

Zeidler, Joachim Klaus

Article — Digitized Version

Das Verhältnis von Industriepolitik und Hafenpolitik im Hamburger Wirtschaftsraum

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Zeidler, Joachim Klaus (1964) : Das Verhältnis von Industriepolitik und Hafenpolitik im Hamburger Wirtschaftsraum, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 44, Iss. 4, pp. 159-164

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/133387>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Das Verhältnis von Industriepolitik und Hafenpolitik im Hamburger Wirtschaftsraum

Dr. Joachim Klaus Zeidler, Hamburg

Der Hamburger Hafen ist für die Stadt Hamburg und die umliegende Region nach wie vor ein bedeutsamer Standortfaktor. Ohne daß an dieser Stelle der historische Beweis angetreten werden kann, läßt sich doch feststellen, daß der Hafen in seiner 775jährigen Geschichte die wohl wichtigste Keimzelle für die wirtschaftliche Aktivität im Hamburger Raum gewesen ist. Auch heute basiert ein großer Teil der Hamburger Industrie und anderer Wirtschaftsunternehmen auf der Hafennähe, und für die künftige Industrieansiedlungspolitik dürfte der Standortfaktor Seehafen in vielen Fällen eine wichtige Rolle spielen. Da die Wirtschaftspolitik Hamburgs und auch der Nachbarländer in den nächsten Jahren zu einem großen Teil Industrialisierungspolitik sein wird, ergibt sich die Frage, in welchem Verhältnis eine solche Förderung der Industrialisierung zu der traditionellen Hamburger Hafenpolitik stehen kann.

Schwerpunkte der Hamburger Wirtschaftspolitik

Das Leitziel der Hamburger Wirtschaftspolitik in den nächsten Jahren wird darin liegen müssen, durch ein verstärktes wirtschaftliches Wachstum eine Einkommens- und Wohlstandssteigerung zu erreichen, die mit der Entwicklung in anderen Wirtschaftszentren des Gemeinsamen Marktes Schritt hält. Anderenfalls würde Hamburg seine bisherige Position in der Spitzengruppe der Wirtschaftsregionen der EWG relativ verschlechtern.

**Zuwachsraten des Bruttoinlandsprodukts
pro Kopf der Wirtschaftsbevölkerung
(in %)**

Jahr	Hamburg	Bundesgebiet
1960	8,7	10,7
1961	6,3	8,5
1962	6,2	7,1

In den letzten Jahren hat das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf der Wirtschaftsbevölkerung¹⁾ in Hamburg mit einer geringeren Rate zugenommen als im Bundesdurchschnitt.²⁾

¹⁾ Wirtschaftsbevölkerung: Wohnbevölkerung plus Pendlersaldo einschließlich Zurechnung für deren Familienangehörige.

²⁾ Nach Zahlenangaben des Statistischen Landesamts Hamburg.

Diese Entwicklung läßt erkennen, daß Maßnahmen notwendig sind, um eine weitere relative Verschlechterung der wirtschaftlichen Position Hamburgs zu vermeiden. Zwar stand Hamburg nach einer Veröffentlichung des Statistischen Landesamtes im Jahre 1957 mit einem Bruttoinlandsprodukt von 6600 DM pro Kopf der Wirtschaftsbevölkerung hinter Düsseldorf und Duisburg mit je 7000 DM noch an dritter Stelle aller deutscher Städte vor Frankfurt (6500 DM), München und Dortmund mit je 5700 DM.³⁾ Aus dieser verhältnismäßig günstigen Position dürfte Hamburg aber schon in den letzten Jahren verdrängt worden sein.

Die Frage, bei welchen Wirtschaftszweigen eine Wohlstands- und Einkommenspolitik mit Aussicht auf Erfolg ansetzen kann, läßt sich mit einiger Sicherheit aus der Statistik des Bruttoinlandsprodukts beantworten.⁴⁾ Danach hatte die Warenproduktion im Jahre 1961 einen Anteil von fast 44 % am Bruttoinlandsprodukt der Stadt. Auf den Handel entfielen 23 %, auf den Verkehrssektor 13 % und auf den Dienstleistungsbereich (ohne Staat und Sozialversicherung) 13 %. Die Industrie bietet sich also als wirtschaftspolitischer Ansatzpunkt allein wegen ihrer hohen Wertschöpfung an. Da beim Handel und im Dienstleistungssektor, besonders augenfällig aber im Verkehrsgewerbe die funktionale Rolle die der Wertschöpfung weit überwiegt, scheiden diese Wirtschaftsbereiche als Ansatzpunkte für eine Einkommenspolitik ohnedies weitgehend aus.

