

Die
handelspolitische Stellung
der
Deutschen Seestädte.

Von

DR. TH. BARTH,
Syndicus in Bremen.



BERLIN.
VERLAG VON LEONHARD SIMION.
1880.

Die
handelspolitische Stellung

Deutscher Seestädte.

Von
Dr. Th. Barth.

Berlin
Verlag von Richard Simon

VORWORT.

Die nachstehende Abhandlung umfaßt einen Vortrag, den der Unterzeichnete am 24. Januar d. J. vor der Volkswirtschaftlichen Gesellschaft in Berlin gehalten hat. Der Zweck des Vortrags war, die in mancher Beziehung irrigen Anschauungen über die Ursachen der freihändlerischen Stellung der deutschen Seestädte zu berichtigen.

Die vorliegende Abhandlung verfolgt durchaus denselben Zweck. Trotzdem decken sich Vortrag und Abhandlung nicht völlig. Der Hörer will eben anders behandelt sein, wie der Leser; der erstere war anzuregen, der letztere soll überzeugt werden. Während im Vortrage schon wegen der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit einige Bemerkungen genügen müssen, um einen bestimmten Gedankengang zu eröffnen, verlangt eine Abhandlung eine etwas breitere Behandlung. Besonders die historischen Unterlagen der Deduction sind deshalb in dieser Broschüre wesentlich erweitert.

Auch das logische Raisonement sorgfältiger zu gestalten, ergab sich danach als zweckmäßig.

Nachdem somit der gesammte Stoff eine andere Behandlung erfahren hatte, erschien es schließlic auch nicht wünschenswerth,

die Formen der Rede beizubehalten. Alles oratorische Beiwerk ist deshalb gleichfalls entfernt.

Der gesammte Gedankeninhalt des Vortrags ist dagegen auf die Abhandlung übertragen.

Diese Vorbemerkung ist für diejenigen Zuhörer meines Vortrags berechnet, welche sich etwa veranlaßt fühlen sollten, auch dieses Heft durchzusehen.

Bremen, Anfangs Februar 1880.

Th. Barth.

Im Mai des Jahres 1878 wurde in Berlin die 9. Delegirten-Conferenz der deutschen Seehandelsplätze abgehalten.

Man beschäftigte sich auf dieser Conferenz mit dem Tabacksmonopol, mit dem seitens der schutzzöllnerischen Industriellen ausgearbeiteten «autonomen Zolltarif», mit der Frage der Zweckmäßigkeit eines «volkswirtschaftlichen Senats» und mit verschiedenen andern in das handelspolitische Gebiet hineinfallenden Gegenständen. Eine principielle Opposition zeigte sich bei keiner Frage und schon aus diesem Grunde kam es bei keinem Gegenstande der Tagesordnung zu erregten Debatten; von der Objectivität derselben kann man sich auch heute noch aus den im Druck vorliegenden eingehenden Verhandlungs-Protocollen überzeugen. Ueber diese 9. Delegirten-Conferenz brachte die schutzzöllnerische «Deutsche volkswirtschaftliche Correspondenz» kurz nachher eine längere Besprechung, worin es unter Anderem hiefs:

«Was die Vertreter der Seehandelsstädte vorgebracht haben, übersteigt an Rücksichtslosigkeit und krasser Sondersucht Alles, was in den letzten Jahren bei ähnlichen Vereinsversammlungen geleistet worden ist.»

An einer andern Stelle dieses Artikels werden die Bestrebungen jener Conferenz bezeichnet als solche,

«die an einseitigem Egoismus und beschränktem Nufsschalenstandpunkte das Programm des radicalsten Socialismus noch überbieten.»

Ferner berichtet der Referent, daß er sich bei den Verhandlungen vergeblich nach irgend einer Aeußerung umgesehen habe, aus welcher hervorginge,

«daß die Herren Seedelegirten außer sich und ihren begrenzten Kirchthurm-Interessen noch irgend etwas Anderes im wirthschaftlichen Verkehr als vollgiltig anerkennen.

Durch ihre Debatten zieht sich wie ein rother Faden der cynische Gedanke hindurch: wir wollen uns auf Kosten des gesammten Hinterlandes mästen, gleichviel ob unsere selbstsüchtige Politik zum Ruin des Vaterlandes führe oder nicht.»

In dieser Weise geht es dann fort.

Die gewählten Ausdrücke sind — wenngleich es uns fern liegt, für ihre Mafslosigkeit die gesammte Schutzzollpartei verantwortlich zu machen — doch sehr charakteristisch für die Auffassung, welche damals über die wirthschaftspolitische Stellung der deutschen Seestädte in schutzzöllnerischen Kreisen herrschte. Ich glaube nicht, daß sich diese Auffassung in jenen Kreisen inzwischen wesentlich geändert hat.

Trotzdem läge darin gewiß noch kein ausreichender Grund zu einer wissenschaftlichen Untersuchung darüber: weshalb die deutschen Seestädte Freihandelspolitik treiben, wenn nicht auch in der Freihandelspartei die aufgeworfene Frage vielfach in einer Weise beantwortet würde, die den wahren Verhältnissen nicht entspricht.

Das Interesse der Seestädte am Freihandel erscheint den meisten Freihändlern so auf der Hand liegend, daß man ihre Haltung in der Handelspolitik nur etwa so schätzt, wie die Haltung eines Mannes, der sein eigenes Leben vertheidigt.

Was die Seestädte bei einer Divergenz der speciellen und der allgemeinen Interessen thun würden, bleibt dabei gleichsam eine offene Frage. Ja in den Seestädten selbst giebt es sogar nicht wenige politische Naturalisten, welche Bedenken tragen, sich diese letztere Frage vorzulegen, weil sie sich nicht ganz sicher fühlen, dieselbe zu Gunsten der Allgemeinheit zu beantworten. So wird auch von den Freihändlern bis zu einem gewissen Grade die Anschauung genährt, als sei der treibende Beweggrund für

die handelspolitische Stellung der deutschen Seestädte der nackte Eigennutz. Diese Anschauung ist falsch. Wir acceptiren dieselbe auch nicht in der bedenklichen Verclausulirung der wohlmeinenden Leute, welche eine ausschließliche Vertretung von Sonderinteressen bei Interessentengruppen für durchaus berechtigt halten. Wir behaupten vielmehr, daß die Interessen des Augenblicks manchen Seestädten eine neutrale Stellung oder gar eine Stellung im schutzzöllnerischen Lager anweisen würden, wie dies ja auch in vielen anderen Staaten bei den Seestädten thatsächlich der Fall ist.

In Frankreich ist bekanntlich von den bedeutenderen Seestädten eigentlich nur Bordeaux, nicht einmal Marseille, dem Freihandel wahrhaft ergeben; die französischen Schifffahrtsinteressenten sind durchweg eifrige Protectionisten; die großen Handelsplätze an der atlantischen Küste der Vereinigten Staaten treten ihrer Mehrzahl nach für das Schutzzollsystem ein; ja selbst in England unterstützten während der wirtschaftspolitischen Kämpfe der vierziger Jahre dieses Jahrhunderts keineswegs alle bedeutenden Seeplätze die freihändlerische Reform.

Ebenso könnte z. B. ein Ort wie Bremen, wenn er das eigene Interesse verfolgen wollte, wie es von den Schutzzöllnern verstanden wird, sehr leicht in's schutzzöllnerische Lager gedrängt werden.

