber mangels ausreichenden Eigenkapitals seinerseits sehr stark auf teure Bankkredite angewiesen ist. Infolgedessen ist seine finanzielle Lage allgemein stark angespannt und Überschuldung und Zahlungseinstellungen haben erheblich zugenommen.

Der Interzonenhandel, bei dem 1950 noch Waren im Werte von 667 Mill. DM in beiden Richtungen über die Zonengrenze ausgetauscht worden waren und der 1951 auf knapp 270 Mill. DM, 1952 auf 153 Mill. DM zurückgegangen war, schien im laufenden Jahr wieder mit besseren Aussichten rechnen zu können. Jedemfalls kam es am 19. Februar 1953 zu einer Vereinbarung neuer Warenlisten, die einen Warenaustausch in Höhe von 408 Mill. VE (eine Verrechnungseinheit = 1 DM) nach beiden Seiten vorsah.

Leider ist aber das Interesse Westdeutschlands an Bezügen aus der Ostzone inzwischen (abgesehen von Lieferungen insbesondere von Braunkohlbriketts) sehr viel geringer geworden; auch die Liefermöglichkeiten der Ostzone haben erheblich abgenommen. Bedauerlich ist dabei, daß diese Lieferschwäche auch die Gebiete erfaßt hat, bei denen auf westdeutscher Seite eine größere Aufnahmebereitschaft besteht. Infolgedessen hat zwar die Ostzone ihre Bezugsmöglichkeiten — nicht nur in Walzwerkserzeugnissen und anderen Stahlprodukten — bis zur Grenze ausgeschöpft, der Westen aber hat mit seinen Bezügen keinesfalls Schritt gehalten. Dazu kam, daß der Osten mit der Lieferung einer ganzen Reihe von Waren, für die von der Bundesregierung Bezugsgenehmigungen erteilt worden waren, sehr im Rückstand ist und zudem offenbar längere Zahlungsziele gewährt. Die Folge war eine erneute starke Verschuldung der Ostzone nachdem der zu Anfang des Jahres bestehende Passivsaldo der Ostzone von über 50 Mill. VE bis etwa Mitte des Jahres zum Ausgleich gebracht war. Erst durch Erhöhung des

für die Absatzentwicklung im fallenden Zurückhaltung der sinnhaftgeschäft übernormal. nber des Vorjahres, und zwar Weihnachtsgeschäft kaum mit

1953 unvermindert, wenn auch an. Nach einem befriedigenden Jahreszeitlichen Erwartungen Bundesgebiet brachte auch im Juli gut gehalten werden müßer der gleichen Vorjahres in den Geschäften für Eisen in den Papier- und Schreibmaterial- und Feinkostgeschäften benso hoch, dagegen die Umsatzen nicht nur die höheren nachden Ermäßigungen der gern, in etwas stärkerem Umse auch im 3. Quartal weiterwaren im Juni brachten eine vermäßige Umsatz im Gegen Teesteuer im August gab sein, daß diese verschiedenen tenausgleichsfonds für Hausch über der von Herbst und rbsmessens und die merklich

age bemerkbar machen, und znelnen Branchen. Hatte der legen auf dem Ernährungsbedarf, so waren bereits 1952, berall da, wo das Einkommen xistenzminimum hinausgeht, n Nachholbedarfs wendet, ob re Verbesserung der Ernäh für eine Sommerreise ein zeigt es sich ferner, daß die Qualität trat ganz augenfällig ekt für das Schlußverkaufs- terabgesetzte Saisonware ben den Saisonschlüßverkäufe qualitativ guter Ware der ab-

en Jahren äußerst vorsichtig 2 wieder etwas großzügiger m Kriege üblich waren, andelsgeschäfte verfügt noch t. Die bisherige Steuergesetz- eines konjunkturellen Rück- bestimmen den Ausbau der

der immer noch leicht nach- aben zu dieser Verschlech- tung der Umsätze verbunden, itute erfolgt, erhebliche Be- ten Finanzierungskosten auf dere der Löhne, bei laufen- tion ständig verschlechtert.

ür Unternehmerlohn, Eigen- tätigkeit vieler Unternehmen ist auf die sehr schleppend ge- eängstigende Formen ange-

ie Bekleidung und Heim- dem laufenden Einkommen- fähigkeit können daher grund- n Ruhrgebiet — erheblicher n und Lohnabtretungen ein

rückläufig. Der Index der (Basis 1938 = 100) ab, wobei Ein ähnliches Bild zeigt die

Swings um 20 Mill. VE auf 50 Mill. VE seitens der Bundesregierung ist das Geschäft durch Aufhebung der Blockierung der Quoten wieder etwas lebhafter in Gang gekommen. Das vereinbarte Liefervolumen wird aber voraussichtlich auf den Unterkonten 2 und 3 nur zur Hälfte bis $\frac{3}{4}$ realisiert werden und es erscheint sehr fraglich, ob die Ostzone die zusätzliche Swing-Aufstockung wieder abzubauen in der Lage sein wird.

Um den von einem Teil der westdeutschen Industrie befürchteten Dumping-Preisen der Ostzone zu begegnen, sind Richtlinien für die Preisprüfung ergangen, die jedoch nur für eine verhältnismäßig kleine Anzahl kritischer Waren mit ausgesprochenen ostzonalen „Kampfpreisen“ von Bedeutung geworden sind.

In den letzten Wochen ist man auf ostzonaler Seite im Hinblick auf die der Bevölkerung gemachten Versprechungen dazu übergegangen, für bestimmte westdeutsche Waren, auf deren beschleunigte Lieferung man besonderen Wert legt, Devisen-Zahlungen anzubieten.

Im Laufe des Oktober sollen die Verhandlungen über den Interzonenhandel im Jahre 1954 beginnen.

Hafen- und Verkehrswirtschaft

Die Zunahme der Hamburg anlaufenden Schiffslinien und ständig verbesserte Hafeneinrichtungen haben Hamburg wieder zu einem Seehafen ersten Ranges gemacht. Noch vor Jahren am Rande des Absturzes auf das Niveau eines Provinzhafens ist der Hamburger Hafen heute wieder ein vollwertiger Konkurrent im Kräftespiel der großen internationalen Seehäfen. Sein Güterumschlag stieg 1952 um 7 Prozent, sein Schiffsverkehr um 14% und die Abfahrtsdichte seiner Auslandslinien um 22 Prozent.