Die Bedeutung der Industrie als Ansatzpunkt für eine Einkommenspolitik ergibt sich auch daraus, daß Industrie und produzierendes Handwerk fast die Hälfte der in der Umsatzsteuerstatistik 1962⁵⁾ ausgewiesenen 67 Mrd. DM Gesamtumsatz der Hamburger Wirtschaft erzielt haben. Zur Beantwortung der Frage: „Wo verdienen die Hamburger ihr Geld?“ lassen sich die Ergebnisse der Arbeitsstättenzählung 1961⁶⁾ heranziehen, nach der auf die Industrie und das produzierende Gewerbe fast 41 % aller Beschäftigten entfielen, während im Handel 20 %, im Verkehr und Nachrichtenwesen 14 % und im Dienstleistungssektor 15 % aller Beschäftigten Hamburgs tätig waren.

³⁾ „Hamburg in Zahlen“, Jahrgang 1962, Dezember-Heft.

⁴⁾ A. a. O.

⁵⁾ A. a. O., Jahrgang 1963, Oktober-Heft.

⁶⁾ A. a. O., Jahrgang 1963, Dezember-Heft.

Die wechselseitigen Verflechtungen der verschiedenen Wirtschaftsgruppen lassen sich zwar nicht ermitteln, es scheint aber sicher, daß Einkommenserhöhungen in der Industrie auch einkommenserhöhend auf den Handel und die Dienstleistungswirtschaft wirken. Da nach den Ergebnissen der Arbeitsstättenzählung 79 % der Hamburger Gesamtbevölkerung ihren überwiegenden Lebensunterhalt aus der Erwerbstätigkeit beziehen und 88 % aller Erwerbspersonen wiederum in abhängiger Stellung arbeiten, muß eine gezielte Einkommenspolitik in erster Linie Voraussetzungen für eine nachhaltige Produktivitätssteigerung der Hamburger Gesamtwirtschaft schaffen. Die erstrebten Einkommenserhöhungen lassen sich jedoch nur dann erreichen, wenn die Produktivitätsentwicklung den kostenmäßigen Spielraum dafür bietet.

Diese Voraussetzung kann durch wirtschaftspolitische Maßnahmen im Einzelbetrieb natürlich nicht geschaffen werden. Dagegen sollte es Aufgabe der Wirtschaftspolitik sein, durch Infrastrukturmaßnahmen sicherzustellen, daß im marktwirtschaftlichen Prozeß produktivere Industrien die Möglichkeit zur Expansion erhalten, um volkswirtschaftlich als Gegengewicht gegen weniger produktive Industrien zu wirken. Hier liegt eine besondere Aufgabe der Hamburger Wirtschaftspolitik: Obwohl der Aufbauplan aus dem Jahre 1960 rund 2400 Hektar industrieller Reserveflächen vorsieht, besteht in der Hansestadt wegen der bekannten Aufschließungs- und Ersatzwohnungsengpässe ein akuter Mangel an baureifem Industriegelände. Als Folge davon haben produktive Industrien erhebliche Schwierigkeiten bei der Ausweitung ihrer Produktion, und Neuansiedlungen innerhalb Hamburgs sind seit Jahren auf Einzelfälle beschränkt.

Soweit die platzsuchenden Industrien — Hamburger Unternehmen oder auch Neuansiedler — ihren Standort insgesamt oder mit Zweigbetrieben in den Nachbarländern Schleswig-Holstein oder Niedersachsen im Einzugsbereich Hamburgs nehmen, bleiben sie für den Tertiärsektor, also auch für den Hamburger Hafen, erreichbar. Dagegen gehen Abwanderungen oder Neuansiedlungen, die wegen des Mangels an baureifen Grundstücken im Hamburger Raum andere Wirtschaftszentren des Gemeinsamen Marktes als Standort wählen, der Wirtschaftsregion Hamburg endgültig verloren.

Wie weit der Wirtschaftsraum Hamburg als unumstrittenes Einzugsgebiet des Hamburger Hafens und des in Hamburg ansässigen Tertiärgewerbes wirklich reicht, muß vorerst umstritten bleiben. Für diese Betrachtung, die die Verflechtung der Industriepolitik darstellen soll, mag die Feststellung genügen, daß zu diesem Wirtschaftsraum außer der Stadt Hamburg weite Gebiete Schleswig-Holsteins und Teile der Regierungsbezirke Stade und Lüneburg in Niedersachsen gehören. Vielleicht hilft auch der Begriff der „Industrieregion-Unterelbe“ bei der Abgrenzung des hier gemeinten Einzugsgebietes für den Hamburger Hafen und das Hamburger Handels- und Dienstleistungsgewerbe.