Man würde zu dem Zwecke folgendermaßen zu argumentiren haben — und in ähnlicher Weise ist auch schutzzöllnerischerseits häufig genug argumentirt worden:

Bremens Import in's Zollgebiet umfaßt nur ein sehr geringes Quantum von Industrieerzeugnissen. Dieselben gehen zudem meist nur im Speditionsverkehr durch Bremen; selbst der vollständige Verlust dieses Transits von Industrie-Artikeln würde nicht schwer schädigend wirken. Der wesentliche Export Bremens in's Zollgebiet besteht dagegen in Stapelartikeln, wie Tabak, Reis, Petroleum etc., welche Finanzzöllen unterworfen sind, oder in Nahrungsstoffen, wie Getreide, Speck, Schmalz etc., für welche der stark bevölkerte industriereiche Westen Deutschlands, mit Schutzzöllen und ohne solche, Abnehmer bleiben muß, oder endlich in Rohstoffen, wie Baumwolle, Schaafwolle etc., welche keinen Zoll tragen, deren Consum dagegen bei erhöhten Garnzöllen zunächst eher zunehmen als abnehmen wird.

Was ferner die Abwälzung der Zölle auf die Consumenten anlangt, so geht dieselbe sehr glatt vor sich. Dafs Jemand, um eine Waare in's Zollgebiet zu verkaufen, einen Theil des Zolles selbst trüge, kommt nicht vor, dagegen werden selbst kleine Unebenheiten der gesetzmässigen Tara dem Abnehmer im Zollgebiet in Anrechnung gebracht. An der Bremer Börse beträgt z. B. die Differenz des Preises von verzolltem und unverzolltem Schmalz nicht 10 *M* per 100 Kilo, was genau dem Zollsatz entspräche, sondern $10\frac{1}{2}$ *M*, weil die amerikanischen Tierces 17 pCt. Tara haben, während der neue Zolltarif nur 13 pCt. vergütet, somit in Wirklichkeit einen Zoll von 10 *M* für 96 statt für 100 Kilo erhebt. Auch die Unbequemlichkeiten der Zollabfertigung werden durchweg in Form erhöhter Unkosten auf den inländischen Abnehmer abgewälzt.

Der bremische Handel war somit bei dem neuen Tarif nicht übermässig gefährdet. Wohl aber bot sich die Aussicht, als Parteigänger der Schutzzöllner aufserordentliche Separatvortheile — natürlich ebenfalls auf Kosten der Consumenten — zu erhaschen, wenn man die Theorie von dem Schutz der nationalen Arbeit auch auf den Seehandel ausdehnte. Dieser Verlockung haben denn auch bekanntlich im letzten Reichstage nicht alle Vertreter der Seestädte widerstanden.

Der Gedanke einer Besteuerung des indirekten Imports nach Analogie der französischen *surtaxe d'entrepôt* tauchte plötzlich auf und wurde von dem bremischen Reichstagsabgeordneten auf den Schild gehoben. Dafs dieser damit seiner Vaterstadt zu nützen glaubte, ist mit eben solcher Sicherheit anzunehmen, wie dafs die diesbezügliche Mafsregel, wenn sie überhaupt konsequenzenlos bleiben könnte und mit der nöthigen nationalen Rücksichtslosigkeit gegen Holland und Belgien in Scene gesetzt wäre, gerade auf Bremen vorübergehend Begünstigungen konzentriren, die nachtheiligen Wirkungen aber auf das übrige Deutschland vertheilen würde. Andererseits aber lag es keineswegs aufserhalb des Bereichs der Möglichkeit, die *surtaxe d'entrepôt* durchzudrücken. Die Neigung zu derartigen künstlichen Regulirungen des Seehandels liefs sich bei dem Alles vermögenden Reichskanzler präsumiren. War aber nur der gute Wille vorhanden, so konnte man die schutzzöllnerischen Gegner leicht damit zum Schweigen bringen, dafs man ihnen die *surtaxe* als die

direkte Consequenz ihres eigenen Systems nachwies. Ferner konnte man das Beispiel Frankreichs heranziehen, oder wenn man der Sache einen amtlich gelehrten Hintergrund geben wollte, auf die Denkschrift des preussischen Handelsamts vom April 1845 recurriren, worin die Zuschlagszölle für die indirekte Einfuhr principiell empfohlen werden.

Trotzdem ist Bremen, soweit seine officielle Vertretung in Frage kommt, durchaus freihändlerisch geblieben.

Auch andere deutsche Seestädte hätten bei ähnlicher Abwägung ihrer Interessen ein schutzzöllnerisches Resultat erzielen können. Aber keine einzige deutsche Seestadt hat eine derartige Kirchthurmpolitik getrieben.

Woran liegt es denn nun aber, daß keine derselben dem Beispiele französischer Seestädte gefolgt ist oder dem Andrängen der theilweise dem Einfluß wie der Zahl nach ziemlich starken schutzzöllnerischen Minoritäten innerhalb der eigenen Mauern nachgegeben hat?

Sollte so viel Idealismus in den Seestädten politisch zur Geltung kommen, in den Seestädten, die jeder Schwärmerei abgeneigt sind und deren beste Kraft im praktischen Leben aufgeht? Ganz gewiß nicht. — Interessen sind gewiß maßgebend für die handelspolitische Stellungnahme der deutschen Seestädte, aber die dauernden Interessen, nicht die des Augenblicks. Die Seestädte operiren, wie Capitalisten, die auf kleine augenblickliche Annehmlichkeiten verzichten, indem sie ihr Geld in ein Unternehmen stecken, um dauernde Vortheile dagegen einzutauschen. Sie haben den Egoismus von Leuten, die der Henne, welche ihnen goldene Eier legt, den Hals nicht umgedreht wissen wollen, so viel man ihnen auch vordemonstrirt, daß die Henne nothwendigerweise den ganzen Leib voll Gold haben müsse.

Sie treten für die Interessen der Allgemeinheit auf, weil sie fühlen, daß ihr eigenes Wohlbefinden von dem wirthschaftlichen Wohlbefinden der ganzen Nation untrennbar ist. Sie fürchten das Schutzzollsystem wie eine falsche Heilmethode, die den Körper momentan belebt, um ihn schließlichschließlich noch kränker zu machen, als er vorher war.

Nichts ist deshalb auch unbegreiflicher, wie die schutzzöll-

nerische Behauptung, die Seestädte hätten kein Herz für die deutsche Industrie oder die deutsche Landwirthschaft.

Nirgends wird der enge Zusammenhang zwischen der Blüthe des Handels und der Blüthe der anderen Productionszweige dem eigenen Beutel so beständig fühlbar gemacht, wie gerade in den Seestädten.

Dieser weiter schauende Egoismus treibt die Seestädte zugleich dazu, ihre Stellung in den wirthschaftspolitischen Kämpfen der Gegenwart nicht von Fall zu Fall, von Interesse zu Interesse zu bestimmen, sondern unter Abwägung des Wesentlichen gegen das weniger Wesentliche principiell zu nehmen. In diesem Sinne sind die Seestädte principielle Anhänger der Handelsfreiheit.

Diese Durcharbeitung bis zum Princip ist natürlich nicht von heute zu morgen geschehen, sie ist bei den einzelnen Seestädten die Folge der verschiedenartigsten Ursachen, sie ist endlich in einzelnen Plätzen kaum zum Bewußtsein gekommen.

Im Allgemeinen aber hat sich bereits ein bestimmter politischer Instinct herausgebildet, der allen schutzzöllnerischen Experimenten abgeneigt ist.

Dieser freihändlerische Instinct ist die eigentliche Deckung für diejenigen, welche mit völligem Bewußtsein des endlichen Ziels beider Bewegungen das Schutzzollsystem bekämpfen.

