

# Hamburgs Wirtschaft 1949

von Dr. Gisela Howoldt und Syndikus Dr. Arthur Wüstemann  
Handelskammer Hamburg

Wie im Vorjahre nehmen wir auch heute das Erscheinen eines neuen Jahrganges des Hamburger Adreßbuches zum Anlaß, an dieser Stelle einen knappen Überblick über die Wirtschaft der Hansestadt zu geben. Dabei legen wir das Schwergewicht auf einen Vergleich der heutigen Situation mit der des Vorjahres.

Die Währungsreform und die mit ihr beginnende Überleitung zur Marktwirtschaft brachten in der Nachkriegsentwicklung eine entscheidende Wendung. Bis Mitte des Jahres 1948 konnte von einem Wirtschaften im eigentlichen Sinne nicht die Rede sein: Bewirtschaftung, Bezugschein- und Kontingentsystem, Knappheit an Roh- und Hilfsstoffen, Minderleistung der menschlichen Arbeitskraft — in erster Linie verursacht durch mangelnde Ernährung — kennzeichneten die Lage; Kaufkraftüberhang, Warenknappheit, schwarze Warenmärkte und die große Not breiter Bevölkerungsschichten waren weitere Merkmale dieser Zeit.

Nach dem 20. Juni 1948, dem Tag der Währungsreform, trat bekanntlich innerhalb von Wochen bzw. wenigen Monaten — ja, auf einigen Gebieten schlagartig — eine Umkehr der Verhältnisse ein: Hatte bis dahin das Angebot das Feld beherrscht, so rückten Absatz und Werbung jetzt wieder in den Mittelpunkt der kaufmännischen Tätigkeit.

Die vielfach für den Herbst des Jahres 1948 vorausgesagten wirtschaftlichen Schwierigkeiten blieben aus — im Gegenteil — die Einzelhandelsumsätze stiegen rasch an. Die unmittelbare Folge waren Preissteigerungen, denn auf fast allen Gebieten war das Angebot der konzentrierten Nachfrage nicht gewachsen. Parallel der Geschäftsbelebung im Handel hob sich auch die industrielle Produktion an konsumnahen Gütern, allerdings nahmen (je nach Größe der zum Zeitpunkt der Währungsreform bestehenden Warenlager), die einzelnen Sparten unterschiedlich an dieser Entwicklung teil. Aufnahmebereitschaft und Kaufkraft der Bevölkerung schienen unbegrenzt. (Auf die Gründe dieser Entwicklung brauchen wir in diesem Zusammenhang nicht näher einzugehen — erwähnt sei nur, daß psychologische Momente eine nicht unwesentliche Rolle spielten). Im Dezember 1948 wurde der Höhepunkt erreicht; solange waren die Optimisten im Recht: das Anwachsen der Arbeitslosigkeit hielt sich in Grenzen, die Industrie zeigte zunehmende Beschäftigung. Finanzierungsschwierigkeiten erheblichen Umfanges bahnten sich zwar bereits an, (die Investitionsgüterindustrie — gerade für Hamburg besonders wichtig — nahm an dieser Entwicklung nur vereinzelt teil) sie wurden aber zunächst verdeckelt.

Die auf die Jahreswende folgenden Monate brachten bald über das saisonbedingte Ausmaß hinaus einen Rückgang der Umsätze des Handels, der Auftragsengpässe der Industrie und schließlich auch der Produktion. Auch jetzt wurden die Auswirkungen wirtschafts- und kreditpolitischer Maßnahmen durch außerökonomische Verhältnisse verstärkt:

An die Stelle der großen Ausgabefreudigkeit der Bevölkerung während der ersten Monate nach der Währungsreform — wenn die Preise steigen kauft jeder bekanntlich lieber heute als morgen — trat das, was man vielfach mit dem Schlagwort „Käuferstreik“ gekennzeichnet hat, ein. Die Erschwerung der Kreditvergabe der Bank deutscher Länder war eine Ursache von vielen, die schließlich in der Erwartung sinkender Preise in einer Zurückhaltung im Kauf ihren Niederschlag fanden. Und wiederum waren es nicht zuletzt psychologische Momente, die dazu beitrugen, daß das Pendel der wirtschaftlichen Entwicklung diesmal nach der anderen Seite stark ausschlug.

Auf vielen Gebieten konnte im Verhältnis zur vorhandenen Kaufkraft (und Käuferbereitschaft) eine Sättigung des Marktes festgestellt werden. Die Preise wurden zum Teil stark rückläufig. Ein sich von Monat zu Monat verschärfender Wettbewerb war die Folge. Erst allmählich — zum Teil erst in den letzten Herbstmonaten — wurde die in zahlreichen Zweigen eintretende Stagnation im Handel wie in der Industrie überwunden. Ob die günstige Entwicklung der letzten Monate von Dauer ist, bleibt abzuwarten.

Die Wirtschaft steht noch mitten in einem Umwandlungs- und Gesundungsprozeß, für den die Währungsreform und der mit ihr verbundene Wegfall der Bewirtschaftung die Voraussetzung waren. Große Bereiche unserer Wirtschaft haben in den letzten 18 Monaten bedeutende Erfolge erzielen können, wengleich nicht zu vergessen ist, daß infolge der Zonengrenzen, der Demontagen, der immer noch bestehenden Produktionsbeschränkungen, der unbefriedigenden Entwicklung der internationalen Handelsbeziehungen und nicht zuletzt infolge der ungeheueren Kapitalnot Westdeutschlands große Belastungen mit unveränderter Stärke bestehen. Sie finden u. a. ihren Ausdruck in der starken Erhöhung der Arbeitslosenziffern, die nicht so sehr durch Entlassungen bedingt, sondern vielmehr verursacht werden durch die wirtschaftliche Not vieler bisher von ihrem Vermögen lebender Personen, die jetzt gezwungen sind, ihren Unterhalt durch ihrer Hände Arbeit zu verdienen, sowie durch den starken Zustrom von Heimkehrern und Flüchtlingen aus dem Osten.

Man mag hier einwenden, daß das bisher Gesagte für die gesamte Wirtschaft Westdeutschlands zutrifft, so daß von einer typisch hamburgischen Entwicklung nicht die Rede sein kann. Gewiß, in mehr oder minder starker Schattierung waren die genannten Symptome an allen deutschen Plätzen anzutreffen. In Hamburg, der Stadt mit der höchsten Bevölkerungsziffer des Bundesgebietes, machten sich diese Erscheinungen besonders kraß bemerkbar: so lag und liegt Hamburgs Einzelhandelspreisniveau auch heute noch infolge der Nachfragezusammenballung über dem Durchschnitt des Bundesgebietes. Da die Hansestadt gerade in der Versorgung mit wichtigen (zunächst noch knappen) Konsumgütern von jeher von Zulieferungen aus anderen Teilen Westdeutschlands abhängig war, kam hinzu, daß viele Waren in den ersten Monaten nach der Währungsreform nur mit großen Schwierigkeiten und mit erheblichen Kosten — auf Luftkraftwagen — herbeigeschafft werden konnten, und hier dann zu Preisen angeboten wurden, die über denen der Herstellergebiete lagen. Diese und zahlreiche andere in der gleichen Richtung wirkende Ursachen hatten zur Folge, daß der im Herbst 1948 einsetzende Boom in Hamburg ein außergewöhnliches Ausmaß annahm. — Andererseits wird Hamburgs Wirtschaft durch die Belastung des gesamten Bundesgebietes besonders betroffen. Hier seien nur die Beschränkung im Schiff-

dieses Teiles),  
Hamburg, weitere  
l, Zonale Ver  
che Organisa  
nen, freiwillige  
en, Kirchen.

en und Namen  
fen.

els, Industrie  
rg“.  
en-Register.  
Auffinden.

gewerbliche

ona, Hamburg,

Nienstedten,

und Verkehrs

Ausschnitten zu Werbezwecken  
(unterer Wettbewerb) gerichtlich  
veräußerung unzulässig.  
ige redaktionelle und technische

Hamburg 1, „Janushaus“, Gerhart-  
druckerei, Hamburg-Blankenese

bau und die gesamten Finanzierungsschwierigkeiten, unter denen vornehmlich die Investitionsgüterindustrie leidet, erwähnt. Hamburgs industrieller Produktionsindex lag in den vergangenen 1 1/2 Jahren durchschnittlich um 20 Punkte unter dem des Bundesgebietes! Weiter sind die Zonengrenzen und der im Vergleich zu den Vorkriegsjahren noch immer unbefriedigende Außenhandel zwei Hauptursachen für Hamburgs wirtschaftliche Sorgen.

Wenn trotz der nur angedeuteten, schwerwiegenden hemmenden Faktoren der seit Mitte 1948 ausgelöste Gesundungsprozeß noch anhält und Hamburgs Industrieproduktion immerhin z. B. im November einen Stand von 71 1/2 von 1936 erreichen konnte, so liegt die Erklärung hierfür vor allem in der Tatsache, daß Hamburg in den letzten 1 1/2 Jahren eine Sonderentwicklung erlebte, die gewissermaßen ihre Ursache in der im Vergleich zu den Haushalten anderer Länder relativ günstigen finanziellen Situation der Hansestadt hatte, ermöglicht durch den fehlenden Finanzausgleich innerhalb des Bundes. Die gute Finanzlage fand ihren Niederschlag in Krediten des Hamburger Staats an die Wirtschaft sowie in öffentlichen Investitionen sowohl auf dem Gebiete des Wohnungsbaues wie des Straßen-, Hoch- und Tiefbaues. Ausgehend vom Bausektor erhielt die Hamburger Wirtschaft — Industrie wie Handel — durch diese Maßnahmen Impulse zu einer Belebung der Situation und nicht zuletzt wurde durch sie eine gewisse Entlastung des Arbeitsmarktes erreicht. Leider gibt der in Aussicht genommene Finanzausgleich Veranlassung, auf die Einmaligkeit dieser Impulse besonders hinzuweisen, ohne die Hamburgs wirtschaftliche Situation vermutlich erheblich schwieriger wäre als sie es jetzt ist.

**28 000 neue Gewerbebetriebe in Hamburg**

Die gleichzeitig mit der Währungsreform vorgenommene Neuorientierung der Wirtschaftspolitik brachte eine Reihe von sehr einschneidenden Maßnahmen, von denen in diesem Zusammenhang u. a. die Aufhebung der Gewerbezulassungsbeschränkungen genannt sei. Mit Ausnahme einiger von jeher zulassungspflichtiger Gewerbe und des Einzelhandels bedarf es zur Eröffnung eines Gewerbebetriebes lediglich der Anmeldung beim Gewerbeaufsichtsamt.