Auf Grund der bisher vorliegenden Unterlagen kann damit gerechnet werden, daß der Güterumschlag im Jahre 1953 etwa 16 Mill. Tonnen erreichen wird. Das sind rund 4 Prozent mehr als im Vorjahre. Die Zuwachsrate ist wie im vergangenen Jahr weiter abgesunken, eine natürliche Folge der gleichen Tendenz im Außenhandel. Im laufenden Jahr ist die Steigerung des Umschlages auf die entsprechende Erhöhung des Wareneinganges zurückzuführen, während der Wareneingang im wesentlichen stagnierte. Die regionale Aufgliederung des Wareneinganges und -ausganges zeigt einen Rückgang im Verkehr mit der deutschen Küste und erstmalig seit dem Kriege auch einen Rückgang des Güterverkehrs mit Übersee, nur der Europaverkehr hat zugenommen.

Waren die ersten Nachkriegsjahre bis 1952 einschließlich durch das Übergewicht des arbeitsexintensiven Massengutverkehrs gekennzeichnet, so ist jetzt erfreulicherweise festzustellen, daß die sinkende Tendenz im Anteil der arbeitsintensiven Sack- und Stückgüter wieder aufgefangen werden konnte. Mit einem Güterumschlag von 2,7 Mill. Tonnen beträgt ihr Anteil am Gesamtumschlag im ersten Halbjahr 1953 rund 35 Prozent gegenüber 32,5 Prozent im Vorjahre. Der Sack- und Stückgüterumschlag bleibt damit allerdings noch immer sehr weit hinter seinem Vorkriegsanteil von 50 Prozent des Gesamtumschlages zurück. Noch immer bestimmt das Massengut die Struktur des Hamburger Hafenumschlages in sehr viel stärkerem Ausmaß als früher.

Vor dem Kriege basierte Hamburgs Stellung im deutschen Außenhandel u. a. auf einer großen eigenen Handelsflotte. Hamburgs Bedeutung als einer der größten Heimathäfen der deutschen Handelsflotte ist heute wieder im Anwachsen.

Nach dem Kriege besaß die Bundesrepublik lange nur einen Restbestand kleiner veralteter und für den Überseeverkehr nicht geeigneter Schiffseinheiten. Nachdem die letzten alliierten Beschränkungen für den deutschen Schiffbau aufgehoben wurden, konnte sich die deutsche Handelsflotte durch Neubauten und Ankauf von Schiffen vergrößern.

Die Bundesrepublik verfügt heute (Sept. 1953) wieder über 2027 Seeschiffe mit einer Tonnage von 1 783 425 Bruttoregistertonnen. Zahlenmäßig ist damit etwa 53,6 v. H. des Vorkriegsumfanges erreicht, tonnagemäßig jedoch nur 41,0 v. H., denn kleine Schiffseinheiten überwiegen, wenn auch ihr Übergewicht nicht mehr so stark ist wie noch im Vorjahre. Nach wie vor fehlen jedoch größere Passagierschiffe.

Die Zahl der Küstenschiffe belief sich im September 1953 auf 1411 Schiffe mit einer Tonnage von 217 964 BRT. Bei den Küstenschiffen ist — ähnlich wie im Vorjahr — eine Verlagerung zugunsten größerer Schiffseinheiten festzustellen.

Entwicklung des Schiffsverkehrs im Hafen Hamburg

	Ankommende Schiffe								
	insgesamt		davon: deutsche Schiffe			davon: 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	20,5	12,3	10,5	51,0	5,8	10,8	49,0	
1948	9,4	5,5	5,2	0,8	14,5	3,2	4,7	35,5	
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	5,6	68,6	
1951	12,5	12,6	7,7	2,1	15,9	5,1	10,3	84,1	
1952	14,0	14,3	8,1	2,5	18,8	5,9	11,7	82,2	
1952 Jan.—Aug.	9,1	9,3	5,2	1,7	18,3	3,9	7,6	81,7	
1953 Jan.—Aug.	9,8	10,5	5,6	2,3	22,0	4,3	8,2	78,0	

Der Schiffsverkehr des Hamburger Hafens entwickelte sich im Berichtszeitraum weiterhin günstig. 1952 bedienten ihn insgesamt rund 14 000 Schiffe mit 14,3 Mill. NRT — 1951 waren es 12 517 Schiffe mit 12,6 Mill. NRT. — die unter den Flaggen von 39 Nationen insgesamt 15,2 Mill. Tonnen Gütern- bzw. abfuhrten. Den entscheidenden Beitrag zu dieser tonnagemäßigen Verbesserung um etwa 13 Prozent lieferte die deutsche Schifffahrt, auf die allein durch ihre verstärkte Einschaltung in den Auslandsverkehr fast die Hälfte der Gesamtzunahme entfiel. Der Verkehr unter deutscher Flagge stieg um gut ein Drittel und war mit 18,8 Prozent (1951: 15,9 Prozent) an allen Schiffsbewegungen beteiligt. Besonders hervorzuheben ist die weiter anhaltende gute Entwicklung im Linienverkehr, auf dessen zunehmende Dichte die starke Stellung Hamburgs im internationalen Verkehr in erster Linie beruht und die seinen Ruf als Welthafen ersten Ranges begründet. 199 regelmäßige Schiffsdienstleistungen laufen augenblicklich den Hamburger Hafen an; ausschlaggebender als diese Zahlen ist indes die Verkehrsfrequenz, die sich — legen wir die Jahresergebnisse zu Grunde — 1952 auf 5356 Reisen, d. h. um 12,4 Prozent erhöht hat. Erfreulich ist dabei das ständige Anwachsen deutscher Linien (Juli 1953: 77), die sowohl im Verkehr mit Europa wie mit Übersee arbeiten. In den ersten Monaten dieses Jahres beispielsweise allein hat sich bei den regelmäßigen Verbindungen mit Afrika sowie Mittel- und Fernost die unter deutscher Flagge eingesetzte Tonnage um mehr als die Hälfte gegenüber dem ersten Quartal 1952 vermehrt.

