

Lübeck des Auswärtigen Amtes für Außenhandel, welche in ähnlicher Weise wie andere Zweigstellen oder neuerdings errichtete Reichsnachrichtenstellen für Außenhandel die Verbindung zwischen hiesigen Firmen und deutschen Vertretungen im Auslande besorgt, dauernde Verbindung mit dem Auswärtigen Amt aufrechterhält und die vom Auswärtigen Amt eingehenden Nachrichten aus dem Auslande hiesigen interessierten Firmen zugänglich macht.

In ähnlicher Weise arbeitet unter gleichzeitiger Verwendung reichhaltigen außeramtlichen Materials das Weltwirtschafts-Archiv, welches jetzt ausgedehnte Bureaus in der Poststraße 19 unterhält. Diesem Institut stehen umfangreiche Archive aus Zeitungs- und Zeitschriftenmaterial, Kartotheken über die einschlägige Literatur, Handbücher usw. zur Benutzung durch die Kaufmannschaft zur Verfügung. Außerdem wird vom hamburgischen Weltwirtschafts-Archiv die Zeitschrift „Der Wirtschaftsdienst“ herausgegeben.

Das Jahr 1925 wird für die deutsche Wirtschaft in seinem Beginn gekennzeichnet durch die am 10. Januar eingetretene Befreiung von der durch den Versailler Vertrag auferlegten Verpflichtung zur allgemeinen Meistbegünstigung, in seinem weiteren Verlauf durch die Beendigung der Ruhrbesetzung und in seinem Ende durch die Umstellung der Gesinnung in den früher feindlichen Ländern, die sich in dem Vertrag von Locarno auswirkt. Führt das erstere Ereignis zu der Möglichkeit, wieder Handelsverträge abzuschließen und dadurch den Wiedereintritt

Deutschlands in den Weltverkehr zu erleichtern, so ist von den weiteren Vorgängen zu erwarten, daß außer durch die zum Abschluß gebrachten Verträge auch sonst diejenigen Maßnahmen ihr Ende finden werden, die infolge der geistigen Einstellung in den früher feindlichen Ländern Deutschland in der gesamten Weltwirtschaft Hemmnisse bereiteten, den Wiederaufstieg erschwerten und damit auch die von den Ententemächten erwartete Reparationsfähigkeit beeinträchtigten. Trotz des Abschlusses von Handelsverträgen mit Ländern, wie Großbritannien, Belgien, Italien, Spanien, Rußland u. a. und trotz der sich allgemein immer mehr geltend machenden Erkenntnis, daß man Deutschland wieder in den Kreis der an der Weltwirtschaft beteiligten Länder ohne Neid und schikanöse Gegenwirkung tätig sein lassen muß, zeigt das Jahr 1925 einen im Laufe des Jahres dauernd verstärkten Tiefstand der deutschen Wirtschaft, der für Deutschland selbst ebenso unheilvoll ist wie für die mit ihm im Zusammenhang stehenden Länder. Absatzkrise in In- und Auslande, Kreditnot in Industrie, Handel und Landwirtschaft, dauernd steigende Arbeitslosigkeit und ins Ungemessene gesteigerte Steuerlasten sind die Kennzeichen, die immer stärker in die Erscheinung treten. Lediglich der Umstand, daß in den meisten anderen europäischen Ländern die Verhältnisse unter ähnlichen Schwierigkeiten leiden, und die Abhängigkeit, die sich für diese Länder von dem Wiederaufstieg der Wirtschaften Mitteleuropas ergibt, läßt erwarten, daß bei weiterer Auswirkung der in Locarno zur Geltung gekommenen Grundgedanken das neue Jahr die Überwindung des Tiefstandes bringen wird.

## Die wirtschaftliche Entwicklung und Bedeutung der Freien und Hansestadt Hamburg.

Von Dr. H. Reymann, Syndikus der Handelskammer Hamburg.