Die Wirtschaftspolitik Hamburgs hat naturgemäß auch andere Schwerpunktaufgaben auf dem Gebiet der Verkehrsinfrastruktur, der Schifffahrt, der Kreditpolitik zur Förderung der EWG-Anpassung des mittelständischen Gewerbes oder des Wohnungbaus als Grundlage für eine weitere Expansion zu erfüllen. Im engsten Zusammenhang mit der Lage des Hafens stehen allerdings die industriellen Expansionsbemühungen in Hamburg und in der Nachbarschaft, und darum rechtfertigt sich hier eine Beschränkung der Betrachtung auf diesen Teil der Hamburger Wirtschaftspolitik.

Industriepolitik und Hafenpolitik

Die Verbindung von Industriepolitik und Hafenpolitik ist in der Vergangenheit überwiegend und teilweise sogar ausschließlich bei den sogenannten Seehafenindustrien gesehen worden. Hier sollen unter Seehafenindustrien vorbehaltlich einer näheren Erläuterung alle jene Industrien verstanden werden, die ihren Standort naturnotwendig oder wegen entscheidender Kostenvorteile bei direktem Güterumschlag auf Seeschiffe in einem Hafen nehmen müssen.

In Rotterdam und Europoort spielt diese Definition des Begriffs Seehafenindustrie heute noch eine besondere Rolle. Wegen der überstarken wirtschaftlichen und bevölkerungsmäßigen Ballung im Gebiet der sogenannten Randstadt strebt die nationale Planung der Niederlande an, im Gebiet des Nieuwe Waterweg nur noch solche Industrien anzusiedeln, die auf seeschiffstiefes Wasser unbedingt angewiesen sind. Stadt- und Hafenverwaltung von Rotterdam verfolgen das gleiche Prinzip, weil sie ihre Industrie-flächen nur an solche Industrien verkaufen oder verpachten möchten, die einen möglichst großen Schiffsverkehr auslösen, der unmittelbar dem Gemeindegeld in Form von Schiffsgebühren zugute kommt.

In den Niederlanden haben die Gemeinden außer der Verwertung ihres Geländes und etwaiger Schiffsgebühren praktisch keine weiteren autonomen Einnahmequellen. Die Konzentration Rotterdams auf die Ansiedlung von Seehafenindustrien beruht also auf besonderen finanzwirtschaftlichen Voraussetzungen, die im Hamburger Wirtschaftsraum nicht vorliegen. In Hamburg kann man sich vielmehr der Erkenntnis stellen, daß eine einseitige Ausrichtung der Industrialisierungspolitik auf Seehafenindustrien die Gefahr eines strukturellen Ungleichgewichts auslösen könnte.

Die in Hamburg ansässige Seehafenindustrie gliedert sich in zwei durchaus unterschiedliche Gruppen. Zur ersten Gruppe gehört der Schiffbau mit allen jenen Unternehmungen, die überwiegend als Zulieferer der Werftindustrie tätig sind. Angesichts der schwierigen konjunkturellen und problematischen strukturellen Lage der deutschen Werftindustrie innerhalb des Weltschiffbaus mag es beruhigend sein, daß die im September 1963 gezählten rund 23 000 Werftarbeiter nur noch 9 % der 264 000 Industriebeschäftigten Hamburgs ausmachten. Einschließlich der überwiegend für

die Werften tätigen Herstellerfirmen für Schiffsschrauben, Schiffsmotoren, Schiffsfarben und nautische Geräte ist der Anteil dieser Gruppe der Hamburger Seehafenindustrie an der Gesamtindustrie höher.

Die zweite, bedeutendere Gruppe der Hamburger Seehafenindustrie umfaßt alle jene Zweige, die importierte Rohstoffe verarbeiten und sich zur Vermeidung von inländischen Transportwegen am Seehafen Hamburg als Einfuhrplatz für diese Rohstoffe angesiedelt haben. Hier mag nach der bekannten Standorttheorie Alfred Webers eine Rolle gespielt haben, daß die meisten Importrohstoffe sogenannte Gewichtsverlustgüter sind, deren Rohstoffgewicht nur teilweise in das Endprodukt eingeht. Typische Beispiele für diese Importindustrien sind Olmühlen, Kupferhütten, Hafentmühlen, Furnierwerke, Sägewerke, die Kautschukverarbeiter und die Tabakindustrie. Aber auch energieintensive Unternehmen, die sich früher in Hamburg angesiedelt haben, weil hier englische und später amerikanische Kohle besonders kostengünstig angeboten wurde, gehören, wie die Glasindustrie, zu den typischen Seehafenindustrien. Die mineralölverarbeitende Industrie war bis zur Einführung der Rohöleitungen eine ausschließliche Seehafenindustrie. Es bedarf kaum der Hervorhebung, daß bei diesen typischen Seehafenindustrien die Verbindung zwischen Industrie und Hafen besonders eng ist.

