

heutige Grundlagen für
wiesen zu sein. Ende
Ausnahme der Innen-
bereits vorlagen). Es
traßennetzes gesondert
lung an den einzelnen

mber 1951 eine Zählung
wa 40 Prozent des Ver-
rischen der Veddel und
gt.

ochbau. Krankenhaus-
nd Sporträume sind in
einem späteren Bericht
fassende Zahlendarstel-

1948
1 175
219
—
—
115
6 910
—
—
—

Hamburgs Wirtschaft 1952*

Von Syndikus Dr. A. Wüstemann und Dr. Eva Helmer

Nach den zweifellos anormalen beiden Jahren unmittelbar nach der Währungsreform, der erst recht nicht normalen wirtschaftlichen Entwicklung, die mit dem Ausbruch des Koreakrieges einsetzte, kam im Jahre 1952 die Tendenz zur Stabilisierung und Rückkehr zu einer vorkriegsähnlichen Situation im Bundesgebiet erstmalig nach dem Kriege wieder stärker zum Durchbruch. Das stürmische Auf und Ab der Weltmarktpreise hat sich etwa wieder auf der Vorkorea-Basis ausgependelt. Die Produktion konnte sich auf dem erreichten höheren Stand halten und zeigt sogar eine stetige Aufwärtsbewegung. Die Zahl der Beschäftigten und die der Erwerbslosen in der Bundesrepublik hat einen durchaus günstigen Verlauf genommen.

Obwohl auch in Hamburg eine gleiche Tendenz zu erkennen ist, konnte die Hamburger Wirtschaft für ihren Teil doch nicht mit der gleichen Befriedigung auf eine entsprechende Entwicklung im letzten Jahr zurückblicken; sie nahm an ihr nicht, oder nur in sehr viel bescheidenem Ausmaße teil. Dies gilt in Sonderheit für den Hafenverkehr, aber auch für die industrielle Produktion und mittelbar für die übrigen Wirtschaftszweige. Die periphere Lage, in die Hamburg durch die Teilung Deutschlands und die Abschnürung von seinem natürlichen Hinterland geraten ist, macht sich in jeder Beziehung und immer wieder hemmend und störend bemerkbar. So ist der Kampf der Hamburger Wirtschaft um die Erhaltung ihrer Existenz besonders hart und schwer und günstige Chancen, wie sie das Vorjahr dem Außenhandel beschert hatte, bilden leider eine Ausnahme und nicht die Regel. Trotzdem wird der Wiederaufbau von Hafen und Wirtschaft mit aller Energie weiter vorangetrieben. Das „Linien-Programm“ der Überseelinien-Reedereien konnte erneut gefördert und die deutsche Überseelinien-Schiffahrt mit weiteren Schiffen ausgestattet werden. Das Gewicht Hamburgs im Rahmen des deutschen Außenhandels hat sich ebenfalls verstärkt. Der Aufbau der diplomatischen und konsularischen Vertretungen der Bundesrepublik in Übersee, für den deutschen Außenhandel und die deutsche Schiffahrt besonders wichtig, hat im letzten Jahr wesentliche Fortschritte gemacht.

Eine hoch entwickelte Volkswirtschaft bedarf, wenn sie lebensfähig bleiben will, eines kapitalkräftigen, gesunden und mit Rücksicht für Krisenzeiten ausgestatteten Bankgewerbes. Das weitverzweigte Banksystem der drei deutschen Großbanken war bekanntlich nach der Kapitulation auf Anordnung der Alliierten völlig zerschlagen worden. Gerade in diesen Herbstwochen konnte nun das traurige Kapitel der Banken-„Entflechtung“ nach 7½ Jahren Leidenszeit zu Ende geführt werden. Von den neun neuen Banken haben die drei im norddeutschen Raum befindlichen: die Norddeutsche Bank, die Hamburger Kreditbank (früher Dresdner Bank) und die Commerz- und Kreditbank, ihren Sitz in Hamburg und umfassen nunmehr außer Hamburg auch die Länder Bremen, Niedersachsen und Schleswig-Holstein. Wenn auch die Lösung nicht unseren Vorstellungen von einem leistungsfähigen, den Bedürfnissen der deutschen Wirtschaft angepaßten Filialsystem entspricht, so vermögen sich die neuen in Hamburg ansässigen Banken doch dem Ausland gegenüber wieder entsprechend Geltung zu verschaffen. So wird sich die Rekonzentration der Nachfolgebanken sicherlich für Hamburg positiv auswirken.

Verkehrswirtschaft

Die Bemühungen der Stadt Hamburg um den Wiederaufbau der zerstörten Hafenanlagen und -einrichtungen, deren Wiederherstellung als wichtigste Voraussetzung für eine weitere Entwicklung und Normalisierung des Hafenverkehrs angesehen werden muß, wurden auch im Berichtszeitraum mit allen Mitteln fortgesetzt. Infolge der bestehenden sehr großen Finanzierungsschwierigkeiten blieb jedoch das Ergebnis dieser Bemühungen weit hinter den im zweiten Wiederaufbauplan für den Hafen Hamburg vom Herbst 1949 angesetzten Mindestzuwachsquoten von jährlich 50 000 qm Kaischuppenfläche, 25 000 qm Speicherfläche und 1250 laufende Meter Kaimauern zurück. Die im Jahre 1951 durchgeführten Wiederaufbauarbeiten haben daher kaum mit der Verkehrsentwicklung Schritt halten können. Insbesondere hat die Fertigstellung von rund 12 000 qm Kaischuppenfläche, d. h. von nur 24 Prozent der in dem erwähnten Wiederaufbauplan als notwendig erkannt und durch die Verkehrsentwicklung der letzten Jahre als richtig bestätigten Ziffern, nicht ausgereicht, um den nach wie vor bestehenden Kaischuppenengpaß, der bei jeder Verkehrsanspannung deutlich in Erscheinung tritt, zu beseitigen. Vor allem war es bisher nicht möglich, die so dringend benötigte Schuppenreserve zu schaffen. Zum Ende des vierten Quartals 1951 standen 368 800 qm Kaischuppenfläche zur Verfügung. Diese Zahl erhöhte sich bis zum Ende des zweiten Quartals 1952 auf rund 395 000 qm und damit auf 54,6 Prozent des Standes von 1928. Da die Wiederherstellung der Hafenanlagen nach neuzeitlichen Gesichtspunkten erfolgt, hat der technische Vorgang des Umschlages im Hafen heute wieder einen friedensmäßigen Leistungsstand erreicht. Die Ausnutzung der Kaischuppenfläche hat sich gegenüber dem Vorjahr wiederum wesentlich verbessert und liegt mit 8,90 t je qm sogar um etwa 24 Prozent über dem Vorkriegsstandard. Auch die Umschlagszeiten haben eine weitere Verkürzung erfahren, sodaß der Hafen Hamburg, insbesondere im Vergleich mit überseeischen Häfen, wieder mit Recht als „schneller“ Hafen bezeichnet werden kann. Bis zum Ende dieses Jahres wird der Wiederaufbau des Fischereihafens beendet sein, der in seiner Neugestaltung einen allen Anforderungen genügenden leistungsfähigen Umschlagsplatz darstellen wird.

Seitdem am 3. April 1951 die letzten alliierten Beschränkungen für den deutschen Schiffbau aufgehoben wurden, hat sich die deutsche Handelsflotte durch Neubau und Ankauf von Schiffen wesentlich vergrößert und verfügte am 1. September 1952 wieder über 544 Seeschiffe mit einer Tonnage von 1 189 836 BRT. Damit war zahlenmäßig wieder etwa ein Drittel des Vorkriegsumfanges erreicht, räumlich jedoch nur etwa ein Viertel, da eine deutliche Verschiebung in der Größenordnung zugunsten der kleineren Einheiten stattgefunden

* Der Bericht umfaßt die Zeit bis zum 1. 10. 52. Statistische Angaben lagen zum Teil erst bis einschl. August vor.

hat. Insbesondere fehlen noch die großen Passagierschiffe. Die Zahl der Küstenschiffe belief sich am 1. September 1952 auf 926 Schiffe mit einem Raumgehalt von 138 105 BRT. Die auch bei den Küstenschiffen festzustellende Verschiebung in der Größenordnung vollzog sich in umgekehrter Richtung, d. h. zugunsten der grösseren Einheit.

Der auf der Basis 1938 = 100 errechnete Verkehrsindex des Hamburger Hafens stand im Juni 1952 trotz der im allgemeinen nicht ungünstigen und im Jahre 1951 sogar überraschend günstigen Entwicklung der Nachkriegsjahre erst wieder auf 57,0. Diese Zahl läßt ein Zurückbleiben in der Entwicklung erkennen, das unter allen großen Häfen der Welt einmalig ist und wieder einmal beweist, wie sehr der Hamburger Hafen, der vor dem Kriege das Zentrum eines großen Einzugsgebietes war, darunter leidet, daß er infolge der Zonen-trennung eines Großteils seines Hinterlandes beraubt wurde.

Wenn somit auch das Vorkriegsvolumen des Verkehrs im Hamburger Hafen noch bei weitem nicht erreicht worden ist — und unter den gegenwärtigen politischen Verhältnissen wohl kaum erreicht werden kann — so sind doch auch für den Berichtszeitraum, d. h. für das vierte Quartal 1951 und die ersten acht Monate des Jahres 1952, beachtliche Erfolge zu verzeichnen. Der Jahresumschlag 1951 übertraf mit insgesamt 14,22 Mill. t denjenigen des Vorjahres um rund 29 Prozent. Dabei entfiel ein sehr wesentlicher Anteil dieser Zunahme des Güterverkehrs auf das vierte Quartal, in dem im November mit 1,45 Mill. t ein neuer Nachkriegshöchststand erreicht wurde. In den darauffolgenden Monaten konnte dieser nur mit der Entwicklung des Güterumschlages zu Beginn der Koreakrise vergleichbare sprunghafte Anstieg nicht gehalten werden. Im Gegenteil war die Entwicklung des Güterverkehrs in den ersten sechs Monaten des Jahres 1952 zuerst stagnierend, dann rückläufig, erreichte im März mit einem scharfen Absinken auf 1,15 Mill. t einen Stand, der bereits im August des vorigen Jahres zu verzeichnen war, und konnte insgesamt nur knapp das Niveau des zweiten Halbjahres 1951 halten. Die Ursache für diese ungünstige Entwicklung ist vor allem in einer spürbaren Zurückhaltung der deutschen Importeure infolge der seit Beginn des Jahres 1952 sinkenden Weltmarktpreise zu suchen. Außerdem wird ein großer Teil des Auslandsgeschäftes über den zu den Industriezentren der Bundesrepublik verkehrsmäßig günstiger liegenden Hafen Bremen und die Beneluxhäfen geleitet, da die Abwicklung über diese Häfen geringere Transportkosten erfordert. Die für das erste Halbjahr 1952 im Vergleich zum vierten Quartal 1951 festgestellte Tendenz zur Stagnation setzte sich auch in den folgenden Monaten Juli mit 1,23 Mill. Tonnen und August mit 1,26 Mill. t fort. Verglichen mit dem ersten Halbjahr 1951 ergibt sich für die Monate Januar bis August 1952 jedoch eine Zunahme des Güterverkehrs von 8,78 Mill. t auf 10,8 Mill. t, d. h. eine Steigerung um 23,0 Prozent.