Hamburg war ursprünglich ein karolingisches Kastell und diente dem Schutz Nordsachsens gegen Slaven und Dänen. Im 9. Jahrhundert wurde es eine Missionssiedlung und war zeitweilig Sitz des Erzbischofs Ansgar, der es jedoch später mit dem vor dänischen Überfällen besser geschützten Bremen vertauschte. Dem Gegensatz der hamburgischen Erzbischöfe mit den weltlichen Grafen verdankt Hamburg seine spätere Größe als Hafen- und Handelsstadt, die undenkbar ist ohne den Elbstrom. Das ursprüngliche Hammaburg lag nämlich gar nicht an der Elbe, sondern ein gutes Stück davon entfernt an der Alster, einem unscheinbaren Nebenflüßchen des Elbstroms. Erst dadurch, daß ein Billunger Herzog vor der Übermacht des Erzbischofs Adalbert weichend, eine neue Burg am anderen Alsterufer, unweit der Einmündung in die Elbe, errichtete und daß hundert Jahre später ein Schauenburger Graf an der Stelle der neuen Burg eine bald mit wertvollen kaiserlichen Vorrechten ausgestattete Marktansiedlung gründete, wurde es möglich, daß sich hier im Laufe der Jahrhunderte ein Welthafen und eine machtvolle Handelsstadt entwickelte.

Der unmittelbare Anschluß an die Elbe war aber noch nicht gefunden. Die Alster, die damals noch keineswegs die Gestalt der heute das Stadtbild beherrschenden Wasserfläche hatte, gab noch in den ersten hundert Jahren der Siedlung ihren Charakter. Der erste Hafen des Ortes lag weit vom jetzigen Elbflauf in der Alster. Erst Jahrhunderte nach ihrer Gründung hat sich die im Zusammenhang mit Lübeck aufblühende und ihre Handelsbeziehungen insbesondere nach den Niederlanden und Flandern ausdehnende Stadt ihre Lage an der Elbe, ihrem heutigen Lebensnerv, mit dem Durchstich der sie abtrennenden Elbinseln erzwungen und im Laufe der folgenden Zeit den Strom durch völlige Umgestaltung näher an sich herangezogen und diesen in unermüdlicher Arbeit, zum Teil unter gänzlicher Vertauschung von Land und Wasser, dienstbar gemacht.

Einen gewissen Höhepunkt für das mittelalterliche Hamburg bedeutet das 13. Jahrhundert, in dessen Verlauf die Grundlinien der späteren Entwicklung bereits deutlich erkennbar werden. Dies gilt nicht nur für die Gliederung der Stadt und die Formung

des Bildes der heutigen Altstadt, sondern auch für die Art der städtischen Verwaltung, die in dieser Zeit der Rat und ein Ausschuß der Bürgerschaft an sich zu ziehen verstehen; dies gilt insbesondere auch für die wirtschaftliche Entwicklung, denn im Laufe des 13. Jahrhunderts dehnte sich der hamburgische Handel in umfassender Weise aus. Schon jetzt wurde die günstige Lage dieses Platzes für den Umschlag zwischen dem Ostsee- und Nordseeländern, wie auch für den Verkehr mit dem inneren Deutschland erkennbar.

In dieser Zeit versucht auch Hamburg, sich das erstemal eine eigene Exportindustrie zu schaffen, und zwar mit außerordentlichem Erfolg in Gestalt der Bierbrauerei. Für lange Zeit — etwa 150 Jahre — stand die Brauerei im Mittelpunkt des hamburgischen Wirtschaftslebens. Das Hamburger Bier erfreute sich bald weit über die Grenzen der Stadt hinaus großer Beliebtheit und wurde in großem Maße, besonders nach England, Flandern und den nordischen Ländern ausgeführt. Es gab der Schifffahrt reichliche Beschäftigung und wurde für die Stadt eine Quelle beträchtlichen Wohlstandes. Bezeichnend hierfür ist es, daß Hamburg nach der im 14. Jahrhundert unter Führung Lübecks erfolgten Gründung der Hanse, der es sich selbstverständlich angeschlossen, das „Bräuhaus der Hanse“ genannt wurde.

