

wähnt sich allmählich zu konso-
scheint, als ob die Entwicklung
einige Phasen nachhinkt. Es
erhält, bekanntlich hat der
ung wiedererlangt. Immerhin
mendenden Güter über Hamburg,
n e r i m Durchfuhrverkehr über
ine untergeordnete Rolle, wenn
abte die Durchfuhr nach und von
über Hamburg.

52 eine geringe Besserung er-
Mill. Tonnen. Die Zunahme ent-
erige Zusammenhang zwischen
ges gestiegenen Binnenversand
dem des Vorjahres. Das Ver-
1:1,3 auf 1:1,6.

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

des Hamburger Binnenschiff-
ent und Kunststeinen machen
n 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
Randlage eine bedeutsame
erkehrsaufkommen der Bun-
der Passagier- und Postver-
änderungen um ein gutes Dri-
ne erstaunliche Aufwärtstren-
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,
aufwärtsentwicklung bei der
rtflutbrücke Berlin-Hamburg
t. Auch der Charterverkehr
agen 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 überseische 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 Straße, 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	1025	125	1154

*) 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 h a f e n b e z o g e n e 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 i m p o r t a b h ä n g i g e n 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 k o n s u m b e z o g e n e n G r o ß t a t i n d u s t r i e; 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