Das Verhältniss Bremens zum Zollverein 1853

Duckwitz, Arnold

Bremen, 1853

Das

Verhältniß Bremens

zum

Zollverein 1853.

Als Manuscript gedruckt.

Bremen, 1853.
Druck von C. Schünemann.

Das

Verhältniß Bremens zum Zollverein

1853.

Als Manuscript gedruckt.

Bremen, 1853.

Druck von C. Schünemann.

Bei der Eigenthümlichkeit Deutschlands, wo seit Jahrhunderten die fast völlig selbstständig gewordenen einzelnen Staaten nur durch ein lockeres Band unter dem Kaiserthume und später unter dem Bunde zusammenhingen, und bei der Misachtung, welche sämmtliche Regierungen bis in die neueren Zeiten dem Handel zollten lag es in der Natur der Verhältnisse, daß die freien Seestädte ihren Handel und Verkehr ordnen konnten wie es ihnen am besten zusagte. Sie befanden sich in der glücklichen Lage, die Waaren, welche der Seehandel bei ihnen aufhäufte, und die Erzeugnisse ihrer eigenen Gewerbthätigkeit in allen Richtungen dem Hinterlande zuführen, und dessen Erzeugnisse an das überseeische Ausland absetzen zu können, indem die Zölle, welche die einzelnen Staaten, freilich oft auf höchst unzweckmäßige Weise, erhoben, diesen Verkehr wohl erschwerten aber nicht hinderten. Sie sicherten ihren Handel mit allen Theilen der Erde durch angemessene Verträge und ihre Flaggen fanden aller Orten unbestrittene Anerkennung. Sie genossen demnach alle Vortheile selbständiger Staaten, alle Vortheile eines Freihafens, und alle Vortheile einer Stadt, welche innerhalb der Zolllinien eines großen Staates liegt. Es blüheten daher in den Seestädten neben dem Handel auch alle diejenigen Fabriken und Gewerbe, welche naturgemäß dem Seehandel sich anschließen, wenn gleich der Absatz des Producirten landeinwärts gerichtet ist. So entstanden Zuckersiedereien, Seifensiedereien, Tabacksfabriken und viele andere Erwerbszweige, welche einer zahlreichen Bevölkerung Unterhalt gewährten. Auch

der Kleinhandel erfreute sich ungestörter naturgemäßer Entwickelung.

Auf diese Weise bildete sich in den deutschen freien Hansestädten, gleich wie in denjenigen Seestädten, welche innerhalb der Zolllinien großer Staaten sich befinden, eine Bevölkerung deren Geschäft zwar in der engsten Beziehung zu dem Seehandel stand, aber nichts destoweniger sich völlig selbstständig und selbstberechtigt entwickelte, nahezu so als wenn dasselbe in einer anderen benachbarten Stadt betrieben worden wäre.

Diese dem Seehandel sich anschließenden Erwerbzweige gediehen nicht nur für sich, sondern waren dem Ersteren eine willkommene Stütze. Sie erfuhren die erste Beeinträchtigung durch die Einführung des Preußischen Zolltarifs von 1818 und sodann durch die Errichtung des Zollvereins in den dreißiger Jahren. Die Zuckersiedereien gingen seitdem fast sämmtlich ein, die Tabacksfabriken beschränkten ihren Betrieb, allein zum Glück kamen die Cigarren in ausgedehnteren Gebrauch, und gaben der sonst brodlos zu werden Gefahr laufenden Bevölkerung neuen und reichlichen Erwerb. Die Errichtung des Steuervereins brachte neuen Nachtheil, allein die in Flor kommende Cigarrenfabrication, und der zunehmende Zug der Auswanderer über Bremen, welcher vielen Handwerkern, die ihren Absatz verloren hatten neue Abnehmer brachte, gaben reichen Ersatz für das Verlorene. Empfindlicher wurde Bremen durch die Erhöhung des Cigarrenzolles im Zollverein im Jahre 1851 getroffen, indem diese zur Folge hatte, daß eine ansehnliche Zahl der mit der Fabrikation von Cigarren Beschäftigten Bremen verließen, und daß viele Andere in Dürftigkeit geriethen, während wieder andere durch vergrößerte Anstrengung bei vermindertem Vortheile dies Geschäft noch fortsetzen.

So lange indessen der Steuerverein von dem Zollverein gesondert bei seinem mäßigen Tarife blieb, war auch die Einbuße bei der Cigarrenfabrication, so schwer sie auch viele Einzelne treffen mochte, zu verschmerzen, denn im Ganzen behielt der kleine Verkehr, namentlich der Gewerbe und des Kleinhandels, doch noch eine gesunde Grundlage trotz mancher Schmä-

lerungen. Der große Handel, die Schifffahrt, die ganze Stellung Bremens erlitten nicht die mindeste Gefährdung, im Gegentheil war ein steigender Aufschwung des Handels und eine Mehrung des allgemeinen Wohlstandes unverkennbar.

Diese Lage war daher noch immer eine höchst glückliche, und wer möchte nicht wünschen, daß sie immer so bleiben könnte.

Durch den Anschluß Hannovers an den Zollverein treten aber in vielfacher Hinsicht Aenderungen ein, welche nicht nur für den kleinen Verkehr, sondern auch für den großen Handel, für die Schifffahrt und für alle Genossen unseres Staates von großer Bedeutung sind. Denn zunächst wird Bremen dadurch noch mehr als bisher der Fall war in die exclusive Stellung eines Freihafens gedrängt, wodurch manche Vortheile des kleinen Absatzes, die es bisher noch nach dem Steuerverein hatte, verloren gehen, und viele Erwerbzweige schwer betroffen werden. Es wird umgeben von einem Staatenverbande, der in seiner Gemeinsamkeit, wenn er die allgemeine völkerrechtliche Anerkennung erlangen sollte, handelspolitische Richtungen verfolgen kann, welche auf die Stellung Bremens nicht ohne wesentlichen Einfluß bleiben würden. Von den bisherigen, gewohnten, und allen Bremern lieb gewordenen Verhältnissen geht daher manches unwiederbringlich verloren. Es kann nichts nützen dabei zu verweilen, vielmehr wird zu untersuchen sein, auf welche Weise unter den veränderten Verhältnissen das Wohlergehen unseres Freistaats am besten zu erhalten und ferner zu fördern ist.

Es dürfte daher zunächst die Frage hervortreten:

Was ändert sich für Bremen durch den Anschluß Hannovers an den Zollverein, und welche Einrichtungen sind zu treffen, um solchen Aenderungen zu begegnen? Eine zweite Frage wird sein: Wie würden sich Gewerbe, Industrie und Handel stellen, wenn Bremen sich innerhalb der Zolllinie eines großen Staates oder einer diesem nahe kommenden Staatlichkeit befände? Und endlich die dritte Frage: Entspricht der Zollverein in seiner dermaligen Beschaffenheit dem Charakter eines großen Staats oder einer diesem nahe kommenden Staatlichkeit?

Die Behandlung dieser Frage ist um so schwieriger, weil dem Zwecke dieser Erörterung gemäß, die einschlägigen Ver-

hältnisse nur in der Kürze hervorgehoben werden können, wodurch vieles dunkel und weiterem Nachdenken überlassen bleiben muß, und weil, wie sehr man auch bemüht sein mag allen Interessen nach Möglichkeit gerecht zu sein, unter allen Umständen viele und bedeutende Erwerbzweige schwer betroffen werden, deren Vertretung bereits mehr oder minder in Leidenschaftlichkeit übergegangen ist. Es muß daher bei Durchsicht der folgenden Zusammenstellungen im vollsten Maaße Nachsicht in Anspruch genommen werden.

I.

Was ändert sich für Bremen durch den Anschluß Hannovers an den Zollverein und welche Einrichtungen sind zu treffen, um solchen Aenderungen zu begegnen?

So lange der Steuerverein eine Zollgruppe für sich bildete, mit niedrigem Tarife, trennte er Bremen von dem Zollverein. Die Erzeugnisse des Letzteren waren bei dem Eingange in Hannover und Oldenburg den Steuern des Steuervereins unterworfen, mochten sie über die südlichen Grenzen des Letzteren oder über Bremen eingeführt werden. Der Handel mit den gedachten Erzeugnissen konnte daher durch die fast in dessen Centrum liegende Handelsstadt nach dem Steuerverein eben so billig stattfinden als auf irgend einem andern Wege, denn die Zölle waren auf allen Grenzen dieselben. Auch die Bremischen Erzeugnisse, welche mit denjenigen des Zollvereins concurrirten, unterlagen demselben Tarife. Von den Formen der Zollerhebung des Zollvereins an dessen Grenzen, spürte man in Bremen nichts, denn man kam nur mit den sehr milden Formen und Controlen Hannovers in Berührung. Durch den Anschluß des Steuervereins an den Zollverein ändert sich dieses alles.

Die Erzeugnisse des Zollvereins werden steuerfrei durch Hannover und Oldenburg versandt, nehmen sie aber den Weg über Bremen um in den Steuerverein eingeführt zu werden, so werden sie den vollen Zollsätzen des Zollvereins unterworfen sein.

Der Handel mit dergleichen Erzeugnissen in Bremen würde daher aufhören. Eben so verhält es sich mit den Bremischen Erzeugnissen, welche mit denjenigen des Zollvereins bei dem Absatze in den Steuerverein concurriren. Wo früher gleiche Zölle stattfanden tritt Zollfreiheit für die zollvereinischen und der Tarif des Zollvereins für die Bremischen Erzeugnisse ein.

Bei der Versendung und dem Empfange von Waaren nach und von dem Binnenlande tritt an die Stelle der milden und bequemen Abfertigung der Grenzzollämter des Steuervereins diejenige des Zollvereins. Was daher bisher Eisenbahn-Directionen, Schiffer und Frachtfuhrleute für den Bremischen Kaufmann besorgten, wird derselbe künftig selbst zu beschaffen haben, wobei die Folgen der höheren Zollsätze, nämlich die stärkeren Controlen dann doppelt lästig sein dürften. Diese veränderten Verhältnisse werden für die hauptsächlichsten Geschäfts- und Erwerbzweige nicht ohne namhafte Folgen bleiben.

So wenig erheblich im Allgemeinen der Absatz der Bremischen Handwerker und der kleinen Production auch in den letzten Jahren in die Umgegend gewesen sein mag, so wird doch Mancher durch das gänzliche Abschneiden dieses Absatzes schmerzlich berührt werden. Schwerer wird die Ersteren dagegen ein anderer Ausfall drücken. Wenn nämlich, was unzweifelhaft eintreten wird, viele Bremische Bürger die Vaterstadt verlassen, um sich in benachbarten Städten und Ortschaften anzusiedeln, weil ihr Geschäft fortan nur innerhalb der Zollinien wird betrieben werden können, so verlieren die Handwerker diese als ihre Kunden und Abnehmer. Wie erheblich dieser Ausfall sein wird, läßt sich nicht genau ermitteln, wenn man aber erwägt, daß mehrere tausend Familien bisher von der Cigarrenfabrikation lebten, und zum großen Theile auswandern werden, wenigstens für so lange als die erwerbenden Männer sich im kräftigen Lebensalter befinden, so darf der Verlust nicht gering ange-

schlagen werden. Neben diesen Verminderungen des Absatzes wird aber noch eine vermehrte Concurrenz für die Bremischen Handwerker eintreten. Die Production des Steuervereins war ihnen bisher nicht gefährlich, denn dieser producirte ungefähr eben so theuer als Bremen, und der Zollverein kam nicht in Betracht, eben weil der Steuerverein dazwischen lag. Sobald Letzteres nicht mehr der Fall ist, wird nichts im Wege stehen, daß Niederlagen zollvereinischer Handwerkserzeugnisse an Bremens Grenzen errichtet werden, aus welchen jeder Bremische Bürger seinen Bedarf wohlfeil kaufen und steuerfrei in Bremen einführen kann. Die Bremischen Handwerker werden daher, um dieser Concurrenz sich zu erwehren, sich bedeutend anstrengen müssen, um wohlfeil und gut zu arbeiten, welches ihnen aber durch das theurere Leben in Bremen, besonders aber durch den Umstand erschwert werden wird, daß wegen des abgeschnittenen Absatzes in einem großen Umkreise, wenigstens für diejenigen, welche dazu die Befähigung haben, es unthunlich erscheint einen Handwerksbetrieb nach einem größeren Maßstabe einzurichten. Es ist ferner schlimm für den Handwerkerstand, daß wenn das eine oder andere Gewerk unter vorgedachten Umständen an Ueberfüllung leidet, es dessen Gliedern schwer fallen wird, ein anderes Gewerbe zu ergreifen, weil diejenigen unter den Letzteren, welche auf den Verkehr mit der Umgegend angewiesen sind, nicht bestehen können, und andere, die sich auf den Seeverkehr oder den Lokalabsatz beziehen, wenigstens vorläufig reichlich besetzt erscheinen dürften. Wenn diesemnach nicht zu bezweifeln ist, daß der Handwerkerstand manche Einbuße erleiden werde, so mag andererseits nicht unberücksichtigt gelassen werden, daß wenn der große Handel ferner im Steigen bleiben sollte, dieser durch vermehrten Wohlstand, und vermehrte Verwendung von Arbeitshülfe auch neue zahlfähige Kunden herbeischaffen kann.

Anders verhält es sich mit den Detailhandlungen. So lange Hannover und Oldenburg ihr eigenes Zollsystem hatten, konnten, wie schon oben erwähnt, die Erzeugnisse des Zollvereins unter denselben Bedingungen über Bremen in den Steuerverein eingehen als über jede andere Grenze. Die um Bremen

herumliegenden Hannoverschen und Oldenburgischen Oerter bis zu etwa 10 Meilen in der Runde versorgten sich daher mit Manufacten und Fabrikaten des Zollvereins aus Bremen, wodurch die Bremischen Detailhandlungen dieser Art, welche für mehr als zur Hälfte Zollvereinswaaren führen, einen bedeutenden Absatz hatten. Von dem 1. Januar 1854 an aber werden diese Waaren direct aus dem Zollverein kommend zollfrei durch Hannover und Oldenburg gehen, von Bremen kommend dagegen dem vollen Zollvereinszolle unterliegen, mithin wird dies Geschäft ganz eingehen müssen.