An dieser gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres festzustellenden Steigerung des Güterumschlages war vor allem der Wareneingang mit einer Zunahme um 21,2 Prozent beteiligt. Insbesondere die Einfuhr von Rohstoffen und Halbwaren wies eine Zunahme um 27,9 Prozent auf, die auf verstärkte Einkäufe infolge der im zweiten Quartal 1952 allgemein befestigten Weltmarktpreise zurückzuführen ist. Aus dem gleichen Grunde war auch für den Eingang von Lebens- und Futtermitteln eine ähnliche Zunahme zu verzeichnen. Der Wareneingang dagegen erfuhr in dem gleichen Zeitraum nur eine unwesentliche Steigerung um 1,5 Prozent und hat sich auch in seiner Zusammensetzung wenig geändert. Die Ausfuhr von Rohstoffen und Halbwaren stieg um 7,6 Prozent, diejenige der Fertigwaren um nur 1 Prozent. Die Ausfuhrsteigerung in diesen beiden Warengruppen ging zu Lasten der Ausfuhr von Lebens- und Futtermitteln, die gegenüber dem Vergleichszeitraum im Jahre 1951 um 4,3 Prozent geringer ausfiel. Ergänzend ist zu bemerken, daß diese Zahlen lediglich die Gesamtentwicklung widerspiegeln, und daß in den einzelnen in der nachstehenden Tabelle angeführten Warengruppen eine Vielzahl von Erzeugnissen zusammengefaßt ist, deren Entwicklungstendenzen sich durchaus nicht immer einheitlich verhalten, teilweise sogar gegenläufig sind. So wurde beispielsweise im Juli 1952 die allgemein rückläufige Tendenz in der Verladung von Rohstoffen und Halbwaren lediglich dadurch überdeckt, daß bei einigen Massengütern wie Kohle, Zement, Düngemitteln und Schrott eine wesentliche Ausfuhrsteigerung gegenüber dem Vormonat festzustellen war, sodaß sich insgesamt ein geringer Anstieg von 0,8 Prozent in der Warenausfuhr ergab.

Wie sehr im Vergleich zum Jahre 1951 die Entwicklung des Wareneingangs zurückgeblieben ist, zeigt sich darin, daß das Verhältnis zwischen Wareneingang und Wareneingang sich wie 2:1 verhielt, während im Jahre 1952 sich dieses Verhältnis auf fast 3:1 verschlechtert hat. In diesem Zusammenhang sei noch erwähnt, daß der Zeitraum Januar bis August 1952, im Monatsdurchschnitt betrachtet, etwa 60 Prozent der Tonnenwerte von 1938, sowohl im Eingang als auch im Ausgang erbringt.

Der Güterumschlag des Hafens Hamburg im Seeverkehr nach Warenarten
(in 1000 t)

Wareneingang	1938	1948	1949	1950	1951	Jan.-Aug.	
						1951	1952
Lebens- und Futtermittel	5 824	2 415	2 321	2 413	2 741	1 736	1 824
Rohstoffe und Halbwaren	11 484	3 200	3 819	4 708	6 615	3 877	4 960
Fertigwaren	828	120	201	190	256	164	188
übrige Waren	—	158	160	133	267	155	117
Insgesamt	18 236	5 893	7 111	7 445	9 879	5 932	7 189
Warenausgang							
Lebens- und Futtermittel	2 786	597	669	481	655	420	402
Rohstoffe und Halbwaren	2 616	1 172	1 406	2 264	2 475	1 631	1 753
Fertigwaren	2 099	208	315	719	1 056	687	692
übrige Waren	—	62	55	120	154	113	46
Insgesamt	7 501	2 039	2 445	3 584	4 340	2 851	2 895

Eine Aufgliederung des Güterverkehrs im Hamburger Hafen nach den verschiedenen Verkehrsbezirken zeigt, daß auch im Berichtszeitraum der Verkehr mit den überseeischen Häfen die weitaus größte Zunahme erfahren hat. Er stieg von 3,1 Mill. t, die in den ersten acht Monaten des Jahres 1951 umgeschlagen wurden, auf 6,3 Mill. t in den Monaten Januar bis August 1952. Das bedeutet eine Zunahme des Überseeverkehrs um 23,8 Prozent und eine Verbesserung seines Anteils am Güterverkehr insgesamt von 57,6 Prozent auf 62,3 Prozent. Hinter diesen Zahlen blieb die Entwicklung des Verkehrs mit europäischen Häfen mit einer Zunahme um nur 7,4 Prozent, d. h. von 2,7 Mill. t in den Monaten Januar bis August 1951 auf 2,9 Mill. t in den Monaten Januar bis August 1952, weit zurück. Ende August 1952 betrug der Güterverkehr mit europäischen Häfen 28,6 Prozent des Gesamtverkehrs. Stagnierende Tendenz zeigte der Verkehr mit den Häfen der deutschen Küste im Berichtszeitraum, für den sich ein Nachlassen um 4,2 Prozent gegenüber 1951 auf 0,9 Mill. t und 9,4 Prozent des Gesamtverkehrs ergab.

Der S
1951. Die
9,3 Mill. N
an erster
tretenen K
gleichzeit
schen Flug

Die Ei
weitere Ve
auf 186. M
erhöhten s
ein Fünftel
verkehrs r
Der Linien
kehr mit d

Der G
geringe Ve
des Jahres
rückläufig,
ausgang eli
sich im W
auf 1,5 Mill
durch den
Verkehr m
Außenhand

Et

A

W

W

belieft sich am 1. Sep-
Küstenschiffen festzu-
h. zugunsten der grös-

stand im Juni 1952 trotz
Entwicklung der Nach-
er erkennen, das unter
Hamburger Hafen, der
er infolge der Zonen-

bei weitem nicht erreicht
icht werden kann — so
ersten acht Monate des
insgesamt 14,22 Mill. t
teil dieser Zunahme des
Nachkriegshöchststand
ng des Güterumschlages
Im Gegenteil war die
tagnierend, dann rück-
der bereits im August
des zweiten Halbjahres
ürbaren Zurückhaltung
marktpreise zu suchen.
en der Bundesrepublik
die Abwicklung über
Vergleich zum vierten
naten Juli mit 1,23 Mill. t
ibt sich für die Monate
10,8 Mill. t, d. h. eine

igerung des Güterum-
slages. Insbesondere die
uf verstärkte Einkäufe
hren ist. Aus dem glei-
chnahme zu verzeichnen.
steigerung um 1,5 Pro-
Rohstoffen und Halb-
rsteigerung in diesen
gegenüber dem Ver-
rken, daß diese Zahlen
stehenden Tabelle an-
Entwicklungstendenzen
urde beispielsweise im
albaren lediglich da-
f Schritt eine wesent-
amt ein geringer An-

ickgeblieben ist, zeigt
verhielt, während im
ng sei noch erwähnt,
Prozent der Tonnen-

-Aug. Jan.-Aug.	1951	1952
736	1 924	
377	4 866	
164	168	
155	117	
332	7 189	
120	402	
331	1 755	
387	692	
113	46	
151	2 895	

en Verkehrsbezirken
taus größte Zunahme
umgeschlagen wurden,
Überseeverkehr um
Prozent auf 62,3 Pro-
n mit einer Zunahme
Mill. t in den Monaten
ropäischen Häfen 28,6
er deutschen Küste im
Mill. t und 9,4 Prozent

Der Güterumschlag des Hafens Hamburg im Seeverkehr nach Verkehrsbezirken
(in 1000 t)

	1938	1948	1949	1950	1951	Jan.-Aug. 1951	Jan.-Aug. 1952
Eingang							
deutsche Küste	1 363	1 050	1 009	1 271	894	625	572
übriges Europa	6 195	3 373	1 682	1 950	2 111	1 239	1 505
Außereuropa	10 678	3 470	4 420	4 214	6 874	4 068	5 112
insgesamt	18 236	5 893	7 111	7 445	9 879	5 932	7 189
Ausgang							
deutsche Küste	1 855	699	690	379	531	360	372
übriges Europa	3 546	1 185	1 275	2 039	2 231	1 502	1 374
Außereuropa	2 100	155	570	1 166	1 578	989	1 149
insgesamt	7 501	2 039	2 445	3 584	4 340	2 851	2 895

Der Schiffsverkehr des Hafens Hamburg war im Berichtszeitraum wesentlich stärker als im Jahre 1951. Die Anzahl der ankommenden Seeschiffe stieg um 7,1 Prozent auf 9100 Schiffe mit einer Tonnage von 9,3 Mill. NRT. 5200 Schiffe mit 1,7 Mill. NRT trugen die deutsche Flagge, die damit hinsichtlich der Schiffszahl an erster Stelle stand. Tonnagemäßig gesehen betrug der Anteil der deutschen Flagge infolge der stark vertretenen Küstenschiffahrt mit kleinen Schiffen nur 18,3 Prozent der Gesamttonnage. Gegenüber dem Vergleichszeitraum des vergangenen Jahres ergab sich hinsichtlich der Tonnage eine stärkere Zunahme der deutschen Flagge mit 21 Prozent als der fremden Flaggen mit 15 Prozent.