Die unverändert große Anziehungskraft Hamburgs für alle Arten von Gewerbebezweigen kommt in der nachstehenden Übersicht zum Ausdruck.

**Zahl der Hamburger Gewerbebetriebe**  
auf Grund der Gewerbezulassungen

	Juli 1948	November 1949	Zunahme <sup>*)</sup>	
Industrie und Kleinindustrie	2 620	4 476	1 856	71 v. H.
Handwerk u. ähnl.	14 073	16 871	2 798	19 "
Großhandel	6 777	10 643	3 866	57 "
Einzelhandel	10 596	14 210	3 614	34 "
Versandgeschäfte	18	530	512	2844 "
Vertreter, Makler, Vermittler	4 073	8 360	4 287	105 "
Transport- und Verkehrsgewerbe	2 823	4 185	1 362	48 "
Gaststätten und Beherbergung	2 743	3 140	397	14 "
Lustbarkeitsbetriebe	136	160	24	18 "
sonstige Gewerbe	4 718	6 903	2 185	46 "
steh. Gewerbe zusammen:	48 577	59 478	20 901	43 v. H.
Ambulantes Gewerbe	1 130	6 035	4 905	434 "
<b>SUMME:</b>	<b>49 707</b>	<b>75 513</b>	<b>25 806</b>	<b>52 "</b>

<sup>\*)</sup> nach Saldierung der Abgänge

In der Zeit seit der Währungsumstellung bis heute wurden 23 148 stehende Gewerbebetriebe neu angemeldet; (ihnen stehen 2 247 Abmeldungen gegenüber, sodaß per Saldo ein Anstieg um 20 901 Gewerbebetriebe (+ 43 Prozent) zu verzeichnen ist.) Hinzukommen 5 336 neue Betriebe des Ambulanten Handels, der seine Zahl in Hamburg nach Abzug der Abgänge (431) um 4 905 Betriebe erhöhen konnte, das sind 434 v. H. Insgesamt verzeichnete Hamburg in der Zeit von Juli 1948 bis Oktober 1949 28 484 neue Gewerbebetriebe.

Den größten Zugang nach Saldierung der Abgänge (die Gruppe der Versandgeschäfte kann hier außer Betracht gelassen werden) erreichte die Gruppe der Vertreter, Makler und Vermittler mit 105 Prozent, ihr folgt die Industrie einschließlich Klein-Industrie mit 71 Prozent. Die Zahl der Großhandelsbetriebe stieg um 57 Prozent, die des Verkehrs- und Transportgewerbes um 48 Prozent, die des Einzelhandels um 34 Prozent; im Februar 1949 wurde mit rund 2000 Neuanmeldungen insgesamt ein Höchststand erreicht. Besonders Erwähnung bedarf in diesem Zusammenhang das Hamburger Ambulante Gewerbe, das sich zahlenmäßig fast verfünffacht hat. Allein in den Monaten Juli bis September 1948 verdoppelte sich seine Zahl und auch heute noch liegt der Zugang im Durchschnitt bei 400 Neuanmeldungen pro Monat.

In den letzten Jahren stand häufig das Thema „Übersetzung“ einzelner Sparten vor allem des Handels zur Debatte. Zweifellos begegnet infolge der veränderten politischen Situation (Abschnürung des Hinterlandes) die Weiterexistenz einer Vielzahl von Hamburger Firmen ganz erheblichen Schwierigkeiten. Für viele Firmen haben sich die Lebensbedingungen im Verlauf des letzten Jahres zwar verbessert, aber für andere ist die Arbeitsbasis noch immer sehr schmal. Ein durch starken Wettbewerb der neuen und alten Firmen gekennzeichnete Bereinigungsprozeß, die Knappheit an Kreditmitteln und die im Vergleich zum Warenangebot vorhandene geringe Kaufkraft des Verbrauchers tun ein übriges, um die Kräfte aller Gewerbetreibenden aufs äußerste anzuspannen.

**Die Lage auf dem Hamburger Arbeitsmarkt**

In den ersten Nachkriegsjahren waren neben der Rohstoffversorgung die Schwierigkeiten in der Beschaffung von Arbeitskräften eine der Hauptursachen für den geringen Produktionsstand. Einer nominell sehr hohen Beschäftigung standen geringe Produktionsleistungen gegenüber. Auch auf diesem Gebiet sind erhebliche Wandlungen eingetreten, allerdings konnte die vor dem Krieg übliche Relation von Beschäftigten- und Produktionsentwicklung noch nicht erreicht werden.

Seit Ende vorigen Jahres ist die Zahl der Arbeitslosen ständig im Ansteigen. Während Hamburg bis Mitte dieses Jahres noch unter dem Durchschnitt der für das Vereinigte Wirtschaftsgebiet ermittelten Arbeitslosigkeit lag, ist jetzt der Stand der Bizone erreicht: Auf 100 Beschäftigte entfallen in Hamburg 9,5 Arbeitslose. In großen Zügen wird die Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt durch folgende Zahlen gekennzeichnet:

	Monatsdurchschnitt 1. Halbjahr 1948	Dezember 1948	November 1949
Beschäftigte	538 168 <sup>1)</sup>	577 250	575 939 <sup>2)</sup>
Arbeitslose	13 123	26 189	65 159
Bedarf	28 847	5 646	1 918
Vermittlungen des Landesarbeitsamtes	19 153	25 452	24 361 <sup>2)</sup>

1) März 1948, 2) Sept. 1949, 3) + 6 361 kurzfristige Vermittlungen

Der Verfünffachung der Arbeitslosenziffer steht eine Reduzierung der offenen Stellen — des Bedarfs — auf ein Minimum gegenüber. Die Zahl der Beschäftigten (Arbeiter, Angestellte und Beamte) ist weiter um rd. 40 000 angestiegen.

gung  
der /  
gefa  
ben /  
in de  
gez w

gebie  
dern

die f  
zweij  
burg  
schaf  
Aun

die z  
pen 1

über  
diert  
Ausf  
ware  
ringe  
toben  
deut:

Ne b  
wurc  
das  
dens  
reise

hinsi  
auch  
samr  
Schw  
geg  
tur  
lism  
mach  
gena  
West

endg  
eine  
Plan  
n a t  
deut:  
der ;  
liste;  
beste

Wa :  
dies  
wen  
kont  
Wäh  
sein.  
keit

der  
rung  
herst  
flüss  
Konl  
Aul

die Investitionsgüterindustrie leidet, ihren durchschnittlich um 20 Punkte Vergleich zu den Vorkriegsjahren wirtschaftliche Sorgen, der seit Mitte 1948 ausgelöste Ge- im November einen Stand von 71% sache, daß Hamburg in den letzten er im Vergleich zu den Haushalten H a n s e s t a d t hatte, ermöglicht ge fand ihren Niederschlag in Kre- en sowohl auf dem Gebiete des ektor erhielt die Hamburger Wirt- bung der Situation und nicht zuletzt gibt der in Aussicht genommene hinzuweisen, ohne die Hamburgs st.

der Wirtschaftspolitik brachte eine ang u. a. die A u f h e b u n g d e r einiger von jeher zulassungspflicht- betriebes lediglich der Anmeldung

werbezweigen kommt in der nach-

Zunahme %	
1 856	71 v. H.
2 798	19 "
3 866	37 "
3 614	24 "
512	2844 "
4 287	105 "
1 362	48 "
397	14 "
24	18 "
2 185	46 "
20 901	43 v. H.
4 905	434 "
25 806	52 "

and e Gewerbebetriebe neu ange- stieg um 20 901 Gewerbebetriebe bulanten Handels, der seine Zahl das sind 434 v. H. Insgesamt ver- erbetriebe.

geschäfte kann hier außer Betracht mit 105 Prozent, ihr folgt die In- s betriebe stieg um 37 Prozent, die 34 Prozent; im Februar 1949 wurde Erwähnung bedarf in diesem Zu- erfünftfach hat. Allein in den Mo- liegt der Zugang im Durchschnitt

arten vor allem des Handels zur bschnürung des Hinterlandes) die keiten. Für viele Firmen haben sich für andere ist die Arbeitsbasis Firmen gekennzeichnet: Bereit- angebot vorhandene geringe Kauf- n auf äußerste anzuspinnen.

e Schwierigkeiten in der Beschaf- stand. Einer nominell sehr hohen em Gebiet sind erhebliche Wand- Beschäftigten- und Produktions-

Während Hamburg bis Mitte dieses rmittelten Arbeitslosigkeit lag, ist 9,5 Arbeitslose. In großen Zügen net:

ember  
1949  
9 937  
1 159  
1 918

361)  
lungen

nen Stellen — des Bedarfs — auf i Beamte) ist weiter um rd. 40 000

Bekanntlich hatten die Steigerung der Leistungen des Einzelnen, Rationalisierung und Umstellung im Fertigungsprozeß, sowie Absatzschwankungen die Entlassung bisher (nur nominell) Beschäftigter zur Folge. Die Zahl der Arbeitslosen wird aber ständig weiter in die Höhe getrieben durch den Zustrom von heimkehrenden Kriegsgefangenen und aus dem Osten Geflüchteter, deren Unterbringung zu einem ersten Problem geworden ist. Daneben steht ebenfalls eine große Anzahl von Personen, die bisher nicht oder nicht mehr gearbeitet hat, sie lebten in der Zeit bis zur Währungsreform von Ersparnissen u. sonstigen Vermögenswerten und sind jetzt durch die Not gezwungen, sich über das Arbeitsamt Beschäftigung zu suchen.

In Hamburg fällt vor allem auf, daß 37,1 Prozent aller Arbeitslosen Frauen sind (gegenüber 29,9 im Bundesgebiet). Hamburg fällt damit den größten Frauenanteil unter den Arbeitslosen von allen Ländern der Bundesrepublik. Für seine Industriepolitik ergeben sich hieraus ganz besonders schwierige Probleme.

