

le Einlage-
der Ware-
Bemuste-
Tätigkeit
n in Arbei-
ber ist im
andel und
eicher Ge-

reinen, die
i aus dem
en), findet
andels-
immer und
Wahrneh-
Hamburgs
n zu über-
wähntlich
en, durch
gurgischen
über ihre
en. Außer-
lie Bürger-
chiffahrts-
lskammer.
zur Wahr-
zu denen
stzes auch
en an die
Eisenbahn-
bei ihr die
r hiesigen
Schiffahrt
r beitrags-
rmen, die
wird die
ng Eines
ren Kauf-
ungehörig-

genen Ge-
roßen be-
urgischen
nialgesell-
on Kom-
führer in
Haltung,

ldordnung,
ren Kauf-
die Wahl
ber jeden
Erhrbaren
ren statt.
sichts-
s Börsen-
se. Auf
nennt sie
Sachver-
gefordert
t bei der
it ein be-

t das bei
und die
und Han-
i, sozial-
i. a. er-
einzelnen
lies viel-
Vermitt-
ser Be-
uslegung
in ihren
gestellt.
enthalten
kammer,
Handels-
Ehren-
über die
u. a. m.
Verläufe
s Jahres
Bericht
eitungen

Zur Bearbeitung des Nachrichtenmaterials, welches von amtlichen Stellen zur Verfügung gestellt wird, besteht hier eine besondere Einrichtung in der im Patriotischen Gebäude befindlichen Zweigstelle Hamburg-Lübeck des Auswärtigen Amtes für Außenhandel, welche in ähnlicher Weise wie andere Zweigstellen oder die neuerdings errichteten 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 Welt-Wirtschafts-Archiv, welches jetzt ausgedehnte Bureaus in der Poststraße 19 unterhält. In 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 Welt-Wirtschafts-Archiv die Zeitschrift „Der Wirtschaftsdienst“ herausgegeben.

Wenn derartige Auskunfts- und Nachrichten-Einrichtungen nicht die ihrer Bedeutung entsprechende Beachtung finden, so liegt das in der Hauptsache daran, daß die Hamburger Kaufmannschaft in erster Linie mit eigenen Verbindungen und eigenem Material arbeitet, wodurch sie im allgemeinen schneller

und besser unterrichtet wird, als es auf amtlichem oder ähnlichem Wege geschehen kann. Der Hamburger Kaufmann ist gewöhnt, auf sich selbst gestellt mit seinen Auslands- und Inlandsverbindungen zu arbeiten, ohne auf eine staatliche Unterstützung Wert zu legen. Eine materielle Unterstützung erwartet er weder von Subsidien, wie sie wohl in anderen Ländern üblich sind, noch von sonstigen Förderungsmaßnahmen, die inländische Kreise häufig wünschen, die aber meist von zweifelhaftem Wert sind, weil sie zu spät kommen und nur schwer auf ihre Zuverlässigkeit geprüft werden können. Was der Kaufmann dagegen für sich in Anspruch nimmt, ist, daß er nicht durch irgendwelche Regierungsmaßnahmen in seiner freien Betätigung gehemmt und beeinträchtigt wird. Darum ist auch von hier aus stets der schärfste Kampf gegen alle Einrichtungen der Zwangswirtschaft geführt, dagegen aber gefordert worden, daß der Staat insoweit den geschäftlichen Beziehungen die Wege ebnet, als er, nachdem nunmehr die Behinderungen des Versailler Vertrages für die handelspolitischen Beziehungen fallen, Handelsverträge abschließt, die auf gegenseitiger Meistbegünstigung beruhen und durch gegenseitiges Entgegenkommen beweisen, daß der freien geschäftlichen Betätigung auch in den bisher feindlichen Ländern kein Widerstand mehr entgegengesetzt werden soll. Nur wenn in dieser Beziehung in weitestem Umfange eine Verständigung unter den Ländern der Welt herbeigeführt wird, werden sich allmählich die schweren Schädigungen wieder beseitigen lassen, unter denen jetzt die meisten Einzelglieder der Weltwirtschaft zu leiden haben.

Hamburg als Industriestadt.

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

„Die Deputierten glauben nicht zu irren, wenn sie sagen, daß, wenn Handlung und Fabrikation blühen, der Staat allemal glücklich ist“, schrieb im Februar 1777 die Commerzdeputation an den Rat der Stadt Hamburg. Die Handelskammer, die Nachfolgerin der Commerzdeputation, gab, geleitet von dem Bestreben, leistungsfähige industrielle Betriebe in größerem Umfange nach Hamburg zu ziehen, im Jahre 1917 eine Denkschrift über die hamburgische Industrie und ihre Zukunft heraus, die wertvolles Material über diese Frage enthält. Die Erinnerung an diese beiden Tatsachen zeigt, daß die Bedeutung der Industrie für Hamburg, an maßgebender Stelle sowohl in alter, wie auch in neuerer Zeit erkannt worden ist. Auch das vielfach umstrittene Groß-Hamburg-Problem hat seinen tieferen Grund nicht nur in dem Drang nach Vereinigung und Sammlung zersplitterter Kräfte zu organischer Einheit, es ist gleichzeitig auch der Ausdruck des starken Wunsches, für die in jüngster Zeit immer mehr nach der Küste hindringende Industrie Platz zu schaffen.