Voraussetzung f
Wieder aufbau
beachtliche Fortschri

Allein im Jahre
stellt. Damit stehen
45 750 qm Fruchtschu
441 km Hafenhähnl
Speicherfläche von :

Die nach modern
Anlagen geschaffen;
den, 1200 t Südrüch
haben ohne Zweifel
taufen. Schnelligkeit
durch verzögerte Ab
rechnung der Reede;
dert alle Bemühung
bietet der internatio

Wareneinga
Lebens- u.
Bois:offe u
Fertigwaren
übrige Ware

Wareneing
Lebens- u.
Rohstoffe u
Fertigwaren
übrige Ware

Der Güterun
Die Aufwärtsentw
sichtlich plus 4%), d
und nationalen Wirts
verhältnisse sc
Die Konsolidierung
a westeuropäischen Hä
niederländischen Häf
seine „Königsberg-La
lebenswichtig; auf d
dienen die erzielten F

Der Anstieg im
14,2 Mill. 1951, auf 15,
ersten 8 Monaten des
Tonnen Güterumschla
den verlossenen Mo
stagnierte. In beiden
schlagmengen an Ro
gütern, wie Mineralöl
ausgang machen E
anteil aus. Aber auch
Gesamtumschlages. W
nisse kam und somit e
Im Gesamtverkehr bi
fuhr eine Tonnagebil
wesentliche Änderung

Der

Eingang
deutsche Kü
übriges Euro
Außereuropa

Ausgang
deutsche Kü
übriges Euro
Außereuropa

Woher kommen u
aller Waren stammen
ragende Bedeutung de
etwa gleichmäßig zuge
malig auch der Übersee

urch Aufhebung der Blockievolumen wird aber vorausgesetzt, erscheint sehr fraglich, ob erd.

en der Ostzone zu begegnen, istig kleine Anzahl kritischer nd.

völkerung gemachter: Verleunigte Lieferung man be-

ahre 1954 beginnen.

Hafeneinrichtungen haben inde des Absturzes auf das Konkurrent im Kräftespiel in Schiffsverkehr um 14%

Der Güterumschlag zent mehr als im Vorjahre. ge der gleichen Tendenz im ende Erhöhung des Waren- die regionale Aufgliederung schen Küste und erstmalig averkehr hat zugenommen. des arbeitsextensiven Mas- inkende Tendenz im Anteil Mit einem Güterumschlag rund 35 Prozent gegenüber sch immer sehr weit hinter stimmt das Missengut die

f einer großen eigenen deutschen Handelsflotte ist

er veralteter und für den hränkungen für den deut- zubauten und Ankauf von

iner Tonnage von 1 783 425 reicht, tonnagemäßig je- chit nicht mehr so stark ist

iner Tonnage von 217 964 unsten größerer Schiffs-

adische Schiffe
- NRT in v. H.

0,8	49,0
4,7	35,3
7,8	83,7
9,6	56,6
0,3	84,1
11,7	82,2
7,6	81,7
8,2	78,0

richtszeitraum weiterhin aren es 12 517 Schiffe mit Gütern- bzw. abführen. ent lieferte die deutsche : die Hälfte der Gesamt- mit 18,8 Prozent (1951: 15,9 r anhaltende g ü n s t i g e e Stellung Hamburgs im rsten Ranges begründet. sschlagender als diese Gründe — 1952 auf 5356 utscher Linien (Juli 1953: n dieses Jahres beispie- l- Fernost die unter deut- al 1952 vermehrt.

Voraussetzung für die Zunahme des Schiffsverkehrs bildet der im Berichtszeitraum weiter fortgeführte Wiederaufbau im Hamburger Hafen; auch in den zurückliegenden 12 Monaten konnten wiederum beachtliche Fortschritte erzielt werden.

Allein im Jahre 1952 wurden 5 moderne Schuppenneubauten mit einem Areal von 51 300 qm in Dienst gestellt. Damit stehen heute (Mitte 1953) insgesamt 460 000 qm Schuppenfläche (63,9 Prozent von 1938), davon 45 750 qm Fruchtschuppen (50 %), 630 Kaikräne (57 %), 52 schwimmende und landfeste Getreideheber (81 %), 441 km Hafeneisenbahn (98 %), 254 650 t Getreidelageraum (189 %), 28 697 qm Fischhallen (127,8 %) und eine Speicherfläche von 346 177 qm (48 %) für den Umschlag und die Lagerung von Gütern aller Art zur Verfügung.

Die nach modernsten Gesichtspunkten vorgenommenen Wiederaufbauarbeiten haben hochleistungsfähige Anlagen geschaffen; die jetzt im Hafen möglichen guten Abfertigungszeiten — z. B. 1900 t Stückgut in 20 Stunden, 1200 t Südfrüchte in 16 Stunden, 9000 t Getreide in 16 Stunden, 1000 t USA Kohle in 2 Tagen und weniger — haben ohne Zweifel maßgeblichen Einfluß auf den Entschluß vieler Reeder, Hamburg mit ihren Schiffen anzulaufen. Schnelligkeit der Abfertigung beeinflussen die Kalkulation entscheidend, Zeitverlust von nur einem Tag durch verzögerte Abfertigung pflegen sich gleich in recht ansehnlichen vierstelligen Summen in der Unkostenrechnung der Reeder niederschlagen. Auf den Wiederaufbau und die Modernisierung sind daher unverändert alle Bemühungen der Wirtschaft wie des Staates gerichtet, denn jede Beschleunigung, jede Verbilligung bietet der internationalen Kundschaft neuen Anreiz, sich unseres Hafens zu bedienen.