Obwohl sich, begrifflich als Gegensatz zur Seehafenindustrie verstanden, die Landindustrien in den letzten Jahrzehnten in Hamburg stark entwickelt haben, bestimmen die Seehafenindustrien auch heute noch die Industriestruktur der Hansestadt in einem wesentlichen Maße:

Umsätze typischer Hamburger Seehafenindustrien 1962
(in Mill. DM)

Mineralölverarbeitung	2 346
NE-Metallindustrie	479
Schiffbau	697
Sägewerke und Holzbearbeitung	32
Kautschuk- und Asbestindustrie	454
Mühlenindustrie	101
Olmühlen	482
Tabakverarbeitende Industrie	1 215
Insgesamt	5 806
Anteil am ges. Industrieumsatz	= 43 %

Würde man die allerdings in gleicher Weise vom Standortfaktor „Konsumzentrum“ beeinflusste kaffeeverarbeitende Industrie (Röstereien und Extraktionsbetriebe) mit ihrem Umsatzwert von 755 Mill. DM der Seehafenindustrie zurechnen, so ergäbe sich für sie ein Anteil von mehr als 50 % am hamburgischen Industriepotential.

Dieses Schwergewicht der Seehafenindustrie in Hamburg erweist sich als kritisch, da gerade diese Industriegruppe in letzter Zeit eine bemerkenswerte Stagnation der Umsätze aufweist. So erreichten im Zeitraum Januar bis September 1963 die Mineralölindustrie, die Kautschuk- und Asbestindustrie, die Sägereien und Holzbearbeitungswerke, die Mühlenindustrie, die Futtermittelindustrie und die ebenfalls der Seehafengruppe zuzuordnende Fischverarbeitung keine nennenswerten Zuwachsraten gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres. Im Schiffbau gingen die Umsätze sogar um fast 15 % zurück. Diese seit einigen Jahren abzeichnende Entwicklung wird man nicht auf die Raumeinheit der Hamburger Industrie zurückführen können. Vielmehr wirken hier Faktoren, die einen großen Teil der Seehafenindustrie aus verschiedenen Gründen strukturell benachteiligt erscheinen lassen.

Zunächst gibt es einige Anhaltspunkte dafür, daß bei Industrien, die auf importierten Rohstoffen basieren, der Seehafenstandort zugunsten des Konsumstandortes oder des Arbeitsstandortes an Bedeutung eingebüßt hat. Für die Baumwollindustrie hat dies schon immer gegolten. Baumwollspinnereien in einem Seehafen hat es praktisch nie gegeben. Auch die Kautschukindustrie hat sich von vornherein nicht nur am Seehafenplatz angesiedelt; München, Fulda und Hannover sind seit jeher traditionelle Standorte bedeutender Reifenfabriken. Auch die Eisen- und Stahlindustrie hat es trotz der Abhängigkeit von Import-Erz mit Ausnahme des Bremer Experiments nie an die Küste gezogen. Bei der Mineralölindustrie zeigte sich nach der Einführung einer wirtschaftlichen Pipelineverbindung für Rohöl ein ausgeprägter Trend zum Konsumgebiet. Die Hamburger Raffinerien mit einer Durchsatzkapazität von 7 Mill. t pro Jahr dienen heute ausschließlich der Versorgung des norddeutschen

Die DEUTSCHE BUNDESBAHN

befördert jedes Gut jeder Zeit

- Moderne Güterwagen, auch für schwerste Güter
- Großbehälter verschiedener Art
- Paletten für rationellen Versand
- Güterkraftverkehr

sind nur einige der von ihr gebotenen Möglichkeiten.