Entwicklung des Schiffsverkehrs im Hafen Hamburg
Angekommene Seeschiffe

	insgesamt		davon: deutsche Schiffe		davon: ausländische Schiffe	
	Anzahl in 1000	Mill. NRT	Anzahl in 1000	Mill. NRT	Anzahl in 1000	Mill. NRT
1938	18,1	20,6	12,3	10,5	5,8	10,1
1948	8,4	5,5	5,2	0,8	14,5	3,2
1949	9,8	8,7	5,7	0,9	10,3	4,1
1950	11,5	11,1	6,4	1,5	13,4	5,1
1951	12,8	12,4	7,7	2,1	16,9	5,1
Jan.-Aug. 1951	8,5	8,0	4,9	1,4	17,5	3,6
Jan.-Aug. 1952	9,1	9,3	5,2	1,7	18,3	3,9

Die Eingliederung des Hamburger Hafens in den Linienverkehr machte auch im Berichtszeitraum weitere Fortschritte. Zum Jahresende 1951 belief sich die Zahl der den Hamburger Hafen anlaufenden Linien auf 186. Hiervon entfielen 60 Linien auf deutsche Reedereien. In den ersten sechs Monaten des Jahres 1952 erhöhten sich diese Zahlen auf 188 Linien insgesamt und 74 Linien unter deutscher Flagge, die nunmehr rund ein Fünftel der gesamten Linientonnage stellte. Wichtig ist hierbei vor allem die Verdichtung des Linienverkehrs mit Übersee, insbesondere mit Südamerika, Kanada, Westafrika, Indien, Ostasien und Australien. Der Linienverkehr mit europäischen Ländern hielt sich auf ungefähr gleicher Höhe, während der Linienverkehr mit den Vereinigten Staaten eine leicht rückläufige Tendenz zeigte.

Der Güterumschlag in der Binnenschiffahrt weist gegenüber dem Vorjahre nur verhältnismäßig geringe Veränderungen auf. Die umgeschlagene Gütermenge stieg von 2,77 Mill. t in den ersten acht Monaten des Jahres 1951 auf 2,93 Mill. t im Januar bis August 1952. Dabei war die Entwicklung des Wareneinganges rückläufig, vor allem infolge der sehr viel geringeren Wareneingänge aus West-Berlin, während im Warenausgang eine Zunahme von 1,57 Mill. t auf 1,78 Mill. t zu verzeichnen war. Der Verkehr mit der Ostzone hat sich im Wareneingang mehr als verdoppelt und wies auch im Warenausgang eine Steigerung von 0,9 Mill. t auf 1,5 Mill. t auf. Der Niederelbeverkehr litt unter dem Wettbewerb von Bahn und Straße und wurde auch durch den erhöhten Einsatz von Küstenschiffen im Verkehr auf der Untereibe erheblich beeinträchtigt. Der Verkehr mit der CSR nahm sowohl im Wareneingang als auch im Warenausgang beträchtlich ab, da der Außenhandel der CSR in steigendem Maße über Stettin geleitet wurde.

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

	1938	1948	1949	1950	1951	Jan.-Aug. 1951	Jan.-Aug. 1952
Eingang							
Bundesgebiet	916	837	948	1 217	1 261	769	835
West-Berlin	119	7	219	299	230	192	24
Sowjetische Zone	2 278	93	22	30	176	98	201
CSR	506	142	165	265	184	145	90
insgesamt	3 819	1 099	1 354	1 811	1 859	1 204	1 150
Ausgang							
Bundesgebiet	708	963	1 097	971	1 576	906	1 027
West-Berlin	1 421	81	255	342	551	378	493
Sowjetische Zone	3 590	22	2	20	132	96	159
CSR	414	290	189	122	237	192	102
insgesamt	6 043	1 355	1 543	1 455	2 496	1 572	1 781

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

	1938	1948	1949	1950	1951	Jan.-Aug. 1951	Jan.-Aug. 1952
Wareneingang							
Lebens- und Futtermittel	1 096	60	91	184	160	115	116
Rohstoffe und Halbwaren	2 056	948	1 139	1 433	1 495	944	941
Fertigwaren	645	82	120	191	199	141	91
übrige Waren	22	9	4	3	5	4	2
insgesamt	3 819	1 099	1 354	1 811	1 859	1 204	1 150
Warenausgang							
Lebens- und Futtermittel	1 698	288	532	437	620	431	398
Rohstoffe und Halbwaren	4 110	1 034	987	997	1 850	1 122	1 370
Fertigwaren	227	24	18	15	20	15	8
übrige Waren	8	9	6	6	6	4	5
insgesamt	6 043	1 355	1 543	1 455	2 496	1 572	1 781

Der Luftverkehr, der sich über den Flughafen Hamburg abwickelte, zeigte ebenso wie im Jahre 1951 auch 1952 eine erfreuliche Aufwärtsentwicklung. Die Anzahl der Fluglinien hat sich weiter vergrößert und die Zahl der Fluggäste befindet sich in stetigem Anstieg. So wurden im August 1952 fast 30 000 Fluggäste gezählt, etwa doppelt so viel als im Jahresdurchschnitt 1951. Ebenso stieg die Menge des beförderten Luftfrachtgutes bis zu 2250 t im ersten Quartal 1952 an, um späterhin wieder abzusinken; im Juni wurde ein neuerlicher fast ebenso hoher Stand wieder erreicht, der jedoch im Juli und August nicht gehalten wurde. Die starken Schwankungen im Luftfrachtverkehr sind vor allem auf die unregelmäßige Inanspruchnahme des Luftweges nach Berlin zurückzuführen, auf dem zeitweilig in größeren Mengen wertvolle Industrie- und Exportgüter befördert wurden.

Außenhandel

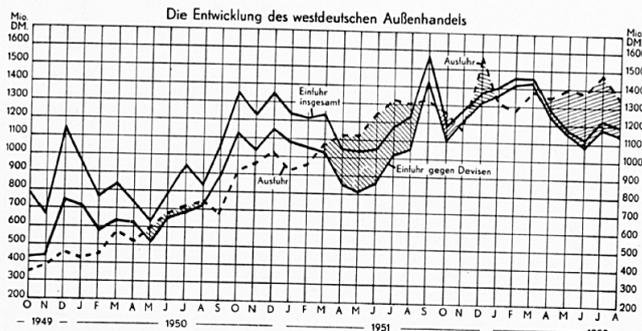
Es war vorauszusehen, daß die günstigen Ergebnisse des Hamburger Exportgeschäftes im Jahre 1950, vor allem aber 1951, sich nicht in diesem Umfange aufrecht erhalten lassen würden, nachdem die Preiseinbrüche auf den meisten Rohstoffmärkten die Kaufkraft der überseeischen Rohstoffländer herabgemindert hatten und Preisrückgänge bei den Fertigwaren zu erwarten waren. Wenn sich demgegenüber die Ausfuhr im laufenden Jahr trotzdem günstig entwickelt hat, so lag dies in erster Linie daran, daß in den Ausfuhrzahlen in nicht unwesentlichem Ausmaße noch Mengen und Werte aus alten preisgünstig abgeschlossenen Lieferverträgen auftreten, denen aber gleichwertige neue Aufträge nicht gegenüberstehen. Fast alle Wirtschaftszweige, mit Ausnahme von Eisen und Stahl und Fahrzeugbau, berichten vielmehr seit Monaten von einem rückläufigen Auftragsengang im Export und von einem wesentlich schärferen Preiskampf um die Orders.

Nüchtern betrachtet gibt daher der Erfolg der beiden letzten Jahre, in dem unsere Wiedereingliederung in den Welthandel zum Ausdruck kommt, weder uns selbst Anlaß zur Überschätzung unserer wirtschaftlichen Stellung noch dem Ausland zu Besorgnissen. Nichts zeigt dies deutlicher als die nachstehende Gegenüberstellung.

Anteile einiger Länder am Welthandel			
Länder	1928	1951	Veränderung in v. H.
USA	13,7	16,2	+ 18,25
Großbritannien	13,1	11,7	- 10,69
Westdeutschland	5,6	4,3	- 23,45
Frankreich	6,2	5,6	- 9,68
Italien	3,0	2,4	- 20,00
Belgien	2,6	3,3	+ 26,92
Schweiz	1,4	1,5	+ 7,14
Schweden	1,3	2,2	+ 69,24

Da es jetzt Käufermärkte sind, auf denen die deutsche Ausfuhr konkurrieren muß, und der bisherige Vorteil unausgenutzt oder leicht zu mobilisierender Kapazitätsreserven unserer Export-Industrie sowie verhältnismäßig kurzer Lieferfristen Deutschlands gegenüber wesentlich längeren der Konkurrenzländer weggefallen ist, machen sich alle die kriegsbedingten Nachteile stark bemerkbar, unter denen die deutsche Wirtschaft noch zu leiden hat. Die Modernisierung ihrer Produktionsanlagen hat zwar beachtliche Fortschritte gemacht, bleibt aber hinter derjenigen der konkurrierenden Länder, in denen die Anlagen viel früher hervorgebracht werden konnten, weit zurück. Als besonders nachteilig im Wettbewerb hat es sich ferner erwiesen, daß es bisher erst in verhältnismäßig bescheidenem Umfange möglich gewesen ist, unsere auch gerade der hanseatische Exporthandel auf diesem Gebiete hervorragendes geleistet hat. Aber vergessen wir nicht, daß erst im Januar 1952 durch Runderlaß Außenwirtschaft Nr. 15/52 deutschen Unternehmungen überhaupt erst wieder die Möglichkeit gegeben wurde, wieder Niederlassungen im Ausland zu errichten und sich an ausländischen Unternehmungen zu beteiligen. Diese und andere Nachteile auszugleichen erweist sich um so schwieriger, als die deutsche Kapitalkraft durch zahlreiche andere Belastungen von ihren produktiven Aufgaben abgehalten wird.

Bei aller begründeten Besorgnis über die Weiterentwicklung unserer Ausfuhr in der weiteren Zukunft zeigen aber wie gesagt die effektiven Ausfuhrzahlen für die vergangenen zwölf Monate doch ein gerade auch für den Experten überraschend günstiges Ergebnis.



W
Stellu
450 Mi
Ende
bei di
Al
werde
export
einget
Wi
portan
mische
waren.
Ausdr
nomme
durch
werden
Lei
fuhr n
unauf
verkeh
Aktivie
schaft,
rechnu
darin,
beret
ausge
geren (f
net. Im
nießen
dem Cr
Einbuße
trauens
steht vo
den in
Wei
gelegt u
weil Br
Polen, J
ebenfall
weichen
Grund e
der BdL
Klausel,
lungsmö
politisch
Auf
die Bunc
Rahmen
der deut
lichen se
kann, so
verständ
werden s
sind ja c
Handelsv
zuständig
bedienen
Die
und dan
sollen gr
Die prak

repaired Document
Plastic Covered Document

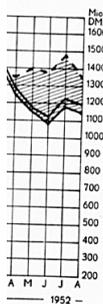
benso wie im Jahre 1951 auch
 ter vergrößert und die Zahl
 t 30 000 Fluggäste gezählt,
 beförderten Luftfrachtgutes
 wurde ein neuerlicher fast
 talten wurde. Die starken
 rnahme des Luftweges
 ndustrie- und Exportgüter

schäftes im Jahre 1950, vor
 achdem die Preisenerüche
 herabgemindert hatten und
 die Ausfuhr im laufenden
 en Ausfuhrzahlen in nicht
 hlossenen Lieferverträgen
 le Wirtschaftszweige, mit
 n von einem rückläufigen
 lie Orders.

rsere Wiedereingliederung
 ig unserer wirtschaftlichen
 nachstehende Gegenüber-

muß, und der bisherige
 port-Industrie sowie ver-
 konkurrenzländer wegge-
 lenen die deutsche Wirt-
 zwar beachtliche Fort-
 denen die Anlagen viel
 Wettbewerb hat es sich
 glich gewesen ist, unsere
 rieder aufzubauen, wenn
 istet hat. Aber vergessen
 tschen Unternehmungen
 uslande zu errichten und
 szugleichen erweist sich
 n von ihren produktiven

n der weiteren Zukunft
 ate doch ein gerade auch



Wie sehr sich die Situation Westdeutschlands in den letzten 1½ Jahren gewandelt hat, darüber gibt seine Stellung innerhalb der EZU die beste Anschauung. Während es im Februar 1951 noch mit einem Minus von 450 Mill. § der größte Schuldner war, macht es sich heute anheischig, zum ersten Gläubiger aufzusteigen. Per Ende August errechnet sich für Westdeutschland ein kumulativer Rechnungsüberschuß von 405,8 Mill. §, wobei die Bundesrepublik an die führende Gläubigerstellung Belgiens bis auf Schrittweite herangerückt ist.