Die Zugehörigkeit zur Hanse hat während der nächsten beiden Jahrhunderte die politischen wie auch die wirtschaftlichen Verhältnisse der Stadt stark beeinflußt. Hamburg beteiligte sich als Mitglied der Hanse an zahlreichen Kämpfen gegen die Dänen, Holländer und Engländer, richtete aber schon damals sein Hauptaugenmerk auf die Pflege seines Handels und der Schifffahrt, indem es für die sichere Verbindung der Stadt mit dem Meere durch Anlage von Leuchtfeuern, Baaken und Tonnen sorgte und die Seeräuber in Schach hielt. Den im Anfang des 15. Jahrhunderts über den Seeräuberhauptling Klaus Störtebecker errungenen Sieg feierte das Lied, das mit den Worten schließt:

„Hamburg, Hamburg, des geb' ich dir den Preis  
„des magstu von golde eine krone tragen,  
„den preis hastu erworben.“

ist von den h die zum Maßnahmenstellung in r gesamten aufstieg ern erwartete flusses von n, Belgien, allgemein n Deutsch- beteiligten sein lassen s dauernd r Deutschm im Zu- und Aus- wirtschaft, ne gestei- stärker in ß in den isse unter t, die sich rtschaften irksung nskung das virid.

irg.

Art der ein; dies ag, denn urgische de die en den mit dem

rstemal außer- ige Zeit icht des erfreute großer ngland, gab der dt eine ist es, hrung bstver- wurde.

ichsten tlichen te sich n die lamals d der lt mit onnen g des ecker ließt:

Die hamburgischen Kaufleute zogen schon damals vielfach ins Ausland, namentlich nach Brügge und London. Mit dem Niedergang der Hanse im 16. Jahrhundert war ein Wechsel der wirtschaftlichen Verhältnisse Hamburgs verbunden. Die Bierausfuhr ging rasch zurück. Hamburg wußte sich jedoch Ersatz auf anderen Gebieten zu schaffen. Von einschneidender Bedeutung hierfür war die entgegen den Satzungen der Hanse vorgenommene und Hamburg vielfach zum Vorwurf gemachte Aufnahme fremder Kaufleute, und zwar der portugiesischen Juden, der Niederländer und Engländer, denen sogar größere Rechte gewährt wurden als den einheimischen Bürgern. Wenn auch die Bevorzugung der englischen Kaufleute manche Nachteile zur Folge gehabt haben mag, so förderte doch der Zuzug der Fremden die überseeischen Beziehungen der Hamburger Kaufmannschaft, namentlich trug die Verbindung mit Portugal zu dem Aufschwung des hamburgischen Kolonialwarenhandels bei. Auch sonst wirkte die Einwanderung auswärtiger erfahrener Kaufleute anregend und befruchtend auf das Hamburger Leben und die kaufmännische Praxis. Ein Zeichen für die ins Große gehende Entwicklung des Handelsverkehrs war die ins 16. Jahrhundert fallende Errichtung der Börse, in der die bisher für sich abgeschlossenen England-, Flandern- und Schonefahrer sich nunmehr gemeinschaftlich zusammenfanden.

Auch für das gewerbliche Leben war der Zuzug der fremden Elemente von Vorteil. Der Freiheit von den wirtschaftlichen Fesseln, die mit der Zugehörigkeit zur Hanse verbunden gewesen waren, sowie englischem und niederländischem Einfluß war die Aufnahme der Zuckerraffinerie und der Kalandruckerei zu danken, die beide bald zu großer Blüte gelangten und für Hamburgs Wohlstand bis um die Wende des 18. Jahrhunderts eine ähnliche Bedeutung erlangten wie vormals die Brauerei. Daneben nahm das Ein- und Ausfuhrgeschäft in Waren der verschiedensten Art einen lebhaften Aufschwung. Hamburg entwickelte sich immer mehr zum Ausfuhrplatz für Norddeutschland, Böhmen und Polen und vermittelte diesen Ländern die Produkte des Auslandes. So entfaltete Hamburg, das mit der Auflösung des Deutschen Reiches im Jahre 1806 auch äußerlich ein souveräner Staat wurde, trotz unvermeidlicher zeitweiliger Rückschläge seine Macht und gedieh zu einem Handelsplatz von internationaler Bedeutung, um im Anfang des 19. Jahrhunderts einen um so tieferen Sturz von dieser Höhe zu erleiden. Die von Napoleon verhängte Kontinentalsperre unterband fast jeden Handel und ruinierte das hamburgische Gewerbe, während die Besetzung der Stadt durch die französischen Truppen der Stadt schwere Lasten auferlegte. Das bisher reiche Hamburg verarmte und erholte sich nur langsam wieder mit englischer Finanzhilfe von den drückenden Jahren der Fremdherrschaft. Die günstige natürliche Lage der Stadt in Verbindung mit der Energie und dem unerschütterlichen Unternehmungsgeist seiner führenden Männer halfen Hamburg auch über diese schwierige Zeit hinweg und brachten es zuwege, daß Hamburg im 19. Jahrhundert eine neue ungeahnte Blüte erlebte. Sie halfen auch Katastrophen, wie den großen Brand im Jahre 1842, der ein Fünftel der Stadt in Schutt und Asche legte, und die Cholerazeit im Jahre 1892, die beide auch wirtschaftlich schwere Heimsuchungen bedeuteten, zu überwinden.