Darum

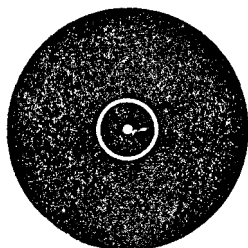


- Transport Ihr Vorteil

Bundesbahndirektion Hamburg

Die gesprochene Schrift

Die Heilsbotschaft nach Markus



Neu übersetzt von Fridolin Stier

Zwei 30-cm-Schallplatten in Kassette. Sprecher Paul Edwin Roth. PAT 482-60/61. Gesamtlauzeit 1 1/2 Stunden. Düsseldorf 1964, Patmos-Verlag. — Die Heilsbotschaft der Evangelien ist gesprochene Botschaft, Sprache. Die Urberichte über Jesu Taten und Worte wurden mündlich überliefert und von den Evangelisten um des Hörens willen schriftlich fixiert. Die Schallplatte erlaubt, diesem Ursprünglichen wieder näherzukommen. Auch kann jetzt das Evangelium als Ganzes gehört werden; es gewinnt dadurch eine eigentümliche Mächtigkeit, die dem lautlosen Lesen und dem Hören in Stücken versagt bleibt. Die neue Übersetzung des Tübinger Professors für Bibewissenschaft erweist sich über alle philologische Treue hinaus gerade im gesprochenen Wort als Sprachwerk hohen Ranges. Sie stellt sich ganz in den Dienst der Verkündigung. Schärfer und strenger gezeichnet erscheint hier in der Heilsbotschaft nach Markus die Gestalt des Christus: der „Menschensohn“, der Sohn Gottes, voll Geheimnis, erhaben und heilig.

Patmos

Raumes, und es ist nur der Konsumkraft dieses Gebietes zuzuschreiben, daß umfangreiche Erweiterungspläne bei einigen Hamburger Raffinerien bestehen.

Bei dem Trend zur Verlagerung der Industriestandorte in das Konsumgebiet spielt auch die europäische Integration eine Rolle, die nach dem Kriege den Rhein zu einer wirklich freien, internationalen Wasserstraße gemacht hat. Manche Industrien haben für den Vorteil, in einem bestimmten Konsumgebiet ansässig zu sein, gern den — verhältnismäßig kleinsten — Kostennachteil in Kauf genommen, ihre Rohstoffe von einem Seehafenplatz per Binnenschiff beziehen zu müssen. Dies gilt nicht nur für die Kautschukindustrie, sondern auch für Ölmühlen, Getreidemühlen und Futtermittelwerke am westdeutschen Binnenwasserstraßensystem.

Ein Sonderfaktor, der den Seehafenplatz Hamburg betrifft, ist der steuerlich geförderte Aufbau der Zigarettenindustrie in Berlin. Aber auch in anderen Wirtschaftsbereichen der Seehafengruppe spielen Sonderfaktoren eine Rolle. So haben zum Beispiel in Hamburg ein Werk der Juteverarbeitung und eine Wollkämmerei ihre Produktion einstellen müssen, weil die Rohstoffherzeugerländer sich durch gezielte Maßnahmen bemüht haben, die Veredelung der Rohstoffe der eigenen Industrie vorzubehalten. Die Hamburger Kupferhütten sehen sich seit einigen Jahren einem

ähnlichen Problem gegenüber. Die Kupfererz-Förderländer versuchen, die Verhüttung der Erze im eigenen Lande vorzunehmen, und, wo dies nicht der Fall ist, konkurrieren ausländische Verhüttungsindustrien mit zum Teil wettbewerbsverzerrenden Maßnahmen um den Rohstoff. Vielleicht ist es für Hamburg von Vorteil, daß noch keine Eisenhütte das Gebiet der Unterelbe als Standort gewählt hat, denn auch hier zeichnet sich der Trend zur sogenannten Direktreduktion der Erze zu Roheisen im Erzeugerland auf der Basis heimischer Energiereserven ab.

Die Beispiele der Wollkämmerei und der Juteerzeugung haben durch die Vorschläge der Welthandelskonferenz in Genf neue Aktualität gewonnen. Das Arbeitspapier des argentinischen Professor Prebisch hat die Forderung erhoben, die westlichen Industriestaaten sollten junge Industrien der Entwicklungsländer dadurch fördern, daß sie diesen ermäßigte Zollsätze oder zollfreie Kontingente für veredelte Rohstoffe einräumten. Dieser Vorschlag zielt mitten in die Interessen der rohstoffverarbeitenden Industrie, die typische Seehafenindustrie ist. Auf dem Gebiet der Kakaoverarbeitung lassen sich die Auswirkungen der Vorschläge von Prebisch schon jetzt erkennen: Nicht zuletzt mit Hilfe Hamburger Maschinenbauunternehmen in Ghana zur Zeit mehrere Werke zur Kakaoverarbeitung errichtet, die nach ihrer Fertigstellung wahrscheinlich den größten Teil der weltmarktmäßig bedeutenden Kakaoernte dieses Landes verarbeiten können. Die ghanaische Regierung wird mit ihren Möglichkeiten der Beeinflussung des Devisenkurses sicherlich versuchen, die Produkte dieser Veredelungsindustrien in Europa billiger zu verkaufen, als es die hier ansässigen Veredelungswerke vermögen. Damit zeichnet sich für einen weiteren Industriezweig der Seehafengruppe eine Entwicklung ab, wie sie die Juteindustrie und die Wollkämmereien bereits durchlaufen haben. Angesichts dieser Perspektiven und der dargestellten unterdurchschnittlichen Entwicklung einiger Zweige der in Hamburg ansässigen Seehafenindustrie erscheint es notwendig, in die Wachstumschancen dieser bislang für die Hamburger Gesamtwirtschaft und den Hamburger Hafen bedeutungsvollen Industriegruppe einige Zweifel zu setzen.