Als weiteres erfreuliches Moment bei der Beurteilung unserer Ausfuhr muß auch die Tatsache gewertet werden, daß die gewerblichen Fertigwaren wieder, wie vor dem Kriege, etwa 75 Prozent unseres Gesamtexportes ausmachen. Dabei sind allerdings innerhalb der Warengruppen recht bemerkenswerte Verschiebungen eingetreten.

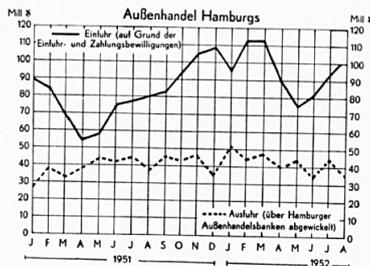
Während Fahrzeugbau, Elektroindustrie und insbesondere die Maschinenindustrie einen anhaltenden Exportanstieg zu verzeichnen hatten, verlief die Ausfuhr bei der Textilbranche und noch betonter bei den chemischen Fertigwaren rückläufig. Das gleiche gilt für die Ausfuhr von Eisen-, Stahl-, Blech- und Metallwaren. In dieser Verschiebung findet eine sehr zu beachtende strukturelle Wandlung unseres Exports ihren Ausdruck. Regional wurden drei Viertel des Gesamtexportes der Bundesrepublik vom EZU-Gebiet aufgenommen, wobei die nachlassende Importbereitschaft Frankreichs und des Sterling-Raumes sowie Hollands durch erhöhte Aufnahmen der Türkei, Italiens, Österreichs und der skandinavischen Länder ausgeglichen werden konnte.

Leider hat die für die Hansestädte besonders bedeutungsvolle und sich sehr erfreulich entwickelte Ausfuhr nach überseeischen Ländern, deren wirtschaftlicher Aufschwung sich trotz gelegentlicher Rückschläge unaufhaltsam weiter vollzieht, einen schweren "Tiefschlag" erhalten durch die Neuregelung des Zahlungsverkehrs der Bank deutscher Länder gegenüber Brasilien. Diese wurde veranlaßt durch die rasch zunehmende Aktivierung unserer Handels- und Zahlungsbilanz gegenüber diesem Lande und seine mangelnde Bereitschaft, die offensichtliche Überwertung des Cruzeiro, welche zu dieser steilen Zunahme der deutschen Verrechnungsguthaben auf etwa 70 Mill. § führte, selber zu steuern. Die Maßnahme der BdL besteht im Prinzip darin, daß den Exporteuren vom 4. 9. 1952 an für neue Kontrakte mit Brasilien nur noch 20 Prozent und von bereits vorher geschlossenen Geschäften 50 Prozent des Erlöses zum offiziellen Kurs von 4,195 DM für 1 § ausgezahlt werden, während der Rest auf einem Sonderkonto gutgeschrieben wird und nur zu einem niedrigeren (freien) Kurs realisiert werden kann, bei dem man mit einem Disagio von mindestens 10 Prozent rechnet. Importe können so künftig mittels solcher billigen Verrechnungsdollar durchgeführt werden und genießen somit eine Valuta-Prämie, während die Ausfuhr durch eine kalte Überwertung der Mark gegenüber dem Cruzeiro abgeregelt wird. Abgesehen von den für viele Exportfirmen gar nicht tragbaren materiellen Einbußen bedeutet die rückwirkende Inkraftsetzung des neuen Verfahrens eine schwere Gefährdung des Vertrauens der Exporteure in die von der Bundesregierung und der BdL eingegangenen Verpflichtungen. Sie steht vor allem im krassen Widerspruch zur bisherigen Exportförderungs politik der Bundesregierung und zu den in dieser Richtung immer wieder an die Exportwirtschaft ergangenen Appellen.

Wenn der Angelegenheit Brasiliens in allen Kreisen der Ausfuhrwirtschaft so besondere Bedeutung beigelegt und mit solcher Erregung diskutiert wird, so neben den dargelegten Gründen nicht zuletzt auch deshalb, weil Brasilien als Präzedenzfall angesehen wird. Auch im Export nach anderen Ländern, z. B. Uruguay, Türkei, Polen, Jugoslawien, haben sich zum Teil umfangreiche Guthaben angesammelt, deren schnelle Realisierung ebenfalls fraglich erscheint und die daher der BdL bereits Veranlassung zur Einführung der sogenannten weichen Rembours-Klausel gegeben haben. Während Exporteure bisher die Gewißheit hatten, daß sie auf Grund eines Akkreditives oder eines Rembours-Kredites, zu dessen Eröffnung die Außenhandelsbanken von der BdL ermächtigt wurden, die Zahlung für Lieferungen erhalten würden, besagt die „weiche“ Rembours-Klausel, daß die Zahlung nach Maßgabe der im Rahmen des Zahlungsabkommens alsdann bestehenden Zahlungsmöglichkeiten geleistet wird, sobald der Akkreditiv-Auftrag erfüllt ist. Das Risiko aus der handelspolitischen Entwicklung wird also einseitig dem deutschen Exporteur zugeschoben.

Außerst unbefriedigend ist nach wie vor die Situation in unserem Handel mit dem Ostraum. Nachdem die Bundesregierung aus grundsätzlichen Überlegungen im August ihre Zustimmung zu dem vorgeschlagenen Rahmenabkommen mit China nicht gegeben hatte, hat sie aber doch das BWM zu Maßnahmen veranlaßt, die der deutschen Wirtschaft eine legale Wiederaufnahme der Handelsbeziehungen mit den Oststaaten ermöglichen sollen. Solange der Warenaustausch nicht im Rahmen vertraglicher Abmachungen durchgeführt werden kann, sollen Kompensationsgeschäfte zugelassen werden. Die geltenden Embargo-Vorschriften müssen selbstverständlich beachtet werden, wobei aber diese Vorschriften wenigstens in Zukunft nicht härter gehandhabt werden sollten, als dies ganz offensichtlich von den anderen westeuropäischen Staaten geschieht. Diese Länder sind ja ohnehin dadurch besser gestellt, daß sie in einer Zeit, als der Bundesrepublik der Abschluß von Handelsverträgen mit den Oststaaten nicht genehmigt war, solche Verträge schließen konnten und von der zuständigen Kontrollkommission in Paris die Genehmigung erhielten, diese Verträge auch heute noch zu bedienen.

Die jetzt entwickelte Praxis der Osthandelsgeschäfte — Prüfung des einzelnen Geschäftes von Fall zu Fall und dann Freigabe zur Abwicklung — muß als ein Experimentierstadium angesehen werden. Die Geschäfte sollen grundsätzlich direkt mit den Oststaaten getätigt werden, nicht aber über die deutsche Ostzone laufen. Die praktische Entwicklung bleibt abzuwarten.



Repaired Document
Plastic Covered Document

Die Bundesregierung hatte aus der günstigen Entwicklung unserer Außenhandelsbilanz und unserer Devisensituation erfreulicherweise alsbald die Konsequenzen gezogen und die 60prozentige Einfuhrfreiliste, d. h. die Liste der „ohne mengenmäßige Beschränkung einzuführenden Waren“, die nach dem Einfuhrstopp vom Februar 1951 nicht mehr zur Anwendung gekommen war, mit Wirkung vom 1. 1. 1952 in neuer Fassung wieder eingeführt. Im weiteren Laufe des Jahres wurde die Liberalisierung dann zunächst von 60 auf etwa 70 Prozent (ab 1. 4. 1951) und schließlich ab 12. 8. auf etwa 80 Prozent erhöht. Außerdem wurde die Liberalisierung durch entsprechende Ausdehnung auf Länder, die der EZU an und für sich nicht zugehören, aber über sie verrechnen (wie Australien, Neuseeland, Südafr. Union, Ceylon, Indien, Pakistan, Burma), erweitert.

Die Befürchtungen, die man an diese großzügige Liberalisierung geknüpft hatte, erwiesen sich als grundlos. Der erwartete Einfuhrstopp blieb aus; im Gegenteil, statt einer Einfuhrüberschwemmung trat eine Ebbe ein und während man im Vorjahre das Anwachsen der Einfuhr mit Besorgnis verfolgt und den Import zeitweise gewaltsam gedrosselt hatte, wurde im Ablaufe des Berichtsjahres mit fast der gleichen Besorgnis der ständige Rückgang unserer Einfuhr trotz der vorgenommenen Liberalisierungsmaßnahmen betrachtet. Im einzelnen ergab sich folgendes Bild.

Nachdem im letzten Quartal 1951 und im 1. Quartal 1952 die zwangsweise Verminderung der Vorperiode wieder ausgeglichen war und ein Einfuhrvolumen von 343 Mill. \$ im Monatsdurchschnitt erreicht worden war, trat seit April ein starker Abfall ein, der im Juni mit 286 Mill. \$ seinen Tiefpunkt erreichte und auch in den folgenden Monaten nicht durch den erhofften Anstieg abgelöst wurde. Diese Entwicklung konnte insofern besorgniserregend erscheinen, als sie angesichts des Steigens der deutschen Produktion nur auf Kosten unserer Lagerbestände an Rohstoffen und Halbwaren erfolgt sein kann, die auf diese Weise unter die als normal anzusehende volkswirtschaftliche Dispositionsreserve abgesunken sind. Die Ursache dieser stark rückläufigen Tendenz der Importe war zweifellos die allgemeine Entwicklung der Rohstoffpreise auf dem Weltmarkt. Industrie und Handel legten sich in Erwartung weiterer Preissenkungen und im Hinblick auf die offensichtlich gewordene Kaufzurückhaltung auf dem inländischen Konsumgütermarkt eine ungewöhnliche Reserve auf.