Von Bedeutung war in dieser Zeit die Loslösung der süd- und mittelamerikanischen Kolonien Spaniens und Portugals vom Mutterlande. Die hanseatischen Kaufleute nahmen umsichtig und vorausschauend sofort den Handelsverkehr mit diesen neu erschlossenen Gebieten auf, und bis zum heutigen Tage ist Hamburg mit diesen Ländern durch besonders enge freundschaftliche und wirtschaftliche Beziehungen verknüpft. Mit der Zeit traten auch die übrigen überseeischen Länder, wie Ostasien, Ostindien, Afrika und Australien hinzu. Hamburg wurde ein Hauptplatz für den Handel mit Produkten dieser Länder, wie Kaffee, Tee, Reis, Baumwolle, Tabak, ausländischen Hölzern, und zwar machte es sich in erfolgreichem Wettkampf mit den übrigen großen europäischen Handelsplätzen frei von seiner bisherigen Stellung als Zwischenmarkt. Es bezog diese Waren nicht mehr durch Vermittlung der alten Kolonialländer Portugal, Holland und Frankreich, sondern unmittelbar aus den produzierenden Ländern. Andererseits nahm seine Bedeutung als Ausfuhrplatz mit dem Wachstum der binnendeutschen Industrie zu.

Ein deutliches Zeichen seiner neuen Machtstellung ist die Tatsache, daß es meist gemeinsam mit seinen hanseatischen Schwesterstädten Bremen und Lübeck als Erben alter hansischer

Tradition eine erfolgreiche Handelsvertragspolitik trieb und — obwohl seit 1815 Mitglied des Deutschen Bundes — eine Reihe selbständiger Verträge mit europäischen und außereuropäischen Staaten abschloß, aus denen besonders die bisher noch nicht sehr entwickelte hamburgische Schifffahrt Nutzen zog. Dies hatte wiederum um die Mitte des Jahrhunderts eine Belebung des bis dahin auffallend unbedeutenden Schiffbaugewerbes zur Folge, das in der folgenden Zeit mit dem weiteren Aufblühen der Reederei zu höchster Blüte gelangte und noch heute dem ganzen gewerblichen Leben der Stadt seine besondere Note verleiht.

Die Jahrzehnte bis zur Reichsgründung waren eine Zeit stetiger glücklicher Entwicklung des hamburgischen Handels und des den wachsenden Ansprüchen angepaßten Ausbaues der dem Handel und der Schifffahrt dienenden Einrichtungen, insbesondere des Elbelaufs und der Häfen mit allen dazu gehörigen Lagerungs- und Umschlagsvorrichtungen.

Innerhalb des Deutschen Bundes setzte sich Hamburg für größere wirtschaftliche Einheitlichkeit ein, wenn es auch als Freund der „freien Wirtschaft“, der es immer war, ein Gegner des preußischen Zollvereins war und sich diesem nicht anschloß. Auch im neuen Deutschen Reich, in das es mit Lübeck und Bremen seine staatliche Selbständigkeit herübertrugte, blieb es zunächst als Freihafen außerhalb der deutschen Zollgrenze. Die Aufhebung dieser Schranke im Jahre 1888, die in Hamburg vielfach als ein Unglück angesehen wurde, bildete den Anfang der neuesten beispiellosen Blütezeit Hamburgs. In der kurzen Zeitspanne von 25 Jahren nach dem Zollanschluß erlebte Hamburg eine Entwicklung, die in ihrer Art ein Gegenstück bildet zu dem den Neid des Auslandes erweckenden industriellen Aufschwung Deutschlands und ihren sichtbarsten Ausdruck fand in den großen neuen Häfen, in den auf hamburgischen Werften gebauten mächtigen Schiffen der großen Linienreedereien und in der täglich von vielen Tausenden wimmelnden Hamburger Börse.