Aehnliches, wenn auch nicht in gleicher Bedeutung, ist schon früher in Betreff der Steuervereins-Erzeugnisse eingetreten als der Steuerverein sich bildete. Vor dieser Zeit hatte Bremen einen blühenden Zwischenhandel mit Erzeugnissen Hannovers und Oldenburgs für welche Bremen der natürliche Markt war. So versorgte sich das Küstenland von der Elbe bis zur Ems in Bremen mit hannoverschen Leinen und die mittleren und südlichen Provinzen Hannovers bezogen von Bremen die Ostfriesische und Budjadinger Butter. Auch viele andere Artikel wie Getreide, Branntwein u. s. w. fanden für den Verkehr der Umgegend ihren Zusammenfluß in Bremen, der später nach der Errichtung des Steuervereins nur unter lästigen Controlen und Plombirungen statt fand, wodurch dieser Verkehr sich sehr erheblich verringerte. Wenn gleich viele Einzelne die Einbuße dieses Zwischenverkehrs schmerzlich empfunden haben, und manche Geschäftsbetriebe dadurch zu Grunde gerichtet worden sind, so wurde bei dem Aufschwunge des Bremischen Handels im Ganzen der Nachtheil kaum bemerkt. Der Verlust des Zwischenhandels mit Zollvereinswaaren wird dagegen eine große Zahl hiesiger Kleinhändler schwer treffen und nicht leicht verwunden werden.

Derselbe wird sie um so schwerer treffen, als der Handel mit außerdeutschen Waaren wegen der Umständlichkeit und Kostbarkeit der Versteuerung kleiner Quantitäten, ihnen für den Absatz in die Umgegend ungemein erschwert werden wird. Ja, dieser Handel müßte fast ganz aufgegeben werden, wenn nicht

die Einrichtung eintreten sollte, daß Waaren namentlich kleine Quantitäten bei dem Passiren der Zollvereinsgrenze durch die Absender respective Verkäufer, gleichsam in Conto Courant versteuert werden können, oder daß auf irgend eine andere Weise die Versteuerung kleiner Quantitäten eben so vortheilhaft geschehe als verhältnißmäßig bei großen Versendungen.

Gleich wie den Handwerkern steht den Detaillisten ferner ein Verlust an Abnehmern dadurch in Aussicht, daß viele Bremische Bürger in die Umgegend übersiedeln werden, wogegen indessen das Uebersiedeln mancher Detaillisten in die Nachbarschaft, namentlich zum Zweck der Betreibung des Detailgeschäfts mit Zollvereinswaaren, eine Ausgleichung herbeiführen kann.

Noch tiefer eingreifend als für den Kleinhandel wird der Anschluß Hannovers an den Zollverein auf die Fabrik-Industrie wirken. Der Steuerverein, welcher mit seinen Zöllen Bremen umgab, war zu klein für einen Industriebetrieb im Großen, das große Gebiet des Absatzes lag im Zollverein, und daher war kein Grund vorhanden, daß Bremische Fabriken über die Grenze siedeln sollten. Nach dem 1. Januar 1854 ändert sich dieses, weil alsdann für Etablissements in den nächstgelegenen Ortschaften der freie Verkehr sich bis an die Oesterreichische Grenze erstrecken wird. Es wird daher wohl keiner weiteren Begründung bedürfen, wenn angenommen wird, daß diejenigen Bremischen Bürger, welche vom Betriebe eines auf den Absatz nach dem Inlande berechneten Fabrikgeschäfts leben und die Mittel besitzen sich anderwärts anzukaufen um ein neues Etablissement zu gründen, allmählig mit ihren Familien Bremen verlassen und sich in benachbarten Orten ansiedeln werden. Diejenigen aber welche solche Mittel nicht besitzen, werden zurückbleiben, und wohl nur wenige von ihnen im Stande sein einen andern Erwerb zu ergreifen, weil eben die Zolllinien die Mannigfaltigkeit der Erwerbzweige in Bremen vermindern und auf das städtische Bedürfniß beschränken werden. Diese Leute werden daher allmählich herabkommen und verarmen. Es darf daher erwartet werden, daß sich in Bremen ein Proletariat auf längere Zeit hin bilden wird wie man es bis jetzt nicht gekannt

hat. Eine weitere Folge der Auswanderung der wohlhabenden Industriellen aus Bremen wird sein, daß deren Wohnungen leer stehen oder zum Verkauf kommen, daß mithin ein Einfluß auf den Werth der Grundstücke eintritt und die Abgaben für consumtionspflichtige Gegenstände sich vermindern, in sofern nicht der Aufschwung von Handel und Schifffahrt an die Stelle der Auswandernden eine neue Bevölkerung herbeiziehen sollte. In welchem Maße die Uebersiedelung in die Nachbarschaft eintreten werde ist schwer zu ermitteln, die Zahl derjenigen aber, welche von Fabrikbetrieben dieser Art leben, und vielen Arbeitern mit deren Familien zu leben geben, ist keine geringe.

Seitdem der Zollverein den Grundsatz angenommen hat, daß fremde Weine nach dem Brutto-Gewichte zu versteuern sind, und denjenigen Zollvereinsgenossen, welche Weine aus den Productionsländern beziehen, ein Zollrabatt von 20% gewährt wird, war schon ein Reiz für unsere Weinhändler vorhanden, Commanditen im Zollverein zu errichten, welches auch mehrfach geschehen ist. Weil aber der Zollverein fern lag war dieses mit großen Unbequemlichkeiten verbunden, und weil der Absatz nach dem Steuervereine ein zweites Etablissement in diesem außer dem Hauptgeschäfte in Bremen nothwendig machte, beides zugleich aber zu kostbar wurde, so ist das eine wie das andere doch meistens noch unterblieben. Sobald aber Zollverein und Steuerverein zu einer Einheit verwachsen, ändert sich die Sache und der Vortheil für die Bremischen Weinhändler sich in benachbarten Städten zu etabliren wird überwiegend. Von Bremen versandt hat ein Oxhoft Wein etwa 8 ℔ mehr Zoll zu entrichten, als wenn dasselbe direct aus dem Productionslande in den Zollverein geht, und wenn in Flaschen versandt, weil diese ungefähr das doppelte eines Oxhofts wiegen, nahezu 30 ℔ mehr, der Unterschied ist daher so erheblich, daß schon jetzt, seitdem Hannovers Anschluß zur Gewißheit geworden, fast alle Bremische Weinhändler Commanditen im Hannoverschen und Oldenburgischen errichtet haben. Wenn gleich die jetzigen Inhaber der Weinhandlungen sich nicht veranlaßt finden dürften persönlich mit ihren Familien Bremen zu verlassen, so kann doch kaum

bezweifelt werden, daß wenn die gedachte differentielle Behandlung der Hansestädte fortdauert, künftig der Weinhändler da wohnen wird wo er sein Geschäft hat, und daß Bremen daher nach einiger Zeit diesen Theil seines Handelsstandes mehrentheils verlieren werde.

Zur Begegnung der Uebelstände, welche durch die Uebersiedelung Bremischer Handelsgeschäfte und Fabriken in die benachbarten Ortschaften entstehen, und vielleicht noch mehr durch die Entstehung neuer Betriebe in der Nähe von Bremen, als z. B. Zuckerraffinerien, Twistfabriken, Seifensiedereien, Tabacksfabriken u. s. w., welche sich an den Seehandel anschließen, wird sich, weil es unmöglich erscheint, daß diese Etablissements ihren Absatz in weite Fernen selbst bewirken, und weil ihnen sonst die Hülfsmittel abgehen werden, welche nur eine große Handelsstadt darbieten kann, das unabweisliche Bedürfniß geltend machen den Bremischen Handel zur Vermittelung des Absatzes zu benutzen, denn dieser kann nur dann schwunghaft betrieben werden, wenn er in einem Centralpuncte stattfindet, in welchen Käufer und Verkäufer auch zu andern Zwecken zusammentreffen.

Auf diese Weise würde sowohl im Interesse der sich in den Nachbarorten entwickelnden Industrie als in demjenigen des Bremischen Handels der Zusammenhang des Sichtrennenden erhalten bleiben, wobei jedoch vorausgesetzt werden muß, daß die im Zollverein üblichen Verkehrsbeschränkungen im Grenzbezirke um Bremen herum eine sehr erheblich gemilderte Anwendung finden.

Aus diesem Grunde dürfte es sich empfehlen eine Zollvereinsniederlage im Bahnhofe und etwa am Bindwams an der Weser zu errichten zum Zweck der Lagerung von Erzeugnissen des Zollvereins und versteuerter, daher dem freien Verkehre angehörender fremder Waaren. In diese Niederlagen würden die Fabrikate der erwähnten Etablissements der Nachbarschaft gebracht, daselbst gelagert, verkauft, umgepackt und dann weiter in den Zollverein steuerfrei versandt werden. Diese Niederlage würde ferner benutzt werden zur Lagerung aller übrigen Waaren

des Zollvereins, welche aus einem Theile desselben in einem andern Theil vertrieben werden, und schon seither Gegenstände eines bedeutenden Handels mit Hannover und Oldenburg waren, namentlich Manufacturwaaren aller Art, Eisenwaaren, Galanteriewaaren, Leinen, Glaswaaren, Spielzeug, Instrumente, Holzwaaren, Leder, Papier, Steingut u. s. w., für welche zugleich der Bremische Markt zum Verkaufe nach überseeischen Ländern versucht werden kann, um im Fall des Mißlingens eines solchen Verkaufs dieselben steuerfrei zurückbringen zu können. Selbst die Producte des Ackerbaues und der Viehzucht, deren Umschlag mit den Nachbarländern Bremen bisher vermittelt hat und ferner vermitteln könnte, namentlich Butter, Stärke, Cichorien, getrocknetes Obst, Grütze, Mehl, Schinken, Mineralwasser, Branntwein, deutscher Taback, Cement, Baumaterial, Farbewaaren, Oele und eine große Zahl anderer Gegenstände, welche sonst Bremen umgehen müßten, oder mit welchen der Handel stocken würde, könnten Zugang in diese Niederlagen finden und dem Bremischen Handel respective zufallen oder erhalten bleiben. Nicht minder würden diese Niederlagen dazu dienen, um diejenigen ausländischen Waaren, welche man vorzieht versteuert dem Abnehmer im Zollverein zuzusenden, hier zu versteuern und in denselben zu lagern oder auf kurze Zeit niederzulegen. Auch werden sich dieselben zum Lagern von Weinen eignen, welche nach Oxhoften versteuert hineingebracht, und innerhalb der Niederlagen in zollvereinische Flaschen umgefüllt werden, dergestalt, daß auf den Weinen nur der Zoll nach Oxhoften haften wird. Endlich ist zu erwarten, daß mit den Zollvereinsstaaten eine Vereinbarung dahin getroffen werde, daß einige der vorzüglichsten Industrieerzeugnisse Bremens gegen eine Zollermäßigung bei Erweis des Bremischen Ursprungs in diese Zollvereinsniederlagen Einlaß fänden, welches für diejenigen, deren Verhältnisse eine Uebersiedelung in Nachbarorte nicht zulassen, von großem Werthe sein wird, und wofür sie sich gern die Controle über die wirkliche Selbstverfertigung werden gefallen lassen.

Diese Niederlagen dürften daher nach und nach einen nicht

unerheblichen Umfang erlangen, um die ganze Masse der Zollvereinswaaren aufnehmen zu können. Je größer aber dieser Umfang wird, desto besser wird es für den Bremischen Handel sein, weil es kein anderes Mittel giebt diesen Verkehr über Bremen zu betreiben, und ohne eine solche Niederlage der gedachte Zwischenverkehr andere Wege suchen oder verkümmern muß.

An diese versteuerten „Zollvereinsniederlagen“ oder „umgekehrten Entrepots“ wird sich dann die weitere Einrichtung knüpfen, daß alle fremde Waaren, welche aus den freien Lägern Bremens, den Packhäusern, versandt werden, bei ihrem Abgange sowohl im Bahnhofe als bei der Absendung nach der Oberweser an der Holzpforte zollamtlich abgefertigt werden. So lange Hannover dem Zollverein nicht angehörte war dieses nicht nöthig, weil die Grenze des Zollvereins erst hinter der jenseitigen Hannovers eintrat, und aus demselben Grunde die Weser vom Bremischen Gebiete bis Münden als Ausland betrachtet wurde. Durch den Anschluß Hannovers wird die Weser in Inland verwandelt und dem freien Verkehre zwischen den Ufern geöffnet, so daß dann nur die unversteuerten fremden Waaren unter Controle kommen. Diese würde daher an der Bremischen Grenze bei Dreye stattfinden müssen, weil aber solches schwer ausführbar sein dürfte wenn nicht ein großer Aufenthalt entstehen soll, wird es im Interesse aller Theile liegen, daß diese Controle schon bei der Verladung in Bremen eintrete, welches Letztere, so weit es bis jetzt, bezüglich des Weserzolls erforderlich war, schon immer der Fall gewesen ist. Daß bei der Versendung mit der Eisenbahn die „Abfertigung“ im Bahnhofe und nicht jenseits Sebaldsbrück geschehen müsse, wird keiner Erläuterung bedürfen. Bei der Versendung mit Frachtfuhrwerk wird nichts im Wege stehen die „Abfertigung“ jenseits der Bremischen Grenze auch ferner geschehen zu lassen, es darf aber nicht unerwähnt bleiben, daß da die Frachtwagen an der Grenze untersucht und in den meisten Fällen abgeladen werden, dadurch ein Aufenthalt von einem Tage, und mitunter je nachdem die Witterung und der Andrang ist, von mehreren Tagen entsteht, welcher den Fuhrleuten erhebliche Kosten verur-

sacht und sie nöthigt ihre Frachten um das Erforderliche höher zu stellen, welches bekanntlich die Ursache ist, daß die Fuhrfracht von Bremen nach Hannover und weiter stets um 1/4 bis 1/3 ℔ höher war als von Harburg nach Hannover und weiter. Wenn aber doch einmal in Bremen Abfertigungsbehörden des Zollvereins in Wirksamkeit treten, wird es sich fragen, ob es nicht im Interesse des Bremischen Handels liege, auch die Fuhrwagen schon in Bremen „abfertigen" zu lassen.

