

Hamburgs Wirtschaft 1954*

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

Die Expansion der westdeutschen und der Hamburger Wirtschaft hat sich im Berichtsjahr unverändert fortgesetzt. Die bereits im letzten Jahr wieder stärker gewordene Wachstumsrate ist — nach vorübergehender übersaisonalen Abschwächung im ersten Quartal 1954 vor allem infolge der langen Frostperiode — erneut angestiegen. Die Mengenkonzunktur hat angehalten, allerdings unter nicht unwesentlichen Veränderungen ihrer Komponenten: die Preise sind stabiler geworden, zum Teil haben sie noch minimal nachgegeben, zum Teil, vor allem auf dem Ernährungssektor, sogar zeitweise angezogen; die Schrumpfung der Gewinnspannen ist zum Stillstand gekommen; der Absatz ist weiter gestiegen, und zwar sowohl im Inland wie nach dem Ausland.

Die Kaufkraft der Bevölkerung hat sich erneut vergrößert, vor allem infolge der starken Zunahme der Beschäftigten und der Abnahme der Arbeitslosen; zum Teil insbesondere seit dem Sommer d. J. auch durch Lohn- und Gehaltserhöhungen. Das hat sich niedergeschlagen in einer Belebung der Verbrauchsgütermärkte. Infolge des Einkommenszuwachses der Selbständigen, vor allem aber durch größere Exportaufträge hat auch die Investitionsgüterproduktion einen neuen Aufschwung nehmen können.

Zum ersten Male seit über 20 Jahren hat ein Streik, und zwar der Hamburger Verkehrsbetriebe und der Gaswerke, der Hamburger Wirtschaft ernstlichen Schaden zuzufügen gedroht. Er konnte jedoch ohne schwerere Auswirkungen nach acht Tagen beendet werden. Die Haltung der arbeitenden Bevölkerung, die trotz der Erschwernisse nahezu vollzählig auf ihren Arbeitsplätzen erschien, verdient besonders hervorgehoben zu werden.

Mehr Arbeitsplätze in Hamburgs Wirtschaft

Um 23 000 hat sich im letzten Jahr die Zahl der Arbeitsplätze in der Hamburger Wirtschaft erhöht. Anfang August 1954 gab sie neben Tausenden von Selbständigen und mitarbeitenden Angehörigen rund 653 000 Personen Arbeit und ihnen und ihren Familien den Lebensunterhalt. Im einzelnen verteilten sich die beschäftigten Arbeiter und Angestellten wie folgt:

Industrie und Handwerk	271 000 Personen
davon Industrie	180 000 Personen
Handel, Geld- und Versicherungswesen	140 000 "
Verkehrswesen	78 000 "
Private und öffentliche Dienstleistungen	154 000 "
Land- und Forstwirtschaft	10 000 "
Hamburger Wirtschaft insgesamt	653 000 Personen

Die Beschäftigung in Hamburg ist demnach durch ein starkes Übergewicht der Wirtschaftsbereiche Handel, Verkehr, Geld- und Versicherungswesen, sowie private und öffentliche Dienstleistungen gekennzeichnet. Diese Gruppen nehmen mehr als die Hälfte aller in der Hansestadt Tätigen auf. Die Produktionswirtschaft tritt demgegenüber gemessen an der Beschäftigungsziffer zurück. Ganz anders wird natürlich das Bild bei Betrachtung der Umsätze. (Allerdings weisen einige, insbesondere dem Seehafen zuzuordnende Zweige des industriellen Sektors ungewöhnlich hohe Beschäftigungszahlen aus.)

Der Tätigkeitsbereich Hamburger Banken, Versicherungsunternehmen, Hamburger Handelshäuser, seiner Großhandels-, Import- und Exportfirmen, ja in vielen Fällen auch seiner Einzelhandelsgeschäfte, greift weit über das Stadtgebiet und die unmittelbare Umgebung hinaus, ganz abgesehen von der weltumspannenden Tätigkeit seiner Reedereien und Schiffahrtsunternehmen. Deutlich schält sich so das Bild einer großen Hafen- und Handelsstadt mit ihrem ausgedehnten Handelshilfsgewerbe, ihrer Veredlungswirtschaft, der auf den Seehafen zugeschnittenen Investitionsgüterindustrie und ihrem Konsumgütersektor für die Millionenstadt heraus. Diese Grundstruktur mit Schwerpunkt im Verteilungs- und Dienstleistungssektor einerseits und im besonders gearteten Verarbeitungsgewerbe andererseits hat auch in den Jahren des Wiederaufbaus keine wesentliche Veränderung erfahren, sie war bekanntlich bereits lange vor dem zweiten Weltkrieg für Hamburg typisch.

HAMBURGER ARBEITSMARKT

(in 1000 Personen)

	Beschäftigte			Arbeitslose		
	1952	1953	1954	1952	1953	1954
März	588,9	607,6	629,5	106,4	99,3	89,3
Juni	636,7	629,3	653,0	101,1	88,9	77,8
Sept.	617,8	639,1		91,1	78,1	
Dez.	599,4	624,8		108,6	92,4	

Eine kürzlich dankenswerterweise vom Hamburger Landesstatistischen Amt unternommene Analyse des Hamburger Arbeitsmarktes, insbesondere der Zusammensetzung von Beschäftigung und Arbeitslosigkeit, kommt bei einem Vergleich der Vorkriegszeit mit der heutigen Lage zu dem Ergebnis, daß sich bei etwa gleichem Bevölkerungsstand die Zahl der beschäftigten und die Zahl der arbeitseinsatzfähigen Hamburger verringert hat. Gleichzeitig hat die Schar derer, die außerhalb wohnen, aber täglich nach Hamburg zu ihrem Ar-

*) Der Bericht umfaßt die Zeit vom 1. 10. 1953 bis 30. 9. 1954.

Quelle der Statistiken: Handelsstatistisches Amt, Hamburg.

Verbezwecken
b) gerichtlich
lässig.
und technische

t-Hauptmann-

ligen von
Verhältni-
sungen her-
finden der
zu weisen.
t. Dies ist
rung und
aburg vor
erhebliche
nach An-
erheblicher
gegen-
r als Für-
d sich die
alten und
gebnis be-

Gesagte:
000 unter
Arbeits-
sechs Ar-

reswende
g der Ge-
nstig. Das
daß auch
nken und
sich wei-
führungs-
erneuten
inent ge-

rn im er-
r die wei-
näßig um
zu. Auch
e erzielt
in seiner
schen die

nicht ver-
wieder er-
auf 7 % zu
und 13 %

ie bis zu
er dieses
üterindu-

strien. Rund 40 % entfallen allein auf die drei großen Gruppen: Fahrzeugindustrie, Elektrotechnik und Maschinenbau. In der absoluten Zunahme steht jedoch die chemische Industrie an der Spitze. Vorwiegend beruhte der Anstieg der Ausfuhr auf erhöhten Lieferungen in die Länder des E.Z.U.-Raumes, vor allem in die Türkei, die Schweiz, Belgien, Luxemburg, Portugal, Dänemark, Österreich und Schweden.

An der steigenden **Ausfuhr** der Bundesrepublik ist Hamburg im Berichtsjahr wieder erheblich beteiligt. Das Schwergewicht liegt hier nach wie vor mit 60 % im Überseegeschäft gegenüber 40 % im Warenverkehr nach europäischen Staaten, während 65 % des gesamtdeutschen Exports nach Europa und 35 % nach den überseeischen Ländern gehen. Am Ausfuhranstieg, der im 1. Halbjahr 1954 etwa 23 % gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres betrug, sind vor allem die E.Z.U.-Länder beteiligt, aber auch nach den Verrechnungsländern konnte im Gegensatz zu den gesamtdeutschen Lieferungen der Export erhöht werden. Der Anteil der Enderzeugnisse, der im vorigen Jahre erstmalig über 50 % des Hamburger Gesamtexportes ausmachte, konnte auch im Berichtsjahr gehalten werden, wogegen die Ausfuhr von Rohstoffen weiter zurückging.

Eine erfreuliche Verbesserung ist in der Abfertigung der ausgehenden Ware zu verzeichnen. Traten im vorigen Jahr noch häufig durch die Stauung der Fahrzeuge an den Engpässen der Freihafen-Zollstellen Verzögerungen in der Abfertigung ein, so sind diese jetzt behoben. Ab 16. August 1954 ist die Ausfuhrabfertigung von der Freihafengrenze in den Freihafen selbst verlegt worden, die Fahrzeuge können ungehindert passieren, da die Kontrolle jetzt bei Verladung in das Schiff vorgenommen wird.

Die deutschen Exporterfolge in Übersee, die steigenden Überschüsse im E.Z.U.-Raum und die stärkere Konkurrenz Deutschlands auf dem Weltmarkt lösten zeitweilig im Ausland mehr oder minder sachliche Polemiken aus. Es wurde der Vorwurf erhoben, der deutsche Exportaufschwung sei vor allem auf weitgehende staatliche Exportförderungsmaßnahmen zurückzuführen. Hier schafften die Besprechungen Minister Erhards mit dem englischen Schatzkanzler Butler eine erfreuliche Klärung. Leider gelang es dann nicht, in den O.E.E.C.-Besprechungen im Frühjahr 1954 einen allgemeinen Verzicht auf exportfördernde Maßnahmen durch sämtliche Mitglieder zu erreichen.