Der Güterumschlag des Hafens Hamburg im Seeverkehr nach Warenarten

Warenart	(in 1000 t)							
	1938	1948	1949	1950	1951	1952	Jan.-Aug. 1952	Jan.-Aug. 1953
Wareneingang								
Lebens- u. Futtermittel	5924	2415	2931	2413	2741	2995	1924	1912
Rohstoffe u. Halbwaren	11 464	3269	3819	4709	6615	7376	4960	4794
Fertigwaren	828	129	201	199	256	309	158	226
übrige Waren	—	158	169	133	267	161	117	196
Warenausgang	18 236	5893	7111	7445	9879	10 841	7189	7138
Lebens- u. Futtermittel	2786	597	669	481	655	589	402	342
Rohstoffe u. Halbwaren	2616	1172	1406	2264	2475	2733	1755	2159
Fertigwaren	2099	208	315	719	1056	1022	692	752
übrige Waren	—	62	35	129	154	62	46	38
	7501	2039	2445	3584	4340	4406	2895	3291

Der Güterumschlag des Hamburger Hafens beträgt heute wieder rund 70 Prozent von 1938. Die Aufwärtsentwicklung des Verkehrsvolumens hat sich verlangsamt (1951 plus 29 %, 1952 plus 7 %, 1953 voraussichtlich plus 4 %), dies läßt — zieht man die allgemeine Entwicklung des Außenhandels wie der internationalen und nationalen Wirtschaft in Betracht — auf eine zunehmende Konsolidierung der Verkehrsverhältnisse schließen. Eine Analyse der Verkehrsentwicklung der einzelnen Quartale bestätigt dies nur. Die Konsolidierung auf einem so relativ niedrigem Niveau gibt indes zu denken Anlaß, denn fast alle anderen westeuropäischen Häfen haben das Vorkriegsvolumen ihres Güterumschlages längst erreicht, ja z. T. wie die niederländischen Häfen bereits weit überschritten. Hamburgs Bemühungen, trotz starker Benachteiligung durch seine „Königsberg-Lage“ alles zu tun, um seine Anziehungskraft als Hafen zu steigern, sind daher so überaus lebenswichtig; auf dem Hintergrund der großen strukturellen Veränderungen seiner wirtschaftlichen Basis verdienen die erzielten Erfolge umso größere Beachtung.

Der Anstieg im Güterumschlag des Hamburger Hafens im Jahre 1952 betrug rund 1 Mill. Tonnen (von 14,2 Mill. 1951, auf 15,2 Mill.) das sind 7 Prozent — eine Entwicklung die in ihren Grundzügen sich auch in den ersten 8 Monaten des Jahres 1953 fortgesetzt hat. Für das Jahr 1953 rechnet man, wie erwähnt, mit etwa 16 Mill. Tonnen Güterumschlag. Das Schwergewicht der Zunahme liegt im Jahre 1952 auf der Importseite, wogegen in den verfloßenen Monaten des laufenden Jahres der Warenausgang zunahm, der Wareneingang dagegen stagnierte. In beiden Richtungen wurde der Verkehr vornehmlich durch die beträchtlich angestiegenen Umschlagmengen an Rohstoffen und Halbwaren beeinflusst. Warenmäßig dominierte der Eingang von Massengütern, wie Mineralöle, amerikanische und englische Kohle, Getreide, Erze, Phosphate und Ölfrüchte; im Warenausgang machen Düngemittel, Kohle, Mineralölprodukte der Hamburger Raffinerien und Schrott den Hauptanteil aus. Aber auch der arbeitsintensive Stückgut- und Sackgutversand nahm zu und erreichte 35 Prozent des Gesamtumschlages. Wichtig ist, daß der Stück- und Sackgutverkehr in beiden Richtungen auf fast gleiche Ergebnisse kam und somit eine gleichmäßige Auslastung der Hamburg anlaufenden Linienfahrten gewährleistet war. Im Gesamtverkehr bildete sich infolge der umfangreichen Rohstoffimporte im Verhältnis von Einfuhr zu Ausfuhr eine Tonnagebilanz von 2:1 heraus, die auch in den bisher verstrichenen Monaten des Jahres 1953 keine wesentliche Änderung erfahren hat.

Der Güterumschlag des Hamburger Hafens im Seeverkehr nach Verkehrsbezirken

Verkehrsbezirk	(in 1000 t)							
	1938	1948	1949	1950	1951	1952	Jan.-Aug. 1952	Jan.-Aug. 1953
Eingang								
deutsche Küste	1363	1650	1809	1271	894	861	572	481
übriges Europa	6185	1373	1682	1960	2111	2565	1595	2086
Außereuropa	10 678	3470	4420	4214	6874	7415	5112	4571
	18 236	5893	7111	7445	9879	10 841	7189	7138
Ausgang								
deutsche Küste	1855	699	660	379	531	532	372	332
übriges Europa	3546	1185	1275	2039	2231	2148	1374	1536
Außereuropa	2100	155	570	1166	1578	1726	1149	1423
	7501	2039	2445	3584	4340	4406	2895	3291

Woher kommen und wohin gehen die Güter, die in Hamburg gelöscht bzw. geladen werden? Zwei Drittel aller Waren stammen aus außereuropäischen Ländern, knapp ein Drittel geht dorthin — damit ist die übertragende Bedeutung des Überseeverkehrs weiterhin gewahrt. Der Verkehr mit Europa und Außereuropa hat 1952 etwa gleichmäßig zugenommen; im ersten Halbjahr 1953 war neben dem Verkehr mit der deutschen Küste erstmalig auch der Überseeverkehr rückläufig.

Im Gegensatz zum Gesamtgüterumschlag des Hamburger Hafens, der wie erwähnt sich allmählich zu konsolidieren scheint, weist der Transitverkehr noch steigende Tendenz auf. Es scheint, als ob die Entwicklung auf diesem Gebiet den Gesamtveränderungen des Hamburger Seeverkehrs um einige Phasen nachhinkt. Es bleibt abzuwarten, ob auch weiterhin der Seeverkehr von hier aus neue Impulse erhält, bekanntlich hat der Transit im Rahmen des Gesamtumschlages noch keineswegs seine Vorkriegsbedeutung wiedererlangt. Immerhin im Seeausgang waren es 41,4 Prozent der auf dem Seewege nach Westdeutschland kommenden Güter über Hamburg, Hamburg ist die Tschechoslowakei (Österreich und Ungarn spielen nur eine untergeordnete Rolle, wenn auch der Umschlag nach diesen Ländern im Steigen begriffen ist). Mitte 1953 umfaßte die Durchfuhr nach und von der Tschechoslowakei drei Viertel des gesamten land- und flußwärtigen Transits über Hamburg.