Bei den seitherigen Versendungen die Oberweser aufwärts mußte wegen der Erlegung des Weserzolls das Gewicht aller Waaren durch die beeidigten Wupper abgenommen werden. Gesetzlich soll diese Gewichtsabnahme an der Schlachte und an der Holzpforte geschehen. Die versendenden Kaufleute haben es aber durchweg bequemer für sich, und angemessener für ihre Waare gefunden, die beeidigten Wupper zu ersuchen sich nach ihren Packhäusern zu bemühen, und in diesen das Gewicht abzunehmen, das heißt in der Sprache des Zollvereins: „die Waaren zollamtlich abzufertigen." Es ist daher nicht unwahrscheinlich, daß die Kaufmannschaft demnächst wünschen werde, daß, so wie es bisher bei der Versendung auf der Oberweser geschehen ist, die „Abfertigung" der Waaren für jegliche Versendung also auch per Eisenbahn und durch Frachtfuhrwerk aus ihren Packhäusern geschehe wenn das Waarenquantum irgend erheblich ist, weil dies Verfahren ohne Zweifel für sie bequemer und für ihre Waaren besser ist, indem dadurch Streitigkeiten über Gewichtsdifferenzen und Ramponirung der in und vor den Zollämtern herumgeworfenen Waaren vermieden werden.

Es ist aber mehr als zweifelhaft ob diese Einrichtung bei der Freihafenstellung ausführbar befunden werden wird. Dieselbe würde dagegen bei einem Zollanschlusse von selbst eintreten, und die Zollabfertigung am Bahnhofe und an der Holzpforte wegfallen, auch überhaupt sich nur auf fremde unversteuerte aber einer Steuer unterworfene Waaren erstrecken.

Hinsichtlich der Weser unterhalb des Bremischen Gebiets von Vegesack bis Bremerhaven wird wahrscheinlich gewünscht

werden, dieselbe dem freien Verkehre unter den Hannoverschen und Oldenburgischen Uferplätzen öffnen zu können, dieselbe daher in zollvereinisches Inland zu verwandeln. In diesem Falle würde die Controlle auf den Verkehr zwischen Bremen und Bremerhaven sich beschränken. Dieses kann aber ohne Zustimmung Bremens nicht geschehen, und dürfte fast unübersteigliche Schwierigkeiten haben, weil die ausländischen Waaren, so lange Bremen nicht im Zollvereine ist, weder in Bremen noch in Bremerhaven, noch auf dem offenen Strome einer Controle unterworfen sein können.

Die Aenderung, welche durch den Anschluß des Steuervereins an den Zollverein für die Manipulation des Bremischen Handels eintritt besteht daher darin:

1) daß der Handel mit deutschen Erzeugnissen, sowie mit solchen ausländischen Waaren, welche man vorzieht versteuert zu versenden, nicht mehr in den Privatpackhäusern, sondern in den Zollvereinsniederlagen (in Entrepots) getrieben werden wird; daß dagegen
2) der Handel mit ausländischen Waaren, wie bisher, in den Packhäusern verbleibt, aber bei der Versendung nach dem Zollverein, sei es zu Wasser, zur Fuhr oder mit der Eisenbahn, der zollamtlichen Abfertigung unterworfen werden wird.

Werden die erwähnten Zollvereinsniederlagen in Bremen errichtet, wird mithin ein Stück Zollverein in Bremen hineingeschoben, so entsteht die Frage, ob der in diesem Stück Zollverein betriebene Waarenhandel der Bremischen Besteuerung unterworfen sein kann. Wird ein großes Capital auf die Anlage verwendet, was natürlich nicht zu vermeiden ist, so wird man auch wünschen daß die Anlage ihren Zweck erfülle und in großem Umfange benutzt werde. Würde Bremen aber die Erzeugnisse der benachbarten Fabriken den Bremischen Eingangs- und Ausgangsrechten unterwerfen wollen, so dürfte man deren Lagerung jenseits unserer Grenzen vorziehen, auch würde es wunderbar aussehen, wenn man Waaren, welche den Zollverein gar nicht verlassen, denn das ist eben

Zweck und Bedeutung der fraglichen Niederlagen, Bremische Eingangs- und Ausgangsrechte auferlegen wollte. Das Gleiche wird von allen Zollvereinsproducten, sowie von denjenigen ausländischen Waaren, welche im Zollverein bereits einclarirt oder versteuert worden, daher in jeglicher Hinsicht den Zollvereinsproducten gleichgestellt sind, gelten, welche ohne den Zollsprengel des Zollvereins zu verlassen in den Bremischen Zwischenhandel kommen.

Dabei muß hier indessen hervorgehoben werden, daß die Bremische Handelssteuer, welche unter der Benennung von Eingangs- und Ausgangsrecht erlegt wird im Grunde weder ein eigentlicher Eingangs- noch ein eigentlicher Ausgangszoll ist, vielmehr als eine Gewerbesteuer betrachtet werden muß, die der Eigenthümer von Waaren, welche er in den Bremischen Handel bringt, bei Gelegenheit der Einfuhr von der Seeseite und bei der Ausfuhr nach jeder Seite zu entrichten hat. Denn wäre solche ein wirklicher Eingangs-Zoll, so müßte dieser auch auf Waaren die land- und flußabwärts eingeführt werden, aber jetzt steuerfrei sind, ebenfalls zur Erhebung kommen, und dürfte nicht auf Waaren, welche aus den Bremischen Hafenplätzen nach der Stadt gelangen, gelegt werden können, zumal wenn darauf in jenen bereits einmal die „Eingangssteuer" bezahlt worden, welches aber bekanntlich geschieht. Mit dem „Ausfuhrzoll" verhält es sich ebenso, weil dieser auch im innern Verkehr zwischen Bremen und den Hafenörtern bezahlt werden muß. Derselbe ruht daher nicht auf der Waarenausfuhr aus dem Bremischen Staate, er erscheint vielmehr als eine Abgabe, die dafür zu entrichten ist, daß eine Absendung überhaupt stattfindet.

Nach dieser Definition des Characters der Bremischen Eingangs- und Ausgangssteuern würde im Principe nichts im Wege stehen, dieselben als Gewerbesteuern auch auf den Verkehr mit Zollvereinswaaren in der Bremischen Zollvereinsniederlage anzuwenden, man wird nur den Begriff und den Namen einer Eingangssteuer in den Bremischen Staat und einer Ausgangssteuer aus dem Bremischen Staat nicht damit verbinden dürfen.

Dagegen entsteht die Frage, ob die Zollvereinsniederlage für den zollvereinisch-bremischen Zwischenhandel irgend etwas nützen kann, wenn der darin betriebene Waarenumsatz mit dieser Abgabe beschwert wird.

Der Zollverein hat ein eben so großes, vielleicht noch größeres Interesse an der Errichtung dieser Niederlagen wie Bremen, es wird daher darauf ankommen, wie weit man in Betreff derselben von beiden Seiten wird gehen wollen.

Dem Zollverein muß daran gelegen sein, seine Erzeugnisse möglichst unbeschwert in den Bremischen Zwischenhandel zu bringen, damit dieser jenem das leiste, was ein Zollanschluß Bremens in dieser Beziehung nur leisten kann. Gewährt Bremen dieses, so erscheint es auch nicht mehr als in der Ordnung, daß auch der Zollverein gegen Bremen das leiste was ein Zollanschluß zur Folge haben würde, nämlich jegliche Verkehrserleichterung, und, da Zollfreiheit für Bremische Erzeugnisse wegen der Schwierigkeit der Controle der Steuern auf die Rohstoffe in den meisten Fällen als nicht ausführbar erscheinen dürfte, mindestens Zollermäßigungen, und wo es thunlich, Zollbefreiungen auf verschiedene näher anzugebende Gegenstände, welche in Bremen fabricirt werden. Stellt sich die Vereinbarung in dieser Weise, so wird Bremen auch auf eine Erhebung seiner Gewerbesteuer unter der Benennung von Eingangs- und Ausgangs-Rechten auf den Waaren-Umschlag in den Zollvereinsniederlagen verzichten, und sich mit einer Controlegebühr begnügen können.

Das Opfer, welches Bremen dabei bringen würde, ist aber kein geringes, denn es wird dadurch nicht nur ein bedeutender unmittelbarer Ausfall in seiner Einnahme von Eingangs- und Ausgangs-Rechten eintreten, sondern es wird diese Erhebung auch dadurch eine Lücke erhalten, welche über kurz oder lang es erforderlich machen dürfte die ganze Abgabe anders zu normiren und in eine Gewerbe-Classen-Steuer zu verwandeln, welches ohne erhebliche Ausfälle nicht abgehen kann.

Es würde, wenn die durch die Niederlage gehenden zollvereinischen und versteuerten fremden Waaren von Bremischen

Ein- und Ausgangs-Rechten befreit werden, die Erhebung der Letzteren nur noch stattfinden auf Waaren, welche zum Handelsbetriebe in den Bremischen Freihafenbezirk gelangen, oder aus diesem heraus irgendwohin, daher auch in die Zollvereinsniederlage, versandt werden. Die Lücke aber wird darin bestehen, daß wenn ausländische Waaren in einem anderen Zollvereinsplatze einclarirt oder versteuert, und von da als Zollvereinsgut in die Bremische Zollvereinsniederlage gesandt werden, solche nur der Bremischen Controlegebühr unterliegen, während gleiche, in Zollvereinshäfen nicht einclarirte, in den Freihafenbezirk eingehende Waaren den $^2/_3$ und $^1/_3$ % Bremischen Steuern unterworfen sein würden.

Die erleichterten Communicationen und die muthmaßlich künftig eintretenden noch weiter vervollkommneten Verkehrsmittel werden zu solcher Umgehung wahrscheinlich Anlaß geben, und vorgedachte Aenderung der Bremischen Besteuerung demnächst herbeiführen.

Da nach der Vereinigung des Steuervereins mit dem Zollvereine der Handel mit deutschen Waaren aus dem Zollverein nach dem Zollverein entweder Bremen umgehen, oder in Zollvereinsniederlagen zu Bremen getrieben werden wird, tritt die natürliche Folge ein, daß alle diese deutschen Waaren nicht mehr wie bisher in den Privatpackhäusern gelagert werden, sondern entweder außerhalb Bremen, innerhalb der Steuerlinien, oder in den Niederlagen ihren Platz finden, daß mithin für die Besitzer von Lagerräumen, ein nicht unerheblicher Nachtheil bevorsteht. Rechnet man hinzu, daß diejenigen Bürger, welche fabrikartige Geschäfte betreiben, und diese in benachbarte Orte verlegen, und solche Kaufleute, welche ihrer Abnehmer im Inlande wegen, ihre Waaren versteuert versenden müssen, die Niederlagen zur temporären Lagerung derselben zu verwenden genöthigt sind, so werden auch aus dieser Rücksicht manche Räumlichkeiten außer Benutzung kommen. Endlich mag noch erwähnt werden, daß in Folge der Ansiedlung mancher Bremischer Bürger in der Nachbarschaft und der zu erwartenden Verminderung des Zustromes Fremder zur Erwerbung des Bürgerrechts verschiedene

Staatseinnahmen eine Einbuße erfahren werden, für welche anderweitig Ersatz zu schaffen ist.

In dem Vorstehenden dürften im Wesentlichen die Folgen berührt erscheinen, welche die Vereinigung des Steuervereins mit dem Zollverein für Bremens Handel und Gewerbe herbeiführen dürfte, auch die Vereinbarungen mit den Zollvereinsstaaten angedeutet sein, welche geeignet sind diese Folgen zu mildern, und den Verkehr zwischen dem Zollverein und Bremen im beiderseitigen Interesse der mindest thunlichen Beschränkung zu unterwerfen. Manches ist unerwähnt geblieben, weil eine zu große Specialisirung der Uebersichtlichkeit der Frage nur nachtheilich sein würde, so wie denn auch vermieden ist, das Maaß der Veränderungen in Zahlen auszudrücken, weil für diese eine zuverläßige Grundlage fehlt.

So viel ergiebt sich aber mit Sicherheit, daß alle Bürger Bremens ohne Ausnahme mehr oder minder, unsanft durch das gedachte Ereigniß betroffen werden, und daß eine große Veränderung in dem Betriebe des Handels, der Industrie, der Gewerbe, so wie in der Besteuerung Aller unausbleiblich ist. Wie erheblich diese Aenderung sein wird, ergiebt sich aus einem Ueberschlage der besonders betroffenen Gewerbzweige. Nimmt man an, daß über 4000 erwachsene Männer von der Cigarrenfabrikation gelebt haben, daß außerdem noch eine große Zahl von Personen mit der Kistenmacherei und dem Holzschneiden beschäftigt gewesen ist, daß noch manche andere Industriezweige eingehen werden, welche manchen Arbeitern Lebensunterhalt verschafften, daß endlich eine große Zahl von Detail-Handlungen, einen bedeutenden Theil ihres Absatzes verlieren werden, so wird, wenn man die Träger dieser Erwerbzweige zusammen rechnet, vielleicht mehr als ein Drittheil der Bremischen Bevölkerung einer empfindlichen Einbuße in ihrem Erwerbe entgegen gehen. Denn rechnet man die Bevölkerung der Stadt Bremen zu 60,000 Seelen, und nimmt an, daß davon etwa die Hälfte, also 30,000 männlichen Geschlechts sei, von diesen aber wieder etwa die Hälfte aus Kindern bestehe, so erhält man ca. 15,000 erwachsene Männer, es wird daher die obige Annahme nicht als übertrieben erscheinen können.