Die Produktivitätschancen der Landindustrie

Es entspricht sicherlich den komparativen Kostenvorteilen und den technologischen und entwicklungs-mäßigen Vorteilen einer fortgeschrittenen Industrialisation, wenn man auch für die Bundesrepublik bei den Wirtschaftszweigen hoher technischer Spezialisierung größere Wachstumschancen erwartet als bei den rohstoffverarbeitenden Industrien, die den wesentlichen Teil der Seehafenindustrie ausmachen. Glücklicherweise umfaßt das Industriepotential Hamburgs und der Industrieregion Unterelbe zum Teil solche Industrien der höheren Technik. Hier besteht im Gegensatz zu einzelnen Seehafenindustrien nicht die Gefahr einer Beeinträchtigung durch internationale Entwicklungen. Zu dieser relativ ungefährdeten Industriegruppe gehören zum Beispiel der Spezialmaschinenbau, die Chemie, die pharmazeutische Industrie, die modische

Textil- und Bekleidungsindustrie, die feinmechanische Industrie sowie der weite Bereich der Verbrauchsgüterindustrie und der Nahrungs- und Genußmittelindustrie.

Alle diese Industrien basieren nicht primär auf dem Standortfaktor Seehafen, sondern sind überwiegend konsumorientierte oder arbeitsorientierte Unternehmungen. Es ist hierbei zu berücksichtigen, daß in Hamburg ansässige Unternehmen in einem Umkreis von 150 km auf ein Konsumentenpotential von fast 10 Millionen Menschen zurückgreifen können. Dieses große Verbrauchergebiet ist von anderen Zentralplätzen wie Düsseldorf oder Frankfurt nur mit erheblich höheren Transportkosten zu erreichen als von Hamburg.

Welche Chancen bieten nun diese Landindustrien für die Entwicklung des Hamburger Hafens? Hier mag ein Beispiel die denkbaren Verflechtungen aufzeigen. Hamburg ist der Standort einer großen Klavierfabrik von Weltruf, die mehr als 600 Menschen beschäftigt. Dieses Werk gehört zweifellos nicht mehr zur Seehafenindustrie; dennoch werden die für die Klaviere und Flügel verarbeiteten exotischen Hölzer über den Hamburger Hafen importiert, wie auch ein großer Teil der Erzeugnisse dieses Werkes via Hamburg in alle Welt verschifft wird. Ein anderes Beispiel: Eine in Harburg ansässige Automobilfabrik, die ebenfalls nicht als Seehafenindustrie gilt, stattet ihre Fahrzeuge mit englischen Motoren aus. Diese Motoren nehmen ebenso wie die aus Hamburg exportierten Autos den in diesem Falle kostengünstigsten Weg über den Hamburger Hafen. Ein Ackerschlepper-Montagewerk, das demnächst seine Produktion im Süden von Hamburg auf niedersächsischem Gebiet aufnehmen wird, beruht vollständig auf der Einfuhr fertiger Teile aus Großbritannien, die über den Hamburger Hafen hereingeführt werden. So gibt es zahlreiche Beispiele typischer Landindustrien, die doch mit einem nicht unerheblichen Teil ihrer Zulieferungen oder ihrer Exporte schließlich zur Beschäftigung des Hamburger Hafens beitragen.

Ohne daß sich Rückschlüsse dieser Art schon exakt quantifizieren ließen, kann festgestellt werden, daß auch außerhalb der Gruppe der Hafenindustrie von dem

Industriepotential des Hamburger Raumes wirksame Impulse für die Hafenwirtschaft ausgehen. Wenn der den Hafen Hamburg berührende Ein- und Ausfuhrbedarf der Landindustrien auch tonnagemäßig nicht mit der traditionellen Seehafenindustrie vergleichbar ist, so bleibt doch zu berücksichtigen, daß hier ein intensiver Stückgutverkehr besteht, der hinsichtlich der Umsätze und Verdienstmöglichkeiten die Hafenwirtschaft stärker befruchten kann, als es in den Tonnagezahlen zum Ausdruck kommt.