Im Güterumschlag der Binnenschifffahrt konnte im Jahre 1952 eine geringe Besserung erzielt werden, das Beförderungsvolumen stieg um knapp 8 Prozent von 4,4 auf 4,7 Mill. Tonnen. Die Zunahme entspricht ungefähr der des Seeverkehrs des Hamburger Hafens, wie überhaupt der enge Zusammenhang zwischen See- und Binnenverkehr vor allem in einem infolge des erhöhten See-Einganges gestiegenen Binnenversand zum Ausdruck kommt. Der auf Binnenschiffen eingehende Güterstrom entspricht dem des Vorjahres. Das Verhältnis von Eingang und Ausgang der Güter verschlechterte sich daraufhin von 1:1,3 auf 1:1,6.

Die ersten 8 Monate 1953 brachten eine Verbesserung dieser Tonnagebilanz auf 1:1,2. Während der Versand etwa dem des gleichen Zeitraumes des Vorjahres entspricht, stieg der Gütereingang um 351 000 t, d. h. um etwa ein Viertel. Die Güterströme von und nach Hamburg weisen indes noch immer recht erhebliche Unterschiede auf, dies gilt vor allem im Verkehr mit Westberlin, dessen Versendungen nach Hamburg in Höhe von 38 000 t Verschieffungen nach Berlin im Umfang von 591 000 t gegenüberstehen. Die Relation von Ein- und Ausgang im Verkehr mit der Ostzone konnte sich erheblich verbessern. Da im Westberlin-Verkehr nur wenig sowjetzonaler Schiffsraum beschäftigt wird, genau wie die Beteiligung westdeutscher Binnenschiffe im Verkehr mit der Sowjetzone gering ist, konnten auf der Oberelbe umfangreiche Leerfahrten von Berlin nach Hamburg beobachtet werden, während gleichzeitig sowjetzonale Schiffe leer im Bergverkehr zurückkehren mußten. Die Zunahme des Güterversandes und des Gütereinganges mit der Tschechoslowakei war im Berichtszeitraum beträchtlich, er macht jedoch auch heute noch nur ein Viertel (Eingang) bzw. die Hälfte (Versand) des Vorkriegsvolumens aus.

Die Gliederung nach den wichtigsten Güterarten zeigt, daß das Schwergewicht des Hamburger Binnenschiffsverkehrs eindeutig bei den Massengütern liegt. Die Transporte von Sand, Kies, Zement und Kunststeinen machen mehr als zwei Drittel des Empfanges der Güter aus, während bei den Verladungen von Kohle, Mineralölen, Getreide und Erzen ein entsprechender Prozentsatz erreicht wird, wobei die Kohlenverladungen dominieren.

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

	1938	1948	1949	1950	1951	1952	Jan.-Aug.	
							1952	1953
Eingang								
Bundesgebiet	916	857	948	1217	1261	1295	835	1060
Westberlin	119	7	219	299	238	40	24	38
Sowjetische Zone	2278	93	22	30	176	336	201	264
CSR	306	142	165	265	184	179	90	138
	3819	1099	1354	1811	1859	1850	1150	1500
Ausgang								
Bundesgebiet	708	962	1097	971	1576	1584	1027	718
Westberlin	1421	81	255	342	531	911	493	591
Sowjetische Zone	3500	22	2	20	132	185	159	242
CSR	414	290	189	122	232	205	102	203
	6043	1355	1543	1435	2496	2888	1781	1754

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

	1938	1948	1949	1950	1951	1952	Jan.-Aug.	
							1952	1953
Wareneingang								
Lebens- u. Futtermittel	1096	69	91	184	169	196	116	89
Rohestoffe u. Halbwaren	2036	948	1139	1433	1495	1505	941	1274
Fertigwaren	645	82	120	191	199	147	91	136
übrige Waren	22	9	4	3	5	2	2	1
	3819	1099	1354	1811	1859	1850	1150	1500
Warenausgang								
Lebens- u. Futtermittel	1698	288	532	437	620	606	398	441
Rohestoffe u. Halbwaren	4110	1634	987	997	1850	2261	1371	1294
Fertigwaren	227	24	18	15	20	14	8	15
übrige Waren	8	9	6	6	6	7	4	4
	6043	1355	1543	1455	2496	2888	1781	1754

Die Aufwärtstendenz im Weltluftverkehr ist unaufhaltsam. Die Bundesrepublik war bis 1949 aus kriegsbedingten Gründen in diese Entwicklung nicht einbezogen. Seither ist jedoch ein enger Anschluß an den internationalen Luftverkehr vollzogen worden, bei dem Hamburg trotz seiner Randlage eine bedeutsame Rolle spielt. Im Jahre 1952 wuchs der Anteil des Hamburger Flughafens am Verkehrsaufkommen der Bundesrepublik sogar wesentlich stärker als der anderer deutscher Flughäfen. Während der Passagier- und Postverkehr ziemlich kontinuierlich zunahm, erhöhte sich die Gesamtzahl der Starts und Landungen um ein gutes Drittel. Das Frachtaufkommen — das bereits 1951 beachtlich angestiegen war, — hat eine erstaunliche Aufwärtstendenz genommen und das Ergebnis von 1951 um nochmals 273 Prozent übertroffen. Hamburg hat damit nicht nur den weitestgehenden Frachtzuwachs aller deutschen Flughäfen zu verzeichnen, es liegt hinsichtlich des absoluten Fracht-Aufkommens an der Spitze aller Flughäfen der Bundesrepublik.

In das jetzt abgelaufene Sommerhalbjahr fällt ein in der Geschichte des Hamburger Flughafens bedeutendes Ereignis: Am 1. Juli 1953 wurde der letzte englische Kontrolloffizier abberufen, seitdem steht der Flughafen Fuhlsbüttel unter eigener Verwaltung. Die Sommermonate brachten Rekordleistungen im Flugverkehr. Die Zahl der Passagiere ist um 80 000 gestiegen, sie betrug 1952, im Sommerhalbjahr, 144 745, und erreichte in diesem Sommerhalbjahr 224 039. Noch stärker zeigt sich die Aufwärtstendenz bei der Luftfracht. Der Anstieg von 10 455 268 kg auf 26 461 504 kg ist nicht allein der Frachtluftbrücke Berlin-Hamburg zu verdanken, für die drei Gesellschaften insgesamt 4102 Transportflüge starteten. Auch der Charterverkehr und eine starke Zunahme des kommerziellen Frachtverkehrs trugen ihr Teil dazu bei. Durch seine starken Verbindungen zu überseeischen Ländern ist Hamburg ein wichtiger Platz für den Luftverkehr mit

sämtlichen Über- und Uebersee. Bei Metalle, Maschi

Auch die Zi 13 071 und erreik in zunehmenden dieser Anstieg d Unter den neu f

Der Hambu bare Verbindung den Verbindungs Verhandlungen tung des Linien ten ist. Mit grc Sitz des tec Fertigstellung ir Angriff genomr

*) MI

Manchen L burgischen Sozi gen zusammen g ist dieser Vorra kannlich keiner zialprodukt der burg um die Hä

Obleich in bergt keine anc große Industriet in der Industrie Arbeitsgebers d 130 000 Angehöri samten Wohnbe 320 000 Personen

Die Industr wir drei große (dem Strom- und republik) und d einen zweiten K prompten Rohst Hamburg der g kapazität, ein D verarbeitung un sind.