Es ist in hohem Grade interessant, den Ursachen nachzuspüren, welche gerade den deutschen Seestädten diese Entwicklung gegeben haben.

Dieselben sind geographischen wie historischen und politischen Charakters. An sich wird jede Seestadt vermöge ihrer Lage am Meere, welches allen Nationen gemeinsam ist, vermöge des fortgesetzten Verkehrs mit fremden Völkern, ja schon vermöge ihrer ganzen Existenz, welche ohne einen internationalen Waarenaustausch nicht denkbar ist, dahin gedrängt werden, eine möglichste Handelsfreiheit anzustreben. Für Deutschland trifft dies besonders zu, da die deutschen Seestädte noch mehr wie die Seestädte irgend einer anderen großen Nation zugleich die Aus- und Eingangspforten anderer Länder sind; sie fungiren als solche für die Schweiz, für Oesterreich-Ungarn und für Rußland.

Das Interesse möglichst freien Waaren-Eingangs und -Ausgangs complicirte sich deshalb besonders häufig mit dem Interesse freier Durchfuhr.

Der Durchfuhr-Verkehr ist zugleich am allersensibelsten. Nur der billigere Transport macht ihn möglich; die Gefahr, daß er sich durch Benutzung eines Umwegs ganz fortzieht, liegt immer vor.

Ferner ist bei den einfachen Ein- und Ausgangszöllen der inländische Consument der eigentliche Leidtragende, während bei der Behinderung des Transitverkehrs die Seestädte direct in ihrer Concurrenzfähigkeit gegen andere Häfen leiden.

So ist es denn auch begreiflich, daß das Interesse an der Handelsfreiheit bei den einzelnen deutschen Seestädten beinahe genau mit ihrer Bedeutung für den Transitverkehr — sei derselbe ein directer oder ein unterbrochener — wächst.

Man braucht sich nur die Ostseehäfen Memel, Königsberg, Danzig und Stettin, ihre geographische Lage und ihren jetzt auf's Neue von Zöllen getroffenen Holz- und Getreidehandel je nach dem Verhältniß des Durchfuhrhandels zum Gesamtverkehr vor Augen zu stellen, um zu begreifen, weshalb die Intensität der Klagen gegen den neuen Zolltarif im vorigen Jahre wachsen mußte, je näher die betreffende Stadt der russischen Grenze lag, je weniger deutsches Hinterland deshalb für den eigenen Handelsverkehr zur Verfügung stand.

Für die Ostseeplätze wurde gerade dies Interesse am ungehinderten Transitverkehr ein sehr wesentliches Beförderungsmittel für das Verständniß vom Wesen der Handelsfreiheit. Die freihändlerischen Bestrebungen fanden deshalb an der Ostsee schon früh ein verständnißvolles Entgegenkommen, und man verfolgte auch mit hohem Interesse die Fortschritte, welche die Handelsfreiheit in anderen Ländern machte. Es ist bekannt, wie die Kaufmannschaft in Elbing bereits im Jahre 1846 Sir Robert Peel beglückwünschte, als derselbe — in umgekehrter Entwicklung wie der Fürst Bismarck — vom Schutzöllner zum Freihändler geworden war und die von ihm selbst Jahrzehnte hindurch vertheidigten Kornzölle beseitigt hatte.

Peel antwortete darauf in dem berühmt gewordenen Schreiben vom 6. August 1846:

«It is thus, that we find in commerce the means of advancing civilisation, of appeasing jealousy and national prejudice.»

Die Preußen waren daher bei den damaligen englischen Schutzzöllnern auch ungefähr ebenso arg verschrien, wie die Engländer heute bei den preussischen Schutzzöllnern, und Lord G. Bentinck unterliefs es nicht, bei der im Jahre 1849 stattfindenden Debatte über die Aufhebung der englischen Navigationsakte vorzugsweise zu betonen,

«dafs er einer Mafsregel Widerstand leisten müsse, die nur den Preußen zur Ermunterung gereichen werde.»

In ähnlicher Weise hatten die stolzen englischen Lords einige Jahre vorher das aus Norddeutschland kommende Vieh und Pökelfleisch als den Ruin der englischen Landwirthschaft bezeichnet.

Es ist überhaupt interessant, zu beobachten, wie in den wirthschaftspolitischen Debatten des englischen Parlaments während der 40er Jahre sich bereits alle schutzzöllnerischen Argumente vorfinden, welche bei uns zur Begründung des reactionären Zolltarifs vom 15. Juli 1879 vorgebracht sind. Die durch billigere Arbeitslöhne und jungfräulichen Boden hervorgerufene übermächtige Concurrenz des Auslandes — die wirthschaftliche Unabhängigkeit von anderen Ländern — der Segen hoher Lebensmittelpreise — der angebliche Zusammenhang zwischen hohen Schutzzöllen und hohen Löhnen — kurz, alle diese morschen Pfeiler des Schutzzollsystems sehen wir vor uns. Ja selbst in nebensächlichen Momenten decken sich die Erscheinungen. Glaubt man sich nicht in die Reichstagsdebatten des vorigen Jahres zurückversetzt, wenn man liest, wie B. Disraeli am 8. März 1850 den Antrag einbringt:

«das Parlament solle untersuchen, wie die vom Grundbesitz übermäfsig getragenen Orts- und Gemeindelasten sich anders vertheilen liefsen,»

oder wenn derselbe bei der ersten Geschäftskrisis, welche nach Aufhebung der Kornzölle in England ausbrach, unter dem Beifall der Tories erklärt:

«der Freihandel sei eine Theorie, welche sich vollständig überlebt habe.»

Doch genug der Analogien, die uns zu weit von dem eigentlichen Thema abbringen.

Weiter nach Westen zu erscheinen die Interessen der deutschen Seestädte weniger abhängig von der Aufrechterhaltung des Freihandelsprincips, und hier würden deshalb die schutzzöllnerischen Ideen leichter Eingang gefunden haben, wenn man, ähnlich wie in Frankreich, die Seestädte schutzzöllnerischerseits zur Gewinnbetheiligung veranlafst hätte.

In Wirklichkeit wurde denn auch in Bremen sowohl wie in Hamburg vor 1848 von einflussreichen Kreisen für die Besteuerung des indirecten Imports und die Benachtheiligung fremder Flaggen nicht ohne Eifer und mit viel Geschick gewirkt. Vorbereitet war diese Bewegung dadurch, dafs man in den beiden genannten grofsen Seeplätzen die politische Zerrissenheit Deutschlands auch in handelspolitischer Beziehung auf das bitterste und mehr noch als im Binnenlande empfand und deshalb den Erlafs einer deutschen Navigationsacte, welche die deutschen Staaten im Verkehr mit dem Auslande als Angehörige eines Landes und einer Flagge zur Geltung gebracht hätte, als eine besonders erstrebenswerthe Mafsregel ansehen mußte. Die Navigationsacten anderer Völker fanden aber ihren Schwerpunkt in den Begünstigungen des nationalen Handels gegen den fremden, und so verbanden sich auch in Deutschland schliesslich die anfänglich rein nationalen Bestrebungen mit den schutzzöllnerischen Wünschen einer einseitigen Begünstigung des deutschen Seehandels.