Die Ausfuhr hamburgischer Exporteure über Hamburg
und über andere Grenzen des Bundesgebietes
Werte in DM 1000,—

1953	Europa		Außereuropa				
	Insgesamt	Amerika	Afrika	Asien	Austral.	Nicht erm. L.	
Januar	100 313	100 998	42 278	22 342	34 979	1312	87
Februar	66 090	69 774	31 059	15 422	22 147	460	686
März	61 903	66 632	27 061	15 275	22 765	407	1124
April	55 110	71 862	31 787	14 994	24 249	527	325
Mai	58 088	80 517	32 102	17 797	28 013	817	1788
Juni	56 261	74 888	35 831	17 951	18 553	674	1879
Juli	58 732	90 578	36 928	16 847	34 940	1408	455
August	55 399	82 529	34 738	19 855	25 381	1022	1403
September	59 184	94 257	41 959	17 815	32 120	1185	1178
Oktober	67 962	81 075	40 931	12 615	24 529	1698	1302
November	58 502	136 134	55 367	43 883	34 046	2408	430
Dezember	75 275	134 738	57 731	37 257	37 286	1498	966
1954							
Januar	70 728	123 658	58 505	24 716	37 179	2115	1143
Februar	51 701	92 395	36 369	20 712	33 740	1249	325
März	69 966	109 865	43 607	24 738	35 127	5447	946
April	68 401	102 641	45 097	21 010	34 764	1152	618
Mai	85 371	106 602	46 805	22 206	34 841	1830	1066
Juni	82 538	111 357	43 900	23 671	40 783	1654	1233
Juli	73 580	96 517	46 295	19 143	27 922	2194	963

Dank der günstigen Devisenlage im Berichtsjahr konnten im Zuge der Befreiung der Ausfuhr von hemmenden Devisen-, Embargo- und sonstigen Kontrollbestimmungen weitere Fortschritte erzielt werden. Die Verfügbarkeit über eingehende Devisenbeträge wurde auf sechs Monate verlängert, die Absicherungsmöglichkeit gegen Währungsschwankungen erweitert und der passive Dienstleistungsverkehr im Rahmen einer allgemeinen Genehmigung geregelt. Das neue Ausfuhrverfahren, das die Beseitigung der Zulässigkeitsprüfung und die Reduzierung der bisher einzureichenden acht Formulare auf vier bringen soll, ist zwar seit langem im Entwurf fertig, doch bis zum Zeitpunkt des Berichtsabschlusses leider noch nicht veröffentlicht. Die Absicht des BMW, die Zahlungsbedingungen elastischer zu regeln, sie in Zukunft nur unter den allgemeinen Oberbegriff der Handels- und Brancheneublichkeit zu stellen, hat vor allem im Exporthandel starke Bedenken ausgelöst. Es wird nicht zu Unrecht befürchtet, daß durch eine so weitgehende Freigabe der Konditionen sehr leicht eine wirtschaftliche nicht vertretbare Verschlechterung der Zahlungsbedingungen eintreten könnte.

Zu einer wesentlichen Sicherung und Förderung des Exports hat auch im Berichtsjahr die Hermes-Kredit A. G. beigetragen. Auf Grund ihrer langjährigen Erfahrung konnte sie in vielen Fällen durch sorgfältige Kreditprüfung den Exporteur vor Verlusten bewahren und mit ihrer Beratung dazu beitragen, daß die Ausfälle bei Bundesgarantien und -Bürgschaften sich in engen Grenzen hielten.

Angesichts der noch immer großen Kapitalknappheit der am Ausfuhrgeschäft beteiligten Firmen ist es von besonderer Bedeutung, daß dem in den Nachkriegsjahren stark angestiegenen Investitionsgüterexport die nötigen Kredite und Sicherheiten zur Verfügung gestellt werden. Der Staat hat diese Notwendigkeit erkannt und den Garantiefonds für Bundesgarantien 1953 von 2,4 Milliarden auf vier Milliarden DM erhöht und am Ende des Berichtsjahres wird er mehr als fünf Milliarden DM betragen. Auch durch die Ausfuhr-Kredit A. G., die B.D.L. und die Außenhandelsbanken wurden bedeutende Beträge zur mittel- und langfristigen Finanzierung zur Verfügung gestellt, doch haben sich im Berichtsjahr Stimmen erhoben, die vor einer Überschätzung des echten Bedarfs an langfristigen Krediten zur Exportfinanzierung von Investitionsgütern mit einer Laufzeit von über vier Jahren warnen. Eine zu günstige Beurteilung der wirtschaftlichen Möglichkeiten der Bedarfsländer oder politische Motive sind oftmals die Ursache für die Einräumung langfristiger Kredite und dienen zur Unterbietung der normalen Kreditbedingungen auf dem Weltmarkt. Daneben wird besonders vom Hamburger Handel mit Besorgnis darauf hingewiesen, daß eine einseitige, auf die Förderung des Investitionsgüterexports ausgerichtete Handels- und Kreditpolitik, wie z. B. in Südamerika, dazu führen muß, daß dieser für den hansischen Handel so außerordentlich wichtige Markt für den Konsumgüterexport an Bedeutung verliert.

Von besonderer Wichtigkeit im Zusammenhang mit den Kreditaktionen des Bundes für den Außenhandel ist für Hamburg, daß auch für 1954 und 1955 Mittel aus Zins- und Tilgungsbeträgen für die Errichtung und den Ausbau von Handelsniederlassungen bereitgestellt wurden. Mit Unterstützung der interessierten Bundesländer konnte die Senkung des Zinsfußes von 7 auf 5 % erreicht werden.

Der Ausbau unserer konsularischen Vertretungen wurde weiter fortgesetzt. So wurden im Berichtsjahr in Bergen, Glasgow, Liverpool, Zagreb, Winnipeg, Barranquilla, Bello Horizonte, Alexandrien, Luanda und Leopoldville wieder Konsulate eröffnet.

Die anhaltende binnenwirtschaftliche Konjunktur und die stetige Ausweitung der Produktion gaben auch der **Einfuhr** starke Impulse. Vor allem auf dem Ernährungssektor, und hier besonders bei den Genußmitteln, nahmen die Importe erheblich stärker zu als auf dem gewerblichen Sektor. Die Zunahme der eingeführten Genußmittel ist teils die Folge einer echten Konsumsteigerung auf Grund der im vorigen Jahr gesenkten Verbrauchssteuern, teils das Spiegelbild der stürmischen Kaffee-Hausse. Die Rohstoff-Einfuhr veränderte sich kaum, dagegen erhöhten sich die Bezüge an Halb- und Fertigwaren. Hier wirkte sich besonders die Erweiterung der Liberalisierung gegenüber den E.Z.U.-Ländern und die Teil liberalisierung der Einfuhren aus dem Dollarraum im März 1954 aus. Der starke Anstieg, der hier zuerst zu beobachten war, schwächte sich jedoch bald wieder ab.

Hamburg hat seinen Anteil am Gesamtimport der Bundesrepublik mit 24 % halten können. Nach wie vor liegt auch hier das Schwergewicht auf der Ernährungsgüter-Einfuhr, die wertmäßig durch die starke Erhöhung der Kaffeepreise einen gewissen Anstieg zu verzeichnen hatte.

Eine wesentliche Erleichterung des Imports wurde durch die Neuregelung des Einfuhrverfahrens geschaffen, die man wohl als den vorletzten Schritt auf dem Wege zum Ziel einer allgemeinen Befreiung des Handels- und Zahlungsverkehrs bezeichnen kann. Nach dem Grundsatz, eine mengenmäßig möglichst unbeschränkte Einfuhr zu ermöglichen, sieht das neue Verfahren nur gewisse Einschränkungen zum Schutze der Zahlungsbilanz, der deutschen Landwirtschaft und Fischerei und der Inlandsproduktion vor. An Stelle der bisherigen Dreiteilung in Freilisten-, Banken- und Bundesstellen-Verfahren treten nunmehr das Erklärungs- und Einzelgenehmigungsverfahren. Die Verantwortung bei der liberalisierten und auf offene Ausschreibungen erfolgenden Einfuhr liegt heute beim Importeur, der der Landeszentralbank nur eine Erklärung über die beabsichtigte Einfuhr abzugeben hat. Der Zoll vergleicht den Wareneingang mit dieser Erklärung. Bei der Verbringung der Ware in das Inland muß eine Einfuhrmeldung eingereicht werden, die dann von der Landeszentralbank mit der Einfuhrerklärung verglichen wird. Nur mehr 30 % der Einfuhr fallen unter das Genehmigungsverfahren, das ebenfalls nicht mehr über die Außenhandelsbanken abgewickelt wird. Die Gültigkeitsdauer der Einfuhrbewilligung ist auf sechs Monate ausgedehnt worden. Ein Berechtigungsnachweis braucht nicht mehr erbracht zu werden. Besonders dem Bedürfnis des hanseatischen Handels tragen die in diesem Verfahren getroffenen Neuregelungen über Lagerhaltung und über den Transithandel Rechnung. Danach können alle ausländischen Waren nunmehr ohne behördliche Genehmigung im Freihafen, in Zolllagern oder Zollvormerklagern eingelagert und ungehindert wieder in das Ausland verbracht werden. Endlich fällt auch die scharfe Trennung zwischen Einfuhr und Transit fort. Werden die entsprechenden Einfuhrerklärungen oder Einfuhrbewilligungen beigebracht, können die auf Grund von Transitzugenehmigungen eingekauften Waren ohne behördliche Genehmigung in das Inland verkauft werden.

Mit der Wiedereröffnung der Hamburger Zuckervereinbörse im Juli 1954, die mit Unterbrechung seit 1888 besteht, kann der Hamburger Terminmarkt für Zucker wieder an seine Tradition anknüpfen. Gab der alte Erlaß über den Warenterminhandel nur die Möglichkeit zur Abdeckung der Markt- und Preisrisiken von Einfuhrkontrakten, werden die Absicherungsmöglichkeiten in der Neufassung dieses Erlasses auch auf Warenpartien erweitert, die sich bereits im Inland auf Lager, in der Erzeugung und in der Verarbeitung befinden.

In diesem Zusammenhang verdient der vom Bremer Außenhandelsminister Helmenk im Berichtsjahr vorgelegte Plan zum Wiederaufbau der deutschen Rohstoffmärkte besondere Erwähnung.

Die Vorschläge dieses Planes, durch steuerlichen Anreiz die Bildung von Importlagern zu festigen, führten zu einem Erlaßentwurf, nach welchem es künftig möglich sein soll, Preisrückgänge bis zu zwei Monaten nach dem Bilanzstichtag zu berücksichtigen oder wegen der Gefahr von Preissenkungen einen Abschlag bis zu 10 % auf den Markt- und Börsenpreis vorzunehmen.

Entgegen den geplanten steuerlichen Erleichterungen stellen die durch das Londoner Schuldenabkommen geregelten Remboursverpflichtungen besonders für viele Hamburger Importeure eine außerordentliche Belastung dar. Es bleibt zu hoffen, daß die zugesicherte Kredithilfe durch den Bund tatsächlich ohne Einschränkungen gewährt wird, trotzdem vorerst nur unzureichend Mittel zur Verfügung stehen.

So notwendig die Befreiung der Einfuhr von Verfahrenshemmnissen, die Erweiterung der Sicherungsmöglichkeiten und die steuerliche Begünstigung zum Zwecke der Kapitalbildung und Lagerhaltung sind, zu einer wirksamen Ausweitung der Importe werden auch die im Berichtsjahr in Fülle getroffenen und geplanten Maßnahmen nicht führen können. Die Steigerung unserer Einfuhr, der Ausgleich und die Hebung unseres gesamten Außenhandels wird nur durch eine entscheidende Ausweitung unserer Konsumkraft möglich sein, die sich nur durch einen wirklich ins Gewicht fallenden Steuerabbau erreichen läßt. Darüber hinaus muß die Rationalisierung der Landwirtschaft weiter vorangetrieben werden, um sie gegen die ausländischen Agrarerzeugnisse wettbewerbsfähig zu machen und so die Voraussetzungen für den Abbau der Einfuhrbeschränkungen auf diesem Sektor zu schaffen. Wollen wir, daß unser Konsumgüter-Export vor allem nach den europäischen Ländern möglichst keinen Beschränkungen durch die Importländer unterworfen ist, können wir uns auch deren berechtigten Wünschen auf ungehinderte Einfuhr ihrer Agrarprodukte nach Deutschland nicht verschließen.