Einen neuen tiefen Sturz brachte der Weltkrieg und sein unglückliches Ende im Jahre 1918. Während der Kriegsjahre war Hamburg ebenso wie die übrigen deutschen Häfen naturgemäß verödet, Handel und Verkehr waren fast völlig zum Stillstand gekommen. So trostlos danach die Lage Hamburgs, insbesondere nach Ablieferung seiner Handelsflotte war, dank der Energie und Tatkraft seiner Bevölkerung bemühte es sich, in den folgenden Jahren mit Erfolg, auch diesen schweren Schicksalsschlag zu überwinden. Zwar trugen die zunächst den Hamburger Hafen langsam wieder belebenden Schiffe meist fremde, vielfach bisher unbekannte Flaggen, als Anfang des mühsamen Wiederaufbaues und der Anbahnung der durch den Krieg jah abgebrochenen Beziehungen; mit Übersee wurde auch der fremde Verkehr begrüßt. Auch sonst regte sich bald wieder der Unternehmungsgeist des Hamburger Kaufmanns, und es ist bezeichnend, daß in dieser schweren Zeit in dem in Folge der Cholerazeit abgebrochenen Hafenviertel eine Reihe in ihrer Schlichtheit und Größe überwältigend wirkender Geschäftshäuser, wie das Chile- und das Ballin-Haus, entstehen konnten. Sie werden für lange Zeit eindrucksvolle Zeugen dieses Wagemutes und Wahrzeichen des neuen Hamburg sein. Hamburg wird sich seine Stellung in der Welt auch wieder zu erringen wissen, denn solange die Elbe bis Hamburg hinauf großen Seeschiffen den Weg zum Hafen gibt, wird Hamburg seine Bedeutung behalten. Handel und Verkehr folgen im eigensten Interesse natürlichen Gesetzen. Da Hamburg ein Ort ist, wo die Vorbedingungen für einen zweckmäßigen Austausch von Waren aus aller Herren Länder in selten glücklicher Weise gegeben sind, wird Hamburg immer seinen Platz an der Sonne haben müssen, solange die Menschen Europas mit denen anderer Länder Handel treiben.

Die glückliche Lage Hamburgs beruht namentlich auf drei Umständen, der unmittelbaren Verbindung mit der großen, in die Nordsee einmündenden Seehandelsstraße, ferner seiner tief ins Binnenland, und zwar in das große Verbrauchsgebiet Zentral- und Nordeuropa vorgeschobenen Lage, die dem Einfuhrgut die Möglichkeit gibt, lange im Seeschiff zu bleiben, und die Ausfuhrware früh an das Seeschiff gelangen läßt, wodurch Kosten gespart werden, da das große Seeschiff stets das billigste Transportmittel ist, und endlich auf seiner Lage an der natürlichen Grenze zwischen See- und Flußschifffahrt und an einem Brennpunkt des internationalen Eisenbahnverkehrs, wodurch die günstige Umladung und die rasche Weiterbeförderung bzw. Heranschaffung der Güter ermöglicht wird.

Hierzu kommt als weiterer günstiger Umstand, daß das im Laufe der Zeit an dieser Stelle vom Elbstrom geschaffene Marschland ohne technische Schwierigkeiten nach Bedarf in seeschiff-tiefe Häfen verwandelt oder als Bauland für Lagerhäuser, Kai-strecken und Industriebauten benutzt werden kann. Das weiche Land läßt sich auch jederzeit von Kanälen in beliebiger Anzahl durchziehen und ermöglicht so die Schaffung neuer, besonders für Industrieanlagen, geeigneter Plätze mit Wasseranschluß.