Diese Entwicklung ist in den Hansestädten ziemlich deutlich zu verfolgen. Die bremischen Denkschriften vom 11. Mai 1839 und 1. Juni 1842 (anonym publicirt) sind in dieser Beziehung sehr interessant. Der Wunsch nach zollpolitischer Begünstigung der deutschen Seestädte den concurrirenden niederländischen gegenüber tritt darin schon leise hervor, aber sehr geschickt weifs der anonyme Verfasser der Denkschrift von 1839 diesem Wunsche seinen accessorischen Charakter zu wahren:

«Die deutsche Küstenstrecke an der Nordsee — so sagt er — verknüpft mit dem Zollgebiet das gleiche politische Band, ihre materiellen Interessen gehen mit den seinen Hand in Hand. Ihre beiden Weltmärkte aber,

Hamburg und Bremen, sind darin von den niederländischen noch insbesondere verschieden, dafs, wenn die letztern selbständigen, ein getrenntes Interesse verfolgenden Handelsstaaten angehören, die ersteren nur selbständige Handelsstädte bilden, deren Handelsprovinz nur natürliche, keine politischen Grenzen kennt. Kann sich schon im Innern des Vereins das Bewußtsein der Homogenität seiner höheren Verkehrsinteressen mit denen der Hansestädte, des Umfangs und der Mannichfaltigkeit der gegenseitigen Berührungen, um der sie örtlich von einander scheidenden deutschen Zwischengebiete willen, begreiflicherweise nicht so allgemein und unwillkürlich aufdrängen, wie es bei unmittelbarer Grenznachbarschaft der Fall sein würde, so hat dasselbe die Hansestädte dagegen längst und vollständig durchdrungen. Dem Lebensprincipe derselben gelten die gewerbereichen, absatzbedürftigen, zugänglichen Districte des deutschen Binnenlandes für ebenso nah und ebenso unentbehrlich, wie die umgebenden Nachbarstaaten. In ihren Functionen von ihnen verschieden, wirkten sie gemeinsam dem nämlichen Ziele zu. Wenn Hamburg und Bremen alle die materiellen und intellectuellen Elemente, welche sie befähigen, den deutschen Weltverkehr zu vermitteln — günstige Lage, Häfen, Schiffswerfte, Capitalien, Assecuranz- und Wechselinstitute, eine seegewohnte, unternehmende, handelskundige Bevölkerung, einen Schatz erworbener Erfahrungen und angeknüpfter Verbindungen mit den entlegensten Zonen der Erde — in gleich hohem, ja theilweise höherem Grade besitzen, wie ihre Concurrenten an den Ausflüssen des Rheins, so leisten sie auch in ihren öffentlichen Handels- und Zolleinrichtungen mit Rücksicht auf die Bedürfnisse des gesammten Deutschlands, diesem in der That schon Alles, was es bei den Niederlanden erst durch schwierige Verträge erwerben, vielleicht erst durch Opfer erkaufen muß.»

Man sieht, wie der Hebel gerade an der rechten Stelle, wo das Nationalgefühl in Frage kam, angesetzt ist. Die vorgebrachten Thatsachen waren damals durchaus correct, sie treffen im Wesent-

lichen noch heute zu. Zugleich konnte man damals darauf hinweisen, daß die Hansestädte sich an der Ausfuhr deutscher Producte in einem Umfange beteiligten, welcher dem Importhandel nicht nachstehe, und das mußte die Ansprüche auf Begünstigungen im Wege einer Navigationsacte allen schutzzöllnerischen deutschen Industriellen besonders sympathisch erscheinen lassen.

«Den deutschen Producenten und Fabrikanten — sagt die bremische Denkschrift in dieser Beziehung — sind Bremens Rheder treuverbündete und zuverlässige Rathgeber, beider Interesse geht vollkommen Hand in Hand. Selten, daß hier der Rheder bloßer Spediteur des Fabrikanten ist; vielmehr, wo die Ladung nicht ganz für bremische Rechnung verschifft wird, findet doch ein gemischtes Geschäft statt: Leistung von Vorschüssen, Beteiligung bei der Speculation, Zahlungserleichterungen und dgl. mehr. — Daher denn auch die auf die Kunde transatlantischen Begehrs gestützten Aufmunterungen und Abmachungen, die Winke über Wechsel in Geschmack und Bedarf, die Klagen über Unvollkommenheiten oder Mißbräuche bei der Fabrikation, welche von hier aus an die Sitze deutscher Industrie gelangen, von Jahr zu Jahr mehr Vertrauen und Beachtung sich erworben haben. Durch solches Zusammenwirken ist jetzt der für Deutschland wie für Bremen gleich erfreuliche Wendepunkt eingetreten, wo die Ausfuhr nicht mehr zurücksteht gegen die Einfuhr.»

Dieses etwas verschleierte Fraternisiren mit den Anhängern des Schutzzollsystems machte gerade in Hamburg und Bremen in den folgenden Jahren nicht unerhebliche Fortschritte. Es geht dies mit großer Deutlichkeit hervor aus einem im Jahre 1847 erstatteten Commissions-Berichte an die «Vaterstädtische Section der Hamburgischen Gesellschaft zur Beförderung der Künste und nützlichen Gewerbe».

Der Bericht behandelt «die Aufgabe der Hansestädte gegenüber dem deutschen Zollverein sowie in Bezug auf eine gemeinsame deutsche Handelspolitik» und ist in bedenklichem Grade schutzzöllnerischer Natur. Man lese zum Beispiel folgenden Passus auf pag. 315/16 des Berichts:

«Directe und indirecte Einfuhr. — Handels-
politischer Gesichtspunkt.

Von diesem Gesichtspunkt ausgehend, entscheidet Ihre Commission sich zunächst für den Vorschlag einer Begünstigung der directen Einfuhr vor der indirecten, und zwar mittels eines Aufschlagzollens auf die letztere.

Der Zweck einer solchen Mafsregel ist einleuchtend. Es gilt nicht allein die eigene Flagge in der längeren Seefahrt vorzugsweise aufzufordern, sondern es tritt hier eine Betrachtung hinzu, welche dem Gebiet der eigentlichen Handelspolitik angehört.

Die unmittelbare Einfuhr der Colonialwaaren (denn um diese handelt es sich hauptsächlich) aus den Erzeugungsländern setzt einen Verkehr mit diesen Ländern voraus, der um so lohnender sich gestalten wird, je mehr er als ein wirklicher Tauschverkehr sich bewegt. Je mehr die unmittelbare Beziehung zu einem transatlantischen Markte sich belebt, desto reger ist der Anlafs zum Absatz deutscher Erzeugnisse auf demselben Markte. Was auf dem gewaltsamen, in die freie Bewegung des Verkehrs tiefer eingreifenden Wege von Differentialzöllen, einer oben bereits besprochenen Ansicht zufolge, versucht werden sollte, das ist bis zu einem in der That nicht unbefriedigenden Grade angebahnt durch die im eigenen Interesse rege Thätigkeit der deutschen, insbesondere der hanseatischen Rhederei. Deutschland hat diesen ohne alle Aufmunterung und fast ohne Beachtung gebliebenen Anstrengungen es zu danken, dafs die deutsche Industrie neben jeder fremden auf den transatlantischen Märkten mitwerbend erscheint, während wiederum durch den gesicherten Absatz der Landesproducte die Tauschfähigkeit jener Länder sich steigert. Man darf erwarten, dafs diese bis jetzt sich selbst überlassene Entwicklung des directen Verkehrs sich noch erweitern wird, wenn die indirecte Zufuhr von Colonialwaaren, also die Zufuhr derselben aus europäischen Häfen erschwert wird. Man braucht aber keineswegs ein Anhänger der Theorie der Handelsbilanz im Sinne des verschollenen Mercantil-Systems zu sein, um es unzutraglich zu finden, wenn wir den Holländern, zum

jährlichen Beläufe von großen Summen, die Producte ihrer Colonieen abkaufen, während sie spöttisch wenig von deutschen Erzeugnissen für ihre bedürfnislosen Colonieen zurücknehmen.