Eine erfreuliche Tatsache, daß die Einfuhr aus den Verrechnungsländern im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr stärker anstieg als unser Export nach dorthin. So konnten die bilateralen Verrechnungsguthaben, die Ende September 1953 eine Höhe von 230 Mill. \$ erreicht hatten, bis zum 1. Oktober 1954 um rund 78 Mill. \$ auf 152 Mill. \$ abgebaut werden. Besondere Fortschritte wurden in der Verringerung des brasilianischen Schuldsaldos erzielt. Unser Guthaben dort konnte seit April 1953 bis Oktober 1954 fast auf ein Drittel, d. h. von rund 94 Mill. \$ auf 32 Mill. \$ abgebaut werden.

Eine erhebliche Ausweitung erfuhr wieder unser Außenhandel mit dem E.Z.U.-Raum, wobei — trotz erhöhter Liberalisierung Anfang des Berichtsjahres — unsere Lieferungen weiterhin unsere Bezüge überstiegen und so laufend hohe Überschüsse erzielt wurden. Der kumulative Überschuß stieg auf 1,108 Milliarden \$, die Kreditgewährung erhöhte sich auf 604 Mill. \$. Die Verlängerung der Zahlungsunion im Mai 1954 um ein weiteres Jahr machte die Regelung der extremen Schuldner- und Gläubigerpositionen vordringlich. Es erfolgte eine

Neuord
gewähr
Zahlung
nach de
Neurege

Der
teilweis
Erhöhu

Bes
weiter ;
gesetzte
fast unl
einmal
für den
ringen I
Güter z
laufend

Die
während
deutsch
zusätzli
Handels
im Bericht

Ein
sithand
stimmur
dert über
del, der

Die
London
setzten l
rung de
richtung
den ger
Handels
bei dem
dem neu
des Zah
konten
sind nur
Deutsch
stehen i
kommer
kehr zu
ihren E
abzuwar

Die
als Folg
bensstan
lung un
Umsätze
Zeit des
Schuhha
drei Mor
kalt, wä
den kon
heiß und
Nur der
Witterun
del, der
konnten
tungen,
sich zu
nungen
wiederur
den Rate

Die
nommen
Lagerbes
die Saiso
dem durc
weiser ei
besonder
merschul

Handel ist
und den
desländer

htsjahr in
und Leo-

aben auch
ubmitteln,
hrten Ge-
kten Ver-
sch kaum,
erung der
ollarraum
wieder ab.

a wie vor
Erhöhung

s geschaf-
i Handels-
unkte Ein-
ngsbilanz,
reiteilung
amigungs-
fuhr liegt
r abzuge-
in das In-
fuhrerklä-
falls nicht
ig ist auf
n. Beson-
ngen über
mehr ohne
ndert wic-
d Transi-
t die auf
verkauf

it Unter-
nknüpfen.
Preisrisi-
; auch auf
finden.

hr vorge-

ührten zu
nach dem
10 % auf

bkommen
Belastung
änkungen

ungsmög-
zu einer
ten Maß-
gesamten
; sich nur
ionalisie-
sse wett-
ern mög-
rechtigten

über dem
aben, die
ill. § auf
Schuld-
von rund

trotz er-
erstiegen
len §, die
ein wei-
lgt eine

Neuordnung, die dann eine Kompromißlösung der Wünsche der Gläubiger- und Schuldnerländer darstellte. Die gewährten Kredite wurden teils konsolidiert, teils werden sie in jährlichen Teilzahlungen bar beglichen. Die Zahlungs- und Abrechnungsmodalitäten wurden neu geregelt. Die monatlichen Defizite werden nicht mehr nach der kumulativen Inanspruchnahme der Kreditquoten gestaffelt beglichen. Die Überschüsse werden nach der Neuregelung einheitlich zu 50 % in Gold oder \$ und zu 50 % durch Kreditgewährung reguliert.

Der Außenhandel mit dem Dollarraum ist im großen und ganzen gleich geblieben. Die Einführung der teilweisen Dollarliberalisierung im Februar brachte entgegen anfänglichen Befürchtungen keine besondere Erhöhung der liberalisierten Waren.

Besondere Anstrengungen wurden im Berichtsjahr gemacht, um den Außenhandel mit den Ostblockstaaten weiter zu intensivieren. Mit Rumänien wurde ein Handelsvertrag abgeschlossen, der vorerst jedoch die in ihn gesetzten Erwartungen nicht erfüllte. Nach wie vor haben die Staaten hinter dem Eisernen Vorhang einen fast unbeschränkten Bedarf an westlichen Erzeugnissen. Doch bisher scheiterte die Ausweitung des Handels einmal an den Embargo-Listen, deren im Sommer 1954 erfolgte Kürzung allerdings gewisse Erleichterungen für den deutschen Export brachte, zum anderen aber waren der Ausweitung des Warenaustausches durch die geringen Liefermöglichkeiten der Oststaaten selbst Grenzen gesetzt. Entweder sind die von ihnen angebotenen Güter zu teuer oder sie stehen nicht in genügender Menge für den Export zur Verfügung. So kam es auch im laufenden Jahr wiederholt zu Zahlungsschwierigkeiten und Stockungen im gegenseitigen Warenaustausch.

Die Ausfuhr nach China hat sich im Gegensatz zu 1953 ungünstig entwickelt. Sie ging um rund 32 % zurück, während die Einfuhr etwas erhöht werden konnte. Ein nicht unerheblicher Teil der für China bestimmten westdeutschen Exporte wird über die Ostzone und über Ostblockstaaten getätigt, deren Handelsbilanz hierdurch eine zusätzliche Belastung erfährt. Es ist vor allem aus diesem Grund bedauerlich, daß die schon lange geplanten Handelsvertragsverhandlungen zur Regelung und Intensivierung des direkten Warenaustausches mit China auch im Berichtsjahr noch nicht zustandekamen.

Eine hervorragende Stellung nahm Hamburg naturgemäß immer im Transitgeschäft ein. Der Transithandelsleraiß vom Dezember 1953, die weitgehend aufgelockerten Devisenbestimmungen und die Transitbestimmungen des neuen Einfuhrverfahrens haben den Hamburger Handel wieder in die Lage versetzt, ungehindert über die von ihm gekauften Waren zu disponieren. Die Hoffnung ist daher berechtigt, daß der Transithandel, der auch im Berichtsjahr einen beachtlichen Aufschwung nehmen konnte, sich weiter erfolgreich entwickelt.

Die laufend aktive deutsche Zahlungsbilanz, die ständig wachsenden Devisenreserven und die durch das Londoner Schuldenabkommen gewonnene Klarheit über Umfang und Regelung der deutschen Verpflichtungen setzten BWM und B.D.L. in die Lage, weitere großzügige Maßnahmen auf dem Wege zur völligen Liberalisierung des deutschen Waren- und Zahlungsverkehrs mit dem Ausland zu treffen. Hier sei vor allem auf die Einrichtung der beschränkt konvertiblen DM-Konten für Ausländer hingewiesen. Von besonderer Bedeutung für den gerade am Südamerikageschäft interessierten Hamburger Handel ist die beginnende Neuregelung der Handels- und Zahlungsabkommen mit den Verrechnungsländern. Den Anfang machte im Berichtsjahr Columbien, bei dem der Verrechnungsverkehr durch freie Dollarzahlung ersetzt wurde. Einen anderen Weg schlug man bei dem neuen Vertrag mit Finnland ein. In diesem Abkommen, das wohl als Muster für die gesamte Neuregelung des Zahlungsverkehrs mit den Verrechnungsländern angesehen werden kann, ersetzte man die Verrechnungskonten durch beschränkt konvertierbare DM-Konten. Da Deutschland die Einfuhr aus Finnland liberalisiert, sind nur auf finnischer Seite Kontingente festgelegt. Finnland verpflichtete sich, 30 % der aus Exporten nach Deutschland anfallenden DM für Bezüge im Rahmen dieser Kontingente zu reservieren. Die restlichen 70 % stehen Finnland zur freien Verfügung. Durch den Fortfall eines Swings können künftig Importkredite nur auf kommerzieller Basis gewährt werden. Inwieweit allerdings der Übergang vom gebundenen Verrechnungsverkehr zur DM-Zahlung dazu führen wird, daß die ausländischen Handelspartner Deutschlands zukünftig die aus ihren Exporten nach Deutschland anfallenden DM zu Käufen aus anderen Ländern benutzen werden, bleibt abzuwarten.

Binnenhandel

Die im letzten Bericht verzeichnete ausgesprochene Mengenkonjunktur hat sich im Jahre 1954 fortgesetzt als Folge einer Steigerung der Kaufkraft der Bevölkerung und ihres Wunsches, den inzwischen erreichten Lebensstandard weiter zu erhöhen. Ungeachtet der in diesem Jahr großen Unterschiede in der Umsatzentwicklung und trotz der erheblichen Streuungen innerhalb der einzelnen Geschäftstypen und Waren haben sich die Umsätze des Einzelhandels im allgemeinen wiederum wertmäßig wie volumenmäßig gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres erhöht. In den wetterempfindlichen Branchen, insbesondere im Textil-, Bekleidungs- und Schuhhandel wurde das Geschäft stark beeinflusst durch die anormale Witterung der letzten 12 Monate: Die letzten drei Monate 1953 waren zu warm, Ergebnis: geringer Mantelabsatz; die ersten drei Monate 1954 waren anormal kalt, während daher der nach Weihnachten stets geringe Absatz an Winterartikeln nicht mehr nachgeholt werden konnte, erschwerte das lang andauernde kalte Wetter andererseits das Frühjahrgeschäft. Der Mai war zu heiß und die nachkühlen Monate Juni, Juli, August und September bereiteten wiederum das Sommergeschäft. Nur der Regenmantel- und Schirmhandel sowie der Kohlenhandel profitierten beträchtlich von der ungünstigen Witterung. Die übrigen Einzelhandelsbranchen, voran der Möbel- und Rundfunkhandel, aber auch der Buchhandel, der Handel in Beleuchtungskörpern, der Handel mit Hausstandsartikeln und sogar der Lebensmittelhandel konnten erfreuliche Umsatzsteigerungen verzeichnen. Allerdings entsprachen auch sie nicht ganz den Erwartungen, da sie weniger gestiegen sind als es der Beschäftigtenzuwachs, die Zunahme der Masseneinkommen, die sich zum größten Teil in Verbrauchsausgaben niederschlagen pflegt, der Rekord in der Neuerstellung von Wohnungen und die gegen das Vorjahr etwas geringere Reisewelle erhoffen ließen. Erheblich vergrößert hat sich wiederum das Abzahlungsgeschäft, trotz der umfangreichen Propaganda, die speziell um die Jahreswende gegen den Ratenkauf geführt worden ist und Anlaß zu lebhaften Auseinandersetzungen in der Presse gab.