Hamburgs Arbeitslosigkeit ist weiter gekennzeichnet durch den hohen Anteil der Angestellten, die fast 30 Prozent ausmachen. Überhaupt ist festzustellen, daß die Arbeitslosen vornehmlich aus jenen Wirtschaftszweigen stammen, die ihre starke Konzentration in Hamburg im wesentlichen dem Verkehr über den Hafen Hamburg verdanken. Handel und Verkehr weisen gegenwärtig mehr Arbeitslose auf, als die Industrie. (Z. Zt. der Wirtschaftskrise Anfang der dreißiger Jahre war das Verhältnis umgekehrt!) Es zeigt sich also auch hier, in welchem Ausmaß Hafen- und Außenwirtschaft eine Schlüsselstellung für Hamburgs gesamte Wirtschaft innehaben.

Zum Schluß noch eine Übersicht über die Gliederung der Beschäftigten (Arbeiter, Angestellte und Beamte), die zeigt, daß sich abgesehen von den Hausangestellten, wesentliche Verschiebungen innerhalb der Wirtschaftsgruppen kaum ergeben haben.

Zahl der Beschäftigten (Arbeiter, Angestellte und Beamte)

	Juni 1933*)		Juni 1948		September 1949	
	Zahl	in v.H.	Zahl	in v.H.	Zahl	in v.H.
Landwirtschaft	7 023	1,2	11 485	2,0	12 484	2,2
Industrie und Handwerk	262 119	44,4	224 686	40,1	242 547	42,1
Handel und Verkehr	200 650	34,0	174 401	31,1	180 518	31,4
Öffentliche Dienste	63 923	11,2	131 123	23,4	120 018	20,8
Häusliche Dienste	54 402	9,2	18 966	3,4	20 372	3,5
Gesamt:	390 117	100%	569 671	100%	575 939	100%

\*) ohne Beamte

## Außenwirtschaft

Die Außenwirtschaft Westdeutschlands zeigte im vergangenen Jahr zum ersten Mal seit der Kapitulation überwiegend friedensmäßige Tendenzen: Die Exportgeschäfte verloren mit dem Inkrafttreten der revidierten JEIA-Anweisung Nr. 1 den Charakter von Ausnahmebewilligungen bei sonst grundsätzlich verbotener Ausfuhr. Der Rohstoffzwangsexport, bis 1948 noch mit 63 v. H. am Gesamtexport beteiligt, sank ab, die Fertigwaren- und Halbfabrikate-Ausfuhr stieg kontinuierlich an. Die zentralen Einfuhren der JEIA wurden mit nur geringen Ausnahmen durch individuelle Importe ersetzt. Die Tätigkeit der JEIA selbst wurde am 31. Oktober 1949 eingestellt. Soweit Kontrollfunktionen im Rahmen des Ausfuhrverfahrens noch bestehen, werden sie von deutschen Stellen verantwortlich vorgenommen.

An weiteren Neuregelungen — für Im- und Export gleich bedeutsam — ist das Erscheinen des sogenannten Nebenkostenerlasses mit den ND-Rundschreiben zu erwähnen, durch den die Möglichkeit geschaffen wurde, Fracht-, Versicherungs- und Provisionszahlungen im Rahmen des international Üblichen vorzunehmen. Auch das Verfahren für Auslandsreisen darf hier nicht unerwähnt bleiben, wenn es auch keineswegs als zufriedenstellend bezeichnet werden kann. Es hat immerhin ermöglicht, daß Hamburger Kaufleute durch Auslandsreisen den Kontakt mit ihren überseeischen Geschäftspartnern wieder herstellen konnten.

Die vor einem Jahr an das neue als äußerst liberal zu bezeichnende Ausfuhrverfahren geknüpften Hoffnungen hinsichtlich der Gesamtentwicklung der internationalen Handelsbeziehungen haben sich jedoch nicht erfüllt, wenn auch das Import- und Exportvolumen gegenüber den Vorjahren weiter angestiegen ist und die warenmäßige Zusammensetzung ein erfreuliches Bild zeigt. Nach Beseitigung aller mit dem Verfahren zusammenhängenden Schwierigkeiten wird immer mehr spürbar, daß die der Entfaltung des deutschen Exports entgegenstehenden Hemmnisse in erster Linie allgemein-weltwirtschaftlicher Natur sind. Dollarklausel und handelspolitische Vorbehalte — das Vorherrschen des Bilateralismus, der die Verwendung von Überschüssen beim Warenaustausch zweier Länder in einem dritten unmöglich macht — müssen heute wie vor einem Jahr an dieser Stelle wieder als die entscheidenden hemmenden Momente genannt werden. Hinzu kommt, daß die Pfundabwertung und die durch sie ausgelösten weiteren Abwertungen Westdeutschlands Export nicht unwesentlich erschweren.

Gerade die Abwertungswelle könnte, wenn ihr ein allgemeiner Abbau der Handelsbeschränkungen folgt, zur endgültigen Belebung des internationalen Austausches führen. In den letzten Monaten und Wochen ist bereits eine Schwenkung in der handelspolitischen Sphäre festzustellen, deren Impulse in erster Linie von der Marshall-Plan-Politik der USA ausgehen. Die seit Jahren erkannte Notwendigkeit der Liberalisierung des internationalen Handelsverkehrs verspricht Gestalt zu gewinnen. Als erstes Land hat bekanntlich Westdeutschland den Weg der Liberalisierung beschritten: die kürzlich abgeschlossenen Handelsverträge mit Belgien, der Schweiz, den Niederlanden und Norwegen verzichten bereits auf bis ins einzelne spezifiziertere Kontingentslisten, sie sehen Globalsummen vor und haben tatsächlich durch Abkehr vom Saldenverkehr wesentliche, bisher bestehende Schwierigkeiten beseitigt. Handelsbesprechungen mit anderen Ländern auf ähnlicher Basis stehen bevor.

Die im Oktober von der Bundesregierung bekanntgegebene Freigabe eines großen Teils der Wareneinfuhr stellt einen weiteren Schritt auf dem Wege zur Liberalisierung des Handels dar. Die Erfolge dieser Maßnahme werden allerdings davon abhängen, ob auch andere Länder dem deutschen Vorgehen folgen. Nur wenn die gemeinsamen Bemühungen um Intensivierung und Liberalisierung des intereuropäischen wie des interkontinentalen Handelsverkehrs zu praktischen Ergebnissen führen und es gelingt, durch Konvertierbarkeit der Währungen zu einem echten multilateralen Handel zu gelangen, wird eine langfristige Gesundung zu erreichen sein. Daß es gerade für Deutschland gilt, noch manche zusätzliche Hürde zu nehmen, bleibt nur der Vollständigkeit halber zu erwähnen, man denke u. a. an die Notwendigkeit eines neuen Wertzolltarifs.

Aber nicht nur nach außen hin waren Schwierigkeiten zu überwinden. Auch im Inlande gab es im Verlauf der letzten einhalb Jahre manche gegenläufigen Tendenzen; besonders in den ersten Monaten nach der Währungsreform hatte es für manche Industriebetriebe den Anschein (dies gilt vor allem für einzelne Konsumgüterhersteller), als ob die Aufnahmefähigkeit des Binnenmarktes die ohnehin mühevollen Exportanstrengungen überflüssig mache. Dies stellte sich allerdings sehr bald als irrig heraus; die inzwischen im Inland aufgetretene starke Konkurrenz — noch verstärkt durch das Hereinfließen ausländischer Fertigwaren — zwingt mehr als bisher zum Auslandsabsatz.

Repaired Document

Plastic Covered Document

Bleed Through

In Anbetracht des sich verschärfenden Wettbewerbs ist auch die in den ersten Nachkriegsjahren geführte Diskussion um die Existenzberechtigung des Im- und Exporthandels wieder verstummt. Die ständig steigende Inanspruchnahme der Leistungen der hanseatischen Exporteure beweist, wie unentbehrlich seine Tätigkeit ist.

Die handelsvertraglichen Beziehungen Westdeutschlands konnten im vergangenen Jahr auf 29 Staaten ausgedehnt werden. Auf eine ausführliche Darlegung der Handelsvertragspolitik wollen wir hier verzichten; es sei nur erwähnt, daß im Verhältnis zu den Pfundwährungsländern, vor allem infolge der Dollarklausel, eine Änderung in der negativen Haltung der Import-Lizenz-Behörde mancher Staaten noch nicht zu erreichen war. In der Intensivierung des Handels mit dem Pfundblock wird eine der dominierenden Aufgaben der nächsten Zeit zu sehen sein. Die gerade für Hamburg so wichtige Beziehung mit den überseeischen Ländern konnte indes einen wesentlichen Schritt vorwärts kommen.

Es steht zu hoffen, daß auch bald die Möglichkeit zur Errichtung eigener Absatzorganisationen auf den überseeischen Märkten geschaffen werden; erst dann können Im- und Exporthandel ihre Fähigkeiten voll unter Beweis stellen. Wie wichtig die ihnen zufallende Aufgabe ist, wird sich in den kommenden Jahren mehr und mehr erweisen, wenn es notwendig ist, ohne amerikanische Finanzhilfe Rohstoffe und Lebensmittel von Übersee zu beschaffen. Damit Deutschland von dort Ware beziehen kann, sind verstärkte Exportbemühungen um diese Absatzmärkte notwendig, die zu unterstützen der hanseatische Handel bedeutsame Voraussetzungen mitbringt.

Auch auf dem Gebiet des Importhandels ist, wie erwähnt, im vergangenen Jahr ein neues Verfahren in Kraft getreten. Die JEIA-Anweisung Nr. 29 vom 28. Februar 1949 stellte mit nur wenigen Ausnahmen die Gesamtheit der Einfuhrsgeschäfte auf individuelle Basis. Man ging von den bisherigen Grundsätzen ab, sodaß sich jetzt jeder Interessent an den Einfuhrausschreibungen beteiligen kann; eine Prüfung in preislicher Hinsicht findet nicht mehr statt. Das sogen. Reihenfolgeverfahren hat zum Teil heftigste Kritik wachgerufen, und die immer noch anhaltenden Überzeichnungen der freigegebenen Beträge geben zu manchen Differenzen Anlaß, auf die hier jedoch nicht näher eingegangen werden soll.

Nachdem vor der Neuregelung die Einfuhr ins Stocken geraten war, erfolgten nach der Bekanntgabe der JEIA-Anweisung Nr. 29 Freigaben von ECA-Mitteln in großem Umfang. Da diese Mittel innerhalb kurzer Frist ausgenutzt werden mußten, die Einkaufsdispositionen deutscherseits auch bereits zum Teil schon Monate vorher getroffen worden waren, ergaben sich aus der Abwicklung dieser massierter Einfuhren für viele Firmen große Schwierigkeiten, Verluste waren unvermeidlich, zumal inzwischen die Weltmarktpreise rückläufig wurden, für die Abrechnung jedoch die älteren und somit höheren Preise maßgeblich blieben.