Ihre Commission glaubt auch, daß nicht allzu ängstlich danach zu fragen sei, ob es nicht rathsamer sein könnte, dem Holländer deshalb abzukaufen, weil er vielleicht, zeitweise wenigstens, seine Colonialwaaren auch zu geringeren Preisen auf unseren Markt zu werfen geneigt sein möchte. Selbst vom kaufmännischen Gesichtspunkte aus wird der sprichwörtliche Grundsatz, «zu kaufen, wo man am wohlfeilsten kauft», nicht ausschliesslich maßgebend sein. Beim Handel im Großen wie im Kleinen kommt es nicht darauf allein an, daß wohlfeil eingekauft werde, sondern in der That auch sehr wesentlich darauf, daß der Käufer zahlungsfähig sei. Die Zahlungsfähigkeit einer Nation beruht aber zum großen Theil auf der Aufmunterung der Arbeit durch die Aussicht auf raschen und lohnenden Absatz.»

Diese schutzzöllnerischen Velleitäten hatten jedoch in den Hansestädten keinen langen Bestand.

Noch in demselben Jahre 1847 gab der Hamburger Senat eine officiële Denkschrift, betitelt: «Das Differential-Zollsystem», heraus, welche zeigt, daß wenigstens in den leitenden Kreisen Hamburg's für schutzzöllnerische Engherzigkeit durchaus kein Sinn war.

Wir tragen kein Bedenken, diese Staatsschrift zu dem Bedeutendsten zu zählen, was überhaupt jemals in Deutschland in handelspolitischen Dingen publicirt ist.

Die darin niedergelegten Ideen sind aber zugleich noch heute bewußt und unbewußt maßgebend für die Stellung der deutschen Seestädte zur Handelspolitik, weshalb ein näheres Eingehen auf dieselben gerechtfertigt erscheint. Die Staatsschrift beruht auf einer umfassenden Kenntniß der damaligen Handels- und Schifffahrts-Verhältnisse aller Culturländer, aber sie klebt nicht am Stoff, sie erhebt sich vielmehr aus ihm heraus zu allgemeinen Gesichtspunkten, in denen auch das nächstliegende Interesse seine wahre Stellung bekommt.

Gerade dieser höchste Vorzug des Staatsmannes, das Interesse der nächsten Umgebung in das Gesichtsfeld der allgemeinen Interessen zu rücken, der findet sich in hohem Grade in jener Denkschrift.

«Deutschland — so heisst es an einer Stelle — hat 5 oder 6 Häfen an der Nordsee, doppelt so viel an der Ostsee, und die ganze übrige Masse des Landes und der Bevölkerung steht den eigentlichen Rhedereiinteressen fern. Unter solchen Umständen wird man doppelt sich hüten müssen, durch Begünstigung der Rhederei dem Lande eine Last aufzubürden. Eine solche Bebürdung ist aber unvermeidlich, wenn die eigene Rhederei bei aller Ausdehnung, die sie gewonnen hat, doch nicht groß genug ist, um die Frachten so niedrig zu stellen, wie die Mitwirkung der fremden Flaggen sie stellt. Die Ausschließung der fremden Flaggen, entweder unerreichbar oder fast wirkungslos, würde, wenn dennoch erreicht und wirksam gemacht, nur dahin wirken können, die Frachten der deutschen Schiffe zu steigern; es würde also der Gewinn, den man dem Lande zugedacht hat, nur in die Kassen der Schiffsrheder fließen.»

Eine solche Ausdrucksweise ist gewiß berücksichtigenswerth, wenn man bedenkt, daß sie von der Regierung eines Staates ausging, dessen Lebensnerv der Seehandel war und ist, und dessen Rheder gerade damals in Opposition gegen englische Compagnien die ersten deutschen Seedampfschiffe in Fahrt setzten.

«Ob das projectirte Differential-Zoll-System einzelnen Staaten oder Städten in einzelnen Beziehungen nützen könne, — so heisst es an einer anderen Stelle — war nicht in Betracht zu ziehen. Es war nur zu zeigen, wie dasselbe dem Handel, der Industrie Deutschlands im Allgemeinen, also dem großen Ganzen nachtheilig sein würde. Nur da durfte und mußte dem Handel Hamburgs besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden, wo mit dem Handel Hamburgs auch der Handel Deutschlands leidet.

Und doch wird auch das zugegeben werden müssen, daß die Nachtheile, die den Einzelnen treffen, ohne durch

Vortheile für das Ganze aufgewogen zu werden, immer ein wichtiges Argument gegen eine in Vorschlag gebrachte Mafsregel abgeben werden; niemals aber wird der Vortheil der einzelnen Stadt, des einzelnen Landes die Annahme eines Systems rechtfertigen können, welches der Nation mehr Schaden als Nutzen bringt.»

Genau so haben die deutschen Seestädte in den jüngsten handelspolitischen Kämpfen ihren Standpunkt genommen. Die Ostseeplätze, deren Transithandel in Holz und Getreide durch den neuen Zolltarif auf das Ernstlichste bedroht war, haben nie Compensationen für die ihnen zugemutheten schweren Einbußen gefordert, sie haben nur den Nachweis erbeten, dafs das verlangte Opfer im Interesse des Ganzen nöthig sei, und dieser Nachweis ist nicht erbracht. Dahingegen hat man sie eigennützig gescholten, weil sie nicht dulden wollten, dafs die Gesamtheit leide, damit es Einzelnen wohlergehe. Dafs dies der wahre Ausdruck ihrer Gesinnung war, dafür liefern die Verhandlungen der im vorigen Jahre im April abgehaltenen Delegirten-Conferenz deutscher Seehandelsplätze und des Vereinstages des deutschen Nautischen Vereins (vom 25. Februar 1879) deutliche Belege.

So heifst es beispielsweise in der Eingabe, welche auf Grund der April-Conferenz von Königsberg Namens der Delegirten deutscher Seehandelsplätze unter dem 6. Mai 1879 an den Reichstag abgelaßen wurde, wörtlich:

«Für diesen wichtigen Factor (scil. den Handel) verlangen wir nichts als das Recht, die Früchte seines Fleißes selbst zu gewinnen, Zölle und Steuern davon wol dem Reiche und dem Staate, nicht aber anderen subventionssüchtigen Factoren zu entrichten. Dafs wir gegen Finanzzölle principiell nichts einzuwenden haben, d. h. gegen Zölle auf Waaren, die im Inlande entweder gar nicht erzeugt oder mit einer dem Zoll entsprechenden inneren Consumtionssteuer belegt werden, brauchen wir wohl kaum besonders auszuführen. Die deutschen Seestädte haben sich in allen Perioden der deutschen Geschichte als die treuesten Anhänger von Kaiser und Reich bewährt; und auch wir werden, wenn die Nothwendigkeit von den gesetzgebenden Factoren anerkannt ist, uns selbst schweren Opfern willig unterwerfen.»

Ebenso deutlich heisst es am Schluss der Eingabe, welche von Danzig aus auf Grund der Februar-Beschlüsse des deutschen nautischen Vereins Ende April an den Reichstag gelangte:

«Was wir daher im Interesse unserer deutschen Seeschifffahrt, zum Schutze unserer maritimen Wehrhaftigkeit für Frieden und Krieg von der Gesetzgebung des Reichs heischen, ist nur das Eine, dafs uns die eigene Arbeit nicht durch künstliche Mafsnahmen, wie die neue Zoll- und Handelspolitik sie in Aussicht stellt, lahm gelegt, das Mafs des freien Verkehrs, welches für die Seeschifffahrt Lebensbedingung ist, uns erhalten bleibe. In diesem Sinne richten wir an den hohen Reichstag die gehorsame Bitte:

- 1) die in dem Gesetzentwurfe vom 4. d. M. vorgeschlagenen neuen oder erhöhten Schutzzölle, insbesondere auch die Zollbelastung wichtiger Massenartikel, wie Holz, Getreide, Eisen, ablehnen,
- 2) aber auch jedem Versuche, durch Flagpengelder, Zollaufschläge auf indirecten Import und ähnliche Mafsregeln der deutschen Schifffahrt und Rhederei wider ihren Willen vermeintlich zu Hülfe zu kommen, die verfassungsmässige Zustimmung versagen zu wollen.»