Die Einkaufsdispositionen des Einzelhandels, die im Vorjahr etwas großzügiger und langfristiger vorgenommen worden waren, sind wieder vorsichtiger erfolgt, nachdem der Einzelhandel zum Teil auf erheblichen Lagerbeständen sitzen geblieben ist, von denen er sich, trotz der beträchtlichen Preiskonkzessionen, auch durch die Saison-Schluß-Verkäufe nicht hat entlasten können. In Hamburg hat der Sommer-Schluß-Verkauf außerdem durch den gerade in diesen Tagen ausgebrochenen Streik der städtischen Verkehrsmittel gelitten. Trotz teilweiser erheblicher Preisherabsetzungen, die aus Liquiditätsgründen vorgenommen worden waren, konnten insbesondere die umfangreichen Lager an Sommerbekleidung und Sommerstoffen, an Badeartikeln und an Sommerschuhen nicht geräumt werden.

Das Ergebnis der diesjährigen Saison-Schluß-Verkäufe unterstrich im übrigen den bereits im Vorjahr erkennbaren Trend nach einer Normalisierung der Schlußverkäufe: Nicht mehr die Spitzenleistungen in den niedrigsten Preisangeboten fanden allseitige Beachtung, sondern gute Qualität der mittleren Preislage. Auch sonst sind die Ansprüche der Käufer hinsichtlich Qualität, Preiswürdigkeit und Auswahl sehr hoch und zwingen den Handel zu einer oft unwirtschaftlichen Sortimentserweiterung und Lagerhaltung. Die Kaufkraft der Arbeiterschaft ist vielfach über die Kaufkraft des Mittelstandspublikums hinausgewachsen. Dadurch ist eine Änderung der Bedarfsünsche eingetreten. Jene neue und aufsteigende Käuferschicht gibt mehr und mehr dem modischen und geschmacklich ansprechenden Artikel den Vorzug und ist auch bereit, höhere Beträge dafür anzulegen. Diese modischen Einflüsse zeigen sich zunehmend bei fast allen Konsumwaren und nicht zuletzt auch im Lebensmittel Einzelhandel, wo das höhere Qualitätserzeugnis und die geschmackvoll verpackte Ware rascher und leichter abgesetzt wird als Ware aus Kiste, Sack oder Faß.

Der Wettbewerb hat sich innerhalb der verschiedenen Betriebsformen des Handels weiter verschärft. Namentlich sind es die Großbetriebe des Einzelhandels und die Konsumgenossenschaften, die einem Teil der kleineren Unternehmen den Umsatz streitig machen. Während z. B. die Filialbetriebe und Konsumgenossenschaften 1950 zusammen mit 12,1 % nur etwa ein Achtel des Gesamtumsatzes im Lebensmitteleinzelhandel auf sich vereinigten, waren es 1953 mit 23,5 % fast ein Viertel! Dieser scharfe Wettbewerb wirkte sich naturgemäß auf die Kalkulation und vor allem auf die Ertragslage des Handels aus. Stärker noch als die Umsätze sind die Unkosten im Handel gestiegen, während eine Erhöhung der prozentualen Handelsspannen nicht möglich war. Die Bemühungen, den Absatz rationeller zu gestalten und die Kosten herabzudrücken, sind in verstärktem Maße fortgesetzt worden. Die getroffenen Maßnahmen zur Förderung der beruflichen Ausbildung des Nachwuchses sowie die ständigen Bemühungen um die Verbesserung der Geschäftsführung, der Ladengestaltung, der Anwendung moderner Verkaufs- und Wettbewerbsmethoden haben bereits da und dort zur Festigung der Stellung des selbständigen Einzelhandels geführt.

Die Preise im Einzelhandel blieben im abgelaufenen Berichtsjahr im großen und ganzen stabil. Der Index der Einzelhandelspreise änderte sich von August 1953 bis August 1954 nur von 178 auf 179 (Basis 1938 = 100), wobei Lebensmittel von 179 auf 181 stiegen, Textilien von 174 auf 172, Schuhwaren von 206 auf 204, Hausrat von 178 auf 175, Papierwaren von 186 auf 182 zurückgingen.

Ein ähnliches Bild zeigte die Statistik der Lebenshaltungskosten in Hamburg, deren Index nur geringen Schwankungen unterworfen war und sich zwischen 170,1 und 172,3 (im September 1954) bewegte.

Als großer Umschlagplatz ist Hamburg das Zentrum des **Großhandels** im nordwestdeutschen Raum, auch wenn ein Teil des früheren Absatzgebietes infolge des Eisernen Vorhanges verlorengegangen ist. Der Hamburger Großhandel hat nicht nur über den Einzelhandel der Bevölkerung Hamburgs und in der Provinz ein möglichst vielseitiges Verbrauchsgüterangebot zu verschaffen, er hat vor allem auch die Funktion, als Produktions-Verbindungs- und Beförderungsorgan die Belieferung von Industrie- und Handwerk mit Rohstoffen und Halbfabrikaten vorzunehmen. Rein umsatzmäßig betrachtet war auch beim Großhandel das Ergebnis des letzten Jahres nicht unbefriedigend, sondern lag in den meisten Branchen beachtlich über dem des Vorjahres. Ertragsmäßig gesehen aber war die Entwicklung keineswegs überall günstig und in der Textilbranche zum Teil ausgesprochen schlecht. Etwas besser war die Situation im Schuhhandel, ferner im Eisen- und Metallwarengroßhandel sowie im Lebensmittelgroßhandel. Im Elektro- und Rundfunkgroßhandel sind nach den wilden Unterbietungen der Vorjahre wieder gesündere Verhältnisse eingetreten und auch die Umsätze sind insbesondere beim Elektro-Spezialhandel beträchtlich gestiegen. Am besten hat zweifellos der Rohstoff- und Produktionsgüterhandel abgeschnitten. Der Eisen- und Stahlhandel konnte nach den schwachen Wintermonaten seit April einen starken Aufschwung für sich buchen; er sah sich genötigt, seine Vorräte aufzufüllen, da bei der veränderten Situation das Streckengeschäft zugunsten des Lagergeschäftes wieder etwas in den Hintergrund treten durfte.

Im Baustoffhandel hat der Warenabsatz bei leicht rückläufigen Preisen dank der überaus regen Bautätigkeit ebenfalls weiter zugenommen. Bei steigenden Preisen auf dem Holzsektor lagen die Umsätze über denen des Vorjahres.

Völlig unbefriedigend ist nach wie vor die Eigenkapitalbildung im Handel und das Verhältnis zwischen Eigen- und Fremdkapital. Der Handel hat in all den Jahren seit der Währungsreform keine Möglichkeit gehabt, die bei der Selbstfinanzierung bestehenden Abschreibungsmöglichkeiten wahrzunehmen. Infolgedessen ist die Kapitaldecke des Handels zwangsläufig so knapp geblieben, daß er seine Funktionen nur mit Hilfe großer Kredite erfüllen kann. Das hat dazu geführt, daß er bei erheblichen Preisrückschlägen auf den Weltrohstoffmärkten in besonders starkem Maße Risiken ausgesetzt ist und bei auftretenden größeren Verlusten leicht in Liquiditätsschwierigkeiten gerät. Die Ereignisse, die sich im Sommer dieses Jahres anlässlich der Krise eines Hamburger Bankunternehmens ergaben, haben die mit aller Deutlichkeit vor Augen geführt.

In diesem Zusammenhang bleibe nicht unerwähnt, daß von den lang- und mittelfristigen Krediten der Hamburger Kredit-Institute, die Ende 1953 877 Millionen DM gegenüber 589 Millionen DM im Vorjahre betragen, auf den Handel nur 9 %, dagegen auf Industrie und Handwerk 41 % entfielen.

Um auch den kleinen und mittleren Firmen im Einzel- und Großhandel größere Kreditmöglichkeiten als bisher zu geben, ist im Sommer des Jahres unter Mitwirkung der Handelskammer Hamburg eine Bürgschaftsgemeinschaft für den Hamburger Handel G. m. b. H. gegründet worden.

Interzonenhandel: Der Handel mit den Gebieten jenseits des Eisernen Vorhanges, dem äußerst wichtigen Hinterland des Hamburger Hafens und Absatzgebiet des Hamburger Import- und Großhandels bis zur Kapitulation, liegt nach wie vor sehr im argen. Während der Handel mit der gesamten westlichen Welt nahezu vollständig liberalisiert und frei ist, unterliegt der Warenaustausch mit der Sowjetzone erheblichen Beschränkungen und behördlichen Kontrollen, hervorgerufen und aufrecht erhalten nicht nur infolge der politischen Situation zwischen Ost und West, sondern auch infolge des völlig anderen Wirtschaftssystems der Ostzone, (Staatliches Außenhandelsunternehmen DIA und volkseigene Betriebe), in dem die Voraussetzungen für einen wirklich freien Warenaustausch nicht gegeben sind.

Immerhin haben sich im Berichtsjahr die Aussichten für eine Ausweitung dieses Handels gebessert. Die im Oktober 1953 aufgenommenen Verhandlungen hatten am 18. 12. 1953 zu einer Vereinbarung über eine Erhöhung des Austauschvolumens auf 737,5 Millionen VE (Verrechnungseinheiten) gegenüber 410 Millionen VE im Jahre 1953 und zum Austausch neuer auf dem Berliner Abkommen vom 20. 9. 1951 basierenden Warenlisten geführt. Nach einer gewissen Belebung gegen Schluß des vergangenen Jahres vermochte die Entwicklung des Interzonenhandels während des ersten Vierteljahres 1954 zunächst nicht zu befriedigen. Schwierigkeiten in der Abwicklung bereitete vor allem das Dienstleistungskonto, das durch Frachtkosten und u. a. auch infolge einer stärkeren Inanspruchnahme des Hamburger Hafens durch die Ostzone ständig einseitig belastet wurde, da die Reichsbank der DDR sich weigerte, ihre in baren Westmark eingenommenen Gelder — 80 % des reinen Frachtverkehrs fällt auf die Berlin-Route — auch in Westmarkbeträgen zu erstatten.

