

handelt. Auch in dieser Hinsicht bietet die Hamburger Industrie wegen ihrer großen Mannigfaltigkeit ein vielseitiges und oft auch wechselvolles Bild. Hinsichtlich der gelernten Leute kann festgestellt werden, daß sie überwiegend in den auf handwerksmäßiger Grundlage ruhenden Industriezweigen, wie beispielsweise in der Maschinenindustrie, der Pianofabrikation, dem Wagenbau, den Kupferschmieden, beschäftigt werden, wo etwa 70—80% handwerksmäßig ausgebildete Arbeiter vorhanden sind. Der Rest mit geringer Ausnahme sind angelernte Personen in diesen Betrieben. Im Schiffbau sind etwa 50% handwerksmäßige Leute, 30% Angelernte und 20% Ungelernte. In der Leder- und Gummiindustrie sinkt die Zahl der gelernten Handwerker auf 20%, die der Angelernten steigt auf 30%. Auch in den polygraphischen Großgewerben ist annähernd dieses Verhältnis vorhanden. In der Öl- und Fettindustrie tritt der gelernte Arbeiter noch mehr zurück, hier sind nur 10% der Arbeiterschaft gelernte Handwerker, 20 bis 30% angelernte Leute, während die übrigen als ungelernete Arbeiter anzusprechen sind. Die Zahl der in den gewerblichen Betrieben in Hamburg beschäftigten Arbeiterinnen beträgt nach der letzten Zählung des hamburgischen Gewerbeaufsichtsamtes ungefähr 22000, also etwa 25% der Gesamtarbeiterschaft, ein Prozentsatz, der gegenüber anderen Großstädten wesentlich geringer ist, wo er etwa zwischen 30 und 40% liegt. Die Mehrzahl der Arbeiterinnen sind in der Bekleidungs-, Nahrungsmittelindustrie und in dem Reinigungsgewerbe tätig, der geringe Prozentsatz ist darauf zurückzuführen, daß in Hamburg die Massenfabrikation fehlt und ferner solche Industriezweige, die vielfach in anderen Großstädten vorhanden sind, wie Großkonfektion, Textil- und Luxuspapierindustrie. Auch ist hier mit ausschlaggebend, daß die in Hamburg geborenen Mädchen entsprechend dem kaufmännischen Charakter der Stadt ihren Verdienst vornehmlich in kaufmännischen Betrieben suchen. Die jugendlichen Arbeiter endlich betragen in Hamburg etwa 5% der gesamten Arbeiterschaft. Auch hier liegt der Prozentsatz unter dem in anderen Städten. Ausländische Arbeiter sind in der Hamburger Industrie nur in verhältnismäßig geringem Umlange beschäftigt.

Zum Schluß darf noch mit einigen Worten auf das Hamburger Handwerk eingegangen werden, das auch schon seit Bestehen der Stadt eine beachtenswerte Rolle neben der Industrie gespielt hat, und sich durch hohe Qualitätsarbeit auszeichnet. Zahlreiche Schaustücke in den hamburgischen Museen geben von

dem hohen Stand des alten hamburgischen Handwerks bereites Zeugnis. Wie anderswo, waren auch in Hamburg die Zünfte der Boden, auf dem diese Qualitätsarbeit im besten Sinne gedeihen konnte, da sie über die Standeschre des Handwerks wachten, wirtschaftlich eingestellt waren, auch für den Absatz der Erzeugnisse sorgten und durch die glückliche Verbindung zu dem Wohlstand und Ansehen des alten hamburgischen Handwerks wesentlich beitrugen. Aber auch manche dieser alten Handwerke sind verschwunden, wie die Knopfnadelmacher, Leinenweber, Filzmacher, Grützmacher, die noch in dem letzten Generalreglement für die hamburgischen Ämter aus dem Jahre 1814 aufgeführt werden. Durch die Einführung der Gewerbefreiheit hat auch das hamburgische Handwerk einen gewissen Niedergang erlitten, der aber in den letzten 40 Jahren nach der Wiedereinführung der Innungen wettgemacht worden ist. Im ganzen sind in Hamburg etwa 23000 handwerkliche Betriebe vorhanden, in denen 60 bis 70000 handwerksmäßig ausgebildete Personen vorhanden sind, unter denen sich etwa 15000 Lehrlinge befinden. Am Schluß des Jahres 1926 bestanden im hamburgischen Staatsgebiet 37 Zwangsinnungen und 13 freie Innungen, also insgesamt 50 Innungen, in denen gut $\frac{2}{3}$ des hamburgischen Handwerks organisiert ist. Auch das weibliche Handwerk ist in Hamburg stark vertreten und nimmt mehr und mehr eine dem männlichen Handwerk ebenbürtige Stellung ein. Hamburger Damenschneiderei und Wäschennäheri ist infolge ihres gediegenen Geschmacks und der Güte ihrer Erzeugnisse mehr und mehr in Deutschland führend geworden. Unter den männlichen Handwerken sind als beachtenswerte Kunsthandwerke die Tischlerei, Schlosserei, Buchdruckerei und Buchbinderei zu nennen, die vor dem Kriege ein reiches Betätigungsfeld in der Ausstattung der großen Kaufmannshäuser und Wohnhäuser der Kaufherren hatten, nunmehr aber in der sparsamen Zeit auch in einen schweren Existenzkampf geraten sind.