Kehren wir jetzt zu der Hamburger Denkschrift von 1847 zurück. Ueber die wahren Wirkungen des Schutzzollsystems spricht sich dieselbe ebenfalls sehr treffend aus:

«Es sollen — so sagt sie — natürliche Ungleichheiten und Unebenheiten durch künstliche Mittel ausgeglichen werden, und weil man nicht alles auf gleiche Höhe erheben kann, drückt man dasjenige, was sich erhoben hat, künstlich zu dem gleichen Niveau hinunter.»

Wohin ein Staat übrigens bei consequenter Durchführung derartiger schutzzöllnerischer Principien gelangen kann, dazu hat der Freistaat Honduras durch ein Regierungs-Decret vom 7. Oct. v. J. einen höchst originellen Beleg gegeben.

Auch in Honduras spielt der Staat die Rolle der wirthschaftlichen Vorsehung und er hat deshalb im angeblichen Interesse der Gerechtigkeit den in den Häfen etablirten Geschäftshäusern

mittelst des genannten Erlasses einen Steuerzuschlag von 10 pCt. auf die Einfuhrzölle auferlegt. Diese Maßregel ist damit motivirt, daß diese Häuser keinen Landtransport für ihre Waaren zu bezahlen haben und ferner dieselben ohne Zeitverlust verkaufen können, während die Geschäfte im Innern der Republik nach beiden Richtungen hin ungünstiger gestellt seien. Hieraus schließt die Regierung, daß ihr die Pflicht obliege, von einer derartigen zerstörenden (ruinosa) Concurrenz den Kaufmannsstand, welcher fern von der Küste etablirt ist, im Wege der Gesetzgebung zu befreien.

Wir sehen hier das Schutzzollsystem in der Karicatur, aber durchaus folgerichtig entwickelt.

«Bevorzugen Einzelner — heißt es in der Hamburger Denkschrift weiter — haben das Eigenthümliche, daß immer eine die andere hervorruft. Gerade, weil dem Einen ein Privilegium entgegensteht, das ihn verdriest, verlangt er seinerseits gleichfalls ein Privilegium, um sich zu vertheidigen und sich an einem Dritten zu erholen, der dann auch wieder eins für sich fordert, und aus allen den Forderungen, Behauptungen, Zurückweisungen und Beschuldigungen entsteht dann eben der Kampf Aller gegen Alle, welcher der Gegensatz der Einigkeit und der Einheit ist.»

Diese Worte tragen einen geradezu prophetischen Charakter, wenn man die Ereignisse des letzten Frühjahrs damit zusammenstellt. Schließlich mag hier nur noch ein Passus eine Stelle finden, da dieser den Kernpunkt der freihändlerischen Principien in knappster Weise zur Darstellung bringt.

«Der Handel — heißt es gleich am Anfange — wird am sichersten seinen Weg machen, wenn man ihn selbst denselben wählen, wird am besten gedeihen, wenn man ihn ungestört seinen natürlichen Gang gehen läßt. Mit solcher Freiheit des Handels steht ein mäfsiger Zoll, der, ohne auf den Gang desselben einen Einfluß zu üben, nur dazu dient, den Steuerpflichtigen die Last der directen Steuern zu erleichtern, keineswegs im Widerspruch. Ein System aber, welches darüber hinausgeht, welches neben dem bloß finanziellen Zwecke noch einen industriellen verfolgt,

nicht bloß die Staatskasse füllen, sondern auch den Handel leiten will, welches den Kaufmann zwingt, diesen Markt statt jenen zu wählen, den Importeur nöthigt, nicht dies, sondern ein anderes Schiff zu befrachten, den Consumenten veranlaßt, diese Waare statt jener zu kaufen, ist ein System des Handelszwanges und deswegen, wie jeder Zwang, dem unmittelbar Betheiligten lästig, der gesunden Entwicklung des Ganzen nachtheilig. Die weniger nahe Betheiligten, welche die Last nicht sofort fühlen, werden ihrem Drucke gleichwohl nicht entgehen. In der Regel wird die Minderheit der Staatsangehörigen den Nutzen ziehen aus der Last, welche die Mehrzahl trägt.»

Selbst Uebelwollende werden zugestehen müssen, daß sich hinter diesen Worten keine kleinliche Interessenpolitik verbirgt. Dagegen werden dieselben gewiß nicht verfehlen, dem Hamburger Senat vom Jahre 1847 Principienreiterei vorzuwerfen, denn das wirft man ja Jedem vor, dessen Handeln nicht von plötzlichen eigenen oder fremden Impulsen oder den Interessen des Augenblicks bestimmt wird. Gerade diese allmähig herangebildete principielle Auffassung der Handelspolitik, welche nachher in den 50er Jahren vorzugsweise von Stettin und dem Hamburger Freihandelsverein lebendig erhalten wurde, können die Seestädte u. E. aber als einen Vorzug in Anspruch nehmen. Ob ein Garnzoll 48 oder 36 *M* beträgt, das ist in vielen Beziehungen ganz irrelevant, und doch wird ein verständiger Freihändler sich sehr besinnen, ehe er der Erhöhung des Garnzolls von 36 auf 48 *M* seine Zustimmung giebt. Denn mit dem einen neuen Privilegium schafft man den Appetit nach Privilegien bei hundert anderen Gewerben, und gerade diese Sucht nach Begünstigungen auf Kosten Dritter, das ist das Entnervende, was die Freihändler in erster Linie bekämpfen müssen. Aus demselben Grunde werden unsere Seestädte, wenn sie die Bedeutung ihres bisherigen Verhaltens zur deutschen Handelspolitik recht zu würdigen wissen, auch die Reichshülfe nur bedauern, welche jetzt der Samoa-Unternehmung in Form einer Zinsen-Garantie zugewandt werden soll, obgleich dadurch scheinbar gerade dem Seehandel genützt wird. Ob zu der in Aussicht genommenenen Staatshülfe aus politischen Gründen Veranlassung vorliegt, das wird sich ja bei der

demnächstigen Debatte im Reichstage herausstellen. Handelt es sich dagegen nur um die Unterstützung eines deutschen — wenn auch noch so bedeutenden — wirthschaftlichen Unternehmens, so erscheint dieselbe als kein glücklicher Gedanke. Was für die Samoa-Inseln gilt, weshalb sollte das nicht auch für die Fidschi-Inseln gelten, oder für Honolulu, oder für Hongkong, oder Singapore u. s. w. u. s. w. Es existiren in fremden Ländern deutsche Kaufmannshäuser, deren Interessen weit wichtiger für Deutschland sind, als die der Samoa-Plantagen-Gesellschaft. Hoffentlich wird dieselben kein Unglück treffen, aber wenn es der Fall sein sollte, will dann jedesmal das deutsche Reich mit seinen Geldmitteln einspringen? — Es ist ja nur der eine Fall, wirft man vielleicht ein. — Aber nur in Despotien giebt es einzelne Fälle in diesem Sinne des Wortes; in constitutionellen Staaten ist jeder Act der Staatsgewalt ein Präjudiz, an das sich Forderungen oder mindestens Wünsche knüpfen, die um so legitimer sind, je mehr der neue Fall dem alten ähnlich ist. Wird einmal gegeben, so wird man zum Empfangen immer Hände finden und Nothleidende giebt es stets. Dann kommen zuerst die schlecht geleiteten Dampferlinien und fordern Subventionen, selbstverständlich nur in nationalem Interesse, und diese Prämie für das Nothleiden ruft neue Existenzen hervor, vielleicht eine regelmässige Dampfschiffahrt nach den Samoa-Inseln, natürlich ebenfalls im nationalen Interesse. Dann giebt es einen Krach, bei dem auch die Gesunden schlecht wegkommen, und dann ist die allgemeine Misère da.