I
fast t
harte
liefer
wie v
und i
weich

I
tober

V
des E
Maße
natur
H a m
liegt i
einer
unter
ladun
Dami
norm
offen
malt
samtu
der fr
der M
noch l
der e
bewer
gern.
samte
vice z
Welth
Fahrg

D
deser
seever
nenne
zwich
1954 a
t i g s t
BRT,

Ei
anerk
Zeit w
fahrte
sithänt
fahren
Afrika
nomm
diesem

De
rund l
wärtig
norwe
Hi
Bei de
Eingan
päische

im Vorjahr er-
tungen in den
Preislage. Auch
hoch und zwin-
Kaufkraft der
durch ist eine
und mehr dem
räge dafür an-
t zuletzt auch
e Ware rascher

verschärft. Na-
n Teil der klei-
genossenschaft-
andel auf sich
atügemäß auf
ze sind die Un-
t möglich war.
in verstärktem
ng des Nach-
adengestaltung,
Festigung der

bil. Der Index
is 1938 = 100),
4, Hausrat von

nur geringen

utschen Raum,
n ist. Der Ham-
r Provinz ein
n, als Produk-
fabrikaten vor-
ber nicht unbed-
gesehen aber
chen schlecht.
sowie im Len-
gen der Vor-
l Elektro-Spe-
handel abge-
einen starken
arten Situation
fte.

gen Bautätig-
gen über den

ltis zwischen
ichkeit gehabt,
dessen ist die
fe großer Kre-
rohstoffmärk-
eicht in Liqui-
se eines Ham-

Krediten der
orjahre betru-

keiten als bis-
Bürgschaftsge-

näuerst wich-
andels bis zur
Welt nahezu
hen Beschrän-
politischen Sit-
zone, (Staat-
r einen wirk-

essert. Die im
eine Erhöhung
VE im Jahre
geführt. Nach
nterzonenhan-
r Abwicklung
stärkeren In-
lie Reichsbank
verkehrs fällt

In den folgenden Monaten besserten sich die Ergebnisse auf den Warenkonten; die Umsätze liegen jetzt fast um 100 % über denjenigen des Vorjahres und es ist zu hoffen, daß erstmalig das „Soll“ auf den sogenannten harten Konten erfüllt wird. Die Lieferfähigkeit der Ostzone hat offenbar nach Einschränkung der Reparationslieferungen an Rußland quantitativ und qualitativ beträchtlich zugenommen. Schlechter sieht es allerdings nach wie vor bei den sogenannten weichen Waren aus (non essentials). Westdeutschland will weiche Waren verkaufen und ist nur in demselben Maße bereit, weiche Ostwaren zu beziehen, nicht aber westliche Dienstleistungen gegen weiche Ostwaren aufzurechnen.

Die Verhandlungen über Umfang und Warenlisten für den Interzonenhandel im Jahre 1955 werden im Oktober dieses Jahres weitergeführt.

Hafen- und Verkehrswirtschaft

Wachsen und Gedeihen eines großen Teiles der Hamburger Wirtschaft basiert auf dem Wachsen und Gedeihen des Hamburger Hafens. Seine Stellung im Wettbewerb der kontinentalen Häfen beeinflusst in starkem Maße Außenhandel und Industrie der Hansestadt, für welche er ein wichtiger Standortfaktor ist — abgesehen natürlich von den direkten Einflüssen auf Hamburgs Verkehrswirtschaft selbst. Der **Seeumschlag des Hamburger Hafens** zeigt auch im Berichtszeitraum weiterhin aufsteigende Tendenz. Das Jahresergebnis 1953 liegt mit 16,5 Mill. t um 8 % über dem des Vorjahres und nach den vorliegenden Ergebnissen für 1954 kann mit einer weiteren Steigerung auf etwa 18 Mill. t gerechnet werden. Güterversand und -empfang haben sich allerdings unterschiedlich entwickelt. Entsprechend der Bewegung in anderen Häfen erhöhten sich die seewärtigen Verladungen um 21 Prozent auf 5,32 Mill. t, während der Güterempfang nur unwesentlich auf 11,16 Mill. t stieg. Damit hat sich zwar die Relation von Eingang zu Ausgang auf das vor dem Kriege bestehende Verhältnis 2:1 normalisiert, aber die absoluten Mengen wie die Zusammensetzung des Seeverkehrs lassen erhebliche Wünsche offen: Verglichen mit der Zeit vor dem zweiten Weltkrieg verzeichnet Hamburg heute nur dreiviertel der damaligen Umschlagsleistung (wobei hervorzuheben ist, daß es in letzter Zeit seinen prozentualen Anteil am Gesamtumschlag aller kontinentalen Häfen verbessern konnte). Aber auch in der Zusammensetzung hat noch immer der früher für Hamburg so bedeutsame arbeitsintensive Stückgut- und Sackgutverkehr geringeren Umfang als der Massengutumschlag. Wie schwer die politische Nachkriegshypothek auf Hamburg lastet, beweist die immer noch leicht rückläufige Tendenz in der Bedeutung des Hafens für den gesamten Außenhandel der Bundesrepublik, der entgegenzuwirken Hamburg alle Anstrengungen unternimmt. Mehr als je zuvor kommt es darauf an, die Wettbewerbsfähigkeit und die dadurch bedingte Anziehungskraft des Hafens zu erhalten und wo möglich zu steigern. Dank ständiger Rationalisierungs-, Modernisierungs- und Wiederaufbaumaßnahmen steht heute der gesamten verladenden Wirtschaft des In- und Auslandes im Hamburger Hafen ein wirklich friedensmäßiger Service zur Verfügung, der schon allein in der hohen Verkehrsfrequenz zum Ausdruck kommt, die auch andere Welthäfen kaum besser zu bieten vermögen. Erwähnt sei in diesem Zusammenhang nur der Wiederaufbau der Fahrgastanlagen am Steubenhöft in Cuxhaven, die Mitte Mai 1954 erstmalig angelaufen wurden.

Der Außenhandel eines Landes basiert normalerweise auf einer eigenen Handelsflotte. Die Bundesrepublik besaß nach dem Kriege nur einen kleinen Restbestand dazu noch veralteter und für den Überseeverkehr ungeeigneter Schiffe. Durch Ankauf und Neubauten, zu denen gerade im letzten Jahr eine nennenswerte Zahl besonders für den Überseeverkehr verwendbarer Schiffseinheiten gekommen sind, ist inzwischen wieder eine beachtliche und leistungsfähige Handelsflotte geschaffen worden; sie bestand am 1. April 1954 aus 2092 Schiffen mit rd. 2,1 Mill. BRT. Hamburg ist auch heute wieder wie vor dem Kriege wichtigster Heimathafen für die deutsche Handelsschiffstonnage, es beheimatete 847 Schiffe mit 1,2 Mill. BRT, das entspricht einem Anteil von rd. 60 Prozent am verfügbaren Schiffsraum.

Der Güterumschlag des Hamburger Hafens im Seeverkehr nach Verkehrsbezirken
(in 100 t)

	1952			1953		
	1938	1948	1952	1953	Jan.-Aug. 1953	Jan.-Aug. 1954
Eingang						
deutsche Küste	1363	1050	861	733	481	423
übriges Europa	6195	1373	2565	3455	2086	2336
Außereuropa	10 678	3470	7415	6998	4571	6013
	18 236	5893	10 841	11 156	7138	8772
Ausgang						
deutsche Küste	1855	699	532	474	332	347
übriges Europa	3546	1185	2148	2548	1536	2099
Außereuropa	2100	155	1726	2300	1423	1849
	7501	2039	4406	5322	3291	4286

Ein Hafen steht und fällt mit den ihn regelmäßig anlaufenden Liniendiensten und es ist Hamburgs anerkannter Schnelligkeit und Sicherheit in der Schiffsabfertigung zu verdanken, wenn es in relativ kurzer Zeit wieder ein vorkriegsmäßiges Liniennetz aufzuweisen hat. 200 Liniendienste mit rd. 500 monatlichen Abfahrten sichern dem In- und ausländischen Auftraggeber, ob Importeur, ob Exporteur, Verfrachter oder Transithändler prompte Erledigung seiner Orders. 76 von den genannten Linien sind in deutschen Händen, davon fahren 10 an der deutschen Küste, 46 verkehren nach den übrigen europäischen Ländern, 10 nach Amerika, 10 nach Afrika, 5 nach Asien und 1 nach Australien. Diese Linie schließt eine letzte bisherige Lücke: mit dem kürzlich aufgenommenen Hapag-Lloyd-Gemeinschaftsdienst nach Australien besteht wieder die erste ständige Verbindung mit diesem fernen Erdteil. Damit sind wiederum sämtliche Kontinente mit der deutschen Linienschiffahrt erreichbar.

Der Schiffsverkehr im Hamburger Hafen stieg im Verlauf der zurückliegenden Monate um rund 1100 Schiffe auf insgesamt 15 000 Schiffe mit 16,3 Mill. NRT (Jahresergebnis 1953). 39 Flaggen sind gegenwärtig im Hafen vertreten, allen voran die deutsche Flagge, es folgen die britischen, die niederländischen und norwegischen Farben.

Hier noch einige wissenswerte Einzelheiten über die Zusammensetzung des Seeumschlages. Bei der Aufgliederung nach Verkehrsbezirken fällt zunächst auf, daß der außereuropäische Verkehr im Eingang starkes Übergewicht hat, auch im Warenausgang übertrifft der europäische Verkehr den außereuropäischen nur geringfügig. Zwei Drittel aller in Hamburg per Seeschiff eintreffenden Waren stammen aus Über-

see, zwei Fünftel gehen dort hin — damit ist die überragende Bedeutung des Überseeverkehrs für Hamburg klar erwiesen. Während im ein- und ausgehenden Verkehr Güter aus Europa und Übersee angestiegen sind, ist der Anteil des Verkehrs mit der deutschen Küste 1953 und auch in der ersten Hälfte des Jahres 1954 rückläufig.

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

	1938	1948	1952	1953	Jan.-Aug.	
					1953	1954
Wareneingang						
Lebens- u. Futtermittel	5924	2415	2965	2986	1912	2547
Rohstoffe u. Halbwaren	11 484	3200	7376	7323	4794	5774
Fertigwaren	828	120	309	355	236	278
übrige Waren	—	158	161	292	196	173
	18 236	5893	10 841	11 156	7138	8772
Warenausgang						
Lebens- und Futtermittel	2786	597	589	673	342	553
Rohstoffe u. Halbwaren	2616	1172	2733	3362	2159	2656
Fertigwaren	2099	268	1022	1229	752	1039
übrige Waren	—	62	62	58	38	38
	7501	2039	4406	5322	3291	4286

Bei der Zusammensetzung nach Warenarten liegt das Schergewicht eindeutig bei Roh- und Halbwaren, was bei der Bemessung nach Gewichtstonnen nicht weiter verwundert. Im Empfang dominieren Massengüter wie Mineralöle, amerikanische und englische Kohle, Getreide, Erze, Phosphate und Ölfrüchte. Im Seeversand machen Düngemittel, Kohle und Mineralölprodukte Hamburger Raffinerien den Hauptanteil aus. Von der Generallinie des ansteigenden Verkehrs sämtlicher Warenarten macht nur der Empfang von Fertigwaren eine Ausnahme, der Versand von Fertigwaren nahm auch im ersten Halbjahr 1954 zu. Wichtig ist festzuhalten, daß der Stück- und Sackgutverkehr auch in der vergangenen Berichtszeit weiter zugenommen hat und rd. 35 Prozent erreichte, gegenüber 65 Prozent im Jahr 1936. Infolge umfangreicher Rohstoff-Importe bildete sich im Gesamtverkehr eine Relation von Eingang zu Ausgang wie 2:1 heraus — ein Verhältnis, das bereits seit mehreren Jahren zu beobachten ist.