So groß aber auch der Nachtheil für diesen Theil der Bremischen Bevölkerung sein mag, und so betrübend es ist, daß viele wohlhabende Bürger genöthigt werden die Vaterstadt zu verlassen um anderwärts ihren Erwerb zu suchen, und wieder Andere, welche seither eine befriedigende Einnahme hatten, zu großer Einschränkung und theilweise zu Erwerblosigkeit und Armuth verurtheilt zu sehen, so sind doch alle diese Nachtheile zu überwinden, wenn andere, die Existenz des Staates berührende Fragen solches fordern, und wenn die nicht leidende Bevölkerung bereit bleibt, die in vermehrtem Maaße auf sie fallende Last der Steuern zur Befriedigung der Bedürfnisse des Staats und der Unterhaltung der verarmenden Bevölkerung zu tragen. Es muß dabei endlich vorausgesetzt werden, daß die Zollvereinsregierungen und namentlich diejenigen der Nachbarstaaten die Hand zu angemessener Einrichtung der Vereinsniederlagen und Zollerleichterungen für Bremische Erzeugnisse bieten, und ihre Zollbeamten, durch welche die Abfertigung aller von Bremen landeinwärts abzusendenden Waaren geschehen wird, mit solchen Instructionen versehen, daß der Handel dabei möglichst wenig belästigt werde, welches mit Zuversicht zu erwarten steht, weil das eigene Interesse des Zollvereins an dem Gedeihen des bremischen Handels dazu die Aufforderung giebt.

II.

Wie würden sich Gewerbe, Industrie und Handel stellen, wenn Bremen sich innerhalb der Zolllinie eines großen Staates, oder einer diesem nahe kommenden Staatlichkeit befände?

Da der Zweck dieser Zusammenstellung die Erörterung der speciellen Verhältnisse Bremens zu dem vergrößerten Zollverein ist, so wird der allgemeine Standpunkt auf

welchen die obige Frage verweiset, zwar innegehalten, dabei aber nur an eine deutsche Zolleinheit gedacht werden können.

Das Nächste nach dem Anschlusse würde sein, daß für alle versteuerte Waaren, für alle deutsche (zollvereinische) Erzeugnisse, also auch für Bremische Fabrikate, ein unbedingt freier Verkehr über den ganzen Zollverein eintritt, und daß für Reisende im ganzen Umfange desselben alle Zollbelästigungen gänzlich wegfallen.

Es werden daher in natürlicher Folge andererseits auch alle solche Gegenstände, welche seither in Bremen nur zünftig angefertigt und verkauft werden durften, unbeschwerten Zugang in Bremen finden. Sollte auch, was sehr wahrscheinlich ist, das Bremische Zunftwesen in ähnlicher Weise fortbestehen, wie in Frankfurt a. Main, mithin der Verkauf zunftmäßiger Sachen den fremden nur etwa vier Mal jährlich auf ein paar Wochen gestattet werden, wie in Frankfurt zur Zeit der Messen, so wird doch zu allen Zeiten jeder Bremische Bürger und Einwohner wie bisher seine Bedürfnisse sich anderwärts bestellen, und unbelästigt zu seinem Gebrauche einführen können. Dazu dürfte an Bremens Grenzen ohne Zweifel erleichterte Gelegenheit dargeboten werden. Diese Gelegenheit und der mehrfach jährlich sich wiederholende Freimarktsverkauf, wird eine große Wirkung auf die Bremischen Zünfte auszuüben nicht verfehlen, die unfähigen Genossen derselben ihres Absatzes verlustig machen, die fähigen aber nöthigen, wenn sie nicht ein gleiches Schicksal theilen wollen, sich außerordentlich anzustrengen, um in Erfindung, Geschmack, Tüchtigkeit und Wohlfeilheit der Arbeit es den Fremden gleich zu thun. Die Fähigen dürften demnach, wenn ihnen dieses gelingt die neue Concurrenz zurückdrängen, ihre unfähigen Zunftgenossen überholen, und ihren Absatz über Bremens Mauern hinaus ausdehnen, weil die Bewohner der Nachbarschaft durch reichhaltige Auswahl angezogen, dann jeden beliebigen Gegenstand, den sie in Bremen besser zu erhalten im Stande sind als in ihrem Wohnorte, ungehindert mit sich nehmen können. Die fähigen Handwerker werden daher, bei allen Gegenständen in

welchen sie der vollen neuen Concurrenz begegnen und sie überwinden können, ihren Geschäftsbetrieb ansehnlich erweitern und eben dadurch auch ihre Einnahme verbessern, nicht minder wird das Publikum mit besseren und wohlfeileren Zunftgegenständen versorgt werden. Dagegen kann es nicht ausbleiben, daß alle diejenigen Handwerker, welche aus irgend einem Grunde nicht in der Lage sind, der neuen Bewegung zu folgen in ihrem Bestehen zurückschreiten oder sich genöthigt sehen, ihren bisherigen Beruf aufzugeben. Die Concurrenz der Fremden wird daher namentlich durch die mehrfachen freien Märkte bei dem Zollanschlusse noch schwerer auf eine große Zahl der Bremischen Handwerker drücken als der Nichtanschluß, Ersterer dagegen aber den Tüchtigen ein größeres Feld für ihre Thätigkeit öffnen, und es der Mühe werth erscheinen lassen, größere Anstrengungen und Einrichtungen zu machen. Der Anschluß wird diesemnach entweder zu einer wesentlichen Verbesserung der zunftmäßigen Arbeit oder zu einer großen Beschränkung derselben führen. Die älteren Zunftgenossen, welche nicht mehr im Stande sind, ihre Arbeit auf einen andern Fuß zu bringen, oder ein anderes Gewerbe zu ergreifen, werden daher durch den Anschluß Bremens in eine trostlose Lage kommen, denn wenn dann derjenige Theil ihrer Kunden, welcher bei dem Nichtanschlusse auswandern dürfte, auch in Bremen verbleibt, so ist doch zu erwarten, daß ein Jeder seine Einkäufe künftig da machen werde, wo er dieselben am besten und wohlfeilsten bewerkstelligen kann, so daß ihre alte Kundschaft ihnen doch verloren gehen wird.

Andere minder befähigte Handwerker, deren Alter oder sonstige Schwächen sie nicht daran hindern zu einem anderen Erwerbszweige überzugehen, werden dazu Gelegenheit nicht vermissen, wenn Bremen innerhalb der Zolllinie liegt, weil die dann sich entwickelnde Fabrikindustrie vieler Hände bedürfen wird.

Bei dem Anschlusse Bremens wird es, abgesehen von den Alten, Schwachen und Unfähigen, ganz auf die Handwerker selbst ankommen ob derselbe für sie vortheilhaft oder nachtheilig sein wird. Im Ganzen aber wird angenommen werden können,

daß das Eintreten freierer Concurrenz in einem weiten Umkreise ein naturgemäßeres Verhältniß begründet als die Beschränkung auf den städtischen Bedarf.

Von außerordentlicher Wichtigkeit ist die Anschlußfrage für den Bremischen Detailhandel. Wenn die Freihafenstellung denselben der Hauptsache nach auf den städtischen Bedarf beschränken wird, öffnet der Anschluß an den Zollverein demselben ein Gebiet auf ein Dutzend Meilen um Bremen herum und darüber hinaus. Es werden nicht nur alle Erzeugnisse des Zollvereins einen Centralpunkt in Bremen für den kleinen Vertrieb in Hannover und Oldenburg finden, sondern auch alle ausländischen Manufacte, Colonialwaaren, Früchte u. s. w. werden versteuert in einem weiten Umkreise ohne irgend welche Belästigung, weder für den Verkäufer noch für den Käufer, ihren Absatz finden. Der Landmann wird seine ländlichen Producte nach Bremen bringen, und für den Erlös seinen Bedarf einkaufen und zurücknehmen, und der in dieser Weise in früheren Zeiten betriebene lebhafte Verkehr, welcher schon zum guten Theile sich seit Errichtung des Steuervereins in benachbarten Orten festgesetzt hat, allmählig nach Bremen zurückkehren. Da dem Bremischen Kleinhändler der große Markt des Bremischen Handels zur Hand ist, kann er besser wie der Inländer alle Chancen des Einkaufs benutzen, und wird daher seinen Absatz bis sehr weit in das ihm offen stehende Inland erstrecken können. Er wird nicht Verkäufer bei Kleinigkeiten bleiben, sondern in naturgemäßer Entwickelung seines Geschäftes auch größere Versendungen machen, und sich in solcher Weise zum versendenden Kaufmann emporarbeiten. Ein blühender Detailhandel, verbunden mit größeren Versendungen, ist die wahre Schule für den Kaufmann und eine nicht zu verachtende Stütze für den Seehandel. In ihm liegt das Mittel, daß tüchtige, gewandte junge Männer, denen das Capital zu einem größeren Etablissement fehlt, ein ihren Kräften angemessenes Geschäft zum Anfange begründen und allmählich weiter kommen, bis sie zu größeren kaufmännischen Operationen übergehen können. Ein blühender, gut betriebener Detailhandel vergrößert und sichert das Absatz-

gebiet einer Seestadt, weil er dem Eindringen concurrirender Seemärkte wirksam entgegenarbeitet, er ist deshalb ein nothwendiges Erforderniß für den großen Handel einer Seestadt, welche Concurrenten hat. Der Detailhandel hat daher, vom Standpuncte des Seehandels, eine nicht zu übersehende Bedeutung, vom Standpuncte des Staates aber ist seine Wichtigkeit noch erheblicher. Wirft man einen Blick auf eine Handelsstadt, welche sich eines freien Verkehrs erfreut, so findet man fast in jeder Straße Laden an Laden, und selbst in Bremen, wo der Kleinhandel seit einer Reihe von Jahren schon erheblichen Beschränkungen durch die Zolllinien des Steuervereins unterlag, zeigt sich ein ähnliches Verhältniß. Die Zahl derer, welche unmittelbar bei dem Detailhandel interessirt sind, ist daher eine sehr große, und da dies kleine Geschäft in einer Seestadt ein wahrhaft naturwüchsiges ist, so verdient es die aller aufmerksamste Beachtung. Der Detaillist ist genöthigt sein Haus, seinen Laden zu hüten, er muß ordentlich sein und wird ökonomisch schon dadurch, daß er seinen Verdienst in Kleinigkeiten zu suchen hat, er wird daher im Allgemeinen stets ein wünschenswerther Bürger jeder Stadt sein.

Bei der Freihafenstellung Bremens wird zwar der Detailhandel nicht vernichtet, er wird aber auf den Bedarf der Stadt und auf dasjenige, was der Schmuggel ihm abnehmen wird, im Wesentlichen beschränkt, und dadurch verliert er die naturgemäße Stellung und Entwickelung, die er in einer Seestadt haben sollte. Der Anschluß ist diesemnach für den Detailhandel ein Bedürfniß.

Wenn in Folge der Vereinigung des Steuervereins mit dem Zollverein die hohen Zollsätze des Letzteren an Bremens Grenzen zur Erhebung kommen, wird die Bremische Fabrikindustrie als natürliche Folge allmählich erliegen, die Einverleibung Bremens in die allgemeine Zolleinheit jene jedoch zu neuem Leben erwecken. Es bedarf dieses keiner weiteren Begründung, indessen wird doch diese wichtige Frage in ihrer Bedeutung und in ihrer Beziehung zum Seehandel einer näheren Erörterung zu unterziehen sein.

Frage der Industrialisierung!

Eine Seehandelsstadt eignet sich nicht zu einer eigentlichen Fabrikstadt; denn das Leben ist in jener in der Regel so theuer, Grundwerth, Feuerung, Lebensmittel, Arbeitslöhne pflegen so hoch im Preise zu sein, daß Fabrikanlagen, welche viele Arbeiter, wohlfeile Löhne und große Räume erheischen, nicht bestehen können. Wenn daher von einer Bremischen Fabrikindustrie die Rede ist, so kann sich dieses nur auf eine solche beziehen, welche dem Verhältnisse entspricht, das etwa vor Errichtung des Zollvereins und des Steuervereins in Bremen bestanden hat, als Bremische Erzeugnisse noch einen wenig durch Zölle beschwerten Abzug über einen großen Theil Deutschlands fanden, und aus Fabriken und fabrikartigen Anlagen hervorgingen, welche die Rohstoffe, die der Seehandel liefert, unter Verwendung einer verhältnißmäßig geringen Zahl von Arbeitern veredelten oder umgestalteten. Dahin sind unter andern zu rechnen: Zuckersiedereien, Seifenfabriken, Tabacks- und Cigarrenfabriken, Lichtgießereien, Gerbereien, Färbereien, Fournierschneidereien und viele andere kleinere Geschäftszweige, zu welchen, bei gegenwärtiger Sachlage, Eisengießereien, Maschinenfabriken, Twistfabriken und Aehnliches hinzukommen würde. Man wird nicht wohl annehmen können, daß Fabriken dieser Art geeignet sind, bei Störungen des Handels ein Proletariat zu erzeugen, denn wollte man das, so würde schwerlich ein anderer städtischer Erwerbzweig zu finden sein, von welchem sich nicht nahezu dasselbe sagen ließe, da alle ohne Ausnahme bei ausbrechenden Kriegen einer Geschäftsstockung ausgesetzt sind. In dieser Hinsicht sind Webereien, Handspinnereien und überhaupt Fabrikanlagen, welche viele Hunderte von Arbeitern beschäftigen, viel gefährlicher; es wird aber schwerlich jemand auf den Einfall kommen, ein solches Etablissemant in einer Seehandelsstadt zu errichten, während alles dazu Erforderliche in einer Binnenstadt viel wohlfeiler zu bekommen ist. Würde besorgt, daß, angezogen durch reichlichen Verdienst bei der vorgedachten seestädtischen Fabrikation, die Bevölkerung in Friedenszeiten sich zu sehr vermehre, so müßte man consequenterweise auch besorgen, daß solches bei dem Handel und dessen Hülfsgeschäften der Fall sei,

weil dieser ebenfalls nach Maaßgabe der Umstände großem Aufschwunge und verderblicher Stockung ausgesetzt ist, daher zu Zeiten eine weit größere Zahl von Arbeitern erfordert, als zu andern Zeiten. Ja es ist noch sehr zu fragen, ob bei gesicherter freier Beweglichkeit ein Fabrikbetrieb, wie er einer Seestadt eigenthümlich ist, nicht den Schwankungen der Zeiten weniger ausgesetzt sei als der Seehandel, da, wenn dieser durch Seekriege gehemmt ist, die Schiffe von Feinden genommen werden und Einfuhren daher ausbleiben, jener noch immer die Chance hat, die benöthigten Rohstoffe auf Umwegen und von anderen nicht in ihrem Handel gestörten Plätzen zu beziehen, und in solcher Weise, wenn auch mit geringerem Vortheile, fortzuarbeiten.