Es dürfte allerdings auch nicht leicht sein, in der Vergangenheit eine ähnliche Zeitspanne festzustellen, in der das allgemeine Weltpreisniveau derart große Schwankungen erlebt hat, wie während der beiden letzten Jahre, die seit der Invasion Südkoreas vergangen sind. Der wilde Hausschloß sich seit über einem Jahr eine zwar weniger scharfe, aber um so länger anhaltende Baisse an, die die Preise der wichtigsten Weltmarkt-güter allmählich wieder bis auf das Vor-Korea-Niveau zurücksinken ließ. Erhebliche Verluste des Import-handels blieben unter diesen Umständen nicht aus. Sie hätten zu einem großen Teil vermieden werden können, wenn der westdeutsche Einfuhrhandel, wie vor dem Kriege, die Möglichkeit gehabt hätte, im Waren-terminmarkt seine Rohstoffimporte abzudecken. Erst nach wiederholten Bemühungen des Importhandels, die zunächst mit dem Hinweis auf die ungeklärte Devisenlage von der BfL abschlägig beschieden waren, wurde Anfang September mit Runderlaß Außenwirtschaft 96/52 dem Importhandel und den industriellen Erstverarbeitern grundsätzlich die Erlaubnis gegeben, Termingeschäfte an bestimmten ausländischen Börsen abzuschließen. Möglich sind Termingeschäfte bisher aber erst für Baumwolle in der New Yorker und der New Orleans Cotton Exchange sowie für Wollkammwolle in Antwerpen und Roubaix, während für Zinn und Kautschuk die entsprechenden Anordnungen in diesen Wochen erwartet werden. Die Abwicklung der Waren-termingeschäfte erfolgt über die Außenhandelsbanken unter Aufsicht derjenigen Landeszentralbank, die mit der Überwachung beauftragt worden ist.

Die Entwicklung der Einfuhrsituation Westdeutschlands hatte eine entsprechende Entspannung und Lockerung der Einfuhrverfahren zur Folge. Während im Vorjahr über die verschiedenen Genehmigungsverfahren und deren Handhabung, die Möglichkeiten ihrer Verbesserung zwecks Erreichung eines wirklich marktkonformen Einkaufs auf den Weltmärkten heftig gestritten und vergeblich versucht wurde, dem Problem der starken Überzeichnungen und der damit verbundenen minimalen Zuteilungsquoten wirksam zu Leibe zu rücken, fanden alle diese Fragen mit der inzwischen eingetretenen Sättigung der betreffenden Warenmärkte — vielleicht abgesehen von einigen wenigen Artikeln, wie Textilwaren, Wein, — ihre beste und einfachste Lösung. Geblieben ist lediglich das Problem einer evtl. Begrenzung des Kreises der Antragsteller. Dadurch daß das Einfuhrgeschäft nur von wirklich fachkundigen und erfahrenen Firmen ausgeübt werden soll, hofft man, qualitativ besser und devisensparender auf den Weltmärkten einkaufen zu können, als dies bisher oft der Fall gewesen ist. Obwohl gerade auch in Kreisen der Hamburger Einfuhrwirtschaft sich manche Sparten lebhaft für diesen Gedanken eingesetzt haben, ist er von den Hanseatischen Kammern nach sorgfältiger Prüfung grundsätzlich abgelehnt worden.

Der Hamburger Transithandel, vor dem Kriege ein wichtiger devisenbringender Zweig unseres Außenhandels, der trotz der geringen Margen für den mit ihm vertrauten Kaufmann sehr lukrativ sein könnte, liegt noch immer völlig darnieder. Holland, Belgien, insbesondere London haben in den Jahren nach der Kapitulation das Erbe Hamburgs auf diesem Gebiet angetreten. Der Transithandel braucht für sein Gedeihen die Luft der freien Weltwirtschaft. Dafür fehlen heute noch vielfach die Voraussetzungen. Aber die bisherigen deutschen Bestimmungen für den Transithandel waren gewiß nicht dazu angetan, dieses Geschäft auch nur im bescheidenen Ausmaße wieder nach Hamburg zu ziehen. Der Importausschuß hat daher seit langem dafür plädiert, ein möglichst freizügiges Verfahren einzuführen und vor allen Dingen den Transitbetriebsmittelfonds umgehend zu genehmigen. Die wiederholt von der Regierung in Aussicht gestellte Transitverordnung liegt aber zur großen Enttäuschung der Transithändler immer noch nicht vor. Die neue Verordnung soll es ermöglichen, für bestimmte Warengruppen endlich wieder Meinungskäufe durchzuführen, auf die der Transithandel, dessen Wesen nun einmal in der schnellen Dispositionsfähigkeit besteht, angewiesen ist, um Käufe auch ohne vorherigen Nachweis eines Verkaufes tätigen zu können. Der Transithandel erkennt nicht die Schwierigkeiten in Bezug auf Länder, mit denen Handelsverträge mit Zahlungsabkommen und Kontingente bestehen. Unsinnig aber erscheint ihm eine Aufrechterhaltung einer Vorprüfung von Transitgeschäften, die über Länder ausgeführt werden, mit denen keine Zahlungsabkommen und Kontingentierungen bestehen.

Binnenhandel

Stagnation, aber keine krisenmäßige Entwicklung dürfte das Kennzeichen für die Lage im Hamburger Binnengroß- und -einzelhandel für das abgelaufene Jahr sein. Im innerdeutschen Geschäft kommt immer stärker der Zug zur Normalisierung zur Geltung. Trotz der allgemeinen Klagen nahezu aller Handelskreise über die schlechte Geschäftslage auf dem Konsumgütersektor haben sich die Umsätze als solche im großen und ganzen auf der Höhe des Vorjahres gehalten oder sie gar überstiegen. Das geschäftliche Ergebnis selbst dürfte

aber bei
schneide
Konkurre

Nach
ersten M
um 11 I
letzten
Steigeru
der durc
kurzen
wie in
Immerh
dort, w

Da
zumal d
raten, o
fanges, s
in seine
wesentl
gunsten
reform,
„Reisew

Der
gebnisse
rigen So
billige /
der Käu
haltswä
den. Des

Bei
August,
als auff
saisonale
der Abs:
Vorjahr

Die
um rünc
menten
durch ei
Jahr ein
gebende
Anstieg
Sparkass
Teilzahl

Die
des Einz
darfs erl
fristige
Herbstm
messe ei
Eisenwa

Das
erheblich
haben; i
keit der
hat sich
sich heu
zweimal

Im
während
Fasern u
im letzte
kleiner
allgemei
pende Z

Die
sich nich
ungenü
Bleichen
Auswirk
und Schr

Im
stark na
im Zeich
ellen Ko

lsbilanz und unserer De-
tliche Einfuhrfreiliste, d. h.
a dem Einfuhrstop vom
? in neuer Fassung wieder
von 60 auf etwa 70 Prozent
die Liberalisierung durch
n, aber über sie verrech-
erweitert.

, erwiesen sich als grund-
remmung trat eine Ebbe
olgt und den Import zeit-
er gleichen Besorgnis der
ahmen betrachtet. Im ein-

inderung der Vorperiode
mitt erreicht worden war,
erreichte und auch in den
lung konnte insofern bes-
nur auf Kosten unserer
e unter die als normal
dieser stark rückläufigen
auf dem Weltmarkt. Indu-
ck auf die offensichtlich
öhnliche Reserve auf.

Zeitspanne festzustellen,
ährend der beiden letzten
sich seit über einem Jahr
r wichtigsten Weltmarkt-
he Verluste des Import-
Teil vermieden werden
gehabt hätte, im Waren-
n des Importhandels, die
beschieden waren, wurde
industriellen Erstverar-
ländischen Börsen abzu-
New York und der New
rend für Zinn und Kaut-
Abwicklung der Waren-
ndeszentralbank, die mit

Entspannung und Locke-
Genehmigungsverfahren
sines wirklich marktkon-
rde, dem Problem der
n wirksam zu Leibe zu
streffenden Warenmärkte
hre beste und einfachste
: Antragsteller. Dadurch
geübt werden soll, hofft
men, als dies bisher oft
aft sich manche Sparten
n nach sorgfältiger Prü-

ringender Zweig unseres
sehr lukrativ sein könnte,
en Jahren nach der Kapit-
ht für sein Gedeihen die
en. Aber die bisherigen
ses Geschäft auch nur im
er seit langem dafür plä-
-transitbetriebsmittelfonds
ransithandelsverordnung
neue Verordnung soll es
ren, auf die der Transit-
gewiesen ist, um Käufe
ndel verkennt nicht die
mmen und Kontingente
n Transitgeschäften, die
entierungen bestehen.

Die Lage im Hamburger
Geschäft kommt immer
ezu aller Handelskreise
als solche im großen und
he Ergebnis selbst dürfte

aber bei den meisten Firmen ungünstiger als in den Vorjahren gewesen sein, weil die mehr oder minder ein-
schneidenden Preisreduzierungen den Firmen Verluste gebracht haben, außerdem infolge einer verstärkten
Konkurrenz eine Verminderung der Verdienstmarge eingetreten ist.

Nach dem saisonmäßig bedingten Umsatzhöhepunkt des Weihnachtsgeschäftes war der Absatz in den
ersten Monaten 1952 stark zurückgegangen und — bei Ausschaltung der Preisbewegungen — im Einzelhandel
um 11 Prozent niedriger als im gleichen Zeitraum des Vorjahres, in dem sich damals allerdings noch die
letzten Ausläufer des Korea-Booms ausgewirkt hatten. Ab April machte sich bei einigen Sparten eine leichte
Steigerung des Verbrauchs bemerkbar, die sich, im Mai lebhaft fortsetzte und nach einem Rückschlag im Juni,
der durch das kühle und feuchte Wetter verursacht sein dürfte, mit Eintreten einer leider in Hamburg nur
kurzen Wärmeperiode im Juli wieder recht befriedigende Umsätze aufwies. Eines so guten Juli-Geschäftes
wie in West- und Süddeutschland konnte sich leider der Hamburger Textil- und Schuhhandel nicht erfreuen.
Immerhin haben sich, wenn auch stark verspätet, die Läger im Handel dadurch erheblich gelichtet und ihn
dort, wo die Sortimente nicht mehr ausreichten, zu einer Ergänzung und Auffüllung veranlaßt.