Alle auf der Hamburg 45 Perc industriellen Ur bedeutenden Tei den 55 Prozent k o n s u m bezog standen, weist s

Wenden wi:

*) Vier

wähnt sich allmählich zu konsolidieren, als ob die Entwicklung einige Phasen nachhinkt. Es erhält, bekanntlich hat der Luftverkehr wiedererlangt. Immerhin werden Güter über Hamburg, in der im Durchführungsverkehr über eine untergeordnete Rolle, wenn nicht die Durchführ nach und von über Hamburg.

52 eine geringe Besserung ermittelte. Die Zunahme einiger gestiegenen Binnenversand dem des Vorjahres. Das Verhältnis 1,3 auf 1,1,6.

auf 1:1,2. Während der Versand um 351 000 t, d. h. um etwa mit erhebliche Unterschiede auf Hamburg in Höhe von 38 000 t von Ein- und Ausgang im Verkehr nur wenig sowjetzonen-schiffe im Verkehr mit der Berlin nach Hamburg zurückkehren mußten. Die Zurückkehr war im Berichtszeitraum Hälfte (Versand) des Vorkriegs-

des Hamburger Binnenschiff- und Kunststeinen machen von Kohle, Mineralölen, Ge- verladungen dominieren.

Verkehrsbezirken

	Jan.-Aug. 1952	Jan.-Aug. 1953
2	835	1050
9	24	38
5	201	264
3	90	138
3	1150	1500
1	1027	718
1	483	591
3	139	242
1	102	203
1	1781	1754

Warenarten

	Jan.-Aug. 1952	Jan.-Aug. 1953
2	116	89
1	241	1274
1	91	136
1	2	1
1	1150	1500
1	398	441
1	1271	1294
1	8	15
1	4	4
1	1781	1754

Bundesrepublik war bis 1949 jedoch ein enger Anschluß an die Randlage eine bedeutsame Erkerksaufkommen der Bund- der Passagier- und Postver- andungen um ein gutes Dri- ne erstaunliche Aufwärtsent- n. Hamburg hat damit nicht en, es liegt hinsichtlich des

nburger Flughafens bedeut- en, seitdem steht der Flug- e brachten Rekordleistungen im Sommerhalbjahr, 144 745, ufwärtsentwicklung bei der tftluftbrücke Berlin-Hamburg t. Auch der Charterverkehr egen ihr Teil dazu bei. Durch latz für den Luftverkehr mit

sämtlichen Überseeländern geworden. Im letzten Jahr gingen 70 Prozent des Luftexports allein nach den USA und Übersee. Befördert werden zu etwa ¼ Fertigwaren, z. B. feinmechanische und optische Erzeugnisse, NE-Metalle, Maschinen, Eisenwaren, Chemikalien, elektrotechnische Erzeugnisse.

Auch die Zahl der Starts und Landungen hat sich in diesem Sommer nahezu verdoppelt. Sie betrug 1952: 13 071 und erreichte in den vergangenen sechs Monaten 25 401. Zwar fallen davon 3046 Flüge auf Rundflüge, die in zunehmendem Maße, mit zuweilen fünf Maschinen gleichzeitig, ihr Publikum fanden. In erster Linie aber ist dieser Anstieg dem wachsenden Interesse der ausländischen Gesellschaften für den Platz Hamburg zu verdanken. Unter den neu hinzukommenden Luftfahrtgesellschaften gehören vornehmlich überseeische Unternehmen.

Der Hamburger Flughafen zählt heute schon wieder zu den modernsten Flughäfen Europas. Seine unmittelbare Verbindung zum Seehafen öffnet dem kombinierten Verkehr alle Möglichkeiten. Die hier zusammenlaufenden Verbindungen über Straßen, Schiene, Wasser und Luft berechtigen zu der Hoffnung, daß — nachdem jetzt die Verhandlungen über einen deutschen Luftverkehr zu einem positiven Abschluß gekommen sind — eine Ausweitung des Liniennetzes und eine noch stärkere Belegung mit regelmäßigen Passagier-Fracht-Diensten zu erwarten ist. Mit großer Genugtuung hat die Hamburger Wirtschaft die Tatsache begrüßt, daß die Hansestadt zum Sitz des technischen Betriebes der neuen Luftansa bestimmt wurde. Mit dem Ziel der Fertigstellung im Frühjahr 1954 ist bereits ein Bauprojekt von acht Mill. DM zum Bau großer Flugzeughallen in Angriff genommen.

Luftverkehr im Flughafen Hamburg

	Abflüge			Passagiere in 1000		
	plan- mäßig	außer- planmäßig	zus.	ankomm.	geflogen	zus.
1938 MD *)	—	—	332	1,8	1,8	3,6
1951 MD	613	153	766	8,1	7,2	15,3
1952 MD	724	325	1049	10,7	7,6	18,3

Fracht in 1000 t			
	eingegangen	ausgegangen	zusammen
1938 MD	31	28	59
1951 MD	626	115	741
1952 MD	1825	125	1954

*) MD = Monatsdurchschnitt.

Industriewirtschaft

Manchen Leser wird es überraschen, zu erfahren, daß die Industrie gemessen an ihrem Beitrag zum hamburgischen Sozialprodukt an erster Stelle steht, also noch vor Großhandel, Verkehr, Banken und Versicherungen zusammen genommen, — Zweige, an die man bei einer Stadt wie Hamburg naturgemäß zuerst denkt. Zwar ist dieser Vorrang der Industrie bei weitem nicht so ausgeprägt wie im Bundesgebiet (Hamburg besitzt bekanntlich keinen Kohlen- und Erzbergbau), aber immer noch sichtbar genug: Im Bundesgebiet überträgt das Sozialprodukt der Industrie das von Handel und Verkehr um das Dreifache, in der Hafen- und Handelsstadt Hamburg um die Hälfte.