Dergleichen Bedenken sind im vorigen Jahrhunderte und in dem Gegenwärtigen, vor Errichtung des Zollvereins und des Steuervereins, als eine große Zahl von Zuckerraffinerien, Tabacksfabriken nnd andern Industrien in Bremen blüheten, niemals aufgekommen, man hat es vielmehr als ein nicht geringes Unglück beklagt, als die Entstehung der Zolllinien in Deutschland dem größten Theile gedachter Etablissements ein Ende bereitete. Der Eintritt in die Zolllinie würde daher lediglich die Lage der Bremischen Industrie **vor** Errichtung von Steuer und Zollverein wieder herstellen, und zwar in wesentlich vollkommnerer Weise, nichts weniger aber als Bremen in eine binnenländische Fabrikstadt mit einem halbverhungerten Proletariate verwandeln. Bevor im Jahre 1851 im Zollverein die Erhöhung des Cigarrenzolls eintrat, hatte der Verbrauch von Cigarren rasch in einem solchen Maaße zugenommen, daß die Fabriken, namentlich die Bremischen, die Nachfrage nicht befriedigen konnten. In Folge davon stiegen die Löhne auf eine große Höhe, wodurch viele Arbeiter verleitet wurden, sich einer luxuriosen Lebensweise hinzugeben, und übermüthig zu werden. Eine solche Periode ist keine glückliche, denn sie kann keine Dauer haben. Die Erwartung, daß Aehnliches nach dem Anschlusse wieder eintreten könne, dürfte sich als eine trügliche erweisen, denn grade der große Vortheil, welcher sich bei der Cigarrenfabrikation ergab,

hat in allen Orten des Inlandes, in der Nähe und in der Ferne, eine solche Fülle dieser Fabriken entstehen lassen, daß mit Sicherheit erwartet werden kann, eine ähnliche Periode werde nicht nur nicht so leicht wiederkehren, sondern es werde auch die Bremische Cigarrenfabrikation nach dem Anschlusse schwerlich den Umfang wieder erreichen, welchen sie vor zwei Jahren hatte. Eine etwaige Sorge, daß wegen der Cigarrenfabrikation eine Einwanderung nach Bremen stattfinden werde, erscheint daher als nicht begründet.

Unvermeidlich wird es aber freilich sein, daß mit der Zunahme der Bevölkerung, die nach dem Anschlusse allmählich eintreten wird, sich auch die Zahl der hülflosen, so wie die Zahl derer welche von der Hand in den Mund leben, vermehrt, aber andererseits ist nicht zu übersehen, daß, wenn Bremen eine Freihafenstellung einnimmt, die wohlhabenden Industriellen über die Grenze wandern dürften, um sich daselbst bleibend niederzulassen, die tüchtigen und rüstigen Fabrikarbeiter dagegen, so lange sie kräftig bleiben, außerhalb Bremen Erwerb finden in vorgerücktem Alter aber hülflos nach der Vaterstadt zurückkehren, und mit den weniger Bemittelten und weniger Befähigten, welche überhaupt in Bremen zurückbleiben, ein Proletariat bilden werden. In dieser Hinsicht giebt es daher Sorgen in beiden Richtungen.

Das Vorhandensein blühender, dem Character einer Seestadt entsprechender Fabriken, ist endlich für den Seehandel von nicht geringer Wichtigkeit. Der in der Seestadt ansäßige Fabrikant ist allemal als Käufer auf den importirenden Kaufmann zunächst angewiesen. Dagegen prüft der im Inlande wohnende Fabrikant die Preise aller concurrirenden Plätze, und kauft da, wo es ihm am besten convenirt. Der Letztere ist daher ein zweifelhafter, der Erstere ein sicherer Abnehmer. Der Fabrikant des Seeplatzes giebt ferner dadurch dem importirenden Kaufmann die größere Sicherheit seines Absatzes, daß die fabricirte Waare, wegen des geringeren Gewichts oder Volums, eine weite Versendung zu wohlfeilerer Fracht zuläßt als die rohe Waare, und auch aus diesem Grunde ist die Verbindung der Fabrikation mit dem Seehandel

in einer Stadt, und namentlich in einer solchen, welche sich stets einer Ueberflügelung zur Rechten wie zur Linken zu erwehren hat, von großem Werthe.

Steht nun zwar die Blüthe des Kleinhandels und der Fabrikthätigkeit in der engsten Wechselwirkung mit dem Flore des Seehandels, ist sie dem Letzteren auch eine wesentliche Stütze, so kann doch kein Zweifel darüber obwalten, daß wenn die Alternative gestellt wird, daß entweder Kleinhandel und Fabrikthätigkeit oder der Seehandel eine empfindliche Einbuße und Störung zu erleiden haben, unbedingt der Letztere zu hüten ist, weil dieser, nämlich der Seehandel, die eigentliche Grundlage der Existenz des ganzen Bremischen Staates bildet.

Würde dieser aber dabei bestehen wenn Bremen sich innerhalb der Zolllinie eines großen Staates befände? Das ist nun zu untersuchen, und zwar zunächst im Allgemeinen, sodann aber nach Maaßgabe der Abänderungen, welche der September-Vertrag in das System des Zollvereins gebracht hat.

Was ist der Zweck der Freihäfen, und wie sind sie entstanden? In großen Staaten findet man sie nur dann, wenn ein allgemeines, wohl geordnetes, ein Freilager zulassendes Zollsystem, daselbst fehlt, und doch das Bedürfniß vorhanden ist, in dessen Häfen einen Zwischenhandel zu betreiben, der nicht auf das eigene Land beschränkt ist. Dieser Zwischenhandel kann nicht betrieben werden, wenn die ankommenden Waaren, deren Bestimmung sich erst aus der Handelsbewegung später herausstellt, sofort der Landesversteuerung unterworfen werden müssen. In denjenigen Staaten, in welchen das Freilagersystem keine Anwendung fand, blieb daher nichts übrig, als einzelne Seestädte ganz von der Zolllinie auszuschließen, ohne deshalb eine solche Stadt als aus dem Staatsverbande geschieden anzusehen, im Gegentheil die Regierungen solcher Staaten pflegten ihren Freihäfen ihren besonderen Schutz und besondere Begünstigungen zu gewähren, namentlich deren Industrie-Erzeugnissen bei Erweis des Ursprungs entweder freien oder doch sehr begünstigten Zugang zu dem Gesammtstaate zu

gestatten, auch waren selbstredend dergleichen Freihäfen stets in den Handels- und Schifffahrtsverträgen nicht nur eingeschlossen, sondern ihre Interessen wurden dabei besonders berücksichtigt.

Sobald ein Staat aber zu höherer commercieller Entwickelung gedieh, führte er das Freilagersystem ein, und die Freihäfen verschwanden. So ist es geschehen in England, Frankreich, Holland, Belgien, Nordamerika, kurz überall, wo ein größeres, staatlich commercielles Leben sich ausbildete. Denn man fand sehr bald, daß die Hülfsgeschäfte des Seehandels, welche diesem auf die Dauer unentbehrlich sind, nicht blühen können, wenn ihnen nicht eine freie Entwickelung gestattet wird, und daß es unnütz und schädlich sei, zum Zweck der unversteuerten Lagerung ausländischer Waaren zugleich allen andern Handel, alle Gewerbe, alle Industrie, sogar alle Bewohner einer Seestadt mit einer Zolllinie zu umgarnen, und vom freien Verkehre mit dem Binnenlande auszuschließen, wie solches der Natur eines Freihafens entspricht. Daher erfand man das Auskunftsmittel der Freiläger, welche die steuerfreie Lagerung ausländischer Waaren mit dem freien Verkehre nach und von dem Binnenlande vereinigen.

Die Art und Weise der Einrichtung der Freiläger ist in allen Staaten verschieden, und mehr oder minder mangelhaft, da Lage und Verhältnisse derselben darauf einen großen Einfluß haben.

Wo weniger auf Zwischenhandel mit dritten Ländern Rücksicht genommen wurde, sind, der Controle wegen, oft höchst lästige und an sich überflüssige Formen der Behandlung der Waaren eingeführt, in andern Ländern ist solches weniger der Fall. Indessen gewähren diese Freiläger in ihrer gegenwärtigen Einrichtung nirgends dieselbe Leichtigkeit der Behandlung der Waaren, wie in den Freihäfen, obgleich alle Waarenlagerungen und Versendungen in denselben vorgenommen werden können. Erst der §. 9 des Septembervertrags stellt Freiläger in Aussicht, welche für die Behandlung der Waaren die Freihäfen vollständig ersetzen können.

Außer den öffentlichen Freilägern giebt es in manchen Ländern noch Entrepôts-Fictifs, bei welchen die Lagerung in

Privatpackhäusern gestattet ist, entweder unter Zollverschluß, oder unter Gewährleistung späterer Zollzahlung, es sei denn, daß der Beweis der Wiederausfuhr geliefert worden. Auch in diesem Falle bleibt die Bevölkerung von der Zollplackerei verschont, nur der Kaufmann ist einem mehr oder minder lästigen Formalismus ausgesetzt, dem er sich im Wesentlichen entziehen kann, wenn er nicht ein Privatpackhaus, sondern die öffentliche Niederlage benutzt. Die Lagerung der Waaren sowohl in öffentlichen als in Privatentrepots ist selbstredend für den seewärts importirenden Kaufmann nicht so bequem, als bei dem Freihafensysteme, für die übrige Bevölkerung einer Seestadt aber ohne Vergleich nicht nur bequemer, sondern eine Bedingung der ungehinderten Entwickelung und der freien Beweglichkeit ihres Verkehrs. Der Kaufmann einer Seestadt aber kann sich leicht den unangenehmen Formalien unterwerfen, wenn er als Genosse eines großen Staates die Gewißheit hat, daß kein Concurrent das Geschäft ohne diese Gêne betreiben kann, und daß seine Regierung ihn auch dadurch schützt, daß die gleichen fremdländischen Erzeugnisse, wenn über die Landgrenze eingeführt, einem höheren Zollsatze unterworfen sind.

Sein Zwischenhandel mit dritten fremden Ländern wird weder abgeschnitten, noch mit einer Abgabe beschwert, denn er kann die ausländischen Waaren zollfrei lagern und zollfrei wieder ausführen, und wenn durch die Formen der Controlen einige Uebelstände lästig werden, so haben dieselben den Zwischenhandel doch nirgends gehindert.

Daß alle Handelsgeschäfte auf diese Weise eben so gut getrieben werden können wie in Freihäfen, beweiset ein Vergleich zwischen Bremen einerseits, und London, Liverpool, Newyork, Neworleans, Havre, Marseille, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam andererseits. Es wird gewiß Niemand auf den Gedanken kommen, daß in diesen Städten der Handel nicht eben so schwunghaft getrieben werde, daß die Schifffahrt nicht eben so sehr blühe, daß der Zug der Auswanderer nicht eben so gut zu jenen gelange, wie zu Bremen, und wer den Engländern vorschlagen wollte Liverpool, oder den Amerikanern

Newyork zum Freihafen zu machen, den würde man, muthmaßlich, einfach auslachen.

In einem großen Staate, der eine erleuchtete, den Interessen der Gesammtheit der Bevölkerung entsprechende, Handelspolitik befolgt, der ein wohlgeordnetes Zollwesen besitzt, und seine Seehäfen zu schätzen weiß, indem er sie, schon seiner selbst wegen, gegen unnöthige Plackereien schützt, und ihren Handel und ihre Schifffahrt auch in fremden Ländern vor Unbill zu bewahren vermag, entspricht das Freilagersystem, ungeachtet der damit verknüpften Uebelstände unzweifelhaft dem Gedeihen einer Seestadt in allen sie betreffenden Verhältnissen besser, als eine Freihafenstellung. Ist nun das vieltheilige Deutschland in gleicher oder ähnlicher Lage? Daß dieses nicht der Fall ist, macht eben einen außerordentlichen Unterschied. Es hatte früher ein jeder deutsche Staat ein beliebiges Zollwesen für sich, größtentheils als Erbtheil vergangener Zeiten, und mehr einem erhöheten Weggelde ähnlich, als bestimmt einen volkswirthschaftlichen Zweck zu erfüllen, auch ward damit nichts weiter beabsichtigt, als für die Staatscassen eine Einnahme zu erhalten, mitunter auch dem Nachbarstaate zu schaden. Die Zölle mußten indeß mäßig gehalten werden, weil sonst Niemand sie bezahleu konnte, und sie dann nichts eintrugen.

Als man endlich erkannte, daß bei diesem Verfahren Handel und Gewerbe nicht bestehen konnten, verlegten die größeren Staaten, um wenigstens in ihrem Innern einen wirklichen freien Verkehr zu erzielen, ihre Zölle an ihre Landesgrenzen, womit denn alsbald die bis dahin stattgehabte freie Lagerung fremder Waaren in den Privatlägern vieler binnenländischen Handelsstädte aufhörte, die Nothwendigkeit aber ein System unversteuerter öffentlicher Niederlagen hervorrief.