Im Verlauf des Jahres ist auch auf diesem Gebiet eine gewisse Normalisierung eingetreten.

Im Oktober wurde dann eine zweite für den Importhandel wichtige Maßnahme getroffen: Im Zuge der Liberalisierungsbestrebungen veröffentlichte die Bundesregierung die bereits erwähnten deutschen Freilisten. Danach können 34,4% der Einfuhr (bezogen auf 1949) vollkommen frei und 20,9% im Rahmen globaler Kontingente eingeführt werden, nur 16,6% bleiben den bilateralen Verhandlungen vorbehalten, der Rest bleibt gebunden. Damit ist der bisher vornehmlich durch GARIOA-Gelder und ECA-Mittel finanzierte Import in ein neues Stadium getreten, womit zugleich das Problem des Zahlungsbilanzausgleichs in seiner ganzen Tragweite in Erscheinung tritt. Den Auswirkungen der Freigaben wird von manchen Produktionssparten mit gewissen Befürchtungen entgegengesehen. Es ist zu hoffen, daß sich auch auf diesem Gebiet Vor- und Nachteile letzten Endes weitgehend ausgleichen. Vor allem müssen die Freigaben als Beitrag Deutschlands zur Intensivierung des internationalen Handelsverkehrs angesehen und als solcher gewertet werden.

Ein für Hamburg typischer Aufgabenbereich bedarf noch der besonderen Erwähnung: Der Transithandel. Auf diesem Gebiet, auf dem zunächst durch die Militärregierung jede Betätigung deutscher Firmen untersagt worden war, konnte nach langjährigen Bemühungen erst kürzlich die grundsätzliche Genehmigung zum sog. Exporttransit erreicht werden (während die Genehmigung des Importtransit noch aussteht). In Hamburg wurden bereits zahlreiche Generalizenzen erteilt, Umsätze konnten jedoch in nennenswertem Umfang noch nicht getätigt werden. Dollarklausel und bilaterale Abkommen stehen dem Abschluß von Transitgeschäften zugunsten Deutschlands im Wege. Immerhin ist zu erwarten, daß Hamburger Firmen auch auf diesem Gebiet, das bekanntlich stets zu den wichtigsten Devisenquellen gehörte, bald wieder aktiv werden.

## Der Hamburger Hafen

Die die deutsche Außenwirtschaft belastenden Faktoren treffen ebenso wie den Im- und Export die Hafenvirtschaft Hamburgs. Nicht nur, daß Hamburg von seinem frachtgünstigen Hinterland durch die politischen Verhältnisse praktisch abgeschnitten ist. Das Fehlen einer deutschen Seeschifffahrt ist hier das zentrale Problem. Die deutsche Flotte beträgt z. Zt. 3,6% der Vorkriegsflotte, sie ist zudem überaltert und infolgedessen im Überseeverkehr nur beschränkt wettbewerbsfähig. Die im Juli 1949 erfolgte Aufhebung der Fahrtbeschränkung für deutsche Schiffe war bis vor kurzem nur theoretischer Natur, weil die bekannten Schiffneubaubeschränkungen hinsichtlich Tonnage und Geschwindigkeit weiter bestanden. Das im November 1949 abgeschlossene Petersberger Abkommen hat inzwischen mit der Freigabe der Schiffsneubauten bis zu 7 200 BRT Erleichterungen bezügl. der Größe gebracht; da es aber an einer Höchstgeschwindigkeit von 12 Knoten festhält, schließt es praktisch noch immer die Verwendung deutscher Schiffe im Übersee-Linienvverkehr aus. Die künftige Struktur des Außenhandels macht aber gerade ein ausgedehntes Netz regelmäßiger Verbindungen nach allen Teilen der Welt erforderlich. Lediglich die Sondergenehmigungen für 6 Spezialschiffe ohne Geschwindigkeitsbegrenzung und mit größeren Abmessungen bieten eine gewisse Aussicht für die Wiedereingliederung in den internationalen Wettbewerb auf diesem Gebiet. Auch im vergangenen Jahr lag daher das Schwergewicht des Schiffsverkehrs des Hamburger Hafens zwangsläufig bei der ausländischen Schifffahrt. 33 Flaggen sind zur Zeit vertreten. Von den in der Zeit von Januar bis September 1949 auf gekommenen rund 7 600 Seeschiffen mit 6,6 Mill. NRT entfallen (der Tonnage nach) nur 10,4% auf deutsche Schiffe, während z. B. die britische, die USA und die niederländische Flotte Anteile von 25, 23 bzw. 12 Prozent erreichten.

Gerade das Fehlen der eigenen Seeschifffahrt weist der Hafenpolitik Hamburgs eine ganz bestimmte Richtung; es gilt, den Hafen trotz der bestehenden ungünstigen, durch politische Maßnahmen geschaffenen, Bedingungen weiter attraktiv zu machen. So gelten Hamburgs Bemühungen in erster Linie dem Ziel, seine Verkehrsleistungen wettbewerbsfähiger zu machen; dies trifft den reinen Hafenverkehr genau so wie die Umschlagsbetriebe, die Speditionsfirmen und alle anderen Zubringerdienste — um nur die wichtigsten Sparten zu nennen. Vor allem ist ein technisch hochwertiger Leistungsstand unerläßliche Voraussetzung. Der Ausbau der Hafenanlagen bzw. die Beseitigung von Kriegsschäden war daher eines der wichtigsten Gebiete, auf dem im Laufe des Jahres bedeutende Fortschritte erzielt werden konnten.

In unendlicher Kleinarbeit sind alle Beteiligten täglich, ja stündlich am Werk, um Hamburg wieder zum schnellsten und sichersten Hafen zu machen. Diese Arbeit geschieht zum größten Teil von der Öffentlichkeit unbemerkt. Sie sieht nur die registrierten Erfolgsziffern und nicht das große Ausmaß zäher Bemühungen, deren Ergebnis es war, daß die technische Ausstattung, die Kostengestaltung und die dem freien Wettbewerb sich elastisch anpassende Geschäftspraxis des Hafens auch im Jahre 1949 einen beachtlichen Schritt vorwärts gekommen ist.

den, d  
suchen

I  
des fü  
Er stü  
der Vt

Die  
seisch  
deust

H  
stoffler  
war w  
Kriege  
Ausfuhr  
wurde.

I  
gruppe  
kriegss  
fernt.

D  
der Sit  
status  
burg R  
in der

W  
währun  
um Ha  
verkehr  
wöchen  
ste mit  
als erf

St  
Airlines  
D  
landes  
Elbe-  
im Verg  
daneber

1 Nachkriegsjahren geführte Dis-  
nt. Die ständig steigende Inan-  
rlich seine Tätigkeit ist.  
nds konnten im vergangenen  
andelsvertragspolitik wollen wir  
ländern, vor allem infolge der  
de mancher Staaten noch nicht  
ne der dominierenden Aufgaben  
mit den überseeischen

satzorganisationen auf den über-  
ihre Fähigkeiten voll unter Be-  
tenden Jahren mehr und mehr  
d Lebensmittel von Übersee zu  
xporthemühungen um diese Ab-  
Voraussetzungen mitbringt.

genen Jahr ein neues Verfahren  
ur wenigen Ausnahmen die Ge-  
von den bisherigen Grundsätzen  
ann; eine Prüfung in preislicher  
eftigste Kritik wachgerufen, und  
u manchen Differenzen Anlaß,

ten nach der Bekanntgabe der  
se Mittel innerhalb kurzer Frist  
zum Teil schon Monate vorher  
nführen für viele Firmen große  
reise rückläufig wurden, für die

ung eingetreten.  
ie getroffen: Im Zuge der Libe-  
deutschen Freilisten  
n Rahmen globaler Kontingente  
ier Rest bleibt gebunden. Damit  
port in ein neues Stadium ge-  
zen Tragweite in Erscheinung  
it gewissen Befürchtungen ent-  
e letzten Endes weitgehend aus-  
ierung des internationalen Han-

wählung: Der Transithan-  
tigung deutscher Firmen unter-  
ätzliche Genehmigung zum sog.  
aussteht), in Hamburg wurden  
em Umfang noch nicht getätigt  
itgeschäften zugunsten Deutsch-  
m Gebiet, das bekanntlich stets

den Im- und Export die Hafend-  
d durch die politischen Verhält-  
iffahrt ist hier das zentrale  
n überallert und infolgedessen  
hebung der Fahrtbeschränkung  
en Schifffneubaubeschränkungen  
949 abgeschlossene Petersberger  
RT Erleichterungen bezügl. der  
chließt es praktisch noch immer  
ruktur des Außenhandels macht  
der Welt erforderlich. Lediglich  
und mit größeren Abmessungen  
Vettbewerb auf diesem Gebiet.  
amburger Hafens zwangsläufig  
on den in der Zeit von Januar  
n (der Tonnage nach) nur 10,4%  
otte Anteile von 25, 23 bzw. 12

rgs eine ganz bestimmte Rich-  
ahmen geschaffenen, Bedingun-  
dem Ziel, seine Verkehrsleistun-  
wie die Umschlagsbetriebe, die  
arten zu nennen. Vor allem ist  
u der Hafenanlagen bzw. die  
m Laufe des Jahres bedeutende

rk, um Hamburg wieder  
schieht zum größten Teil von der  
as große Ausmaß zäher Bemü-  
ng und die dem freien Wett-  
einen beachtlichen Schritt vor-

Wenn wir uns im folgenden der Struktur des Hafenverkehrs näher zuwenden, so kann eingangs gesagt werden, daß insgesamt gesehen die Erfolge vor allem in Richtung an eine Annäherung an die Vorkriegsrelationen zu suchen sind, wenn auch das absolut Erreichte an die Vorkriegsverhältnisse natürlich keineswegs heranreicht.

**Umschlag des Hafens Hamburg (Ein- und Ausgang in Mill. t)**

	1938	1946	1947	1948	Januar bis September 1948	1949
Seeverkehr	25,7	4,2	6,0	7,9	6,2	7,1
Binnenverkehr	9,9	1,3	1,6	2,4	1,9	1,75

Im Zuge der weiteren Kommerzialisierung der Außenwirtschaft kann vor allem wieder ein Anwachsen des für Hamburg von jeher entscheidenden Verkehrs mit Außer Europa = Übersee beobachtet werden. Er stieg im Seeausgang von 93 000 t Jan.-Sept. 1948 auf 422 000 t Jan.-Sept. 1949 an, (im gleichen Zeitraum nahmen der Verkehr mit der Deutschen Küste und der mit dem übrigen Europa sogar leicht ab).