Hamburg wird immer überwiegend Handels- und Schifffahrts-platz bleiben und wird niemals die Sorge für diese Grundpfeiler seiner Existenz außer acht lassen dürfen, aber es hat auch seine industrielle Aufgabe zu erfüllen. Hamburg besitzt zwar außer den Werften bereits eine sehr vielseitige, Achtung gebietende Industrie, die naturgemäß meist für den Export arbeitet. Aber es ist doch erstaunlich, daß dieser Ort, an dem eine Reihe für die Ansiedlung industrieller Unternehmungen günstiger Umstände zusammentreffen, bisher nicht noch mehr Anziehungskraft für die Industrie gehabt hat. Bei der Wahl des Standortes einer Industrie wird in Zukunft mehr noch als früher die den Kosten-punkt beherrschende Transportfrage entscheidend sein. Ist es aber wie in Hamburg möglich, das mit dem Seeschiff an-kommende Rohprodukt gleich an Ort und Stelle zum hoch-wertigen Exportgut zu verarbeiten und ohne weitere Transport-kosten oder sonstige unproduktive Menschen- und Maschinen-arbeit wieder dem für den Auslandshafen des Empfängers be-stimmten Seeschiff zuzuführen, so läßt sich das denkbar größte Maß an Wirtschaftlichkeit erzielen. Da für den Ausbau einer solchen Veredelungsindustrie die Kreditfrage eine sehr erhebliche Rolle spielt, ist Hamburg, dessen Kaufmannschaft mit dem Auslandskapital immer besonders enge Fäden zu ziehen verstanden hat, vornehmlich berufen, eine derartige Entwicklung zu

fördern. Die Notwendigkeit des weiteren Ausbaues seiner Industrie ist denn auch von Hamburg in der Kriegs- und Nach-kriegszeit klar erkannt worden. Für die deutsche, bisher allzu stark nach Westen geneigte Industrie bestehen hier große Zu-kunftsmöglichkeiten, die durch den Bau des geplanten Hansa-Kanals, der eine rasche Wasserverbindung nach dem westfälisch-rheinischen Industriegebiet schaffen würde, eine weitere Steige-rung erfahren könnten. Es wird noch viel Wasser die Elbe hinunterlaufen, bis dieser Plan Wirklichkeit wird. Aber schon der Hinweis hierauf und die weiteren Möglichkeiten, die sich an dieses Projekt knüpfen, zeigen, welche Aussichten für die weitere Entwicklung Hamburgs die Zukunft birgt.

Hamburg hat im Laufe seiner Geschichte vielfach ein Sonder-leben geführt. Seit der Gründung des neuen Deutschen Reiches ist es jedoch immer fester in das übrige Deutschland hinein-gewachsen. Dem Fortfall der Hamburg vom Reich bis dahin trennenden Zollschranken im Jahre 1888, womit es eigentlich erst vollständig im Deutschen Reich aufgegangen ist, verdankt es seine letzte Entwicklung zum Welthafen großen Stiles. Andererseits zieht auch das übrige Deutschland Nutzen aus dem Wachstum seines ersten Hafens, und die Erhaltung seiner Konkurrenzfähigkeit gegenüber den Rivalen auf dem Weltmarkt liegt im dringenden Interesse der gesamten deutschen Wirt-schaft. Soll Hamburg auch in Zukunft hierzu in der Lage sein, so dürfen die Wirtschaftskräfte, die in dem großen auch die preußischen Nachbarorte umfassenden Gebiet der gespaltenen Elbe zusammengefaßt sind, nicht zersplittert werden. Zum Wohle des Ganzen ist es vielmehr erforderlich, daß die hier vorhandenen Kräfte planmäßig zusammengefaßt und dem künftigen größeren Wirtschaftszentrum an der Niederelbe dienstbar gemacht werden.

## Der hamburgische Einzelhandel.

Von H. Jacobowsky, Syndikus der Detaillistenkammer.