Da die Preise insbesondere auf dem Textil- und Schuhsektor stark rückläufig waren, sind manche Firmen,
zumal die Kaufzurückhaltung des Publikums ihre Liquiditätsschwierigkeiten vermehrte, in Bedrängnis ge-
raten, ohne daß aber ausgesprochen krisenhafte Erscheinungen eintraten. Insolvenzen nennenswerten Um-
fanges sind jedenfalls nicht bekannt geworden. Der Nachholbedarf der Bevölkerung scheint in diesen Sparten
in seinem wesentlichen Teil gedeckt zu sein. Es wird insbesondere seit Beginn des Jahres nicht nur wieder
wesentlich stärker gespart, es hat auch eine gewisse Verschiebung in den Ausgaben der Konsumenten zu-
gunsten des Reise- und Erholungsbedarfs stattgefunden. Der „Freiwelle“ unmittelbar nach der Währungs-
reform, der anschließenden „Bekleidungs-“ 1949/50 und der „Wohnwelle“ des Vorjahres ist nun 1952 eine
„Reisewelle“ gefolgt.

Der Sommerschlußverkauf brachte in Hamburg zwar keine glänzenden, aber durchaus befriedigende Er-
gebnisse, wobei einzelne Betriebe beachtliche Umsatzeigerungen (bis zu 50 Prozent) gegenüber dem vorjäh-
rigen Sommerschlußverkauf aufweisen konnten. Dabei waren es weniger einzelne Lockartikel und besonders
billige Ausverkaufware, die das Schlußverkaufsbild beherrschten, sondern ausschlaggebend war das Bestreben
der Käuferschaft, gute Qualitäten zu günstigen Preisen zu erwerben. Besonders gut gingen Bett- und Haus-
haushaltswäsche, Damenoberbekleidung, Meterware. Im Schuhhandel sind die Sommerläger nahezu geräumt wor-
den. Der August brachte den saisonüblichen Rückgang gegenüber dem Vormonat.

Bei Hausrat, Glas- und Porzellanwaren haben nach unbefriedigendem Frühjahrsgeschäft die Monate Juli,
August, September eine Tendenz zur Stabilität gezeigt, während bei Eisenwaren die Entwicklung weiterhin
als auffällig schlecht bezeichnet werden muß. Im Beleuchtungseinzelhandel hat sich das Geschäft nach der
saisonalen Sommerflaute nicht ungünstig entwickelt. Im Möbelhandel war nach dem guten Vorjahrgeschäft
der Absatz schleppend. Besondere Erwähnung verdient noch der Buchhandel, dessen Umsatz gegenüber dem
Vorjahr nicht unwesentlich zugenommen hat.

Die von Jahr zu Jahr wachsenden Außenstände der Einzelhandelsgeschäfte — sie sollen im letzten Jahr
um rund ein Viertel gegenüber dem Vorjahr gestiegen sein — zeigen, wie sehr der Einzelhandel vom Konsu-
menten als Kreditgeber in Anspruch genommen wird, denn die Höhe dieser Außenstände läßt sich nicht allein
durch ein Anwachsen der Teilzahlungsverkäufe erklären. Allerdings hat das Teilzahlungsgeschäft im letzten
Jahr eine nicht unbeachtliche Ausdehnung erfahren; in Hamburg hat es nach den Beobachtungen des kredit-
gebenden Einzelhandels im ersten Halbjahr 1952 um etwa 10 Prozent zugenommen. Besonders stark war der
Anstieg bei Textilien und Möbeln. Neben den beiden Hamburger Warenkredit-Genossenschaften haben sich
Sparkasse und Teilzahlungsbanken, aber auch die Industrie selbst (Radiofabriken) mit der Durchführung von
Teilzahlungsgeschäften befaßt.

Die insgesamt gesehen lebhaftere Umsatztätigkeit in den letzten Monaten ist auf die Einkaufsdisposition
des Einzelhandels nicht ohne Rückwirkung geblieben. Der Handel ist im Rahmen des voraussichtlichen Be-
darfs erheblich dispositionsfreudiger geworden, da er nicht mehr befürchten zu müssen glaubt, durch länger-
fristige Bindung im Einkauf ein Risiko einzugehen. Dies hat insbesondere auch der Verlauf der verschiedenen
Herbstmessen, vor allem der Hamburger Textilmesse vom 13. bis 15. 9. 1952, aber auch der Kölner Haushalts-
messe eindeutig bewiesen. Das Angebot war auf dem Konsumgütersektor reichlich, die Industrie hat selbst bei
Eisenwaren kurze Lieferzeiten.

Das Problem der Lagerhaltung war von wachsender Bedeutung. Die Einzelhandelsläger sind wertmäßig
erheblich größer als vor dem Kriege, mengenmäßig dürften sie den Vorkriegsstand knapp überschritten
haben; im Verhältnis zum Umsatz waren sie jedoch noch immer zurückgeblieben. Die Umschlaggeschwindig-
keit der einzelnen Handelsläger, die bekanntlich in der ersten Zeit nach der Währungsreform sehr groß war,
hat sich von Jahr zu Jahr verringert. Die Rückläufigkeit der Umsätze hat sie weiter verlangsamt, so daß sie
sich heute wieder dem Stand des Jahres 1938 angleicht. (Im Textileinzelhandel ist der Lagerumschlag jetzt
zweimal jährlich gegenüber viermal vor zwei Jahren.)

Im Konsumgüter-Großhandel überschreiten die Läger mengenmäßig ebenfalls leicht den Vorkriegsstand,
während im Rohstoffgroßhandel sie in einer Reihe von Branchen (Holz, Papier, Pappe, Häute, Felle, Leder,
Fasern und Haare, Kautschuk) kleiner als vor dem Kriege sind. Der technische Großhandel, dessen Umsätze
im letzten Jahr an sich befriedigend waren, klagt darüber, daß die einzelnen Bedarfsfälle jetzt sehr viel
kleiner und daher arbeitsbelastender sind als früher, wo die Orders wesentlich größer waren. Hier und auch
allgemein im Großhandel wird ferner über nachlassende Liquidität geklagt, die nicht zuletzt auf die schlepp-
ende Zahlungsmoral der Abnehmer zurückzuführen ist.

Die Entwicklung im Eisengroßhandel stand im ersten Halbjahr 1952 im Zeichen der Eisenanordnung, die
sich nicht bei Fertigwaren, wohl aber bei Halbzeug geltend macht. Die Belieferung seitens der Werke war
ungenügend und die in der Eisenlenkungsverordnung vorgesehene Quote von 80 Prozent wurde weder in
Blechen noch in Stabeisen erreicht. Die mengenmäßigen Umsätze waren dementsprechend rückläufig. Die
Auswirkungen der am 1. 8. 1952 in Kraft getretenen Eisenpreisfreigabe für Roheisen, Walzwerkserzeugnisse
und Schmiedestücke lassen sich zur Zeit noch nicht endgültig übersehen.

Im Gegensatz zum ersten Halbjahr 1951, in dem die Preise im Konsumgüter-Groß- und -Einzelhandel
stark nach oben gegangen waren, standen das erste Halbjahr 1952 und auch die folgenden Monate überwiegend
im Zeichen des Preisabbaues bzw. der Preisstabilisierung. Zu einem erheblichen Teil sind auf dem industri-
ellen Konsumgütermarkt die vorausgegangenen Steigerungen bis Mitte Juli 1952 wieder abgebaut worden.

Die Preisentwicklung — Lebenshaltungskostenindex (1938 = 100)

	Gesamt- index	Ernäh- rung	Genuß- mittel	Woh- nung	Heizung u. Beleuch- tung	Beklei- dung	Hausrat	Ver- kehr
1948 Juli	171,1	165,3	461,5	100,0	124,6	271,8	235,0	117,9
1949 Durchschnitt	167,9	169,0	312,2	100,0	149,7	266,9	217,1	110,1
1950 Durchschnitt	157,2	156,2	303,8	101,9	149,9	225,8	188,9	109,6
1951 I. Quartal	163,1	163,3	294,1	101,9	156,2	234,1	200,7	130,4
II. Quartal	170,0	172,8	295,1	101,9	137,8	245,2	212,9	132,1
III. Quartal	170,1	173,4	294,9	101,9	158,1	243,0	215,1	131,5
Oktober	172,1	178,1	292,3	103,6	158,6	240,0	218,8	134,4
November	174,4	182,9	292,3	103,6	162,3	239,7	222,7	133,7
Dezember	175,1	181,5	292,5	103,6	162,3	238,8	224,6	133,5
1952 Januar	176,5	188,1	293,3	103,6	163,2	237,6	225,2	133,5
Februar	176,1	187,4	293,3	103,6	163,2	235,7	226,1	133,4
März	177,1	190,5	293,3	103,6	163,2	233,5	226,4	133,4
April	176,9	190,8	293,3	103,6	163,2	230,9	226,1	133,4
Mai	177,2	191,6	293,3	103,6	161,2	228,5	226,3	133,1
Juni	174,7	186,4	293,3	103,6	162,3	226,9	225,7	133,1
Juli	171,2	176,5	293,3	103,6	162,3	223,7	224,6	148,9

Für die meisten Textilwaren, Seife und anderes sind die Preise auf oder unter den Vorkorea-Stand gesunken. Für Haushaltswaren stiegen sie infolge der erhöhten Eisenpreise bis Mitte Mai noch leicht an, um in den nächsten Monaten wieder nachzugeben. Preissenkungen traten auch bei Papierwaren und Rundfunkgeräten ein. Auch manche Industriebedarfsgüter gaben unter dem Druck des verschärften Wettbewerbs, wenn auch meist in geringem Ausmaße, im Sommer nach, z. B. Schrott (20—25 Prozent), Schnittholz, Chemikalien, technische Bedarfsartikel, Kautschukwaren, Zellstoff, Papier; Kohle und Eisen erfuhr Preiserhöhungen. Wenn auch die Preisbewegungen noch nicht völlig zum Stillstand gekommen sind, so werden doch größere Preisausschläge für den Winter nicht erwartet.

Die Zahl der Betriebe hat sich sowohl im Groß- wie im Einzelhandel weiter, und zwar um etwa 21 bzw. 18 Prozent erhöht. Ende Juni waren in Hamburg über 15 000 Großhändler und über 21 000 Einzelhandelsbetriebe gemeldet.

Interzonenhandel

Der Interzonenhandel, seit Jahren das Schmerzenskind des Hamburger Handels, der nicht nur außenhandelsmäßig besonders eng mit den hinter der Zonengrenze liegenden Landesteilen als seinem natürlichen Absatzgebiet verflochten war, lag während des größten Teils des Berichtszeitraumes völlig darnieder, weil er hoffnungslos in das Kampffeld der politischen Auseinandersetzung zwischen Ost und West geraten war.