Die Verlegung der Zölle an die Grenzen der größeren Staaten, namentlich in Preußen und Bayern, beengte die Gewerbthätigkeit der kleineren Länder so sehr, daß diese sich genöthigt sahen sich mit den größeren zu einem gemeinsamen Systeme des Steuerwesens zu vereinigen. Auf diese Weise entstand der Zollverein. Da derselbe aus lauter Binnenstaaten,

mit Ausnahme von Preußen bestand, bei dessen Häfen an der Ostsee das Bedürfniß eines großartigen Zwischenhandels mit dritten Ländern nicht in dem Maaße in den Vordergrund trat, wie bei den am Weltmeere belegenen Häfen, so wurde die Zollgesetzgebung durchweg auf den Landverkehr berechnet und dadurch Bestimmungen eingeführt, welche auf einen lebhaften Seeverkehr nicht angewendet werden können. Die Ostseehäfen, welche bei ihrem Schifffahrtsbetriebe, durch Verzollung des Materials und bei dem zeitraubenden Formalismus der Zollerhebung sich bedeutend beengt fühlten, litten darunter sehr und es ist nicht zu verwundern, wenn diese im Systeme des allgemeinen Freihandels Abhülfe gegen die Zollquälereien zu finden hoffen.

Durch den Anschluß Hannovers ist indessen ein anderes Element in den Zollverein gekommen, wovon erhebliche Spuren sich in dem Septembervertrage befinden. Der Art. 9 setzt fest:

„Beide contrahirende Theile werden in ihren wichtigeren Seeplätzen örtlich mit dem Hafen in Verbindung stehende freie Niederlage-Anstalten in der Art zulassen, daß innerhalb derselben die zollamtliche Controle nur in so weit stattfindet, um Einschwärzungen nach dem Inlande vorzubeugen, daß die Behandlung, Theilung und Umpackung der Waaren innerhalb jener Anstalt unbehindert bleibt, und daß eine Verabgabung nur nach Maaßgabe, der aus der Niederlage nach dem Inlande, oder zum Durchgange abgefertigten Mengen eintritt. Man wird sich über ein übereinstimmendes Regulativ für diese Anstalten verständigen.“

und Separat-Art. 7 sagt;

„Von Gütern, welche nach unverzollten Niederlagen in Hannoverschen Seehäfen oder Elb-, Weser- oder Emshäfen zu Wasser eingeführt, und gleichfalls zu Wasser, ohne sonstige Berührung des Vereins-Gebiets, wieder ausgeführt werden, soll, den im Zollverein bereits bestehenden Grundsätzen gemäß, eine Durchgangs-Abgabe nicht erhoben werden.“

Diese Art von Niederlagen weicht sehr bedeutend von der Einrichtung der Docks und Entrepots in andern Ländern ab,

denn es wird in denselben eine Freiheit in dem Verfahren mit den Waaren gewährt, welche der Freiheit der Behandlung der Waaren in den Lagerhäusern eines Freihafens fast ganz gleichkommt.

Der Kaufmann kann in diesen Niederlagen seine Waaren behandeln wie er will, er kann sie mischen, zusammenpacken, Beschädigungen abnehmen wie in seinem eignen Lagerhause im Freihafen, ohne dabei irgend einer Aufsicht oder Controle unterworfen zu sein. Diese findet nur statt bei der Versendung, und zwar in derselben Weise, als wenn aus einem Freihafen eine Versendung stattfindet.

Diese Art der Einrichtung deutscher Niederlagen ist ein Bremischer Vorschlag. Derselbe wurde schon in dem Bremischen Memorandum vom Juni 1848 mit folgenden Worten bevorwortet, welche hier wiederholt werden können, weil sie ein deutlicheres Bild davon geben. Es heißt Seite 21:

„Da aber die Steuern von den Waaren, welche in Entrepots lagern, nicht erhoben werden, so wird die Controle, in so fern die Entrepots sicher zu verschließen und zu überwachen sind, sich darauf beschränken können, daß die Waaren sicher in dieselben hinein gelangen, ohne daß etwas davon in einen andern Weg geräth. In den sicher verschlossenen, und von außen bewachten Entrepots würden die Eigenthümer mit den Waaren machen können, was sie wollen, umpacken, verändern, mischen u. s. w., grade wie im Freihafen, und sie auch ganz in derselben Weise wieder versenden. Von Seiten des Staats wird dafür zu sorgen sein, daß viele kleine verschließbare Abtheilungen in denselben vorhanden seien, welche an kleinere Kaufleute zu vermiethen sind, damit Alle im Stande seien, des Vortheils des Freilagers theilhaftig zu werden."

Nimmt man nun an, daß Niederlagen dieser Art (freie Docks) bei dem Eintritte Bremens in eine Zolllinie etwa am Bindwamms und längs des St. Stephani Stadtgrabens, durch-

schnitten von der Eisenbahn, errichtet würden, und für die Lagerung ausländischer Waaren in Privatpackhäusern das Contirungssystem des Zollvereins analoge Anwendung fände, so würde die Handelsbewegung etwa in den folgenden Formen und Beschränkungen vor sich gehen.

Wenn bei dem Freihafen-System, unter den im 1. Abschnitte geschilderten Einrichtungen, der Zwischenhandel mit deutschen Erzeugnissen, bei welchen die Wiedereinfuhr in den Zollverein in Aussicht behalten werden soll, in verschlossenen Niederlagen stattfindet, so tritt bei der Einverleibung in eine Zolllinie das umgekehrte Verfahren ein, indem in diesem Falle alle deutschen Waaren ohne Controle bleiben, die ausländischen aber in öffentliche Niederlagen oder in Privatpackhäuser unter Controle gelagert werden..

Bei der Versendung nach dem Inlande wird in beiden Fällen ganz dasselbe Verfahren eintreten, denn die zu versendenden Waaren werden immer „zollamtlich abgefertigt“ werden müssen, und zwar aus dem Freihafen: im Bahnhofe in der Zollvereinsniederlage, bei der Flußversendung an der Holzpforte, und bei der Fuhrversendung jenseits der Grenze — oder nach der Einverleibung, aus der öffentlichen Niederlage oder aus den Privatlägern. Es tritt nur der Unterschied ein, daß aus dem Freihafen alle Waaren abgefertigt werden müssen, dagegen anderenfalls, alle zollfreien, alle versteuerten, und alle deutschen Waaren einer „Abfertigung“ nicht bedürfen.

Bei Versendungen deutscher Waaren seewärts findet bei dem Freihafen die Ausfuhrdeclaration vor dem Eintritt in den Freihafen Statt, und in diesem noch einmal bei der Accisekammer, in dem andern Falle dagegen nur einmal bei der Verladung zu Schiff. Die Declaration muß daher jedenfalls erfolgen, der Unterschied ist nur der, ob sie bei dem Eintritt in die Stadt oder bei dem Austritt aus der Stadt geschieht. Da aber Ausfuhrzölle nur bei ein paar leicht erkennbaren Gegenständen, und zwar in geringem Betrage vorkommen, findet eine Untersuchung der Waare nicht Statt, und es werden daher die Formalien nicht mehr Zeit erfordern, als die jetzigen Angaben an der Accisekammer. Anders ist es

bei der Einfuhr von der Seeseite. Hierbei bleibt unter dem Freihafensysteme Alles wie es bisher war, nur bei der Einfuhr deutscher Waaren geschieht die Lagerung in den Niederlagen auf Grund der Begleitpapiere, insofern deren Wiedereinfuhr in den Zollverein beabsichtigt wird. Bei der Einverleibung in die Zolllinie bleiben ankommende deutsche und bereits versteuerte Waaren, wenn sie nicht durch das Ausland passiren, immer, geschieht Letzteres aber z. B. über See, auf Grund ihrer Versendungspapiere vom Abgangsorte, ohne Controle, alle andere dagegen unterliegen derselben. Diese könnte sich wie folgt ergeben. Angenommen, daß die beiden Häfen zu Bremerhaven nach §. 9 des Septembervertrages behandelt werden, so würde die Ueberladung in Leichterschiffe geschehen wie bisher. Die Leichterschiffe würden verschließbar einzurichten, oder durch Dampfer bei dreien oder vieren herauf bugsirt werden. Sie würden durch einen Zollbeamten letzterenfalls zu begleiten sein, und, wenn die Waaren für die öffentliche Niederlage bestimmt sind, unverzüglich vor diese oder in den zu ihr gehörenden Hafen gebracht werden, wo dann bei der Ent adung dieselbe Freiheit stattfinden würde, wie im Freihafen, weil die Controle sich nur darauf beschränkt, daß nichts aus der Niederlage herausgebracht wird, ohne vorab versteuert „oder abgefertigt“ zu sein, welches bei der Umstellung eines Freihafenbezirks eben so der Fall ist.

Diese Art der Behandlung der Waaren ist eben so rasch, eben so bequem und eben so wenig kostbar, als diejenige bei dem Freihafen-Systeme. Der Handel kann ohne Frage dabei sein gutes Bestehen haben. Dagegen aber würden die Besitzer von Packhäusern, zumal wenn der ganze Handel mit unversteuerten fremden Erzeugnissen in den Niederlagen betrieben werden sollte, in großen Nachtheil gerathen, weil sie jene nicht in gleichem Maaße wie bisher benutzen könnten. Wären die vielen Packhäuser nicht vorhanden, so würde dieser Nachtheil hinwegfallen, das Obige soll auch nur zeigen, daß abgesehen von den Packhäusern der Handel in den öffentlichen Niederlagen wohl gedeihen könne.

Weil aber einmal die große Zahl von Packhäusern in

Bremen vorhanden ist, welche ein Capital von mehr als drei Millionen Thalern repräsentiren, würde auf deren fernere Benutzung ganz besonders Bedacht zu nehmen sein. Es könnte daher die Lagerung fremder, einer Steuer unterliegender Waaren, mit etwaiger alleiniger Ausnahme solcher, bei welchen eine Vermischung, Vertauschung, starke Eintrocknung oder erhebliche Verminderung an Maaße oder Gewicht zu besorgen ist, in den Privatpackhäusern in der Weise geschehen, daß nach Analogie des Contirungssystems (und ähnlich dem in Bremen bestehenden Verfahren bei Weinlägern) der Empfänger bei der Landung der Waaren und deren Einwiegung für die Steuer belastet wird, und dieselbe nach einer gewissen Frist zu erlegen hat, es sei denn daß er die Waare an Andere verkauft oder nach dem Inlande versendet, welchenfalls die Steuer auf den Käufer übertragen wird, oder daß er die Waare in das Ausland ausführt, welchenfalls ihm auf das Ausgeführte die Steuer gutgeschrieben wird. Für das gewöhnliche Untergewicht oder die gewöhnliche, Untermaaße, dürfte dabei etwas Gewisses angenommen werden, dergestalt, daß in der Regel für den Kaufmann kein Nachtheil dabei sein würde. Bei allen Waaren aber, wo der Eigenthümer ein größeres Untergewicht oder größere Untermaaße erwartet, als das Zollgesetz zuläßt, würde er die Lagerung in der öffentlichen Niederlage wählen müssen.

Wird angenommen, daß es jederzeit an Zollbeamten nicht fehle, um rasch die Einclarirung der Waaren bewirken zu können, und daß jene allemal die nöthige Willfährigkeit und Humanität bezeugen, um Belästigungen des Kaufmanns zu vermeiden, so kann auch bei diesem Lagerungssysteme der Handel blühen, denn es wird sich alles auf eine Gene in den Formen beschränken. Da nun ferner eine Menge viel Raum einnehmender Waaren zollfrei sind, namentlich Baumwolle, so werden diese ohne Controlle gelagert werden können wo man will, die Packhäuser daher zur Lagerung aller steuerfreien und niedrig besteuerten fremden, aller für Privat-Entrepots bestimmten fremden, und endlich aller einheimischen Waaren benutzbar

bleiben, und ihnen nur diejenigen Waaren entgehen, bei welchen vorerwähnte Umstände zutreffen, und bei denen deshalb die Lagerung in der öffentlichen Niederlage vorgezogen wird. Einem Nachtheile werden die Packhausbesitzer übrigens im Allgemeinen unter keinen Umständen entgehen, denn bei dem Freihafensysteme werden die deutschen Waaren in die Niederlagen kommen, und bei der Lagerung in den Packhäusern ausfallen. Würde aber in vorgedachter Weise die Lagerung in den Privatpackhäusern beibehalten, und lagerte man in den öffentlichen Niederlagen nur diejenigen Waaren, welche einen zu großen Gewichts- oder Maaß-Unterschied besorgen lassen, oder mit welchen man vor der Versteuerung eine erhebliche Umgestaltung oder Theilung vorzunehmen beabsichtigt, so dürfte der Nachtheil der Packhausbesitzer bei dem Handelsbetriebe innnerhalb einer Zolllinie unter Errichtung von öffentlichen Niederlagen sich zuversichtlich als weniger groß erweisen, als gewöhnlich angenommen wird.

Auf alle Modalitäten des Freilagersystems in Privatpackhäusern kann hier nicht eingegangen werden, denn es hat nur angedeutet werden sollen, daß wenn von Seiten des Zollwesens das Mögliche mit stets gutem Willen geleistet wird, der See-Großhandel auch innerhalb einer Zolllinie ganz wohl betrieben werden kann, ohne daß irgend ein Geschäft namhaft darunter leide, wie solches außerdem durch andere Seeplätze wie Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen und andere, in welchen ähnliche Anstalten bestehen, und wo ähnliche Verhältnisse obwalten, unwiderlegbar bewiesen wird.