**Seeverkehr des Hafens Hamburg nach Verkehrsbezirken in 1000 t**

Ausgang	1938	1946	1947	1948	Januar bis September 1948	1949
Deutsche Küste	1853	316	390	699	542	474
Übriges Europa	3546	673	1178	1186	983	915
Außer Europa	2190	9	13	155	93	422
<b>Insgesamt</b>	<b>7591</b>	<b>998</b>	<b>1581</b>	<b>2040</b>	<b>1620</b>	<b>1811</b>
<b>Eingang</b>						
Deutsche Küste	1363	128	592	1050	803	780
Übriges Europa	6195	1698	1072	1373	1064	1153
Außer Europa	10 978	1356	2749	3470	2830	3341
<b>Insgesamt</b>	<b>18 236</b>	<b>3182</b>	<b>4413</b>	<b>5893</b>	<b>4637</b>	<b>5274</b>

Die gleiche Entwicklung kommt in der Tatsache zum Ausdruck, daß die Zahl der Hamburg anlaufenden überseeischen Linien weiter angewachsen ist: von 116 Linien — vor dem Kriege waren es 184 — entfallen 12 auf die deutsche Küste, 41 auf das übrige Europa und 63 auf Übersee, darunter

19 Schiffahrtlinien im Verkehr mit Nordamerika
2 " " " " Mittelamerika
10 " " " " Südamerika
11 " " " " Afrika
9 " " " " dem Nahen Osten
8 " " " " dem Fernen Osten
4 " " " " Australien

Hamburg war seiner Natur nach nie ein eigentlicher Massenumschlaghafen, wenn auch seine Stellung als Rohstoffefuhrhafen für die Bizone in den ersten Nachkriegsjahren stark hervorgetreten ist. Sein Schwergewicht aber war von jeher der Umschlag hochwertiger Stückgüter. Auf der Einfuhrseite hat sich die vor dem Kriege übliche Relation von Massengut- und Stückgutumschlag bereits wieder erreichen lassen. Anders auf der Ausfuhrseite, wo lediglich im Vergleich zu den Vorjahren eine Besserung zu Gunsten des Stückgutverkehrs erzielt wurde.

In der Zusammensetzung nach den verschiedenen Warenarten hat sich zwar das Verhältnis der Warengruppen zueinander in mancher Hinsicht auch wieder dem für Hamburg Typischen genähert, aber von der Vorkriegsstruktur, vor allem vom absoluten Vorkriegsvolumen — und das ist entscheidend — sind wir noch weit entfernt.

**Seeverkehr des Hafens Hamburg nach Warenarten in 1000 t**

Ausgang	1938	1946	1947	1948	Januar bis September 1948	1949
Lebens- und Futtermittel	2786	204	313	597	429	545
Rohstoffe und Halbwaren	2616	602	1066	1173	962	1001
Fertigwaren	2099	138	155	268	160	230
Übrige Waren	—	54	47	62	49	36
<b>Insgesamt</b>	<b>7501</b>	<b>998</b>	<b>1581</b>	<b>2040</b>	<b>1620</b>	<b>1812</b>
<b>Eingang</b>						
Lebens- und Futtermittel	5924	955	1837	2415	1993	2151
Rohstoffe und Halbwaren	11484	1766	2292	3200	2444	2882
Fertigwaren	828	56	60	120	92	164
Übrige Waren	—	405	224	158	118	123
<b>Insgesamt</b>	<b>18236</b>	<b>3182</b>	<b>4413</b>	<b>5893</b>	<b>4637</b>	<b>5320</b>

Das vorliegende Zahlenmaterial läßt im einzelnen erkennen, daß das vierte Nachkriegsjahr eine Besserung der Situation gebracht hat. Es zeigt jedoch auch eindeutig, was es noch wieder zu erreichen gilt. Nicht der Vorkriegsstatus als solcher kann das Ziel sein. Den veränderten Verhältnissen in der Weltwirtschaft hat der Hafen Hamburg Rechnung zu tragen und nur durch Spitzenleistungen in allen Bereichen kann er die ihm gebührende Stellung in der Zahl der großen Welthäfen wieder erlangen.

Wenn die Nachkriegssituation Hamburgs als Hafenplatz beleuchtet werden soll, so kann dies nicht ohne Erwähnung des Luftverkehrs geschehen. Gerade auf diesem Gebiet wurde im Jahre 1949 Beachtliches erreicht, um Hamburg als Umschlagplatz an das internationale Luftverkehrsnetz wieder anzuschließen. Noch wird der Luftverkehr ausschließlich von ausländischen Fluggesellschaften geflogen. Die Tatsache, daß Hamburg z. Zt. mit 70—80 wöchentlichen Starts aber bereits recht gute Luftverfrachtungsmöglichkeiten bietet und durch tägliche direkte Dienste mit allen größeren westeuropäischen und über diese mit allen Verkehrszentren der Welt verbunden ist, muß als erfreuliches Zeichen angesehen werden.

Seit kurzem besteht auch wieder die erste Direktverbindung Hamburg—New York durch das „Skandinavian Airlines System“ (SAS).

Die Schwierigkeiten, die sich für die Wiederbelebung des Hafenverkehrs durch die Abschürfung des Hinterlandes ergeben, finden vor allem in der gegenüber dem Vorjahr noch verschlechterten Situation der Elbe-Schifffahrt ihren Ausdruck. Der Verkehr war mit 1,75 Mill. t in den Monaten Januar bis September 1949 im Vergleich zu 1,9 Mill. t 1948 (gleicher Zeitraum) weiter rückläufig, (Besonders im Unter-Elbeverkehr machte sich daneben die scharfe Konkurrenz des Kraftwagens reduzierend bemerkbar.)

Die Aufhebung der Blockade brachte nicht die erwartete Belebung des Ober-Elbeverkehrs. Lediglich die Transporte von Versorgungsgütern nach Berlin konnten wieder aufgenommen werden.

Domäne der Elbe-Schiffahrt aber ist der Verkehr mit den Plätzen des Mittel-Elbegebietes. Hier hat auch das inzwischen abgeschlossene Interzonenhandels-Abkommen vorerst noch keine Abhilfe zu schaffen vermocht. Allerdings ist zu hoffen, daß nach Regelung der Zahlungen für Verkehrsdienstleistungen gewisse Entwicklungsmöglichkeiten gegeben sind. Zur Zeit befindet sich noch ein großer Teil der Elbetonnage auf den westdeutschen Wasserstraßen, wohin sie in der Zeit der Blockade abgewandert ist. Die starke kurzfristige Verschuldung der Reedereien und Schiffer aus der Zeit der Blockade konnte bis zu einem gewissen Grade durch staatliche Kredithilfe des Landes Hamburg und des Bundes konsolidiert werden.

Der Transitverkehr auf der Ober-Elbe hat, wie in den Vorjahren — nur mit der Tschechoslowakei eine Rolle gespielt. Obgleich der Verkehr auch während der Blockade, allerdings nur unter tschechischer Flagge, fortgesetzt werden konnte, blieb er um rd. 25% niedriger als im Vorjahre. Einzelheiten über die warenmäßige Zusammensetzung des Binnenschiffsverkehrs sind der nachstehenden Übersicht zu entnehmen:

**Binnenschiffahrt des Hafens Hamburg nach Warenarten in 1000 t.**

Ausgang	1938	1946	1948	Januar bis September 1948	1949
Lebens- und Futtermittel	1698	125	288	218	238
Rohstoffe und Halbwaren	4110	554	1034	781	623
Fertigwaren	227	23	24	20	14
Übrige Waren	8	3	9	8	4
<b>Insgesamt</b>	<b>6043</b>	<b>705</b>	<b>1355</b>	<b>1027</b>	<b>879</b>
<b>Eingang</b>					
Lebens- und Futtermittel	1096	81	60	27	57
Rohstoffe und Halbwaren	2056	466	948	705	734
Fertigwaren	645	31	82	53	78
Übrige Waren	22	1	9	8	3
<b>Insgesamt:</b>	<b>3819</b>	<b>599</b>	<b>1099</b>	<b>793</b>	<b>872</b>

### Binnen-, Groß- und Einzelhandel

Können sich alle mit dem zwischenstaatlichen Warenaustausch in Zusammenhang stehenden Zweige der Hamburger Wirtschaft, speziell des Hamburger Handels, nur entsprechend dem Abbau der zahlreichen den deutschen Außenhandel belastenden Hemmnisse ihr ureigenes Tätigkeitsfeld zurückerobern, so haben Groß- und Einzelhandel sowie das Makler- und Vermittlergewerbe diesen Schritt nach der Währungsreform bereits machen können. Die quantitative und qualitative Verbesserung der Produktion, die Aufhebung der meisten Bestimmungen auf dem Gebiet der Bewirtschaftung, der Preise und der Gewerbezulassung sind Marktsteine auf diesem Wege. Fast ein Jahrzehnt war der Handel zum Warenverteiler degradiert, bis sich schließlich die Ware der Verteilung entzog und Kompensationsgeschäfte mehr und mehr das Feld beherrschten. Erst die freie Wirtschaft schuf dem Handel wieder die Grundlage für die Erfüllung der ihm eigentlich obliegenden Aufgaben. Von Tag zu Tag wird deutlicher, daß sich das Wirtschaften nicht in der Technik des Produzierens erschöpft, sondern daß die sich daran anschließende Funktion des Absatzes oft ebenso schwierig und verantwortungsvoll ist.

Der Fortfall der Bewirtschaftungsbestimmungen und der damit verbundenen, für Hamburg ganz besonders abträglichen regionalen Bezugsrechte ermöglichte insbesondere dem Hamburger Großhandel die Wiederaufnahme der von ihm von je her erfüllten Versorgungsaufgaben für ein weit über Norddeutschland hinausgehendes Gebiet.