Der Transitverkehr über den Hamburger Hafen, das heißt Hamburgs Mittlerrolle für die Versorgung dritter Länder, ist der Zweig innerhalb des gesamten Hafenverkehrs, welcher seit Jahren beim Vergleich mit der Vorkriegszeit am ungünstigsten abschnidet. Vor 1939 hatte die Durchfuhr — zu der sowohl der Seeumschlag (z. B. von Südamerika über Hamburg nach Schweden) wie der land- und flußwärtige Durchfuhrverkehr (z. B. über Hamburg nach der CSR, nach Ungarn oder der Schweiz) gehören — nicht weniger als ein Drittel des seewärtigen Umschlages mit dem Ausland ausgemacht, 1953 dagegen bei einem gegenüber dem Jahr 1936 ohnehin um 28 Prozent geringeren Verkehrsumfang nur noch 10,5 Prozent. Noch vor zwei Jahren kam dem Durchfuhrverkehr nur ganz geringe Bedeutung zu, inzwischen ist auch hier der Start möglich geworden und an den absoluten Zahlen und Mengen gemessen sind die jährlichen Steigerungen bemerkenswert. Mit 1,6 Mill. t Transitgut lag das Jahr 1953 um 30 Prozent über den Ergebnissen des Jahres 1952, im ersten Halbjahr 1954 wurden bereits 1,2 Mill. t umgeschlagen — 62 Prozent mehr als im ersten Halbjahr 1953. Wie im Vorjahr ging daher auch in den letzten Monaten nicht unerhebliche Impulse vom Transitverkehr auf den gesamten Verkehr aus. Nach jahrelangem Brachliegen entwickelt sich dieser wichtige Zweig mit weit größeren Zuwachsraten als der Gesamtumschlag des Hamburger Hafens.

Der Güterverkehr mit Binnenschiffen war im Jahre 1953 bereits leicht rückläufig und in Anbetracht der ungünstigen Witterungsverhältnisse in den ersten Monaten dieses Jahres wird das Ergebnis für 1954 noch darunter liegen. — Empfang und Versand entwickelten sich dabei stark gegensätzlich. Bezogen auf 1953 stieg die einkommende Gütermenge um fast ein Viertel (Zuwachs des Verkehrs mit der sowjetischen Zone und der Tschechoslowakei), während der Versand um knapp ein Fünftel sank. Vor allem fällt ins Gewicht der Rückgang der Kohletransporte vom Ruhrgebiet über Hamburg nach Berlin, welche jetzt wieder über den Mittelkanal geführt werden. In den ersten acht Monaten dieses Jahres kommt nun hinzu, daß der ungewöhnlich starke und langanhaltende Frost zur völligen Vereisung der Elbe oberhalb Hamburg führte und damit Binnenschifftransporte auf der Oberelbe überhaupt unmöglich machte. Die Folge war eine gegenüber dem ersten Quartal 1953 zu verzeichnende Fehlmenge von 500 000 t, das sind 50 Prozent; der Schiffsverkehr war in den ersten drei Monaten um ein Drittel rückläufig. Nach Beendigung des Frostes kam es naturgemäß sehr bald zur Wiederaufnahme des Schiffsverkehrs. Teilweise half günstiger Wasserstand, das Defizit zu verringern. Bereits im Juli trat indes eine neue, wenn auch nur kurzfristige Unterbrechung des Schiffsverkehrs ein, als wegen der Hochwasserwelle der Verkehr nach einigen Bereichen für wenige Tage eingestellt werden mußte. Beim Vergleich der ersten acht Monate steht das Verkehrsvolumen jedoch um 220 000 t oder sieben Prozent hinter dem des Vorjahres zurück, es bleibt abzuwarten, ob bis zum Jahresende eine völlige Beseitigung dieses witterungsbedingten Defizits eintreten wird.

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

	1938	1948	1951	1952	Jan.-Aug.	
					1953	1954
Eingang						
Bundesgebiet	916	857	1261	1295	1658	1060
Westberlin	119	7	238	40	65	37
Sowjetische Zone	2278	93	176	336	363	264
CSR	506	142	184	179	189	132
	3819	1099	1859	1850	2275	1500
Ausgang						
Bundesgebiet	708	962	1576	1584	1102	718
Westberlin	1421	81	551	911	699	591
Sowjetische Zone	3500	22	132	186	283	242
CSR	414	290	237	205	263	203
	6043	1355	2496	2888	2347	1754

Vor
vorrage
hafen bi
keiten f
bekannt
Flugzeu
büttel ü

Es i
die Wie
stärkere
ßen el
st ad t
rund 20
verzeichnis
es wird

Ein
mäßiger
traf die
um rund
Aber sei
zahlen.
kehr w
stehen I
keit von
Hamburg
infolge
gegen h
Waage.
Verkehr
bedeuts

Sow
Verkehr
sprechen

Har
rungen -
der ober
produkt
kerung f
dings et
dustrie-I

Har
drei gro
Strom- u
und der
ten Kom
prompte
Hamburg
ölkapazit
der Fisc
finden si
men geb
über 60
ortvortei
der Ham
aus der
aufweist.

rs für
angestie-
s Jahres

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

Wareneingang					Jan.-Aug.		
	1938	1948	1951	1952	1953	1953	1954
Lebens- u. Futtermittel	1096	60	160	196	143	89	79
Rohstoffe u. Halbwaren	2056	948	1495	1505	1931	1274	1272
Fertigwaren	645	82	199	147	198	136	158
übrige Waren	22	9	5	2	3	1	3
	3819	1099	1859	1850	2275	1500	1512
Warenausgang							
Lebens- u. Futtermittel	1698	288	620	606	564	441	515
Rohstoffe u. Halbwaren	4110	1034	1850	2261	1756	1294	999
Fertigwaren	227	24	20	14	17	15	9
übrige Waren	8	9	6	7	8	4	3
	6043	1355	2496	2888	2347	1754	1526

Vor vier Jahren wurde aus dem Airport Hamburg der Flughafen Hamburg, der dank seiner hervorragenden technischen Ausstattung heute wieder ein Flugplatz von internationalem Rang ist. Flug- und Seehafen bieten in Hamburg zusammen mit Schiene und Straße dem kombinierten Verkehr ausgezeichnete Möglichkeiten für ebenso schnelle wie reibungslose Abwicklung auch der schwierigsten Transporte. — Hamburg wurde bekanntlich zum Sitz des technischen Betriebes der Lufthansa AG. bestimmt. Die neuen Flugzeug-Reparaturwerften gehen ihrer Vollendung entgegen, nach Fertigstellung wird der Flughafen Fuhsbüttel über 23 200 qm Hallenfläche verfügen, die Hallenvorfelder haben heute eine Größe von 100 000 qm.

Es ist zu hoffen, daß der Abschluß der aus politischen Gründen noch schwebenden Verhandlungen über die Wiederaufnahme eines deutschen Luftverkehrs zu einer weiteren Verdichtung des Liniennetzes und einer stärkeren Belegung mit regelmäßigen Passagier- und Fracht-Diensten führen wird. Zur Zeit schließen elf Luftverkehrs-Gesellschaften mit durchschnittlich 35 täglichen Abflügen die Hansestadt an das Weltluftfahrtnetz an. Im Jahr 1953 wurden auf dem Flughafen Fuhsbüttel jeweils rund 20 000 Landungen und Starts gezählt, d.s. erheblich mehr als 1937, das den Vorkriegsrekord hält. Damit verzeichnet Hamburg knapp ein Viertel aller Landungen und Starts der westdeutschen Flughäfen insgesamt, es wird nur noch von Berlin übertroffen.

Ein Kennzeichen des augenblicklichen Passagier-Flugverkehrs sind die hohe Zahl außerplanmäßiger Flüge, vor allem im Charter- und Flüchtlingsverkehr aus Berlin. Im innerdeutschen Verkehr übertraf die Zahl der in Hamburg ankommenden (150 000) die Zahl der von Hamburg startenden Passagiere (80 000) um rund 70 000, dies entspricht etwa der Zahl der auf dem Luftwege in Hamburg ankommenden Flüchtlinge. Aber selbst bei Außerachtlassung des Flüchtlingsverkehrs aus Berlin brachte das letzte Kalenderjahr Rekordzahlen, die Leistungen des Jahres 1952 wurden um fast das Fünffache überschritten. — Im Auslandsflugverkehr wurden jeweils rund 46 000 ankommende bzw. abreisende Passagiere gezählt, im europäischen Verkehr stehen Reisende von und nach Skandinavien an erster Stelle, im außereuropäischen Verkehr ist die Reisefähigkeit von und nach den Vereinigten Staaten am umfangreichsten. — Fracht- und Postverkehr des Hamburger Flughafens sind durch das eindeutige Überwiegen der eingehenden Güter gekennzeichnet, vor allem infolge des Berlinverkehrs machen die Versendungen nur etwa den 19. Teil der ankommenden Güter aus. Dagegen halten sich ein- und ausgehende Fracht- und Postsendungen im Auslandsflugverkehr etwa die Waage. Die meisten Sendungen gehen nach Schweden und kommen aus Großbritannien; im außereuropäischen Verkehr stehen USA, Hongkong und Iran an der Spitze der Empfängerländer; USA, Iran und Indien waren die bedeutsamsten Herkunftsländer.

Soweit sich die Entwicklung im laufenden Kalenderjahr verfolgen läßt, ist 1954 mit einem noch größeren Verkehrsvolumen zu rechnen (nur der Transport von Flüchtlingen war bislang rückläufig). Alle Anzeichen sprechen dafür, daß der Aufwärtstrend im in- und ausländischen Luftverkehr weiter anhält.

Hamburgs Industriegewirtschaft

Hamburg — das heißt nicht nur Hafen, Verkehr, Im- und Export, Großhandel, Börse, Banken, Versicherungen — das heißt mit gleicher Berechtigung: Industrie, und zwar in einem weit größeren Ausmaß als der oberflächliche Betrachter zunächst denken mag. Gemessen an ihrem Beitrag zum Hamburgischen Sozialprodukt steht die Industrie noch vor den genannten Gruppen. Knapp ein Fünftel der Hamburger Wohnbevölkerung findet seinen Lebensunterhalt in der industriellen Fertigung. Im Handel und Verkehr sind es allerdings etwas mehr. Der absoluten Zahl nach hat Hamburg die größte Industriebelegschaft und die höchsten Industrie-Umsätze aller Städte der Bundesrepublik — und die Beschäftigung ist weiter im Ansteigen.