Der Unterschied in dieser Beziehung zwischen Freihafen und Einverleibung in eine Zolllinie besteht daher darin, daß bei jenem (nämlich dem Freihafensysteme) der seewärts importirende Kaufmann weniger Gênen hat, dagegen alle übrige Genossen des Staats, landeinwärts versendende Kaufleute, Gewerbetreibende, Detaillisten, Fabrikanten und Privatpersonen durch die Zolllinien an Bremens Grenzen beengt werden, und daß bei der Letzteren (nämlich der Einverleibung) umgekehrt alle letztgenannte, nämlich alle Bewohner Bremens, sich frei

bewegen können, während der seewärts importirende Kaufmann genirt wird.

Eine überaus wichtige Frage für eine Seehandelsstadt wie Bremen ist der Schiffsbau und die Seeschifffahrt. Soll bei der Letzteren eine Concurrenz mit allen seefahrenden Nationen bestanden werden, so dürfen die Schiffe, die Reparaturen und die Ausrüstungen in keiner Weise einer Steuer unterworfen sein. In Ländern, welche Holz, Eisen, Kupfer, Segeltuch selbst so wohlfeil produciren, daß sie davon andern Nationen zuführen, findet diese Gunst von selbst statt. In Deutschland ist es aber anders, weil es Eisen und Kupfer vom Auslande einführt. Wollte man daher dergleichen Gegenstände zum Schiffsbau nur versteuert verwenden lassen, so würde die Folge sein, daß andere Nationen sich die deutsche Seeschifffahrt aneigneten, und in kurzer Zeit der selbständige ganze Seehandel, der mit der Schiffsrhederei in der engsten Verbindung steht, zu Grunde gerichtet würde. Es ist dieses von den Nordseestaaten Hannover und Oldenburg richtig erkannt worden, weshalb sie bemüht waren, bei ihrem Anschlusse an den deutschen Zollverein für Schiffsbaumaterial und Ausrüstungsgegenstände die Steuerfreiheit zu erwirken. Bei dem Eintritte Bremens in eine Steuer- und Zolleinheit würde die Steuerfreiheit daher als ein unerläßliches Bedürfniß angesehen werden müssen.

Resumirt man nun die Folgen einer Freihafenstellung Bremens und diejenigen einer Einverleibung Bremens in die Zolllinie eines großen Staates oder eines völkerrechtlich anerkannten Staatenverbandes, der dem Auslande gegenüber und in der Handhabung der Handelspolitik wie in der Manipulation des Zollwesens, einem großen Einheitsstaate gleich zu achten sei, und unter der Voraussetzung, daß die für beide Alternativen vorstehend angegebenen Vorkehrungen und Einrichtungen getroffen würden, so ergiebt sich für die Bevölkerung, und abgesehen von der staatlichen Stellung, vergleichsweise das folgende Resultat.

Bei der Freihafenstellung:

1. Der Handwerkerstand wird nicht gewinnen, vielmehr einigen Nachtheil durch den Verlust auswandernder Kunden haben.

2. Die Detaillisten werden den Zwischenhandel mit deutschen Erzeugnissen verlieren, ihr Absatz von fremdländischen Waaren wird im kleinen Verkehre sich vermindern, und wesentlich auf den städtischen Bedarf sich beschränken.
3. Die kleine und große Fabrikindustrie wird sich von Bremen in benachbarte Oerter verpflanzen, und werden daher diejenigen, welche dazu die Mittel besitzen, übersiedeln und Bremen verlassen.
4. Die Weinhandlungen werden Commanditen in benachbarten Orten errichten, und ihr Hauptgeschäft nach diesen verlegen.
5. Der Zwischenhandel mit deutschen Erzeugnissen wird in öffentlichen Niederlagen betrieben werden.
6. Die „zollamtliche Abfertigung" aller nach dem deutschen Binnenlande zu versendenden und von daher eingeführten Waaren wird an geeigneten Stellen an den städtischen Grenzen geschehen.
7. Die ausfallenden Steuern müssen durch erhöhete andere Steuern ersetzt werden.
8. Die freie Beweglichkeit beschränkt sich für Handel und Verkehr auf Stadt und Gebiet, und bleibt innerhalb dieser ungehindert.
9. Der Bremische Staat kann, trotz des Verlustes vieler wohlhabender industrieller Bürger, und der Beschränkung des Kleinhandels, bei fortdauernder Bereitwilligkeit der zurückbleibenden Bevölkerung zu Zahlung erhöheter Steuern, sein gutes Fortbestehen haben.

Bei der Einverleibung Bremens in eine große Zolllinie:

1. Der Handwerkerstand wird seine Kunden zwar nicht verlieren, aber zu solcher Anstrengung genöthigt werden, daß seine schwachen und unfähigen Mitglieder außer Erwerb kommen, die Befähigten können aber ihre Kundschaft ausdehnen, wenn sie sich anstrengen.
2. Die Detaillisten werden ihr Geschäft naturgemäß betreiben und ausdehnen können.

3. Die kleine und große Fabrikindustrie, welche einer Seestadt eigenthümlich, wird sich entwickeln können.
4. Die Weinhandlungen werden keine Commanditen in den Nachbarorten errichten, sondern ihr Geschäft ganz in Bremen betreiben.
5. Der Zwischenhandel mit deutschen Waaren wird frei und ohne Gêne sein.
6. Die „zollamtliche Abfertigung“ der nach dem Binnenlande zu versendenden Waaren, in so fern sie nicht bereits versteuert, oder steuerfrei, oder deutsches Erzeugniß sind, wird in den Packhäusern und Niederlagen geschehen, übrigens in ungefähr denselben Formen, wie bei dem Freihafen. Die „Abfertigung“ der aus dem Binnenland zu seewärtiger Versendung bezogenen Waaren findet nicht an der städtischen Grenze, sondern bei der Verladung zu Schiff statt.
7. An die Stelle der ausfallenden Steuern tritt der Antheil Bremens an den allgemeinen Zollrevenuen, wobei auf die Summe, welche Bremens Einwohner zu ihrem Verbrauche einzahlen, Rücksicht genommen wird.
8. Der Handel mit fremdländischen Waaren wird theils in freien Niederlagen mit derselben freien Beweglichkeit wie im Freihafen, betrieben, und theils in Privatpackhäusern, unter ungewohnten und lästigen Formen. Dagegen wird aller übrige Verkehr über Bremens Grenzen hinaus ohne Beschränkung stattfinden, mit Ausnahme weniger Gegenstände.
9. Der Bremische Staat kann für seine Bevölkerung lohnende Beschäftigung finden, sie braucht nicht auszuwandern, vielmehr kann sie sich an Zahl vermehren, und dadurch zur Erhöhung des Werthes der Grundstücke beitragen. Die Hauptsteuerzahlung findet nach Maaßgabe des Verbrauchs eines Jeden statt. Der Handel kann, wenn auch unter lästigeren Formen und unter erheblichem Verlust auf Seiten mancher Packhausbesitzer, doch in derselben Weise und in demselben Umfange betrieben werden, wie im Freihafen.

III.

Entspricht der Zollverein in seiner dermaligen Beschaffenheit dem Character eines großen Staats oder einer diesem nahe kommenden Staatlichkeit?

Wie segensreich der Zollverein für Deutschland gewirkt hat, und was aus ihm, namentlich in Verbindung mit Oesterreich noch einmal werden kann, mag hier unerörtert bleiben, denn es gehört nicht in den Bereich dieser Abhandlung. Hier kommt es nur auf die Frage an, wie gegenwärtig die Verhältnisse stehen.

Der Zollverein ist weder politisch noch commerciell ein Staat, er ist vielmehr eine Vereinigung einer Anzahl souverainer Staaten zum Zweck einer gemeinsamen Steuererhebung, unter Eröffnung eines gegenseitig freien Verkehres, und Einführung eines Schutzes für die einheimische Production. Diese Vereinigung ist auf Zeit und auf Kündigung abgeschlossen. Dabei wird freilich und mit Recht angenommen, daß wenn der Verkehr dieser Staaten unter einander erst einmal feste Wurzeln geschlagen hat, die Vereinigung so leicht nicht wieder gelöset werden könne. Hierbei können alle Binnenstaaten sich vollständig beruhigen. Sie standen vor ihrem Anschlusse in keinen Beziehungen zu überseeischen Staaten, welche sie nach etwaiger Auflösung des Vereins wieder anzuknüpfen hätten, ihr ganzer Verkehr ist auf die Grenznachbarn, der Hauptsache nach, angewiesen und wenn der Verein sich einmal auflösen sollte, wird gleiches Bedürfniß alsbald eine neue und andere Vereinigung herbeiführen, in welche, nach Ueberstehung der Uebergangsperiode, man sich schon hineinleben würde. Anders verhält es sich mit einem Staate wie Bremen, der nur Handels- und Seestaat ist. Wenn auch die politische Souverainetät eines jeden Staates bei dem Anschlusse an den Zollverein unangefochten bleibt, so wird doch, weil bei einem solchen Vereine die Disposition nur durch Beschluß der Gesammtheit erfolgen

kann, die commercielle Selbstständigkeit, zumal bei einem Seestaate, sehr erheblich berührt. Die Art und Weise der Behandlung fremder Schiffe und Waaren auf Bremischem Boden, würde nicht mehr von Bremens Willen abhängen, der hier vorwaltende Wille dürfte ein anderer sein. Fremde Staaten würden sich daher, wenn Bremen nicht eine, bisher in den Zollvereinsverträgen nicht vorgesehene, Ausnahmsstellung eingeräumt werden sollte, in Angelegenheiten ihres Handels und ihrer Schifffahrt nicht mehr an die kleine Republik, sondern an diejenige Behörde wenden, deren Einfluß in dem Verein der größeste ist. Das Ausland würde demnach Bremen allmählig übersehen, und die bestehenden Verbindungen mit überseeischen Regierungen würden nach und nach erkalten. Dagegen würden viele Verkehrszweige in Bremen aufblühen, namentlich die einer Seestadt eigene Industrie, so wie der Kleinhandel, und die Bevölkerung dadurch bedeutend zunehmen.

Wenn aber nun nach Ablauf der zwölfjährigen Vertragsperiode, oder schon früher in Folge politischer Ereignisse der Verein aufgelöset werden sollte, so würde Bremen sich wieder auf seine eigene Grenzen beschränkt sehen, und es einem kleinen Handelsstaate überaus schwer sein die gelockerten oder abgebrochenen directen Beziehungen mit fremden größeren Staaten wieder anzuknüpfen, da die Letzteren sich schwerlich darauf einlassen dürften, weil sie nach der gemachten Erfahrung Gefahr laufen, daß er über kurz oder lang sich einem neuen Vereine anschließen werde. Die in Folge des Anschlusses errichteten kostbaren Fabriketablissements, die vermehrte Zahl der Detailhandlungen, und überhaupt die stark angewachsene Bevölkerung würden, wenn der vorgedachte Fall der Auflösung des Vereins eintreten sollte, Bremen in eine wahrhaft unglückliche und hülflose Lage versetzen, weil es für alle, unter dem Anschlusse sich ausgebildet habenden Erwerbzweige, keinen Ausweg haben würde.

Der vorgedachte Fall ist freilich nicht wahrscheinlich, aber er ist möglich, und mehr als möglich, und mit dem Wohle und der Existenz eines Handelsstaates, der nicht nur für sich selbst lebensfähig zu bleiben wünscht, sondern für das gesammte

Deutschland eine große Bedeutung hat, soll man nicht ohne dringende Nothwendigkeit Experimente machen.

Der Zollverein besteht aus einem Vereine souverainer Staaten zum Zweck einer gemeinsamen Steuererhebung. Die Regierung eines jeden dieser Staaten hat mithin nur das eigene Interesse ins Auge zu fassen. Es bezieht sich dieses auf die Erzeugnisse des Landes und auf die Sicherung des größtmöglichen finanziellen Ertrages der Steuern. Beschlüsse können nur mit Stimmeneinhelligkeit gefaßt werden, Abänderungen in den Erhebungsnormen, den Formen der Controle und den Tarifsätzen sind daher nur mit den größesten Schwierigkeiten herbeizuführen.

Der Seehandel ist aber gleichsam ein lebendiges Wesen, welches fortwährend neue Seiten zeigt, und andere Behandlungsweisen erheischt. Würde daher auch mit der größesten Umsicht und Liberalität bei dem Anschlußvertrage Bremens, alles, was die Formen, Controlen und Tarifsätze betrifft, festgesetzt, so ist vorauszusehen, daß kein Jahr vergehen wird, ohne daß sich das Erforderniß einer Aenderung zeige. Wie schwer wird es aber dann sein, derselben Eingang zu verschaffen, und die Zustimmung der großen Zahl von Regierungen zu erlangen, denen das Specialinteresse des Bremischen Handels fern liegt. Wie leicht können da bedeutende Interessen der Rücksicht auf eine einmal festgestellte Form geopfert werden, weil man vermeinen kann, daß alle Genossen des Vereins gleich behandelt werden müssen, gleichviel ob von der Seeschifffahrt, oder dem Transporte durch Alpenpässe die Rede sei.