Man blicke dagegen jetzt auf unsere Dampferlinien. Sie haben alle den Wechsel des Geschicks, zum Theil sehr hart, erfahren, aber keine erhielt Staatssubventionen, und sie haben sich doch durchgearbeitet und stehen in kaufmännischer wie in seemännischer Tüchtigkeit hinter keiner Dampferlinie der Welt zurück. Die französischen Dampferlinien, welche jährlich circa 21 Mill. Francs Subventionen beziehen, sind ihnen durchschnittlich in beiden Beziehungen untergeordnet. Unter solchen Umständen darf Deutschland stolz auf seine Flotte sein.

Man kann danach wohl sagen: Es war bislang ein wahres Glück für die deutschen Seestädte, dafs keines «Medicäers Güte»

ihnen lächelte, daß sie gezwungen waren, nur auf sich selbst, nie auf den Staat zu rechnen. Im harten Kampf um's Dasein an einer von der Natur nur stiefmütterlich bedachten Küste, lange Zeit sogar ohne den fördernden Schutz einer mächtigen nationalen Flagge, nur auf den eigenen Fleiß und die eigene kaufmännische Umsicht angewiesen, hat sich in den Seestädten das Gefühl lebendig entwickelt, daß in wirtschaftlichen Fragen nur die stete Bethätigung des «Hilf dir selbst» dauernd für das Ganze nutzbringend sei, daß die schutzzöllnerische Praxis von der Abwälzung der eigenen wirtschaftlichen Verantwortlichkeit auf die Schultern Anderer nur entnervend wirke, daß die dargebotenen schutzzöllnerischen Mittel wohl wie kosmetische Medicamente momentan den Schein des blühenden Lebens, aber nie eine tüchtige Gesundheit hervorbringen können. Damit ist aber ein Vertrauen auf die eigene Kraft und ein freier Sinn hervorgerufen, welche zu den werthvollsten Eigenschaften unserer seestädtischen Kaufmannschaften gehören, denn nicht der große Besitz schafft «königliche Kaufleute», sondern der wirtschaftliche Stolz.

Und gerade dieser männliche Geist geräth in Gefahr geschwächt zu werden, wenn man auch dem Seehandel mit Geschenken entgegenkommt. Es entspricht ja dem Gesetz der Trägheit, daß man lieber Andere eine Verantwortung tragen läßt, als selbst eine solche übernimmt. Nur eine geringe Minderzahl ist ferner in der Lage, das einzelne *bona fide* dargebrachte Geschenk auf seine nachhaltige schädliche Wirkung für den Geist der Gesamtheit zu prüfen. Die Gefahr ist deshalb nicht gering, daß das Samoa-Experiment, einige Male wiederholt, als schutzzöllnerisches Lockmittel wirksam sich erweist und in den Seestädten Wünsche nach staatlichen Subventionen hervorruft, die z. Z. gänzlich verstummt sind.

Daß dies jedoch — vom Parteiinteresse abgesehen — wünschenswerth sei, wird sicher Niemand behaupten.

Das Reich beschränke sich darauf, den deutschen Seehandel mit seiner mächtigen Hand zu schützen, wo fremde Völker es wagen sollten, ihm eine Ungebühr anzuthun. Die Seestädte, welche dem Kaiser und dem Reich treu ergeben sind, werden diesen nationalen Schutz stets dankbar anerkennen, aber in ihre wirtschaftliche Thätigkeit greife man nicht regulirend ein.

Man würde damit gerade die Sorte von Eigennutz grofs ziehen, welche man den Seestädten heute von einigen Seiten fälschlich andichtet, und jenen Egoismus beseitigen, welcher nur in der wirthschaftlichen Gleichberechtigung Aller das eigene Wohl erblickt.

In diesem Sinne kann man sagen, dafs heute gerade die Berücksichtigung der Gesamtinteressen der Nation mafsgebend ist für die handelspolitische Stellungnahme der Seestädte.

Bei ausschliesslicher Berücksichtigung dieser Gesamtinteressen durch die Gesetzgebung sehen sie auch ihre eigenen näheren Interessen am besten gewahrt.

Vielleicht erscheint manchem mit dieser Auffassung schlecht die anscheinend so particuläre Stellung von Bremen und Hamburg in der Zollanschlufsfrage vereinbar. Und doch läfst sich auch hier ziemlich leicht nachweisen, dafs das Gesamtinteresse des Reichs den Eintritt Hamburgs und Bremens in das Zollgebiet keineswegs erheischt. Eine andere Frage ist die, ob das specielle Interesse jener Städte nicht den Eintritt wünschenswerth macht; diese schwierige Frage, welche bislang von beiden Städten noch immer verneinend beantwortet ist, kann jedoch als interne Angelegenheit dieser Plätze hier ausscheiden. Zu untersuchen ist die Zollanschlufs-Frage dagegen vom Standpunkt der wirthschaftlichen Gesamtinteressen des Reichs.

Die häufig aufgestellten Forderungen des Eintritts von Hamburg und Bremen in's Zollgebiet sind psychologisch aufserordentlich begreiflich. Sie stammen aus dem Sinn für Uniformität, also wesentlich aus dem Gefühl. Sobald man aber vom Standpunkt der Reichsinteressen aus dies Gefühl zu rechtfertigen versucht, so zeigt sich ein bedenkliches Manco von Gründen. Die Direction des Centralvereins der deutschen Wollenfabrikanten hat Gelegenheit gehabt, sich hiervon deutlich zu überzeugen, als sie im Jahre 1878 eine von der Nordd. Allgm. Zeitung eifrigst unterstützte Agitation zum Zwecke der Beseitigung aller deutschen Freihäfen unternahm.

Sie bezeichnete damals die Freihäfen Bremen und Hamburg als die « Einfallthore und Brückenköpfe der eroberungslustigen englischen Industrie » und errang mit dieser zwar nicht neuen — bekanntlich hat Fr. List vor mehr als 30 Jahren bereits etwas Aehnliches behauptet — aber immerhin noch gut erhaltenen Phrase bei allen Schutzzöllnern einen durchschlagenden Erfolg.

Was es nun mit diesen Einfallthoren der eroberungslustigen englischen Industrie auf sich hat, das mag an dem Beispiel Bremens gezeigt werden, für welches die statistischen Zahlen am vollständigsten vorliegen.

Erwähnt mag dabei im Allgemeinen werden, dafs für Hamburg die Sachlage sich etwas, aber nicht wesentlich anders gestaltet.

Die Gesamtausfuhr Bremens nach dem deutschen Zollgebiet bewegte sich dem Werthe nach während der 4 Jahre 1875—78 zwischen 226 und 245 Millionen *M.*

Darunter waren in runder Summe:

	Manufacturwaaren für	Andere Industrieerzeugnisse für
1875	6 Mill. <i>M.</i>	9 Mill. <i>M.</i>
1876	3 »	8 »
1877	3,3 »	7,5 »
1878	2,8 »	6,6 »

Aufserdem wurden per Jahr zwischen 15—18 Mill. *M.* Halbfabrikate eingeführt.