Ogleich in Hamburg die industrielle Tätigkeit prozentual hinter der anderer Städte zurücksteht, beherrscht keine andere Industriestadt der Bundesrepublik eine so große Industriebelegschaft und keine hat so große Industrieumsätze aufzuweisen. Von den rund 630 000 beschäftigten Hamburgern arbeitet etwa jeder Vierte in der Industrie. Die letzte Berufszählung sagt uns, daß rund 160 000 Erwerbspersonen als Geschäftszweig ihres Arbeitgebers die Industrie nannten. Zählt man die von diesen Personen unterhaltenen schätzungsweise 130 000 Angehörigen hinzu, so ergibt sich, daß rund 290 000 aller in Hamburg Wohnenden (d. s. 18 Prozent der gesamten Wohnbevölkerung) ihren Lebensunterhalt in der Industrie finden. Zum Vergleich: 20 Prozent, d. h. 320 000 Personen gehörten zum Bereich Handel und Verkehr usw. (ohne Einzelhandel, Straßen- und Hochbahn).

Die Industrie Hamburgs ist durch seinen Charakter als Hafen- und Handelsstadt geprägt, und zwar können wir drei große Gruppen unterscheiden: die im engeren Sinne hafengebogene Industrie, die unmittelbar dem Strom- und Hafenbau, dem Schiffsbau (in Hamburg befindet sich ein Drittel des Schiffbaus der Bundesrepublik) und der Schiffsausrüstung dient. Die durch den Hafen gegebenen Möglichkeiten der Einfuhr haben einen zweiten Komplex von Industrien entstehen lassen, der sich die kosten- und zeitsparenden Vorteile des prompten Rohstoffbezuges aus dem Ausland zu Nutzen macht. Für alle importabhängigen Industrien ist Hamburg der gegebene Standort, so daß es nicht überrascht, daß in der Hansestadt 40 Prozent der Mineralölkapazität, ein Drittel der Öl- und Margarineindustrie, ein Viertel der Zigarettenindustrie, ein Viertel der Fischverarbeitung und der weitaus überwiegende Teil der Elektrolytkupfererzeugung des Bundesgebietes zu finden sind.

Alle auf den Seehafen direkt oder indirekt bezugnehmenden Industriezweige zusammengenommen geben in Hamburg 45 Prozent aller in der Industrie überhaupt beschäftigten Personen Arbeit und tätigen 63 Prozent aller industriellen Umsätze. Daß diese Industrien — wiederum natürliche Standortvorteile ausnutzend — zu einem bedeutenden Teil für den Export arbeiten, liegt auf der Hand. Die übrige Industrie (auf welche die verbleibenden 55 Prozent der Beschäftigten und 37 Prozent der Umsätze entfällt) gehört im wesentlichen zum Typ der konsumbezogenen Großstadtindustrie; aus der Wechselwirkung von Welthafen und Millionenstadt entstanden, weist sie eine besonders breite Streuung auf.

Wenden wir uns nun der Entwicklung in dem diesem Bericht zugrundeliegenden Zeitraum im einzelnen zu:

Die Entwicklung der hamburgischen Industrie

	Beschäftigte	Umsatz	Produktionsindex
	Anzahl	1. Mrd. DM	1936 = 100
V.J. *) 1950	143 182	1,00	88,0
V.J. 1951	154 455	1,32	99,1
V.J. 1952	160 162	1,39	100,7
1. Vj. 1952	154 268	1,32	97,7
2. Vj. 1952	158 538	1,31	92,9
3. Vj. 1952	163 209	1,41	55,4
4. Vj. 1952	164 438	1,52	108,0
1. Vj. 1953	163 397	1,45	102,4
2. Vj. 1953	168 693	1,47	103,3

*) Vierteljahresdurchschnitt

Der Hamburger Arbeitsmarkt

Von den insgesamt Ende Juli 1953 in Hamburg beschäftigten 629 750 Personen fanden Arbeit in

Land- und Forstwirtschaft	10 284 Personen
Industrie und Handwerk	250 584 "
Handel, Geld- und Versicherungswesen	130 817 "
Verkehr	74 784 "
Dienstleistungen	55 201 "
Öffentl. Dienstl. u. Dienste i. öffentl. Interesse	97 830 "

Die Lage auf dem Arbeitsmarkt in Hamburg ist unverändert gekennzeichnet durch rund 90 000 Arbeitslose, welche die Hansestadt hinter Schleswig-Holstein zum Land mit der höchsten Belastungsquote an Arbeitslosen machen. Ursache hierfür ist die durch die politischen Verhältnisse geschaffene Grenzlage und die daraus resultierende grundlegende strukturelle Veränderung der wirtschaftlichen Basis der Stadt. Dies erkennt man nicht nur an der Art der am schwersten betroffenen Berufsgruppen (kaufmännische Berufe, Hilfsarbeiter), sondern auch an der ständig steigenden Zahl der Dauerarbeitslosen; seit Jahren nimmt der Kreis der Hauptunterstützungsempfänger zu, und dies selbst in Monaten, in denen die Ziffer der Arbeitslosen rückläufig war.

Der den Hamburger Arbeitsmarkt — wie den jeder Großstadt — außerdem kennzeichnende hohe Anteil der Frauendarbeitslosigkeit hat sich im Berichtszeitraum nicht geändert. Seit August vorigen Jahres beträgt die Zahl der arbeitslosen Frauen gleichbleibend etwa 45 000, das sind durchschnittlich 45 Prozent. Die Lösung dieses Problems scheidet überwiegend an der mangelnden Einsatzmöglichkeit vieler Frauen, die infolge häuslicher Bindungen, infolge Berufsunerfahrenheit, Alter usw. in Wahrheit nur beschränkt oder überhaupt nicht arbeitsfähig sind.