Der Zollverein ist ein Verein souverainer Staaten. Wer wird ihn im Auslande vertreten, und wie wird er vertreten werden. Wird man ihn als eine Gesammtheit anerkennen, und was kann er thun, wenn man ihn nicht anerkennen will. Diese Frage ist für die Seestaaten von außerordentlicher Bedeutung. Ihre Erledigung hängt nicht von den Conferenzen des Vereins allein ab, sie gehört dem Völkerrechte an. Schwerlich dürfte es schon vorgekommen sein, daß eine Anzahl souverainer Staaten, die zeitweilig zu einem

bestimmten Zweck sich vereinigen, ohne für diesen eine politische Zusammengehörigkeit zu haben, auftreten, um gemeinschaftlich mit andern Staaten Verträge zu schließen und sich durch Gesandte des einen oder andern Staates vertreten zu lassen. Werden fremde Staaten sich auf solche Verträge einlassen, zumal wenn dieser Staatenverein bereits einen Vertrag mit einem andern Staate, nämlich Oesterreich, abgeschlossen hat, der ein ganzes System von Differentialzöllen gegen alle andere Staaten enthält? Das ist eine sehr ernste Frage. Gehörte nun Bremen diesem Vereine an, und einer oder mehrere fremde Staaten wollten ihn nicht anerkennen oder nicht mit ihm in Vertragsverhältnisse treten, so würde Bremen in die übelste Lage kommen. Denn bliebe es einfach bei der Nichtanerkennung und es geschähe weiter nichts, so würde Bremens Handel und Schiffahrt bei dem betreffenden Staate in die Kategorie der nicht begünstigten Nationen kommen, und die indirecte Fahrt zum mindesten einbüßen. Die inländischen Staaten aber, welche nicht selbst davon berührt werden, würden höchstens ihr Bedauern zu erkennen geben, Bremen aber nicht helfen können. Schritte aber der Verein zu Repressalien, die natürlich erwiedert werden würden, so fiele wiederum die ganze Last auf Bremen, weil nur dieses in bedeutendem Umfange Schiffe und Waaren auf dem Meere hat, während das exponirte Eigenthum der Genossen der übrigen Staaten nur ein Minimum ausmachen möchte, und weil, nach der jetzigen Organisation des Vereins, Ein- und Ausfuhr über nichtzollvereinische Häfen unberührt bleiben würden, so daß mithin die Repressalie nicht den fremden Staat, dem ja alle andern Wege offen bleiben, sondern nur den eigenen Seehandel treffen könnte. Ein Ersatz für das Tragen einer Repressalie wäre mithin nicht vorhanden. Führte aber ein solcher Conflict gar zu Feindseligkeiten, so würde wiederum nur Bremen blosgestellt sein, alle übrigen Staaten so gut wie gar nicht. Mittel des Schutzes und der Vertheidigung auf dem Meere sind nicht vorhanden, eine Kriegsflotte kann der Verein nicht haben, denn er ist kein Staat, und da nicht einmal drei Privatpersonen, die dreien dieser Staaten angehören, gemein-

schaftlich ein Handelsschiff auf dem Meere haben können, so ist es viel weniger thunlich, daß eine unbestimmte und wandelbare Anzahl souverainer Staaten gemeinschaftlich eine Kriegsflotte unterhalten, welche die gemeinsamen Belangen in Schutz nehmen könnte. Wenn ein einzelner dieser Staaten, nämlich Preußen, einen Anfang mit Errichtung einer Flotte gemacht hat, so ist diese einestheils noch nicht in der Lage, als Seemacht sich Geltung zu verschaffen, anderntheils erscheint es fraglich ob ein Staat ohne weiteres als legitimirt angesehen werden dürfte, mit Waffengewalt für einen andern Staat oder für mehrere aufzutreten.

Der Art. 39 des erneuten Zollvereinsvertrages vom 4. April 1853 setzt zwar fest, daß jedem theilnehmenden Staate das Recht verbleibe, Handels- und Schifffahrtsverträge mit fremden Staaten für sich und den Verein abzuschließen unter vorgängiger gemeinsamer Berathung; allein wenn eine gleichmäßige Ermächtigung an Alle ertheilt ist, erscheint im Grunde Keiner beauftragt, die Interessen des Vereins wahrzunehmen, es sei denn, daß einzelne Staaten für diesen Zweck die Uebrigen unter ihre Flügel nehmen, wobei jedoch der Uebelstand eintreten kann, daß mehrere Staaten gleichzeitig eine Unterhandlung einleiten, und am Ende nicht zu ermitteln ist, wer dieselbe fortführen soll. Das Schlimmste aber ist, daß, wie schon hervorgehoben, es zweifelhaft erscheint, ob das Ausland mit einem Verein dieser Art sich in Verträge einlassen werde. Zwar hat dasselbe bisher kein Bedenken getragen, mit Preußen Handels- und Schifffahrtsverträge abzuschließen, ungeachtet es Mitglied des Zollvereins war, aber durch den Vertrag vom 19. Februar 1853 ändert sich die Sachlage erheblich, so daß es nicht unwahrscheinlich sein möchte, daß diesem Vertrage eine weitere Ausdehnung gegeben werden muß, um dem vergrößerten Handelsvereine die völkerrechtliche Stellung zu sichern.

In diesen Verhältnissen liegen daher noch bedeutende Fragen, deren Lösung die Zeit bringen muß, so lange diese aber nicht erfolgt ist, ergiebt sich, daß erhebliche Bedenken auch in dieser Beziehung dem Anschlusse Bremens an den Verein entgegenstehen. Anders würde sich die Sache verhalten, wenn

Deutschland ein großer, mächtiger, einheitlicher Staat wäre. Bei der leitenden Centralbehörde würde nicht das finanzielle oder industrielle Interesse der einen oder andern Provinz, des einen oder andern Landestheiles maaßgebend sein, sondern es würden dann alle einzelne Theile und Provinzen dem Gesammtinteresse sich fügen müssen. Das Gesammtinteresse aber erheischt, daß der Seehandel und die Seeschifffahrt der eigenen Häfen blühe und sich glänzend entwickele, und daß nicht die Kraft des Landes vergeudet werde, um fremde Seehäfen reich zu machen. Daher würde man ganz sicher sein können, daß eine solche Centralbehörde schon dafür sorgen werde, daß dem Seehandel keine unnütze Plackereien auferlegt, und daß, wo die Aenderung einer Form oder Maßregel durch veränderte Handelsverhältnisse geboten erscheine, dieselbe auf das Schleunigste erfolgen werde. Der Verlust an Selbstbestimmung der Seehäfen würde durch die die Seestädte zu würdigen wissende centrale Behörde reichlich ersetzt werden, und es dürften dann auch die Mittel nicht fehlen den deutschen Flaggen und deutschen Bürgern im Auslande Achtung zu verschaffen.

Ein solcher Einheitsstaat ist Deutschland aber so wenig wie der Zollverein, und es liegt in der Natur der Dinge, daß nur den historisch gegebenen Verhältnissen gemäß ein Organismus erzielt werden kann, welcher die Zwecke eines Einheitsstaats möglichst nahe kommend erreichbar erscheinen lasse. Bremen hat, in dem Bewußtsein der untrennbaren Zusammengehörigkeit der deutschen Häfen an der Nordsee mit dem übrigen Deutschland das Zustandekommen eines solchen Organismus in Eingaben bei der Bundesversammlung, in Denkschriften und 1847 durch Unterhandlungen über einen zu bildenden Handels- und Schifffahrts-Bund erstrebt. Durch den Letzteren wurde bezweckt, ein allgemeines Rechtsverhältniß im Handel und Verkehr unter allen deutschen Staaten zu begründen, und solche Einrichtungen zu treffen, daß die Nordseestaaten, ohne in die gemeinsame Zolllinie zu treten, doch allen Zwecken genügten, welche der Zollanschluß für Handel und Verkehr irgend haben könnte. Es sollte gleichsam eine vergrößerte Hanse sein, nach

welcher jeder Staat blieb was er war, aber alle sich vereinigten nach gleichen und übereinstimmenden Grundsätzen dem Auslande gegenüber zu verfahren, und zwar nach Grundsätzen der aller liberalsten Art, und geeignet einen wahrhaft freien auf Gegenseitigkeit sich gründenden Seehandel zu befördern. Es ward für gewisse nicht tief eingreifende, aber zur Manipulation gehörende Dinge ein Abstimmungsmodus nach Interessen (Quartiere der alten Hansa) vorgesehen, und zwar ein Interesse der Ostsee, der Nordsee, des Rheines, und Mittel- und Süddeutschland, und endlich auf Mittel bedacht genommen, sich zur Ehre der Gesammtheit auch gemeinsam Uebergriffen des Auslandes erwehren zu können.

Man bemerkte, daß 1847 alle Handelsnationen Europas, England, Frankreich, Spanien, Belgien, Holland, Dänemark, Schweden die Einfuhr außereuropäischer Waaren aus deutschen Häfen mit einem mehr oder minder hohen Aufschlagszoll belegten oder ganz untersagten, und kam dadurch auf den sehr natürlichen Gedanken, daß der deutsche Handelsbund, diesen Staaten gegenüber es eben so machen möge, bis jene zu einer ehrlichen Gegenseitigkeit sich herbeilassen würden. Man ging aber darin lange nicht so weit wie jene Staaten, welche diese Maaßregel auf alle außereuropäische Waaren erstreckten, denn man wollte nur 6 bis 8 Hauptartikel bei indirecter Einfuhr aus den Häfen der gedachten Länder mit einem Aufschlagszoll von 1 Rthlr. per Centner belegen.

Diese, wenigstens hinsichtlich der besonders in Frage kommenden Länder gewiß nur temporäre Maaßregel, fand aber hauptsächlich in Hamburg den leidenschaftlichsten Widerstand, indem man den sehr einfachen, und von allen europäischen Handelsnatiſten gegen Deutschland befolgten Grundsatz als ein „System von Differentialzöllen“ characterisirte, gegen welches man daselbst große Abneigung zu haben behauptete, ungeachtet man es sich dorten ganz gern gefallen läßt, daß auf den deutschen Eisenbahnen ein Differential-Frachtsatz-System zu Gunsten Hamburgs und zum Nachtheil Bremens seit Jahren befolgt wird, und zwar ohne

eine Aeußerung des Tadels laut werden zu lassen. Differential-Frachtsätze haben aber dieselbe Folge wie Differential-Zollsätze, es ist daher eigen, daß die Theorie sich mit den Ersteren verträgt und die Letzteren verdammt.

Auch die Berliner Freihändler fanden Anstoß an der Verletzung ihres Prinzips in Deutschland, während sie die Verletzung desselben in andern Ländern gegen Deutschland ignorirten. Die Unterhandlung hatte daher keine weitere Folge.

Seitdem hat England die Navigations-Acte fallen lassen, daher gethan was von deutscher Seite gewünscht wurde. Wäre daher der Bund zu Stande gekommen, so würden seine Bestimmungen auf England keine Anwendung gefunden haben. Alle übrige genannte europäische Länder beharren noch bis jetzt bei ihrem alten Systeme.

Im übrigen erleichterte der Bund den Anschluß an den Zollverein so wenig als er ihn erschwerte.

Durch diesen Bund wurde bezweckt die sämmtlichen deutschen Staaten dem Auslande gegenüber als zu Schutz und Trutz zusammen gehörend, als eine commercielle Einheit erscheinen zu lassen, bei ungefährdeter Selbstständigkeit jedes einzelnen Staats. Die Vertretung im Auslande bei Verhandlungen über Dinge welche die Gesammtheit betreffen, würde von dieser einem oder mehreren Staaten durch Beschluß übertragen und dahin gestrebt worden sein, allmählich und thatsächlich das Ausland an diese Verbündung zu gewöhnen, und derselben auf diese Weise die völkerrechtliche Stellung zu geben. Den Umständen nach würde dieselbe auch unter die Sanction des deutschen Bundes haben gestellt werden können, weil nichts im Wege stand, daß auch Oesterreich daran Theil nähme.

Das wozu dieser Bund den Grund legen sollte, die weitere Ausbildung der Zukunft überlassend, das gerade ist es was noch jetzt dem Zollverein abgeht, nämlich ein Organismus, dessen völkerrechtliche Geltung nicht angezweifelt werden kann, und dem die Mittel nicht fehlen, da wo es nöthig ist sich als Gesammtheit im Auslande Achtung und Geltung zu verschaffen.

Wie unter gegenwärtigen Verhältnissen dieser Organismus

einzurichten sei, nachdem auch Oesterreich in ein engeres Verhältniß zu der Verbündung getreten, gehört nicht zu den Aufgaben dieser Abhandlung. Hier soll nur hervorgehoben werden, daß dasselbe Bedürfniß, welches 1847 von Seiten der Zollvereinsstaaten und von Seiten der Nordseestaaten, zu freundlicher Verständigung über die gemeinsamen Interessen, sich geltend machte, jetzt 1853 von Seiten des Zollvereins wie von Seiten Bremens gleichmäßig vorhanden ist. Beide können sich gegenseitig nicht entbehren, beide haben das Interesse daß ihr Handel und Verkehr blühe, es muß daher eine Verständigung erfolgen.

Dabei dürfte sich denn ergeben, daß so lange der Zollverein nicht in der Lage ist die hervorgehobenen Bedenken zu lösen und den erwähnten Erfordernissen des Bremischen Seehandels bei einem Einschlusse in die Zolllinie Genüge zu leisten, es sich empfehle auf Vereinbarungen Bedacht zu nehmen, welche den gegenwärtigen Zwecken des Zollvereins entsprechen, und Bremen dabei in der Lage belassen, sowohl in bisheriger Weise seinen Seehandel zu treiben und zu leiten, als auch die an diesen sich knüpfenden Industriebetriebe und Detailgeschäfte so wie den Verkehr überhaupt in Blüthe zu erhalten.

Tritt dann später der Zeitpunkt ein, daß der Zollverein sich zu einer wirklichen nicht auf Kündigung stehenden, völkerrechtlich anerkannten Handelsmacht entwickele, oder daß Verhältnisse eintreten, welche den Seestädten nicht nur die zur Wahrnehmung der Interessen des Seehandels unerläßliche Stellung, sondern auch die nöthige Dispositionsbefugniß in der Manipulation der Erhebung und Controle der Steuern gewähren, und außerdem die Mittel nicht fehlen, dem Namen dieser Handelsmacht oder dieses Handelsbundes im Auslande Achtung zu verschaffen, so würde, wenn es dann dem beiderseitigen Interesse gemäß befunden werden sollte, Bremen in die Zolllinie zu ziehen nicht ein gebröckeltes und zerissenes Gemeinwesen, sondern eine kräftige und gesunde Handelsstadt vorhanden sein.

g. Alte Buchhandl. Bremen

Inches 1 2 3 4 5 6 7 8

Centimetres 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19

KODAK Color Control Patches

Blue	Cyan	Green	Yellow	Red	Magenta	White	3/Color	Black

KODAK Gray Scale

C Y M

Kodak LICENSED PRODUCT

A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19