Aus der Beseitigung der Preis- und Kalkulationsvorschriften zusammen mit dem noch schwankenden Warenangebot ergaben sich angesichts der sich verändernden Marktlage viele Probleme. Mangelnde Anpassungsfähigkeit, fehlende Markttransparenz, aber auch Ausnutzung der bei Firmen und Verbrauchern gleichermaßen vorhandenen Unsicherheit in der Beurteilung der wahren Marktsituation verstärkten zunächst den eingangs bereits erwähnten Preisauftrieb, der im Dezember 1948 mit wachsendem Warenangebot und Abflauen der einmalig überhöhten Kaufkraftversorgung, sowie nicht zuletzt infolge der Appelle zu maßvoller Kalkulation seinen Höhepunkt überschritt.

Der Umschwung zu Beginn 1949 brachte sowohl dem Groß- wie dem Einzelhandel erhebliche Verluste an den vorhandenen Lagerbeständen (Radios, Lederwaren, aber auch Textilien).

Der mittlerweile immer schärfer gewordene Konkurrenzkampf hat indes zu einer gewissen Preisberuhigung geführt. Hatte man von der Einführung der Gewerbefreiheit eine ausgleichende Wirkung erwartet, so wurden diese Vermutungen enttäuscht. Wir erwähnten bereits, daß sich die Zahl der Firmen

des Großhandels	um	3866
des Makler- und Vermittlergew.	um	4287
des Einzelhandels	um	3614
des Ambulanten Handels	um	4905

seit der Währungsreform erhöhte.

Die registrierten Abmeldungen stehen hierzu bisher in keinem nennenswerten Größenverhältnis. Immerhin hat im Verfolg des Konkurrenzkampfes mit zunehmendem Wettbewerb ein Bereinigungsprozeß eingesetzt. Aber es wird auch hier wieder bestätigt, daß nicht die Zahl der Händler, sondern ihre Leistungsfähigkeit entscheidend ist. Auf die Dauer wird nur der Tüchtige und Leistungsfähige sich behaupten, der die Aufgaben, die sich aus der Mittlerstellung zwischen Produzent und Verbraucher ergeben, erfüllt: rationelle Arbeitsweise, richtige Wahl und Pflege der Absatz- und Lieferbeziehungen, Lagerhaltung und Sortimentsführung unter Berücksichtigung der Quantitäts- und Qualitätswünsche des Konsumenten spielen dabei die entscheidende Rolle. Gewiß ist es für manche der neuen wie der alten Firmen nicht leicht, die von der Marktwirtschaft ständig geforderten Anpassungen vorzunehmen. Insbesondere erschweren die infolge der Währungsumstellung eingetretenen Verluste an Geldmitteln dem Handel die ihm obliegende Vorfinanzierung des Absatzes.

Insgesamt gesehen, haben sich die Lebensbedingungen für den Handel und für die ihm verwandten Wirtschaftssparten seit der Währungsreform von Grund auf gebessert. Hamburg kann aber seine frühere Bedeutung als Handels- und Versorgungszentrum nicht wieder erlangen, solange es von seinem traditionellen Hinterland — den Gebieten der sowjetischen Zone — abgeschnitten ist. Die Wiederaufnahme dieser alten Handelsbeziehungen konnte im vergangenen Jahr kaum Fortschritte machen: Nachdem bis zur Verhängung der Blockade ein Warenaustausch mäßigen Umfanges begonnen hatte, ruhte dieser nach der Absperrung vollkommen. Nach der Aufhebung der Verkehrsbeschränkungen trat eine gewisse Belebung ein, Hamburger Großhandelsfirmen waren dabei beson-

ders  
Zahlu  
Block:  
warte  
festge  
verkel  
wurde  
bring  
zonen  
erste  
Ware  
gesam  
den F  
in eig  
in Ha  
runge  
wiede  
kung,  
Regel  
Einzel  
andere  
erfreu  
stark  
die zu  
wieder  
ausset  
zielte  
lautre  
weiter  
aufleb  
langel  
handel  
Möbel  
wachs  
werb  
von G  
nen v  
ßen:  
I  
runger  
gesc  
Friede  
dazu b  
beneid  
Stande  
Bescha  
der in  
weite

ber-Elbeverkehrs. Lediglich die den.  
 l-Elbegebietes. Hier hat auch das  
 soch keine Abhilfe zu schaffen  
 radienstleistungen gewisse Ent-  
 der Elbetonnage auf den west-  
 starke kurzfristige Verschuldung  
 wissen Grade durch staatliche

der Tschechoslowakei eine Rolle  
 tschechischer Flagge, fortgesetzt  
 die warenmäßige Zusammenset-

n 1000 t.

Januar bis September	
1948	1949
248	238
781	623
20	14
8	4
1057	879
27	57
705	734
33	78
8	3
793	872

del

ang stehenden Zweige der Ham-  
 der zahlreichen den deutschen  
 o haben Groß- und Einzel-  
 ch der Währungsreform bereits  
 lie Aufhebung der meisten Be-  
 zulassung sind Marksteine auf  
 t, bis sich schließlich die Ware  
 ertsichten. Erst die freie Wirt-  
 lich obliegenden Aufgaben. Von  
 Produzieren erschöpft, sondern  
 verantwortungsvoll ist.

für Hamburg ganz besonders  
 r Großhandel die Wieder-  
 r ein weit über Nord-

lem noch schwankenden Waren-  
 e. Mangelnde Anpassungsfähig-  
 rauchern gleichermaßen vorhan-  
 ächtet den eingangs bereits er-  
 d Abflauen der einmalig über-  
 Kalkulation seinen Höhepunkt

ndel erhebliche Verluste an den

einer gewissen Preisberuhigung  
 rkung erwartet, so wurden diese

en Größenverhältnis. Immerhin  
 igungsprozeß eingesetzt. Aber es  
 stungsfähigkeit entscheidend ist.  
 Aufgaben, die sich aus der Mitt-  
 Arbeitsweise, richtige  
 erhaltung und Sorti-  
 des Konsumenten spielen dabei  
 nicht leicht, die von der Markt-  
 die infolge der Währungs-  
 e Vorfinanzierung des

für die ihm verwandten Wirt-  
 aber seine frühere Bedeutung  
 em traditionellen Hinterland —  
 eser alten Handelsbeziehungen  
 gung der Blockade ein Waren-  
 olkommen. Nach der Aufhebung  
 delsfirmer waren dabei beson-

ders erfolgreich, wenn auch der Warenaustausch mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden und ein regulärer Zahlungsverkehr unmöglich war. Hamburg nahm auch als erstes westdeutsches Land sofort bei Aufhebung der Blockade die direkte Verbindung zu den amtlichen Stellen der sowjetischen Besatzungszone auf.

Die Regelung des Interzonenhandels auf Grund staatlicher Abmachungen ließ indes lange auf sich warten, wertvolle Zeit verstrich. Als die Bestimmungen schließlich im Oktober 1949 veröffentlicht wurden, mußte festgestellt werden, daß wichtige Wünsche bedauerlicherweise nicht erfüllt worden waren. Der Kompensationsverkehr — der vorher eine wesentliche Rolle gespielt und der gerade für Hamburger Firmen von Bedeutung ist — wurde untersagt. Das Abkommen selbst sieht ein umständliches Verfahren mit Warenbegleitscheinen vor und bringt einen Katalog von Bestimmungen zur Abwicklung des Zahlungsverkehrs. Das Ergebnis ist, daß der Interzonenhandel seit Monaten völlig ruht und Geschäftsabschlüsse nur sehr schwer zustande kommen.

Diese Entwicklung ist um so bedauerlicher, als im internationalen Verkehr Liberalisierungstendenzen ihre erste Verwirklichung finden. Z. Zt. dürfte es leichter und ohne Wert- und Mengenbeschränkungen möglich sein, Waren aus Holland einzuführen, als aus Sachsen zu „importieren“. Hier baldige Abhilfe zu schaffen liegt im gesamtdeutschen Interesse.

Die bisher für den Handel allgemein skizzierte Situation trifft in entsprechenden Abwandlungen auch für den Hamburger Einzelhandel zu. Auch sein Dasein als Verteiler ist vorüber, er hat inzwischen wieder in eigener Verantwortung die wichtige Aufgabe der Versorgung der Bevölkerung übernehmen können. Während in Hamburg (und Schleswig-Holstein) für den Großhandel und das Vermittlergewerbe (mit Ausnahme des Ernährungssektors) durch Nichtverlängerung der Ende 1948 ausgelaufenen Schutzanordnungen die volle Gewerbefreiheit wiederhergestellt wurde, blieb das Einzelhandels-Schutzgesetz gültig; allerdings mit der wesentlichen Einschränkung, daß bei der Beurteilung des Zulassungsgesuches das Vorliegen eines volkswirtschaftlichen Bedürfnisses in der Regel bejaht wird und nur Sachkunde und persönliche Zuverlässigkeit verlangt werden.

So sind auch im Einzelhandel die Neuzulassungen beträchtlich angestiegen. Am 20. Juni 1948 wurden 10 596 Einzelhandelsfirmen gezählt, Anfang Dezember 1949 waren es 14 210 Firmen.

Der Einzelhandel stand — unmittelbar dem Nachfrageansturm des Konsumenten ausgesetzt — mehr als andere Gewerbegebiete im Zentrum der Aufmerksamkeit und damit auch der Kritik aller Bevölkerungskreise. Um so erfreulicher ist es, festzustellen, daß es ihm gelungen ist, seinen vor und unmittelbar nach der Währungsreform stark gefährdeten guten Ruf weitgehend wiederherzustellen.