Wegen der dargestellten Unsicherheiten bei der Entwicklung der Seehafenindustrien wird die Hamburger Wirtschaftspolitik sich darum bemühen müssen, den Landindustrien mit Vorrang günstige Expansionschancen einzuräumen. Alles deutet darauf hin, daß diese Landindustrien viel eher das Prädikat einer produktivitätsträchtigen Wachstumsindustrie verdienen als manche Zweige der typischen Seehafenindustrie.

Aber selbst wenn bei einer Analyse dieser oder jener Landindustrie und der von ihr zu erwartenden Verkehrsströme offenbar werden sollte, daß die Wirkungen auf den Hamburger Hafen begrenzt sind, sollte man daraus nicht schließen, daß der Hafen von der Expansion einer solchen Industrie nicht profitiert. Man sollte sich vielmehr vergegenwärtigen, daß die Förderung solcher Landindustrien eine Maßnahme im Rahmen einer gezielten Einkommens- und Wohlstandspolitik ist, die vor allem die Erhöhung des Wohlstandes und damit der Verbrauchsausgaben der Bevölkerung in der Industrieregion Unterelbe zum Ziel hat.

Eine Erhöhung der Verbrauchsausgaben wird mit hoher Wahrscheinlichkeit mittelbar auch eine Ausweitung der Geschäftsbasis im Hamburger Hafen zur Folge haben. Es gibt vorerst keine ausreichenden Berechnungen über die Einkommenselastizität der Verbrauchernachfrage nach Einfuhrgütern. Es ist aber nach den bisherigen Erfahrungen wahrscheinlich, daß bei höheren Einkommen in der Region auch die Nachfrage nach Einfuhrgütern, wie zum Beispiel schottischem Whisky, englischen Sportwagen, kolumbianischen Bananen, marokkanischen Apfelsinen oder skandinavischen Möbeln, zunimmt.

Worin liegt der Reiz des Fliegens?

Einmal im Zeitgewinn. Zweitens in den Annehmlichkeiten, die Ihnen geboten werden. Wenn Sie mit Swissair fliegen, kommt noch mehr dazu: streckengerechte Düsenflugzeuge der bewährten 3 Typen DC-8, Coronado und

Caravelle. Ferner die sprichwörtliche Schweizer Präzision und Gastlichkeit. Und eine vorbildliche Betreuung der Fluggäste – überall in der Welt.

Fragen Sie Ihr IATA-Flugreisebüro,
für Luftfracht Ihren IATA-Spediteur.

Weltbekannt für Service und Verlässlichkeit

SWISSAIR

Diese Überlegungen sollen andeuten, daß nicht nur die typischen Seehafenindustrien eine befruchtende Wirkung auf den Hamburger Hafen auslösen. Vielmehr können auch die Landindustrien, deren Verflechtung mit dem Hafen weniger offenkundig ist, die Position des Hafens stärken. Dabei wird sichtbar, daß auch für viele Landindustrien der Hafen mit seinen Fazilitäten ein wichtiger Standortfaktor ist. Die Wirkungen der Landindustrien auf den Hafen sind zwar von Betrieb zu Betrieb unterschiedlich; sie sind aber um so wichtiger, weil hier Stückguttransporte anfallen, die die Position des Hafens stärker beeinflussen als der Massengutumschlag mancher Seehafenindustrien. Insofern entspräche eine Expansion der Landindustrien

in der Industrieregion Unterelbe dem Ziel, durch eine selektive Akquisitionspolitik den Anteil jener Güter am Hafenumschlag zu erhöhen, die für die internationale Linienschifffahrt frachtmäßig besonders interessant sind und dem Hafengewerbe gute Verdienstmöglichkeiten gewähren.

So gesehen ist eine die Landindustrien besonders berücksichtigende Industrialisierungspolitik in und um Hamburg nicht nur unter dem Aspekt einer zielbewußten Einkommenspolitik, sondern auch aus Gründen einer optimalen, selektiven Hafenpolitik von Bedeutung. Aus dieser Sicht rechtfertigt sich die Feststellung: Industriepolitik ist die beste Hafenpolitik.