Die verringerte Lieferfähigkeit der Ostzone, die Vorbehaltslisten von westdeutscher Seite, die gerade die für die Ostzone in erster Linie interessierenden Warengruppen enthalten, haben den Warenaustausch zwischen den beiden Teilen Deutschlands von früher etwa jährlich 20 Milliarden Mark auf fünf Mio. im Bezug und sieben Mio. in Lieferungen der Bundesrepublik im ersten Vierteljahr 1952 herabgedrückt.

Es wurde daher von Hamburg außerordentlich begrüßt, als Anfang August 1952 zwischen Bonn und der Ostzone nach langwierigen Verhandlungen ein Warenaustausch-Abkommen in Kraft gesetzt wurde, das gegenseitige Lieferungen im Ausmaße von 207,5 Mill. Verrechnungseinheiten vorsieht. Ebenso wie die Absprachen vom Mai d. J., denen ein Warenaustausch von 61 Mill. VE zugrunde lag, der sich durch das Fischgeschäft auf etwa 70 Mill. erhöhte, sind auch die jetzt in Kraft getretenen Vereinbarungen am ehesten als modus vivendi zu charakterisieren. Leider gibt die bisherige Abwicklung auch dieses neuen Abkommens als der Befürchtung Anlaß, daß es ebenso wie das vom Mai nur in beschränktem Umfang zum Tragen kommt, da unseren Lieferungen in die Ostzone keine entsprechenden Gegenlieferungen gegenüberstehen und für zwei Konten der vorgesehene Swing von 30 Mill. VE bereits jetzt fast restlos in Anspruch genommen ist.

Industrie

Hamburg ist nicht nur eine Handelsstadt und ein Hafen von Weltgeltung, sondern es verfügt auch seit Generationen über eine bedeutende Industrie. Wenn auch in Hamburg keine eigentliche Schwerindustrie im Sinne der Grundstoffindustrie ansässig ist, so bildet doch der Hafen die Grundlage für eine hochentwickelte Rohstoffverarbeitungsindustrie und die sogenannte Zubringerindustrie für den Hafen einschließlich des Schiffbaues. Dazu kommt eine umfangreiche Exportindustrie für den Hafen einschließlich des Schiffbaues. Die Industrie in Hamburg ist eine bedeutende Verbrauchsgüterindustrie, die in Hamburg besonders günstig. Bedingungen vorfindet, und eine bedeutende Verbrauchsgüterindustrie für die Versorgung der hamburgischen Bevölkerung. Der Umsatz der Hamburger Industrie betrug im Jahre 1951 mit rund 5,5 Mrd. DM etwa 4,8 Prozent des Industriumsatzes im gesamten Bundesgebiet. Die Bedeutung der hamburgischen Industrie geht auch daraus hervor, daß fast 40 Prozent des in Hamburg erstellten Sozialproduktes auf die Industrie entfällt.

Ein Rückblick auf die Entwicklung der industriellen Produktion im vierten Quartal 1951 und in den ersten acht Monaten des Jahres 1952 zeigt, daß nach einem erheblichen Rückgang in den Sommermonaten des Jahres 1951 die industrielle Produktion im vierten Quartal einen kräftigen Aufschwung zu verzeichnen hatte, der im November seinen Höhepunkt erreichte, um dann bis zum Jahresende 1951 und in den ersten Monaten des Jahres 1952 wiederum einer rückläufigen Entwicklung Platz zu machen. Hierbei verlief die Entwicklung der industriellen Produktion in Hamburg bis einschließlich Februar 1952 parallel zu derjenigen des Bundesgebietes: Der für das gesamte Bundesgebiet ermittelte Produktionsindex fiel von 152,8 im November 1951 auf 134,8 im Februar 1952 und der Hamburger Index, der ebenfalls im November mit 110,0 seinen Höhepunkt erreicht hatte, fiel bis zum Februar 1952 auf 98,1. In den darauffolgenden Monaten setzte für Hamburg eine im Vergleich zum Bundesgebiet gegenläufige Entwicklung ein, aus der hervorgeht, daß Hamburg an dem konjunkturellen Auftrieb des ersten Halbjahres 1952 gar nicht teilgenommen hat und an dem für diesen Zeitraum zu erwartenden saisonbedingten Aufschwung nur in sehr viel geringerem Ausmaße als die Industrie in anderen Ländern des Bundesgebietes. Der Gesamtindex der industriellen Produktion des Bundesgebietes erholte sich ab März 1952 wieder und stand im August 1952 auf 141,0. Der Hamburger Index dagegen zeigte im März noch eine weitere Abschwächung und erholte sich in den folgenden Monaten nur langsam. Dadurch vergrößerte sich die bereits bestehende Differenz zwischen den beiden Indizes, die zu Beginn des Jahres 1952

27 Pro
konsta
Bunde
zahlen
Be
1952 di
saisonl
Produ
zeugba
andere
konnte
über c
wurde
den E:
raum l

W
fort. II
31 Pur
des Bt
unters
die El
zeichn
gleiche
umsat:
waren

In
wicklu
Produ
satz st
erzielt
besond
weise
im Jul
Ei
zahlen

00)

Hausrat	Verkehr
235,0	117,9
217,1	110,1
188,9	109,6
200,7	130,4
212,9	132,1
215,1	131,5
218,8	134,4
222,7	133,7
224,6	133,5
225,2	133,5
226,1	133,4
226,4	133,4
226,1	133,4
225,3	133,1
225,7	133,1
224,6	148,9

er den Vorkorea-Stand ge-
e Mai noch leicht an, um
ei Papierwaren und Rund-
verschärften Wettbewerbs,
ozent), Schnittholz, Chemi-
sen erfuhrn Preiserhöhun-
sind, so werden doch grö-

und zwar um etwa 21 bzw.
er 21 000 Einzelhandelsbe-

ls, der nicht nur außen-
len als seinem natürlichen
es völlig darnieder, weil er
und West geraten war.
tscher Seite, die gerade die
den Warz austausch zwik-
k auf fünf Mio. im Bezug
rabgedrückt.

52 zwischen Bonn und der
Kraft gesetzt wurde, das
ht. Ebenso wie die Ab-
der sich durch das Fisch-
inbarungen am ehesten als
ses neuen Abkommens zu
ang zum Tragen kommt, da
überstehen und für zwei
ch genommen ist.

dern es verfügt auch seit
ttliche Schwerindustrie im
für eine hochentwickelte
n einschließlich des Schiff-
rs günstig. Bedingungen
mburgischen Bevölkerung.
etwa 4,8 Prozent des Indu-
rie geht auch daraus her-
e entfällt.

Quartal 1951 und in den
den Sommermonaten des
nung zu verzeichnen hatte,
nd in den ersten Monaten
si verlief die Entwicklung
i derjenigen des Bundes-
52,8 im November 1951 auf
110,0 seinen Höhepunkt
setzte für Hamburg eine
laß Hamburg an dem kon-
an dem für diesen Zeit-
usmaße als die Industrie
ktion des Bundesgebietes
ger Index dagegen zeigte
en nur langsam. Dadurch
zu Beginn des Jahres 1952

27 Prozent betrug, bis zum April dieses Jahres auf 31,6 Prozent und blieb in den folgenden Monaten etwa konstant. Das bedeutet, daß die Hamburger Industrie in ihrer Entwicklung um fast ein Drittel hinter dem Bundesgebiet zurückgeblieben ist und während der Monate Januar bis August nicht einmal die Produktionszahlen des Jahres 1936 erreichen konnte.

Betrachtet man die Entwicklung in den einzelnen Quartalen, so stellt sich heraus, daß im ersten Quartal 1952 die Verbrauchsgüterindustrie mit erheblichen Absatzschwierigkeiten zu kämpfen hatte, die außer durch saisonbedingte Einflüsse auch durch eine spürbare Zurückhaltung der Kunden bedingt waren und sich auf die Produktion hemmend auswirkten. Ebenfalls einige Zweige der Investitionsgüterindustrie, wie z. B. der Fahrzeugbau, die Gummiindustrie und die Eisen-, Stahl- und Blechverarbeitung, wiesen Rückgänge auf, während andere Zweige der gleichen Industriegruppe, wie z. B. der Maschinenbau, ihre Erzeugung erheblich steigern konnten. Der Gesamtumsatz des ersten Quartals 1952 betrug 1,321 Mill. DM und lag damit um 8,1 Prozent über der Vergleichszahl für das erste Quartal 1951. Die sehr hohen Umsatzzahlen des vierten Quartals 1951 wurden jedoch bei weitem nicht erreicht. 8,5 Prozent des Gesamtumsatzes, d. h. 117,2 Mill. DM entfielen auf den Export. Das bedeutet eine Zunahme des Exportanteils um 64,5 Prozent gegenüber dem Vergleichszeitraum 1951. Die Zahlen des vierten Quartals 1951 wurden jedoch auch hier nicht erreicht.

Während des zweiten Quartals setzte sich die rückläufige Entwicklung in der Verbrauchsgüterindustrie fort. Ihr Index stand im Juni 1952 auf 67,6. Damit lag der Produktionsindex der Verbrauchsgüterindustrie um 31 Punkte unter dem Index der Hamburger Industrie insgesamt und sogar um 77 Punkte unter dem Index des Bundesgebietes. In der Investitionsgüterindustrie war auch in diesem Quartal die Beschäftigungslage unterschiedlich: Schiffbau, Maschinenbau und Stahlbau meldeten ein Ansteigen ihrer Beschäftigung, während die Elektroindustrie, der Fahrzeugbau und die NE-Metall-Industrie ein Absinken ihrer Produktion zu verzeichnen hatten. Die Produktionszahlen der Nahrungs- und Genußmittelindustrie hielten sich auf etwa der gleichen Höhe wie im ersten Quartal 1952. Der Exportumsatz betrug mit 127,5 Mill. DM 9,6 Prozent des Gesamtumsatzes und erreichte damit einen neuen Nachkriegshöchststand. An dieser Steigerung des Exportanteils waren insbesondere der Schiffbau und die Mineralölindustrie beteiligt.

Im Juli 1952 sank die Produktion der Hamburger Industrie insgesamt erheblich und nahm damit eine Entwicklung, die in diesem Monat als Haupturlaubsmonat nicht weiter erstaunlich ist. Der Index der industriellen Produktion fiel auf 92,6. Umsatz und Beschäftigtenzahlen zeigten dagegen eine umgekehrte Tendenz. Der Umsatz stieg auf 455,1 Mill. DM und erreichte damit fast den bisher höchsten Umsatz dieses Jahres, der im Januar erzielt wurde. Die Beschäftigtenzahl erhöhte sich auf über 160 000. Nahrungs- und Genußmittelindustrie, insbesondere die fischverarbeitende Industrie, wiesen die zu erwartende saisonale Belebung auf. Erfreulicherweise konnte die Textilindustrie nach einem dauernden Rückgang in den ersten sechs Monaten dieses Jahres im Juli erstmalig wieder eine deutliche Zunahme ihres Umsatzes verzeichnen.