Hamburg ist seiner Lage nach in erster Linie Seehafen und Welthandelsstadt. Hier liegen die eigentlichen Quellen seiner Größe und seiner Kraft, denen es sicherlich treu bleiben wird. Aber es wäre ungerecht, darüber zu vergessen, was die Industrie für Hamburg bedeutet. Wenn der industrielle Gedanke in neuerer Zeit in Hamburg stärkere Betonung als früher gefunden hat, so bedeutet dies auch nicht, daß ganz neue Wege eingeschlagen werden sollen, sondern nur, daß Entwicklungstendenzen bewußt fortgebildet werden, die sich bisher aus verschiedenen Gründen noch nicht in dem gewünschten Maße haben auswirken können. Im Interesse Hamburgs und seiner Zukunft ist es zu begrüßen, daß auch die Industrie hier jetzt mehr zu ihrem Rechte kommt und die ihr gebührende Stellung einnimmt. Einen sichtbaren Ausdruck hat dies beispielsweise in der kürzlich erfolgten Vermehrung des industriellen Elements in den amtlichen Wirtschaftsvertretungen Hamburgs gefunden, auf deren Aufbau später noch in anderem Zusammenhange mit einigen Worten einzugehen sein wird. Zunächst sollen kurz die Umstände dargelegt werden, die für Hamburg als Standort von Industriebetrieben sprechen, sodann ist ein Abriss der Industriezweige zu geben, die sich bisher in Hamburg niedergelassen haben.

Die günstige Lage Hamburgs beruht in erster Linie darauf, daß der Hafen sowohl für große Seeschiffe erreichbar ist wie für Binnenschiffe, und daß an dieser Stelle gleichzeitig ein Brennpunkt des internationalen Eisenbahnverkehrs ist. Für die Industrie, die hieraus für die Heranschaffung ihrer Rohstoffe, sowie aus dem Auslande kommen, ebenso wie für die Weiterbeförderung ihrer Erzeugnisse den allergrößten Nutzen zu ziehen vermag, kommt hinzu, daß das weiche Marschland der Elbeniederung je nach Bedarf zu Häfen oder Bauland ver-

arbeitet werden kann. Wo sich ein Bedürfnis zeigt, lassen sich mühelos Kanäle durch das Land ziehen und so für Industrieanlagen geeignete Plätze mit Wasseranschluß schaffen. Ein industrielles Unternehmen, das über einen solchen Platz verfügt, ist in der Lage, das mit dem Seeschiff ankommende Rohprodukt gleich an Ort und Stelle zu verarbeiten und ohne weitere Transportkosten oder sonstige unproduktive Menschen- und Maschinenarbeit wieder auf dem Wasserwege abzutransportieren und damit ein denkbar größtes Maß an Wirtschaftlichkeit zu erzielen. Hierzu treten die Vorteile, die Hamburg als Überseeporzellanplatz ersten Ranges durch die Möglichkeit ständiger persönlicher Fühlungnahme mit den Vertretern aller am Weltgeschäft beteiligten Kreise gibt. Die Hamburger Börse gibt Gelegenheit, die reichen Erfahrungen des Überseekaufmanns für die rasche Einstellung auf neuartige Bedürfnisse des Auslandes, wie auch die weitverzweigten Auslandsbeziehungen des Hamburger Bankiers gewissermaßen aus erster Hand auszunutzen.

Von den erwähnten Momenten hat die Frage der Transportkosten in neuerer Zeit eine wachsende Bedeutung erlangt. Unter den für den Preis der Ware bestimmenden Faktoren spielen heute die Transportkosten eine größere Rolle als früher. Ersparnisse auf diesem Gebiete tragen daher wesentlich dazu bei, unsere Exportfähigkeit zu erhöhen. Dies ist um so wichtiger, als heute auf der einen Seite die Materialpreise und die Ausgaben für Steuern, soziale Lasten usw. unvergleichlich hoch sind, andererseits der schärfere Wettkampf auf dem Weltmarkt und unsere durch den Krieg geschwächte wirtschaftliche Lage zu schärferer Kalkulation und stärkerer Rationalisierung der Produktion zwingen. Aus solchen Erwägungen heraus ist der in letzter Zeit erkennbare Zug der Industrie nach der Küste zu erklären.

Die Entwicklung Hamburgs von einer überwiegenden Handelsstadt zur Handels- und Industriestadt ist deutlich zu erkennen an dem raschen Wachstum der industriellen Arbeiterschaft in den letzten Jahrzehnten. Im Jahre 1890 wurden noch rund 30 000 Arbeiter beschäftigt, im Jahre 1900 fast 46 000, im Jahre 1910 über 93 000 und im Jahre 1920 über 105 000; im Jahre 1922 war die Zahl auf 133 400 gestiegen. Den Anstoß zu dieser Entwicklung hat der im Jahre 1888 erfolgte Anschluß Hamburgs an das deutsche Zollgebiet gegeben. Einige Industrien, die in der nunmehrigen Zollstadt ihren Sitz hatten, erlitten zwar vorübergehende Einbuße, aber im ganzen bildet doch der Zollanschluß den Beginn der Entwicklung Hamburgs zur Welthandelsstadt und zum Sitz der Großindustrie, eine Entwicklung, die durch den Krieg und die letzten Jahre hoffentlich nur vorübergehend unterbrochen worden ist.

Statt der Sonderstellung, die Hamburg vor dem Zollanschluß innerhalb des Deutschen Reiches inne hatte, wurde auf Grund