Die Strukturwandlungen in der Seeschifffahrt und ihr Einfluß auf die Seehäfen

Dr. Lothar Jolmes, Hamburg

Ihr augenfälligstes Merkmal finden die Strukturwandlungen in der Seeschifffahrt und ihre Auswirkungen auf die Seehäfen im Wachstum der Schiffsgrößen — vor allem in der Tank- und Massengutfahrt. Hinzu treten eine Anzahl weiterer Merkmale, dem Beschauer nicht so leicht offenkundig. So sind zu nennen die Wandlungen in Antriebsart und Betriebsstoff, die Steigerung der Reisegeschwindigkeit der Schiffe, das Bemühen um ein günstigeres Verhältnis zwischen Registertonne und Tragfähigkeit, die Entwicklung strömungsgünstiger Rumpfformen und, ganz allgemein gesehen, die Ausfächerung der Seeschifffahrt durch die Konstruktion und den Einsatz von Spezialschiffen, deren Anpassung an das zu befördernde Gut weit über den Rahmen des bisher Gewohnten hinausgegangen ist.

Spezifizierte Welthandelstonnage

Seit 1890 hat sich die Welthandelstonnage nahezu siebenfach, seit 1939 mehr als verdoppelt. Die Zahl der Schiffe hat sich jedoch von 1890 bis 1939 — bei gleichzeitig verdreifachter Tonnage — geringfügig verringert und erst im Jahre 1952 die Zahl des Jahres 1890 erreicht. 1963 lag sie mit gut 7000 Einheiten über der Schiffszahl von 1890. Schon diese Relationen zeigen, daß sich die durchschnittliche Größe der Schiffe vergrößert haben muß. Allerdings besitzt die so gewonnene Durchschnittsgröße — 656 BRT im Jahre 1890 und 3686 BRT im Jahre 1963 — kaum eine Aussagekraft, sie hat lediglich den Vorteil, leicht ermittelt werden zu können.

Auch die Aufschlüsselung des Tonnagebestandes und der Neubauten in Trockenfracht- und Tankertonnage vermittelt kein besonders beeindruckendes Bild, geben die so gewonnenen Durchschnittsgrößen doch nicht das Problem der Anpassungsschwierigkeiten der Seehäfen an das Superschiff wieder. Aber: War noch 1939 mehr als 75 % des Schiffsraums unter 8000 BRT groß und

nur 13 % größer als 10 000 BRT, so stellte sich dieses Verhältnis im Juli des Jahres 1963 bereits auf 45 % zu 42 %; das sogenannte „Regelfrachtschiff“ des Weltseeverkehrs — um 1900 etwa 3500 BRT, 1913 rund 5000 BRT, 1937 ca. 6000 BRT groß — kann heute mit etwa 10 000 BRT und einem Tiefgang von 9,10 bis 10,40 m veranschlagt werden. 1939 waren nur 578 Schiffe oder 1,94 % aller Einheiten der Welthandelsflotte mit 12,55 % der Gesamttonnage 10 000 BRT und größer, 1963 aber bereits 3901 Schiffe (9,83 %) mit 43 % der Tonnage! In den Jahren von 1946 bis 1963 waren von den 25 639 Neubauten 19 286 Schiffe kleiner als 6000 BRT, d. h. also knapp 76 %. Wenigstens 270 Schiffe waren aber größer als 10 000 BRT, darunter mindestens 110 Tanker, und von diesen 270 Schiffen waren wiederum 94 größer als 30 000 BRT, darunter wenigstens 81 Tanker. Nahezu jeder vierte Tanker war größer als 15 000 BRT — 1955 nur jeder dreizehnte — zusammen stellten sie mehr als die Hälfte der Welt-Tankertonnage. Etwa jedes sieben- undzwanzigste Schiff der Welthandelsflotte war größer als 15 000 BRT, zusammen stellten sie mehr als ein Viertel der Gesamttonnage. Noch 1955 waren nur 1,2 % aller Schiffe größer als 15 000 BRT gewesen, mithin also nur jedes dreiundachtzigste Schiff, die alle zusammen nur knapp ein Dreizehntel der Welttonnage stellten.

Stürmische Entwicklung bei Tankschiffen . . .

Bei den Tankern hat die stürmischste Entwicklung aller Schiffstypen stattgefunden: 1885 war ein 3000-tdw-Schiff ein Supertanker, keine 80 Jahre später — im Oktober 1962 — läuft in Japan der erste 132 000-tdw-Tanker vom Stapel, und die Techniker erklären, daß die Konstruktion von Schiffen bis zu 500 000 tdw heute keine unlösbaren Probleme mehr aufgibt. Im Jahre 1870 waren 70 Tankschiffe in Fahrt, die ihre Ladung noch in Fässern transportierten; im Juli des Jahres 1963 war nahezu jede dritte Bruttoregistertonne eine