Hamburgs Industrie ist durch seinen Charakter als Hafen- und Handelsstadt geprägt und zwar können wir drei große Gruppen unterscheiden: die im engeren Sinne hafenbezogene Industrie, die unmittelbar dem Strom- und Hafenbau, dem Schiffbau (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 Industriebetrieben entstehen lassen, der sich die kosten- und zeitsparenden Vorteile des prompten Rohstoffbezuges aus dem Ausland zu Nutzen macht: Für alle importabhängigen Industrien ist Hamburg der gegebene Standort, so daß es nicht Wunder nimmt, daß in der Hansestadt 40 Prozent der Mineralölkapazität, ein Drittel der Ölmühlen- und Margarineindustrie, ein Viertel der Zigarettenproduktion, ein Viertel der Fischverarbeitung und der überwiegende Teil der Elektrolytkupfererzeugung des Bundesgebietes zu finden sind. — Alle auf den Seehafen direkt und indirekt bezugnehmenden Industriezweige zusammengenommen geben in Hamburg 45 Prozent aller in der Industrie überhaupt beschäftigten Personen Arbeit und tätigen über 60 Prozent sämtlicher industrieller Umsätze. Daß diese Industrien in Ausnutzung ihrer natürlichen Standortvorteile zu einem erheblichen Teil für den Export arbeiten, liegt auf der Hand. Der übrige Bereich der Hamburger Industrie gehört im wesentlichen zum Typ der konsumorientierten Großstadtindustrie, die aus der Wechselwirkung von Welthafen und Millionenstadt erwachsen ist und eine besondere Vielfältigkeit aufweist.

nd Halb-
Massen-
Seever-
Von der
ren eine
ten, daß
35 Pro-
dete sich
reits seit

Versor-
vergleich
Seum-
verkehr
Drittel
ahr 1936
m dem
und an
j Mill. t
954 wur-
ng daher
ehr aus.
als der

in Anbe-
für 1954
auf 1953
zone und
er Rück-
Mittel-
gewöhn-
nd damit
dem er-
ir in den
ald zur
Bereits
gen der
im Ver-
ter dem
terungs-

Hamburgs Industrie ist durchaus keine Industrie der Mammutbetriebe. Fast neun Zehntel aller Betriebe haben eine Belegschaft von weniger als 100 Personen. Eine Sonderstellung nehmen allerdings der Schiffbau und die Importindustrien Mineralölverarbeitung, Tabakverarbeitung und die Olmühlen ein, 14 von den 200 Betrieben dieser Branchen vereinigen ein Viertel ihrer Beschäftigten und Umsätze auf sich. Sechs der Betriebe haben mehr als 1000 Beschäftigte. Eine bedeutende Rolle spielt der Großbetrieb auch noch in der NE-Metallindustrie, in der Kautschuk- und Asbestverarbeitung, der Textilindustrie, der Elektrotechnik und im Fahrzeugbau, in den übrigen Bereichen der Hamburger Industrie herrscht der mittlere Betrieb vor.

Die industrielle Entwicklung der Hansestadt ist seit geraumer Zeit durch steigende Beschäftigung, durch Produktionsausweitung und wachsende Umsätze gekennzeichnet. Auch in dem diesem Bericht zugrundeliegenden Zeitraum hat die Aufwärtsentwicklung angehalten, in einzelnen Sparten konnten sogar Spitzenergebnisse erzielt werden. Mit 6,2 Mrd. DM im Jahre 1953 liegt der Jahresumsatz um 10 Prozent über dem des Vorjahres — die Exportumsätze stiegen sogar um 15 Prozent. Die Zahl der Beschäftigten erhöhte sich innerhalb von 12 Monaten um 10 000, sie ist zur Jahresmitte 1954 weiter um 6500 auf rund 180 000 gestiegen (Vgl. auch die Zahlenübersicht am Schluß dieses Abschnittes).

Die Beschäftigten in den großen Hamburger Industriezweigen

	1953 Jahresdurchschnitt	Aug. 1953	Aug. 1954
Alle Industriezweige zusammen	170 462	177 124	180 201
Nahrungs- und Genußmittelindustrie	26 970	28 702	26 867
Schiffbau	22 046	22 876	23 335
Maschinenbau	20 746	20 859	22 459
Elektroindustrie	14 274	14 698	15 885
Chemische und kunststoffverarbeitende Industrie	13 037	12 030	13 121
Papierverarbeitende Industrie und Druckereien	11 616	12 051	12 653
Kautschuk- und Asbestindustrie	11 015	11 507	11 282
Eisen-, Stahl- und Blechwarenindustrie	7033	7025	8017
Bekleidungsindustrie	5760	5954	5447
Textilindustrie	5530	5917	5303
Mineralölindustrie	5084	5267	5577
Stahlbau (einschl. Waggonbau)	5410	6637	5941
Fahrzeugbau (ohne Waggon- und Lokomotivbau)	3596	3668	3506
NE-Metallindustrie	2635	2698	2625
Stein- und Erden-Industrie	2437	2774	2598
Feinmechanische und optische Industrie	2222	2305	2310
Holzverarbeitende Industrie	2263	2494	2565

Im einzelnen war die Produktionssteigerung bei der Grundstoff- und Produktionsgüterindustrie im Rahmen des gesamtindustriellen Aufschwungs von besonderem Ausmaß, in erster Linie hervorgerufen durch günstige Ergebnisse bei der Mineralölindustrie, der chemischen Industrie und der Kautschuk- und Asbestverarbeitung. Die Hamburger Mineralölindustrie (40 Prozent der gesamten westdeutschen Kapazität) konnte im Berichtszeitraum zwei große hochmoderne Anlagen in Betrieb nehmen. Die Verbrauchsgüter- und Nahrungs- und Genußmittelindustrie profitierte von der allgemeinen Beschäftigungsausweitung und der teilweisen Erhöhung der Einkommen. Wie üblich waren hier die saisonalen Schwankungen besonders groß: auf die Rekordmonate September bis Dezember 1953 (Vorbereitung auf das Weihnachtsgeschäft) folgte — wie vorauszusehen — ein Nachlassen im ersten Quartal 1954. Mit Ausnahme der Mühlenindustrie liegen trotzdem die Umsätze sämtlicher Sparten im ersten Halbjahr 1954 über denen des Vorjahres. Besonders hohe Umsätze (bei denen allerdings auch die Preisentwicklung eine Rolle spielte) begleitet von umfangreichen Neueinstellungen verzeichnet die Kaffee verarbeitende Industrie, sie rückte damit an die zehnte Stelle in der Rangfolge aller Industriegruppen (geordnet nach der Höhe der Umsätze). Daß die Investitions-güterindustrie als Ganzes genommen nicht im gleichen Ausmaß an der Aufwärtsentwicklung teilgenommen hat, ist vor allem dem Fahrzeugbau und dem Schiffbau zuzuschreiben. Der Fahrzeugbau erreichte in Belegschaft und Umsätzen im ersten Halbjahr 1954 nicht ganz die Höhe der ersten Hälfte des Vorjahres. Die im Schiffbau aufgetretene Umsatzverringering hängt mit geringeren Exportlieferungen zusammen (die Beschäftigung nahm bezeichnenderweise weiter zu), die bekanntlich beim Hamburger Schiffbau fast die Hälfte ausmachen: im Jahre 1953 wurde für 216 000 DM — von einem Gesamtumsatz von 492 000 DM — ins Ausland geliefert. Die Vielzahl der auf Hamburger Werften erstellten Neubauten für deutsche und ausländische Rechnung hier aufzuführen, ginge über den Rahmen dieses knappen Berichtes hinaus. Erwähnt sei nur die Fertigstellung des größten Tankers der Welt im November vorigen Jahres, dem Anfang Juni d. J. sein noch größeres Schwesterschiff folgte. Ein für den Hamburger Schiffbau — ja für die gesamte Hamburger Wirtschaft — noch denkwürdigeres Ereignis ist die an die ehemalige Werft von Blohm & Voß erteilte Genehmigung zum Neubau von Schiffen, der bislang nur Schiffsreparaturen erlaubt waren. Ende September 1954 erhielt Blohm & Voß Gebäude und Gelände der ehemaligen Flugzeugwerkhallen auf Finkenwerder zurück, welche die Besatzungsmacht bisher als Reparaturwerkstatt benutzt hatte.

Mit knapp 22 500 Beschäftigten steht der Maschinenbau dem Schiffbau (23 300 Mann Belegschaft) kaum nach, dieser Industriezweig hatte im Laufe des Jahres 1953 verschiedentlich Einbußen in Produktion, Umsatz und Beschäftigung erlitten, konnte jedoch seine Position inzwischen verbessern. Ein Vergleich der Halbjahresergebnisse 1954 und 1953 zeigt dies genau so wie ein Blick auf die Zahl der Belegschaftsmitglieder, die seit dem letzten August um 1600 zugenommen hat.

Hamburgs Bauindustrie war ein gewichtiger Faktor für die Produktionsausweitung: rund 25 000 Wohnungen wurden in Hamburg im Baujahr 1953/54 fertiggestellt, hinzukommen die umfangreichen gewerblichen Bauten, die Kontorhäuser und sonstigen Baubjekte, von denen jeder, der die Hansestadt besucht einen Eindruck bekommt. Nach dem bisher über die Bautätigkeit vorliegenden Meldungen darf angenommen werden, daß das Ergebnis des laufenden Baujahres trotz des langanhaltenden Frostes und des späten Starts der Bau-saison nicht unter sondern sogar über dem des Vorjahres liegt, jedenfalls steht die Bautätigkeit des ersten Halbjahres 1954 kaum hinter der ersten Hälfte des Vorjahres zurück.

Als Folge des bereits mehrfach erwähnten langen und strengen Winters war das jahreszeitliche Auf und Ab in diesem Berichtszeitraum bei allen von der Witterung abhängigen Industrie- und Gewerbe-zweigen besonders ausgeprägt (— und dies berührt keinesfalls nur die Bauwirtschaft und ihre Vorlieferanten). Wenn also trotzdem die Ergebnisse des ersten Halbjahres 1954 über denen des vergleichbaren Abschnittes des Vorjahres liegen, so ist das nur ein Zeichen, für die unabhängig von den saisonalen Einflüssen wirkenden generellen Auftriebskräften in der Hamburger Industriegewirtschaft.