Fast das gesammte Quantum der Halbfabrikate, Manufacturwaaren und anderen Industrieerzeugnisse transitirte ferner, wie bereits erwähnt, nur durch Bremen. Für den dann noch restirenden winzigen Rest, welcher auch nur zum Theil auf England fällt, sich auf dem Continent einen eigenen Brückenkopf zu halten, das sieht den praktischen Engländern gewifs nicht ähnlich.

Ernster zu nehmen ist die zweite Beschuldigung, welche gegen die Freihäfen erhoben wird, dafs sie nämlich aufserhalb der Zolllinie nicht das nöthige Interesse und auch nicht die Befähigung besäfsen, dem deutschen Export zu dienen.

Der Vorwurf des mangelnden Interesses ist leicht durch die Frage zu erledigen: weshalb sollten Hamburg und Bremen nicht ebenso gern am Export wie am Import verdienen wollen? Die angeblich mangelnde Befähigung für den Export bedarf dagegen einer eingehenden Widerlegung.

Diejenigen, welche diese letztere Beschuldigung erheben, haben meistens eine den thatsächlichen Verhältnissen durchaus nicht entsprechende Idee von dem Wesen des Exportgeschäfts. Im Grunde denken sie sich die Sache so, dafs der Ausländer

zugereist kommt, um sich in wohllassortirten Lagern das ihm Passende auszusuchen. Dieser ideale Ausländer findet nun in unseren Häfen keine Läger, er hat aber keine Lust, sich in das Innere Deutschlands zu begeben, er kehrt also unverrichteter Sache in seine Heimath zurück, ohne seine Dollars oder Dublonen im deutschen Vaterlande zurück zu lassen. Unbewußt beherrscht so der Gedanke die Geister, als ob sich der Welthandel noch immer im Wege des Verkehrs auf Messen abwickele.

In Wirklichkeit liegen die Verhältnisse jedoch völlig anders. Das Exportgeschäft wird — abgesehen von den Exporten nach Ländern, wie etwa England und die Vereinigten Staaten, wo häufig nur die Vermittelung eines Spediteurs in den Seestädten nöthig wird und im Uebrigen die Bezüge direct erfolgen — zur Hauptsache von den überseeischen deutschen Häusern gemacht. Diese machen es zu ihrem ganz speciellen Studium, die Lebensweise, den Geschmack, die ganze Art der Consumption des Landes, in dem sie leben, kennen zu lernen. Daneben haben sie sich über die Industrie-Fortschritte in allen exportfähigen Staaten zu unterrichten. Sie stehen deshalb auch mit den europäischen Industriezentren im directesten Verkehr und haben nicht selten an denselben ihre eigenen Agenten, von denen sie durch Muster etc. auf dem Laufenden erhalten werden.

Die Geschäfte, welche sie nun auf Grund dieser speciellen Erfahrungen machen, würden die ausländischen Häuser natürlich am liebsten über die Köpfe der Kaufmannschaft in unseren Seestädten hinweg betreiben, denn jedes Mittelglied im Handel vertheuert naturgemäfs die Waare.

Diese Geschäfte erfordern aber die Uebernahme großer Risicos und bedeutende Capitalien, denn der schließliche Abnehmer in jenen überseeischen Ländern ist in der Regel nicht im Stande, sofort zu bezahlen. Meistens beansprucht er ein offenes Ziel von 6 Monaten und darüber, um mit der kommenden Ernte das Kaufobject zu bezahlen.

Der deutsche für den Export arbeitende Fabrikant verlangt andererseits mit vollem Recht in der Mehrzahl der Fälle sofortige Bezahlung oder Accept, da er die Creditwürdigkeit des Hauses jenseits des Oceans nicht zu übersehen vermag.

Bei dieser Sachlage tritt nun der Kaufmann in unseren deutschen Seestädten — und vorzugsweise in Hamburg und

Bremen — mit seinem Capital und seinem Credit ein. Er verschafft durch Vorschüsse oder durch Anspannung seines eigenen Credits dem befreundeten Hause im Auslande die gewünschten Waaren, betheilt sich nicht selten bei den gesammten Transactionen in der Form von Conto-meta-Geschäften und empfängt schliesslich im Austausch die überseeischen Waaren, um diese hier abzusetzen.

So stellen sich sehr enge Beziehungen her, welche manchmal den Kaufmann in unseren Seestädten als den eigentlichen Exporteur erscheinen lassen. In Wahrheit liegt jedoch der Schwerpunkt des ganzen Exportgeschäfts in den Händen des Hauses im Bezugslande.

Wo die Waaren aber im exportirenden Lande lagern, das ist durchweg gänzlich gleichgültig. Das auf Lager Arbeiten und vom Lager Verkaufen gehört bei Exportgeschäften überhaupt zu den Seltenheiten, wohingegen es sich mehr und mehr einbürgert, daß deutsche Fabriken für überseeische Häuser auf Bestellung nach gelieferten Mustern unter Verpflichtung der Lieferung zu bestimmten Terminen arbeiten.

Aus dieser Darstellung der thatsächlichen Verhältnisse wird man gewifs den Schlufs ziehen, daß die Einziehung der deutschen Freihäfen in das deutsche Zollgebiet den exportirenden deutschen Industrien keine wesentlichen Vortheile bringen würde. Möglich wäre es dagegen, daß sich das Capital in Hamburg und Bremen, wenn diese Städte angeschlossen würden, mehr und mehr von der Pflege der überseeischen Verbindungen abwenden und auf industrielle Anlagen im Inlande werfen würde.

Nun möchten wir aber fragen: was ist für die Exportfähigkeit Deutschlands wichtiger, die Verstärkung der inländischen Concurrenz — oder die Gründung deutscher Häuser im Auslande, deren Nationalgefühl, deren geschäftliche Verbindungen, deren Familienbeziehungen sogar einen stets erneuten Connex zwischen dem consumirenden Auslande und dem exportirenden Deutschland herstellen?

Die Antwort dürfte nicht allzu schwer zu finden sein. Dats aber in letzterer Beziehung die Freihäfen Hamburg und Bremen das Ihrige gethan haben, um dem deutschen Namen Ehre zu machen, davon kann sich Jeder überzeugen, der die angesehenen deutschen Firmen im Auslande Revue passiren läßt.

Indem wir im Vorstehenden versucht haben, die Seestädte von der Beschuldigung zu reinigen, als beruhe ihre Stellung zur Handelspolitik auf kleinlichen Sonderinteressen, als berücksichtige dieselbe nicht genügend die Gesamt-Interessen der Nation, so haben wir damit zugleich angedeutet, wie diese Handelspolitik der deutschen Seestädte sich u. E. in Zukunft zu gestalten haben wird.

Das Princip der Handelsfreiheit hat keine geistige Niederlage erlitten. Der Sieg der Gegenpartei ist kein solcher, der dem augenblicklichen Zustande der Dinge Bestand verheißt.

Die Seestädte haben deshalb auch keine Veranlassung, in dem großen Kampfe zwischen Individualismus und Socialismus — denn das sind die Pole, nach denen die Gegensätze Freihandel und Zollschutz gravitiren — der Fahne untreu zu werden, welche seit Jahrzehnten unentwegt vertheidigt zu haben sie zu ihrer höchsten Ehre schätzen.



Faint, illegible text, likely bleed-through from the reverse side of the page.