Der Einzelhandel in seiner heutigen Form ist von den an der Warenerzeugung und -verteilung beteiligten drei großen Wirt-schaftsgruppen die jüngste. Erst im 18. Jahrhundert begann sich die Trennung des bis dahin durchweg in einer Hand vereinigten Groß- und Einzelhandels zu entwickeln. Diese Teilung wurde durch die Fortschritte der Technik, die Möglichkeiten und Not-wendigkeiten erweiterten Absatzes, die Zusammenballung großer Volksmassen in Städten und andere Umstände bedingt und ge-fördert. So entwickelte sich aus dem Anfang aller Handelstätig-keit, dem Hausierhandel, die Bildung von Märkten, die den ört-lichen, allmählich selbständig werdenden Einzelhandel lohnend werden ließen. Die Entwicklung des Verkehrs, insbesondere der Ausbau der Verkehrswege, trug gleichfalls dazu bei, an Stelle des hausierenden Händlers den selbständigen Einzelhandel mit weit-verzweigten Handelsbeziehungen zu setzen. Mit Beginn des 19. Jahrhunderts, also vor zirka 100 Jahren, dürfte diese Ent-wicklung des selbständigen Einzelhandels in allen größeren Städten Deutschlands wohl zum Abschluß gelangt sein.

Im hamburgischen Wirtschaftsleben spielt der Einzelhandel neben Schifffahrt, Großhandel und Industrie eine bedeutungsvolle Rolle. Allerdings tritt diese Bedeutung gerade in Hamburg viel-fach um deswillen weniger als in anderen Großstädten Deutsch-lands in die Erscheinung, weil Hamburgs Handel als Vermittler fast der gesamten Ein- und Ausfuhrbeziehungen Deutschlands einen vorwiegend überseeisch orientierten Charakter trägt. Häfen und Kontorhäuser wirken auf den Hamburg besuchenden Fremden erfahrungsgemäß derart charakteristisch und über-wältigend, daß diesen Eindrücken gegenüber der Einzelhandel in seiner Bedeutung vielfach verkannt wird.

Die gewaltige Entwicklung des hamburgischen Einzelhandels innerhalb der letzten Jahrzehnte auf der einen Seite und das Übergewicht der Interessen des Großhandels, der Schifffahrt und

der Banken in der Handelskammer andererseits ließen in den führenden Einzelhandelskreisen Hamburgs Anfang der neunziger Jahre des vorigen Jahrhunderts den Wunsch nach einer eigenen Interessenvertretung heranreifen. Es waren also örtliche Be-sonderheiten, vor allem die überragende Stellung des ham-burgischen Großhandels und der Reederei mit ihren vielfach sich bemerkbar machenden Einflüssen auf Verwaltung und Gesetz-ggebung, mit denen dieser Wunsch nach einer eigenen amtlichen Interessenvertretung des Einzelhandels begründet wurde. Die Anregung fand in der hamburgischen Bürgerschaft Sympathie, und in der Sitzung der Bürgerschaft vom 17. Februar 1897 wurde der Antrag, den Senat um Vorlage eines Gesetzentwurfs, be-treffend eine staatliche korporative Vertretung des hamburgischen Detaillistenstandes zu ersuchen, angenommen.

Die langjährigen Vorbereitungsarbeiten wurden insbesondere dadurch erschwert, daß in Deutschland zum ersten Male der Einzelhandel eine eigene amtliche Interessenvertretung erhalten sollte. Das Ergebnis der Vorarbeiten, die sich vornehmlich auf die Stellung der neu zu schaffenden Kammer, die sich vornehmlich auf in den Rahmen der Staatsverwaltung und ihr Verhältnis zur Handelskammer und zur Gewerbekammer bezogen, bildete das Gesetz, betreffend die Detaillistenkammer vom 19. Februar 1904. Dem Vorgange der Handelskammer und der Gewerbekammer folgend sollte auch die Detaillistenkammer aus freiwilligen Bei-trägen der von ihr vertretenen Wirtschaftskreise finanziert werden. Soweit diese Mittel nicht ausreichten, trat ein alljährlich festzusetzender Staatszuschuß hinzu. Die Teilnahme an der Staatsverwaltung, die seit alterher die hanseatischen Handels-kammern von den Handelskammern des übrigen Reiches unter-schied, wurde auch der Detaillistenkammer zugewilligt. Auch sie entsandte in die (dem preußischen Handelsministerium ent-sprechende) Deputation für Handel, Schifffahrt und Gewerbe sowie in einige andere Behörden einzelne Mitglieder.