Vor 80
bu
804 Ki
811 Er
sp
831 Lu
de
634 be
er
At
845 wi
Ki
847 ve
ze
bu
936 Er.
Ot
Fe
An
de
de
vo
983 wi
tri
1040 Er
St
He
All
ma
Pa
1050 He
ric
gen
1048—10
Err
Isl
1066 erc
Zer
1072 Ab
un
zur
1090 Dic
wit
1111 He
der
bu
Ha

aller Betriebe
der Schiffbau
den 200 Be-
der Betriebe
der NE-Metall-
im Fahrzeug-
gende Be-
kennzeichne-
en, in einzel-
der Jahres-
Die Zahl der
r um 6500 auf

1954

80 201
26 867
23 335
22 459
15 885
13 121
12 653
11 232
8017
5447
5303
5577
5941
3506
2625
2598
2310
2565

güterindustrie
gerufen durch
a u t s c h u k-
hen Kapazität)
a u c h g ü t e r-
ngsausweitung
gen besonders
chäft) folgte —
ie liegen trotz-
ders hohe Um-
reichen Neu-
zehnte Stelle
ie Investiti-
risentwicklung
F a h r z e u g-
he der ersten
nit geringeren
kanntlich beim
einem Gesamt-
lten Neubauten
ppen Berichtes
en Jahres, dem
— ja für die
rft von Blohm
bt waren. Ende
en auf Finken-

gesellschaft) kaum
uktion, Umsatz
der Halbjahres-
glieder, die seit

und 25 000 Wohn-
n gewerblichen
ucht einen Ein-
ommen werden,
Starts der Bau-
keit des ersten

itliche Auf und
ewerbezweigen
ten). Wenn also
s Vorjahres lie-
merellen A u f -

Beschäftigte, Betriebe und Umsatz der Hamburger Industrie*)

	Betriebe Beschäftigte		Umsatz in 1000 DM		
	August 1954	1954	Jan.—Dez. 1953	1. Halbj. 1953	1. Halbj. 1954
A. Grundstoff- u. Produktionsgüterindustrie	398	40 020	1 856 768	903 442	1 001 121
darunter:					
Mineralölindustrie	27	5 620	772 870	391 894	419 318
Chemische Industrie	177	13 220	417 751	203 347	235 897
Gummi- und Asbestindustrie	23	11 268	226 916	99 108	109 595
Stein- und Erdenindustrie	72	2 735	49 016	22 563	20 015
Eisen- und Stahlgießereien	29	1 221	9 312	4 765	5 344
NE-Metallindustrie	14	2 660	303 365	144 657	163 425
NE-Metallgießereien	24	822	10 051	5 314	5 813
Sägeindustrie	20	13 211	20 025	8 851	11 951
B. Investitionsgüterindustrie	595	82 692	1 569 968	715 215	744 617
darunter:					
Stahl- und Eisenbau	67	6 100	98 825	39 907	50 812
Maschinenbau	191	22 276	362 383	182 284	191 948
Fahrzeugbau	23	3 418	84 957	40 695	39 673
Schiffbau	53	24 234	452 033	213 657	189 535
Elektroindustrie	89	16 240	377 520	168 973	153 549
Feinmechanische und optische Industrie	47	2 386	28 722	13 490	13 082
Eisen-, Stahl- und Metallwarenindustrie	125	8 038	128 528	56 519	65 987
C. Verbrauchsgüterindustrie	481	32 549	563 278	251 748	281 008
darunter:					
Holzverarbeitende Industrie	61	2 593	35 018	15 281	18 087
Papierverarbeitende Industrie	55	3 676	75 897	34 495	41 996
Druckereien	155	9 209	158 897	73 552	89 537
Kunststoffverarbeitende Industrie	16	1 102	28 697	13 069	13 776
Textilindustrie	47	5 447	111 904	42 625	43 236
Bekleidungsindustrie	101	5 579	97 459	46 481	45 531
D. Nahrungs- und Genussmittelindustrie	396	28 182	2 229 027	1 056 809	1 125 664
darunter:					
Müliindustrie	11	754	103 796	54 139	46 647
Nahrungsmittelindustrie	21	797	21 866	17 273	18 400
Süßwarenindustrie	63	2 975	112 179	52 550	56 483
Fischverarbeitende Industrie	44	3 510	69 644	27 997	30 500
Ölmüli- und Margarineindustrie	20	5 009	625 172	298 884	305 170
Bräuerei und Mälzerei	3	2 037	87 359	42 235	43 165
Tabakindustrie	9	2 391	682 083	330 655	343 503
E. Industrie insgesamt	1 870	183 443	6 219 011	2 927 214	3 152 410

*) Betriebe mit 10 oder mehr Beschäftigten ohne Baubetriebe und Energieerzeugung.

Hamburgs Geschichte in Stichworten

Vor 800 lag in der Gegend der heutigen Petrikirche die Hamma-
burg, eine Fluchtburg des sächsischen Stammes der Stormarn.
804 Karl der Große unterwirft die sächsischen Stämme.
811 Errichtung einer Taufkirche in der Hammaburg (Urzelle des
späteren Doms), die dem Priester Heridag unterstellt wird.
831 Ludwig der Fromme, Sohn Karls des Großen, beschließt, in
der Hammaburg ein Erzbistum zu stiften.
834 bestätigt Papst Gregor IV. das Erzbistum Hammaburg. Zum
ersten Male erscheint urkundlich der Name Hammaburg.
Ansgar (801—865) wird Erzbischof.
845 wird die Hammaburg durch die Wikinger zerstört. Burg,
Kirche und Siedlung werden eingeebnet.
847 verlegt Ansgar deshalb seinen Sitz nach Bremen. Die Diö-
zese Hamburg und Bremen werden zum Erzbistum Ham-
burg vereinigt. Das Domkapitel verbleibt in Hamburg.
936 Erzbischof Adalag läßt die Burg erweitern, er erhält von
Otto I. die Grafengewalt mit Gerichtsbarkeit. Innerhalb der
Feste legt er einen Marktleck an und begründet damit den
Anfang der Altstadt. Vom Sachsenherzog Hermann Billung,
den Otto I. den Holsten- und Stormarngau unterstellte und
der auch in Hamburg residierte, war Erzbischof Adalag
vollständig unabhängig.
983 wird Hamburg von dem wendischen Volksstamm der Obo-
triten zerstört.
1040 Errichtung der Wiedenburg (in der Gegend des heutigen
Schoepensteh) durch die Erzbischöfe. Zur gleichen Zeit erbaut
Herzog Bernhard II. aus dem Geschlecht der Billunger die
Alte — oder Alsterburg (in der Gegend des heutigen Rathaus-
marktes). Es bestanden also in Hamburg zwei rivalisierende
Parteien, Erzbischof und Herzog.
1050 Herzog Bernhard zieht sich aus der Altstadt zurück und er-
richtet an der Alsterfurt die „Neue Burg“ (Gegend der heuti-
gen Nikolaikirche). Die Burg wird 1138 zerstört.
1048—1072 Höchste Blüte der erzbischöflichen Missionsstadt unter
Erzbischof Adalbert. Christliche Mission und Handel bis
Island, Grönland und Finnland.
1066 erobern die Wenden Holstein, Stormarn und Dithmarschen.
Zerstörung Hamburgs.
1072 Ahermalige Zerstörung der Stadt. Erzbischof Adalbert stirbt
und auch die Herzöge kehren nicht mehr nach Hamburg
zurück.
1090 Die Wenden verlassen das nordelbische Land, Hamburg wird
wieder aufgebaut.
1111 Herzog Lothar von Sachsen, der spätere Kaiser, belehnt nach
dem Aussterben der Billungerherzöge Adolf I. von Schauen-
burg mit der Grafschaft Holstein und Stormarn mit Sitz in
Hamburg. Adolf I. beginnt mit der Eindeichung der südlich

der Stadt gelegenen Elbmarschen durch holländische und
friesische Siedler.
1123—1148 Das hamburgische Domkapitel wird unter Erzbischof
Adalbero erweitert und nimmt eine fast selbständige Stellung
ein.
1142 Erste Erwähnung Harburgs als erzbischöfliche Burg.
1162 Bergedorf wird dem Bistum Ratzeburg zugeteilt und damit
zum ersten Male erwähnt.
1168 Gründung der St. Petrikirche.
1188 läßt Graf Adolf III. durch Wirad von Boizenburg an der
unteren Alster (bei der heutigen Nikolaikirche) einen Hafen
anlegen. Neue Siedler werden angeworben und der Anfang
der Neustadt begründet. Zwei selbständige Städte neben-
einander, die erzbischöfliche Altstadt (Rathaus am Fisch-
markt) und die gräfliche Neustadt (Rathaus am Hopfenmarkt),
zusammen etwa 1000—1500 Einwohner. Handel und Verkehr
beginnen sich lebhaft zu entwickeln.
1189 (7. Mai) Kaiser Friedrich Barbarossa verleiht auf Vorschlag
Adolf III. der Neustadt Zollfreiheit auf der Elbe bis an das
Meer. Ferner erhält Hamburg Befreiung vom Heerbann,
eigene Marktpolizei und freie Fischerei, Weide- und Wald-
nutzung.
1195 In der Neustadt wird die St. Nikolaikapelle erbaut.
1201 Der Dänenkönig Waldemar II. bricht in Holstein ein, Graf
Adolf III. gerät in Gefangenschaft und muß allen Rechten
auf Holstein entsagen. Hamburg kommt in dänische Hand und
bleibt es bis 1225.
1215 vereinigen sich die erzbischöfliche Altstadt und die gräfliche
Neustadt zu einer Stadt, es gibt nur noch einen Rat, ein
Gericht und ein Rathaus (zuerst am Dornbusch und seit 1290
an der Trostbrücke). Erste Aufzeichnung des Stadtrechts.
1223 wird Waldemar II. von Dänemark vom Grafen Heinrich von
Schwerin auf der Jagd gefangen genommen. Graf Adolf IV.
erscheint nun in Holstein, um das Erbe seines verstorbenen
Vaters anzutreten. Er besiegt bei Mölln (1225) den dänischen
Statthalter Albrecht. König Waldemar muß nach Zahlung
eines Lösegeldes auf alles Land zwischen Elbe und Eider
verzichten.
1227 Waldemar läßt sich vom Papst von seinem Wort entbinden
und fällt mit einem starken Heer in Holstein ein. Am 22.
Juli wird er von den verbündeten deutschen Fürsten, unter
ihnen auch Adolf IV., bei Bornhöved geschlagen. Das
Deutschtum hat einen entscheidenden Sieg errungen.
1232—1247 Gründung der Klöster St. Maria-Magdalena, St. Jo-
hannis und Herwardshude.
1239 Adolf IV. übergibt die Regierung seinen Söhnen und wird
Mönch im Maria-Magdalenen-Kloster. († 1261 in Kiel.)