In Vorstehendem ist versucht worden, einen kurzen Überblick über Hamburgs Industrie und Gewerbe zu geben, das mehr als anderswo nicht nur im Wettbewerb mit dem Inland, sondern auch mit dem Ausland seine vor dem Kriege errungene Stellung zu erhalten sucht. Die Zeit lastet schwer auf diesen Teilen Hamburgs Erwerbstätigkeit. Aber der hanseatische Unternehmungsgeist wird auch hier nicht versagen und hoffentlich bald wieder Hamburgs Industrie und Handwerk einer neuen Blüte entgegenführen.

Hamburgs Seeschifffahrt im Jahre 1927.

Als wir im vorigen Jahr an dieser Stelle die Entwicklung der deutschen und insbesondere der Hamburgischen Schifffahrt betrachteten, stand die ganze Weltwirtschaft und, eng mit ihr verbunden, die Weltseeschifffahrt noch unter den Wirkungen des großen englischen Grubenarbeiterstreiks. Nach langen, dornenvollen Jahren war für die sogenannte freie Schifffahrt eine Zeit besserer Verdienstmöglichkeiten angebrochen, allerdings auch eine Zeit vergrößerten Risikos. Die vorhandene Schiffsflotte reichte nicht aus, um den dringenden Bedarf der Kohle einführenden Länder zu decken. Die Frachtraten waren schnell gestiegen, kurz, es herrschte — nicht nur im englischen Verkehr, sondern an allen Weltmärkten — eine seit dem Krieg nicht gekannte Lebhaftigkeit, von der auch die großen Linienreedereien in beschränktem Maße betroffen wurden.

Was wird werden, wenn der Streik mit seinen Folgen überwunden ist? Diese Frage mußte sich jeder Reeder vorlegen, wenn er über sein in den Schiffen langfristig angelegtes Kapital disponieren wollte. Die verflossenen Monate haben uns die Antwort gegeben. Von absolut normalen Verhältnissen auf den Weltfrachtmärkten kann man zwar auch heute noch nicht reden, aber es ist nach dem Streik doch nicht wieder so schlimm geworden, wie es vorher war. Europa beginnt, sich von den Kriegskrankheiten zu erholen, das wirtschaftliche Vertrauen der Staaten zueinander ist im Wachsen und äußert sich in einer Intensivierung des internationalen Güteraustausches. Die Seeschifffahrt spürt es am ersten und empfindlichsten, und es ist ihr nach langen, entbehrungsreichen Jahren zu gönnen, daß die bescheidenen Hoffnungen, die man auf das verflossene Geschäftsjahr gesetzt hat, erfüllt worden sind.

Im Gegensatz zu England herrschen in Deutschland die festen Linienreedereien durchaus vor. In Hamburg befinden sich 80 Prozent des hier beheimateten Schiffsraums im Besitz der Linienreedereien. Auch für diese gilt das vergangene Jahr als ein Jahr stiller und erfolgreicher Arbeit. Die äußeren Umgruppierungen im Kräfteverhältnis der deutschen Seeschifffahrt, die mit ihren Fusionen und Zusammenschlüssen das Jahr 1926 so ereignisreich gestalteten, beginnen sich zum Wohle der deutschen Reedereien auszuwirken. Es ist sowohl bei der Hamburg-Amerika Linie, wie beim Norddeutschen Lloyd ein großes Maß organisatorischer Arbeit notwendig gewesen, um die angegliederten Reedereien reibungslos in den großen Arbeitsplan einzufügen. Daß dies gelungen ist, beweisen uns die zuversichtlichen Meinungsäußerungen aus den Verwaltungen dieser Reedereien, die die Richtigkeit der eingeschlagenen Wege bestätigen.

In diesen beiden Großreedereien sind die Hauptkräfte der deutschen Seeschifffahrt jetzt vereinigt. Als die Reedereien seinerzeit mit ihren Ausdehnungsplänen an die Öffentlichkeit traten, munkelte man von größeren Meinungsverschiedenheiten, die zu einem verstärkten Konkurrenzkampf führen könnten. Das verflossene Jahr hat in das Verhältnis beider Reedereien eine, für die deutsche Wirtschaft nur erfreuliche Klarheit gebracht. Entgegen den Plänen einiger Fusionsanhänger, die einen großen, einheitlichen Schiffsblock als erstrebenswert halten, haben sich die individualistischen Kräfte bei beiden Reedereien durchsetzen können, so daß wir sie heute in durchaus freundschaftlicher, aber auf beiden Seiten anspornender Konkurrenz sehen. Wo sie in der Anfangszeit des Wiederaufbaus in enger Gemeinschaft arbeiteten, wie in der Ostasienfahrt und in der Fahrt auf die pazifische