Betrachten wir die Entwicklung auf dem Hamburger Arbeitsmarkt während der letzten zwölf Monate im einzelnen, so können im Gegensatz zu den besorgniserregenden Geschehnissen im Vorjahr immerhin gewisse positive Feststellungen gemacht werden: Das Vorjahr war durch die ständige Erhöhung der Arbeitslosenzahl und gleichzeitige Verschlechterung der Relation Arbeitslose : Beschäftigte gekennzeichnet. Anfang 1952 brachte der Februar mit 110 782 Arbeitslosen den höchsten Stand seit der Währungsreform und mehrere Monate hindurch lag die Arbeitslosenzahl oberhalb der 100 000-Grenze.

Nachdem in den Sommermonaten zu Beginn der zweiten Hälfte des Jahres 1952 vor allem als Folge saisonaler Einflüsse die Beschäftigungsziffer auf maximal 617 790 geklettert und die der Arbeitslosen auf 91 000 gesunken war, setzte im 4. Quartal des Vorjahres eine im wesentlichen jahreszeitlich und witterungsbedingte Verschlechterung ein; von Oktober bis Dezember waren fast 60 Prozent des Beschäftigungsrückgangs auf Entlassungen im Bau-, Ausbau- und Bauhilfsgewerbe zurückzuführen. Die Arbeitslosigkeit war mit insgesamt 108 000 sogar etwas höher als im Dezember 1951, die Beschäftigung jedoch lag mit fast 600 000 um rund 6000 über der des Vorjahres — eine Tendenz, die die generell in Westdeutschlands Wirtschaft festzustellende Ausdehnung des Beschäftigungsvolumens widerspiegelt.

Die Entwicklung des Arbeitsmarktes in Hamburg

	Beschäftigte			Arbeitslose		
	1951	1952	1953	1951	1952	1953
März	607,4	538,9	607,6	92,9	105,4	39,3
Juni	607,4	608,7	629,8	92,9	101,1	38,9
Sept.	607,0	617,8	639,1	94,1	91,1	78,1
Dez.	594,4	599,4		106,1	108,6	

Während im Vorjahr die Arbeitslosigkeit bis Juni einschließlich oberhalb der 100 000-Grenze hielt, bringt dieses Jahr dank der besonders frühzeitig einsetzenden Bautätigkeit bereits am Ende des ersten Quartals ein Absinken auf 99 253. Von März bis Juni 1953 steigt die Beschäftigung in Hamburg dann weiter von 607 000 auf 630 000 und erreicht damit einen neuen Höchststand. Die Entwicklung dieser Monate ist allerdings nur zu einem kleinen Teil durch konjunkturelle Impulse veranlaßt; Hauptursache ist neben — allerdings ausgeprägt stark in Erscheinung tretenden — saisonalen Einflüssen der Berufsantritt vieler Schulentlassener. Es haben sich aber auch bereits bessere Beschäftigungsmöglichkeiten im Schiffbau, im Handel und in der verarbeitenden Industrie ergeben, eine Entwicklung, von der sich noch nicht sagen läßt, ob sie von Dauer sein wird. Im Juni, Juli und August jedenfalls hielt sie an, wobei jedoch vermerkt sei, daß die zu beobachtende Aufnahmefähigkeit über das vielleicht als saisonüblich zu Bezeichnende hinausgeht und das Zentrum der Mehrbeschäftigung im wesentlichen bei den Hamburger Schlüsselindustrien liegt. Wenn auch keine übertriebenen Hoffnungen an die diesjährige Entwicklung geknüpft werden sollten, so verdienen doch zwei Tatsachen gebührende Beachtung:

Am Ende des 2. Quartals 1953 wurden über 21 000 Beschäftigte mehr gezählt als im Vorjahr.

Im August zählte man über 14 000 Arbeitslose weniger als im gleichen Monat des vergangenen Jahres.

Der Anteil der Arbeitslosen an den Beschäftigten reduzierte sich damit auf 12,4 Prozent (Vorjahr 14,4). Daß er noch immer um das Doppelte höher liegt als der des Bundesgebietes, beweist nur den strukturellen Charakter der Hamburger Arbeitslosigkeit, die zwar durch Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen und dergl. gemildert, nicht aber im Kern bereinigt werden kann.

Vor 800 lag in
 burg, eine l
 804 Karl der G
 811 Errichtung e
 späteren De
 831 Ludwig der
 der Hammal
 834 beständig Pa
 ersten Male
 Ansgar (801
 wird die H
 845 Kirche und
 847 verlegt Ans
 zessen Hamb
 burg verein
 936 Erzbischof J
 Otto I. die
 "Feste leg", er
 Aniang der
 dem Otto I.
 der auch in
 vollständig
 933 wird Hamb
 triten zerst
 1040 Errichtung e
 Schoppenstei
 Herzog Berr
 Alte — oder
 marktes). Es
 Parteien, Er
 1050 Herzog Berr
 richtet an d
 gen Nikolai
 1048—1072 Höchst
 Erzbischof
 Island, Grö
 1066 erobern die
 Zerstörung l
 1072 Abermalige
 und auch d
 zurück.
 1090 Die Wenden
 wieder aufg
 1111 Herzog Loth
 dem Ausste
 burg mit de
 Hamburg, A
 der Stadt (r
 friesische Si
 1123—1148 Das h
 Adalbero er
 lung ein.
 1142 Erste Erwäh
 1162 Bergedorf w
 zum ersten
 1168 Gründung d
 1188 läßt Graf A
 unteren Alt
 anlegen. Ne
 der Neustad
 einander, di
 markt) und e
 zusammen e
 beginnen sic
 1189 (7. Mai) Kai
 Adolf III. de
 Meer. Fern
 eigene Mark
 nutzung.
 1195 In der Neust
 1201 Der Dänenk
 Adolf III. g
 auf Holstein
 bleibt es bis
 1215 vereinigen s
 Neustadt zu
 Gericht und
 an der Trost
 1223 wird Walder
 Schwerin au
 erscheint nu
 Vaters anzul
 Statthalter
 eines Löseg
 verzichten.
 1227 Waldemar II
 und fällt mi
 Juli wird er
 ihnen auch
 Deutschtum
 1232—1247 Gründ
 hamnis und I
 1239 Adolf IV. ü
 Mündi im M
 1256—1258 Die St
 geschützt.
 1270 Festlegung e
 Sprache (Ord
 1275 Bergedorf er
 burg das Sta

Torn Page(s)