Nach einer außergewöhnlich guten Konjunktur im Herbst 1948 folgte eine monatelang anhaltende Stagnation, die zum Teil empfindliche Lagerverluste mit sich brachte, bis am Ende des Sommers, zum Teil schon etwas früher, wieder eine Belebung eintrat. Zum ersten Male seit einem Jahrzehnt waren im vergangenen Jahr wieder die Voraussetzungen zur Aufnahme sonst üblicher Gepflogenheiten gegeben: der Sommerschlussverkauf 1949 erzielte im allgemeinen befriedigende Ergebnisse. Gleichzeitig mit der veränderten Situation gewannen Fragen des unlauteren Wettbewerbs und damit die Bestimmungen des Wettbewerbsrechtes an Bedeutung, ein weiteres Zeichen, daß sich die Verhältnisse zu normalisieren beginnen. Unter ähnlichem Aspekt kann das Wieder-aufleben von Abzahlungsgeschäften beurteilt werden, das bereits wieder eine wichtige Rolle beim Absatz langlebiger Verbrauchsgüter spielt. Zu erwähnen ist auf diesem Gebiet besonders die vom Hamburger Möbelleinzelhandel und den Hamburger Sparkassen durchgeführte „Möbelsparhilfe“, die nicht unwesentlich zur Belebung des Möbelabsatzes hat beitragen können. Im übrigen werden mit dem wachsenden Lebensstandard der Bevölkerung auch wachsende Anforderungen an die Einzelhandelsgeschäfte gestellt. Die Notwendigkeit intensiver Kundenwerbung bei der Vielzahl der Firmen veranlaßt einen Wettbewerb hinsichtlich Ausstattung und Aufmachung von Geschäften und Warenauslagen, der an Vorkriegszeiten heranreicht, ja diese vielfach noch übertrifft. So können wir die Schilderung der Situation des Einzelhandels nicht ohne Erwähnung seiner baulichen Leistung abschließen:

Bekanntlich ist Hamburg die einzige Großstadt Deutschlands, deren Zentrum von umfangreichen Zerstörungen verschont blieb. Die hier entstandenen Baulücken konnten überwiegend durch neue Einzelhandels-geschäfte wieder geschlossen werden, sodaß das Straßenbild mit seinen z. T. luxuriös eingerichteten Läden an Friedenszeiten erinnert. Die nicht unerheblichen, auf diese Weise vorgenommenen Investitionen haben wesentlich dazu beigetragen, die „City“ wieder attraktiv zu machen und ihr ein Aussehen zu verleihen, um das Fremde uns beneiden und auf das Hamburg stolz sein kann.

## Die Hamburger Industrie

Auch die industrielle Situation Hamburgs hat sich in den letzten einieinhalb Jahren erheblich gewandelt. Ständen bis zur Währungsreform Rohstoff-, Kohle-, Strom- und Gasversorgung sowie die Schwierigkeiten in der Beschaffung leistungsfähiger Arbeitskräfte im Vordergrund, so fielen diese Hemmnisse einer Aufwärtsentwicklung der industriellen Produktion binnen kurzer Zeit fort; andere — grundlegendere — traten in ihrer ganzen Tragweite zu Tage.

Produktionsindex der Hamburger Industrie  
 Kalendermonatlicher Mengenindex

	Allgemeine Produktions- güter	Investitions- güter	Verbrauchs- güter	Industrie insgesamt
1948				
Juni	37	35	47	39
Juli	46	37	53	43
August	52	37	58	46
September	47	44	63	49
Oktober	54	49	70	55
November	57	52	71	58
Dezember	59	52	80	61
1949				
Januar	47	56	73	58
Februar	48	57	70	58
März	50	59	77	61
April	47	56	67	56
Mal	59	60	72	63
Juni	57	62	74	64
Juli	49	60	69	60
August	48	59	75	60
September	52	64	81	65
Oktober	55	63	86	67
November	58	69	91	71
Dezember	49	67	85	67

Repaired Document

Plastic Covered Document

Bleed Through

Die ersten Monate nach der Währungsreform ließen vor allem die Hamburger Konsumgüterindustrie an der allgemeinen Konjunktur teilhaben, während die Investitionsgüterhersteller erst ganz allmählich von der Kaufkraftwelle erfaßt wurden. Um die Jahreswende 1948/49 trat dann — parallel der Entwicklung im Handel — in zahlreichen dem Konsum nahestehenden Zweigen Absatzstockungen auf, die im Bereich der Investitionsgüterindustrie durch Auftragsstornierungen seitens der Reichsbahn noch verschärft wurden. Aus dem Bemühen, heraus, sich den noch sehr labilen und unübersichtlichen Marktverhältnissen anzupassen, wurden Produktionsschrumpfungen unvermeidlich, setzten Produktionsumstellungen ein, begannen Verschiebungen innerhalb der Fertigungsprogramme. Die u. a. durch die Aufhebung der Bewirtschaftungsbestimmungen ermöglichte marktwirtschaftliche Entwicklung löste im industriellen Bereich einen Bereinerigungsprozeß aus, dem bereits zahlreiche kleinere Betriebe, deren Produktion auf die vor der Währungsumstellung leicht absetzbaren Ersatzzeugnisse abgestellt war, zum Opfer fielen und der auch heute mit eher zunehmender als abnehmender Tendenz anhält. Während die als typische Großstadt-Industrien zu bezeichnenden Branchen auch in Hamburg die für die Entwicklung im gesamten Bundesgebiet geltenden Merkmale aufwiesen, standen maßgebliche Teile der Hamburger Konsumgüter- und Investitionsgüterindustrie unter ganz besonderen Bedingungen:

Hamburgs Stellung als Umschlags- und Verarbeitungszentrum der überseeischen Einfuhren an Rohstoffen und Lebensmitteln für Deutschland wie für die angrenzenden Länder hat seiner Industrie von jeher das Gepräge gegeben. Rufen wir uns noch einmal das über die Lage der deutschen Außenwirtschaft und das über die Entwicklung im Hamburger Hafen Gesagte ins Gedächtnis, so ist die Situation wesentlicher Teile der Hamburger Industrie bereits in großen Zügen umrissen. Fast ein Drittel aller Hamburger Beschäftigten waren vor dem Kriege in der sogenannten Seehafenindustrie (als da sind Schiffbau, Mineralöl-, Kautschuk- und NE-Metallindustrie) beschäftigt, heute sind es immerhin noch 18 Prozent. Über diesen engen Bereich der Seehafenindustrie hinaus sind große Teile der übrigen Hamburger Industrien indirekt auf die Seehafenindustrie als Zulieferer eingestellt. Zu erwähnen sind hier die Gießereien, Teile des Maschinenbaus, der Elektrotechnik, der Feinmechanik und Optik, des Stahl- und Eisenbaus, der Textilindustrie und der Holzverarbeitung. Aber auch Teile der Bauwirtschaft, bedeutende Sparten der Nahrungs- und Genußmittelindustrie und der chemischen Industrie weisen diese Orientierung auf.

Betrachten wir unter diesem Aspekt den sich aus der weiter unten wiedergegebenen Tabelle ersichtlichen Stand der industriellen Produktion, so fällt auf, daß es gerade diese Sparten sind, die den Durchschnittsindex entscheidend beeinträchtigen. (Eine Ausnahme machen nur die Kautschukindustrie, die im November 1949 138 Prozent von 1936 erreichte und die Elektrotechnik und Feinmechanik und Optik, deren hoher Produktionsstand vor allem darauf zurückzuführen ist, daß ihre Kapazität weit über der der Vorkriegsjahre liegt.) Schiffbau und Maschinenbau — beide von zentraler Bedeutung für Hamburgs Industriegewirtschaft — konnten demgegenüber nur ein Drittel bzw. die Hälfte der Produktion von 1936 erreichen.

**Betriebe, Beschäftigte und Produktion der Hamburger Industrie<sup>1)</sup>**

Industrie-Gruppe bzw. -Zweig	Zahl der Betriebe (techn. Einheit)	Zahl der Beschäftigten insgesamt	Produktion in 1000 DM	Kalendermonatlicher Produktionsindex 1936 = 100		
				November 1949	Juni 1948	
<b>Allgemeine Produktionsgüter</b>	<b>226</b>	<b>15 146</b>	<b>10 620</b>	<b>45 867</b>	<b>58,1</b>	<b>36,5</b>
davon						
Kohle	2	227	188	789	68,0	14,4
Mineralöl	31	4 168	3 166	21 198	65,5	9,5
Kohlewertstoffe	2	146	109	389	14,9	25,5
Chemie	191	10 605	7 157	23 491	55,7	50,8
<b>Investitionsgüter</b>	<b>801</b>	<b>56 557</b>	<b>45 367</b>	<b>58 704</b>	<b>68,6</b>	<b>35,4</b>
Grundstoffe	156	6 755	5 717	14 595	90,8	30,0
davon						
Steine und Erden	74	1 911	1 608	2 282	84,5	35,9
Eisen und Stahl	2	190	156	321	21,2	20,8
Eisen- und Stahlgießerei	18	775	680	502	39,7	32,5
NE-Metalle	12	2 324	1 981	9 634	116,8	26,0
NE-Metallgießerei	21	501	408	538	45,3	29,1
Sägeindustrie	23	1 054	884	1 318	80,1	30,3
<b>Fertigwaren</b>	<b>651</b>	<b>49 802</b>	<b>39 650</b>	<b>44 109</b>	<b>65,2</b>	<b>36,2</b>
davon						
Stahl- und Eisenbau	65	4 855	3 861	4 339	86,3	54,4
Maschinenbau	231	15 457	12 036	13 672	61,7	38,1
Fahrzeugbau	23	2 282	1 832	4 134	180,5	22,9
Schiffbau	70	9 148	8 088	3 167	33,2	19,6
Elektrotechnik	93	10 083	7 344	9 980	112,2	48,5
Feinmechanik und Optik	44	1 621	1 215	1 189	114,6	119,1
Metallwaren pp.	125	6 356	5 274	7 628	89,5	44,1
<b>Verbrauchsgüter</b>	<b>527</b>	<b>37 213</b>	<b>30 990</b>	<b>50 261</b>	<b>91,3</b>	<b>47,2</b>
davon						
Spielwaren	6	277	245	174	—	—
Keramik	4	223	150	704	172,7	31,6
Glas	7	586	518	558	215,9	99,2
Holzverarbeitung	78	2 551	2 145	2 462	46,6	40,1
Papierherzeugung	2	71	61	37	7,3	11,2
Papierverarbeitung	49	2 428	2 018	3 500	58,2	29,0
Druck	119	6 455	4 928	8 632	74,7	41,6
Kunststoffverarbeitung	14	636	504	329	—	—
Kautschuk	29	10 069	8 465	14 785	163,7	89,9
Lederherzeugung	3	99	81	388	56,2	17,9
Lederverarbeitung	17	289	223	209	—	—
Schuhe	10	481	419	481	32,5	9,5
Wäscherei und Färberei	14	1 882	1 618	1 063	—	—
Textil	55	5 417	4 850	9 454	61,9	22,1
Bekleidung	120	5 749	4 765	7 394	—	—
<b>Industrie insgesamt:</b>	<b>1554</b>	<b>108 916</b>	<b>86 977</b>	<b>154 832</b>	<b>71,6</b>	<b>38,5</b>

<sup>1)</sup> Betriebe mit 10 und mehr Beschäftigten

<sup>2)</sup> einschl. gewerb. Lehrlinge.

