

teutige 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.