Einen Überblick über die Anzahl der Betriebe in den einzelnen Produktionszweigen, die Beschäftigtenzahlen und die Produktion der Hamburger Industrie im Juli 1952 gibt die nachstehende Tabelle.

Produktion und Beschäftigte in der Hamburger Industrie im Juli 1952
(Betriebe mit 10 und mehr Beschäftigten)

	Beschäftigte	Zahl der Betriebe	Umsatz in 1000 DM	Produktionsindex 1936 = 100
Grundstoff- und Produktionsgüterindustrie	35 236	414	154 350	99,6
darunter:				
Mineralölindustrie	4 759	28	68 053	119,8
Chemische Industrie	11 306	182	32 686	72,3
Gummi und Asbest verarbeitende Industrie	10 064	28	18 467	157,6
Stein- und Erden-Industrie	2 392	75	3 811	113,0
Eisen- und Stahlgießereien	1 352	20	1 100	74,1
NE-Metallindustrie	2 614	15	24 525	81,5
NE-Metallgießereien	830	28	983	94,5
Sägewerkindustrie	1 012	18	1 450	64,1
Investitionsgüterindustrie	72 477	594	97 911	99,3
darunter:				
Stahl- und Eisenbau	4 813	61	5 501	87,9
Maschinenbau	21 801	195	29 214	124,1
Fahrzeugbau	3 721	22	6 948	244,0
Schiffbau	19 554	56	24 596	65,9
Elektroindustrie	14 020	90	18 341	140,6
Eisen-, Stahl- und Metallwarenindustrie	7 014	139	10 191	77,0
Verbrauchsgüterindustrie	28 725	499	37 551	64,5
darunter:				
Holzverarbeitende Industrie	2 046	66	2 597	24,8
Papierverarbeitende Industrie	3 046	59	5 523	56,9
Druckereien	7 554	149	10 293	68,9
Kunststoffverarbeitende Industrie	1 139	17	2 032	—
Textilindustrie	4 893	49	7 515	78,2
Bekleidungsindustrie	5 413	105	5 674	—
zusammen	136 438	1 507	289 812	—
Nahrungs- und Genußmittelindustrie	24 666	436	165 238	80,7
darunter:				
Mühlenindustrie	784	13	13 256	82,6
Nährmittelindustrie	694	25	3 735	131,6
Brotindustrie	1 625	17	3 055	—
Süßwarenindustrie	2 989	77	6 757	110,5
Fischverarbeitende Industrie	2 512	54	3 173	26,6
Ölmöhlen und Margarineindustrie	4 887	23	37 922	87,2
Obst und Gemüse verarbeitende Industrie	869	27	1 881	—
Brauerei und Mälzerei	1 957	8	7 942	62,8
Tabakindustrie	2 645	10	57 339	87,0
Industrie insgesamt	161 104	1 943	455 050	88,9

Arbeitsmarkt

Ein Rückblick auf die Entwicklung des Hamburger Arbeitsmarktes im vierten Quartal 1951 und in den ersten acht Monaten des Jahres 1952 zeigt eine — mit geringen saisonalen Schwankungen — ständige Verschlechterung der Lage, sowohl im Hinblick auf die absolute Höhe der Arbeitslosenzahlen als auch in der Relation zwischen Arbeitslosen und Erwerbspersonen (Arbeitslose und Beschäftigte). Die Zahl der Arbeitslosen in Hamburg überschritt im Dezember 1951 zum zweitenmal im Jahre 1951 die 100 000-Grenze, erreichte im Februar 1952 mit 110 782 Arbeitslosen den bisher höchsten Stand seit der Währungsreform, hielt sich bis einschließlich Juni dieses Jahres immer oberhalb der 100 000-Grenze und sank erst im Juli mit rund 96 700 und einem Vergleich mit den für das gesamte Bundesgebiet ermittelten Arbeitslosenzahlen ergibt sich, daß die Entwicklung auf dem Hamburger Arbeitsmarkt nicht parallel zu der Entwicklung in anderen Ländern der gleichen Zeit verlaufen ist; denn während für das gesamte Bundesgebiet am 30. Juni 1952 gegenüber dem gleichen Zeitpunkt des Vorjahres eine Abnahme der Arbeitslosenzahl um 6,5 Prozent zu verzeichnen war, lag die Zahl der Arbeitslosen in Hamburg Ende Juni 1952 um 8,7 Prozent höher als Ende Juni 1951. Die Belastungsziffer des Hamburger Arbeitsmarktes, d. h. das Verhältnis der Arbeitslosenzahl zur Zahl der Erwerbslosen, stieg im Juni 1951 auf 15,3 im Juni 1952. Damit nimmt Hamburg, das bisher unter den Ländern der Bundesrepublik nach Schleswig-Holstein und Niedersachsen mit seiner Belastungsziffer an dritter Stelle stand, seit dem Juni dieses Jahres nunmehr den zweiten Platz ein.

Die Entwicklung des Arbeitsmarktes in Hamburg im Vergleich zum Bundesgebiet

	Beschäftigte (in 1000)		Arbeitslose (in 1000)		Anteil der Arbeitslosen an der Zahl der Arbeit- nehmer i. v. H.	
	Hamburg	Bund	Hamburg	Bund	Hamburg	Bund
1951 Juni	607,4	14 720	92,9	1 326	13,3	8,3
September	607,0	14 885	94,1	1 235	13,4	7,7
Dezember	594,4	14 582	106,1	1 654	15,1	10,2
1952 Januar			110,2	1 825		
Februar			119,8	1 893		
März	588,9	14 583	106,4	1 580	15,3	9,8
April			108,3	1 442		
Mai			104,8	1 312		
Juni	608,7	15 171	101,1	1 240	14,2	7,6
Juli			96,7	1 162		
August			94,4	1 107		

Diese negative Entwicklung erklärt sich aus verschiedenen Gründen: Als Hauptursache der konstant hohen Zahl der Arbeitslosen in Hamburg sind die strukturellen Veränderungen der hamburgischen Wirtschaft anzusehen, deren Entwicklung trotz der in den letzten Jahren erzielten Fortschritte nach wie vor durch die nahezu vollständige Trennung Hamburgs von seinem Hinterland und dem Handel mit dem Osten und Südosten Europas gehemmt wird. Wie einschneidend diese Tatsache sich gerade auf dem Arbeitsmarkt auswirkt, geht daraus hervor, daß ein sehr hoher Prozentsatz der Arbeitslosen Berufsgruppen angehört, die mittelbar oder unmittelbar in Beziehung zu dem Verkehr im Hamburger Hafen stehen und in Hamburg besonders stark vertreten sind, wie z. B. die Gruppe der Angestellten, die Ende August 1952 mit 18 648 Arbeitslosen 19,7 Prozent der Arbeitslosen insgesamt stellte, oder die Gruppe der Hilfsarbeiter, insbesondere der Handelshilfs- und Lagerarbeiter, die Ende August 1952 mit 20 183 Arbeitslosen oder 21,4 Prozent der Arbeitslosen insgesamt die größte Anzahl von Arbeitslosen aufwies. Da der Hamburger Hafen heute erst wieder über etwa die Hälfte seiner Vorkriegseinrichtungen verfügt, und der Verkehr im Hafen erst 54 Prozent seines früheren Volumens erreicht hat, ist es begreiflich, daß eine große Zahl der Arbeitslosen aus der hafenverbundenen Wirtschaft stammt; denn der geringere Hafenumschlag wirkt sich nicht nur unmittelbar auf die Zahl der Hafenarbeiter aus, sondern führt darüber hinaus auch zu einer entsprechenden Minderbeschäftigung in anderen Wirtschaftszweigen, vor allem im Handel und Verkehr sowie bei den Banken und Versicherungen.

Eine weitere Besonderheit des Hamburger Arbeitsmarktes ist der verhältnismäßig hohe Anteil der Frauenarbeitslosigkeit, der sich Ende August 1952 mit 45 247 auf 47,9 Prozent belief. Dabei darf jedoch nicht übersehen werden, daß ein nicht geringer Prozentsatz der arbeitssuchenden Frauen auch bei größerem Bedarf an Arbeitskräften nur mit Schwierigkeiten unterzubringen sein würde, da vielfach häusliche Bindungen, Erwerbsunfähigkeit, ein zu hohes Alter oder ähnliche Gründe sich bei einer Stellenvermittlung nachteilig auswirken.

Erschwerend für die Lage auf dem Arbeitsmarkt wirkt sich auch die ständige Zunahme der Einwohnerzahl aus, durch die der Zuwachs an Beschäftigungsmöglichkeiten bisher überkompensiert wurde. Hamburg hat heute etwa die gleiche Einwohnerzahl wie vor dem Kriege. Die Zahl der Beschäftigten stieg von 560 670 im Juni 1948 auf 608 702 im Juni 1952, d. h. um 8 Prozent. Die Zahl der Erwerbspersonen dagegen nahm in dem gleichen Zeitraum von 575 163 im Juni 1951 auf 709 808 im Juni 1952 zu, d. h. um 23 Prozent. Bis zum April 1952 hat Hamburg außer den freiwillig Zuwandernden bzw. Rückwandernden insgesamt 223 995 Heimatvertriebene und Flüchtlinge aufgenommen, ohne jedoch aus Bundesmitteln eine Unterstützung zu erhalten, um für diese im Zuge der Umsiedlungsaktionen erfolgte Bevölkerungszunahme eine entsprechende Anzahl von zusätzlichen Arbeitsplätzen schaffen zu können.

Repaired Document
 Plastic Covered Document

Nic
 dazu be
 lungen
 der Erh
 Inseln
 entschei
 gesproch
 idyllisch
 Leben z
 burgs M
 Es
 ihren U
 haberei
 als daß
 zu halt
 zu immer
 Als
 ter und
 Wohnh
 geschloß
 „M u s
 Mineral
 Lernbej
 Und al
 Arkade
 keit zu
 immer
 fachkur
 Ge
 burger
 Es fand
 in eine
 malige,
 Lauffer
 ungeka
 We
 und Ca
 die Wie
 Verzeich
 keit au
 gischen
 Lichtw
 dem St
 Grabov
 Philipp
 „guten
 We
 nössisd
 dere, S
 Bürger
 und un
 En
 mit set
 wahrh
 stimme
 es wag
 ließen
 Al
 durch c
 Schirrr