Quelle: Handelsstatistisches Amt Hamburg

Nahr  
M  
N  
P  
B  
F  
P  
M  
O  
S  
K  
T  
E  
E  
Get  
B  
so  
Fab  
Nahr  
in  
1) Bet  
2) ein  
Qu

Wer  
chara  
ten ü  
Konn  
so w:

der I  
im at  
der l  
Das l  
die l  
Küst

gebra  
in di  
Locke  
gewo  
bleibt

der  
unt  
sich  
um 8  
Index  
Entwi  
als di  
ähnlic  
ders :

gen 7  
günsti  
des E  
dersch  
lastun  
Nach  
Impul  
eigent  
allen  
te i l  
vorteil  
Unter  
Aufga  
durch  
stell  
mittel  
nen K  
ein Pr

weit  
versch  
zahl v  
zeln

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 Gepräße gegeben. Rufen über die Entwicklung im Hamburger Industrie bereits in r dem Kriege in der sogenannten (ustrie) beschäftigt, heute sind es as sind große Teile der übrigen lit. 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	29,0
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 Genußmittelindustrie<sup>1)</sup>

	Zahl der Betriebe	Beschäftigte insgesamt davon Arbeiter <sup>2)</sup>		Produktion in 1000 DM	
		November 1949		Juli 1948	
<b>Nahrungs- und Genußmittelindustrie</b>					
Mühlindustrie	22	1 272	1 038	11 930	6 094
Nährmittelindustrie	48	1 328	965	6 117	3 095
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
<b>Getränkeindustrie</b>					
Brauereien und Mälzereien	8	1 451	1 127	2 996	2 207
sonstige	45	1 113	767	4 869	623
<b>Tabakwarenindustrie</b>	14	2 771	2 158	11 538	3 985
<b>Nahrungs- und Genußmittelindustrie insgesamt:</b>	<b>629</b>	<b>31 695</b>	<b>25 138</b>	<b>140 592</b>	<b>51 989</b>

<sup>1)</sup> Betriebe mit 10 und mehr Beschäftigten

<sup>2)</sup> 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 Schiffswerften 26 500 Mann, d. s. rd. 21 Prozent der Hamburger Beschäftigten überhaupt, 1949 gab der Schiffbau nur noch 9000 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 besonderer 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 leistungsfähigen Industriebetrieben mittleren Umfangs in Hamburg ansässig wurden. Im einzelnen handelt es sich um Hersteller von Schaltgeräten, Brillengläsern, ärztlichen optischen Instrumenten, um Er-

Repaired Document

Plastic Covered Document

Bleed Through

richtung einer Spezialschwermetallgießerei, einer Stahlstichprägerei, einer Stärkefabrik, einer Filmkopieranstalt, um Herstellung und Errichtung von Fertighäusern sowie die Errichtung rd. 30 neuen Betrieben der Bekleidungsindustrie. Gerade für letztere hat sich Hamburg als sehr günstiger Standort erwiesen, sodaß Hamburg mit der Vielzahl der hier ansässigen alten und neuen Betriebe zu einem maßgeblichen Platz der westdeutschen Bekleidungsindustrie geworden ist. In diesem Zusammenhang dürfen auch die Bemühungen Hamburgs um den Aufbau einer Filmindustrie nicht außer Acht bleiben, die als arbeitsintensive Schlüsselindustrie zahlreichen qualifizierten Arbeitskräften laufend Beschäftigung sichern könnte.

Eine Schilderung Hamburgs als Produktionszentrum ist unvollständig ohne Erwähnung des Hamburger Handwerks. Infolge des Produktionsauftriebs, vor allem der Verbrauchsgüterindustrie, hat sich die Lage vieler Handwerkszweige im Verlaufe der letzten 18 Monate verschlechtert. Zahlreiche Zweige wurde in die Stellung eines Reparaturhandwerks zurückgedrängt. Entsprechend dem harten Kampf, den das Hamburger Handwerk führen muß, ist es nicht verwunderlich, daß die Arbeitslosigkeit in einzelnen Zweigen weit über der der Hamburger Wirtschaft insgesamt liegt.

Diese kurze Skizzierung der wirtschaftlichen Situation Hamburgs dürfen wir nicht abschließen ohne auf zwei die gesamte Wirtschaft belastende Momente hinzuweisen: Kapitalmangel und eine die wirtschaftliche Entwicklung stark beeinträchtigende Steuerpolitik. Dem Kapitalmangel wird allein aus inländischen Quellen nicht abgeholfen werden können, es steht daher zu hoffen, daß es bald gelingt, ausländisches Kapital nach Deutschland zu bringen, welches dazu beitragen kann, die deutsche Produktionswirtschaft leistungsfähiger zu machen. Innerwirtschaftlich ist eine vollkommene Neuorientierung der Steuerpolitik in Richtung auf Förderung der Kapitalbildung und Rationalisierung unbedingt notwendig, damit die Meisterung der wirtschaftlichen Probleme mit Aussicht auf Erfolg in Angriff genommen werden kann.

Hamburg, 15. Dezember 1949

## Hamburgs Zerstörungen und Wiederaufbau

Senator Dr. Paul Nevermann

Als am 8. März 1933 der NS-Bürgermeister sein Amt übernahm, sprach er von dem von ihm übernommenen „Trümmerhaufen“. Als er 1945 abtrat war das halbe Hamburg wirklich ein Trümmerhaufen. Von 550 000 Wohnungen der Vorkriegszeit blieben 260 000 nach. Von diesem halbierten Wohnungsbestand waren 30% beschädigt, wenn auch bewohnbar. Von den Industrie- und Gewerbebauten waren 25% zerstört.

Von den 463 Schulgebäuden waren 150 total zerstört oder sehr schwer beschädigt, nur 179 Schulgebäude blieben unbeschädigt.

Hamburg besaß vor dem Krieg 19 600 Krankenbetten. Nach der Katastrophe von 1943 fiel die Zahl auf 14 000.

Ein ungeheures Trümmerfeld war auch der Hafen. Es war dort zunächst praktisch so gut wie nichts mehr benutzbar, entweder der Liegeplatz oder der Kaischuppen oder der Kran oder Geleise und Straßen waren beschädigt.

Hamburg befand sich also in einer Lage, in der man verzweifeln konnte. Hamburg hat aber nicht resigniert. Es begann zunächst mit der Trümmerbeseitigung. Die Verwendung von Trümmern an Ort und Stelle, wie sie in anderen Städten versucht wurde, wurde zurückgestellt und der Weg des Abtransportes beschritten. Von 43 Millionen cbm Trümmergut sind bis 1949 etwa 7 Millionen weggeräumt worden. Die Innenstadt und Altona sind trümmerfrei. Jetzt werden die östlichen Stadtbezirke abgeräumt. Eine besondere Trümmerbahn nach Oejendorf wird gebaut, um weitere 7 Millionen cbm in der Oejendorfer Grube unterzubringen. Wenn die Technik den Weg der Trümmerverwertung (Schüttbauweise, Bauelemente aus Trümmerschutt) in umfangreichem Maße ermöglicht, wird Hamburg nunmehr auch diesen Weg gehen, denn es bleiben immer noch Trümmer genug für eine solche Verwertung.

Es verdient für spätere Generationen festgehalten zu werden, mit welchen Gefahren die Bevölkerung und insbesondere die Aufräumungsarbeiter bisher und noch in den folgenden Jahren zu rechnen haben. Immer wieder stoßen sie auf Sprengbomben, die dann mit größter Vorsicht und doch natürlich unter Lebensgefahr entschärft, abtransportiert und gesprengt werden müssen. Ein besonderer Bombensprengtrupp hat sich um diese Arbeit verdient gemacht. Nach 1949 sind etwa noch 600 festgestellte Sprengbomben zu entfernen.

Umfangreich waren auch die Schäden der unterirdischen Stadt. Das Sietnetz und die Versorgungsleitungen wiesen unzählige Schäden auf. Es war für die Gesundheit der Bevölkerung notwendig, das Abwässer-System wieder herzustellen, und dies ist bis 1949 auch im wesentlichen gelungen. Die Überbevölkerung der Randgebiete, die auf die Zerstörung der großen Wohnviertel zurückzuführen ist, weist große Probleme der Stadtentwässerung auf. Große Kläranlagen müssen zusätzlich geschaffen werden, um auch in den Außengebieten gesundheitliche Gefahren abzuwenden. Schäden an Straßen, Brücken, Schleusen und Deichen mußten beseitigt werden, um den Verkehr der Großstadt wieder zu ermöglichen und zu sichern.

Die Grünanlagen und Straßenbepflanzungen waren durch Luftangriffe, Bunkerbauten, Barrikaden und durch die Brennstoffnot der Bevölkerung zerstört worden. Auch dieses Gebiet nahm Hamburg nach der Kapitulation in Angriff und 1949 hat sich das Gesicht der Anlagen und Straßen bereits wesentlich verändert.

Allen voran jedoch stand das Wohnungsproblem. Auf dem halben Wohnraum sind 1949 bereits wieder 1,5 Millionen Bewohner untergebracht, während Hamburg 1938 1,7 Millionen Einwohner aufwies. Durch diese gedrängte Unterbringung konnten jeder Person im Durchschnitt nur 7 qm Wohnfläche zur Verfügung gestellt werden, während vor dem Kriege 16 qm auf eine Person entfielen. Aus diesem Grunde wurden nach der Kapitulation umfangreiche Wiederherstellungsarbeiten an den beschädigten Wohnungen durchgeführt und auch die Wiederherstellung ausgebrannter Großwohnblocks in gesteigertem Maße in Angriff genommen. Daneben mußte die Neubautätigkeit zurücktreten. 1949 verfügen wir in Hamburg noch über etwa 6 000 Wohnungen in ausgebrannten Ruinen. Diese sollen, soweit die Grundeigentümer dazu mit öffentlichen Zuschüssen bereit sind, als erste Dringlichkeit im Wohnungsbauprogramm stehen. Daneben wird aber die Neubautätigkeit nun in größerem Maße anlaufen können, falls uns die notwendigen öffentlichen Förderungsbeträge zur Verfügung stehen.

mit  
die  
auf  
mit  
der  
Bau  
bur  
ten  
wall  
Bau  
Die  
weil

mar  
stof  
Beg  
zeit  
den  
run

mac  
wie

nun

Be  
öffe  
für  
güll  
zu  
und  
15  
zich  
sen

sün  
Ver  
Ne  
aus  
ein  
zial  
Bea  
für  
der  
neu  
28.  
12.  
die

tet  
che  
Auf  
ver  
Sch

der