

**Veröffentlichungen
aus dem Staatsarchiv der
Freien Hansestadt Bremen**

Herausgegeben
von Karl H. Schwebel

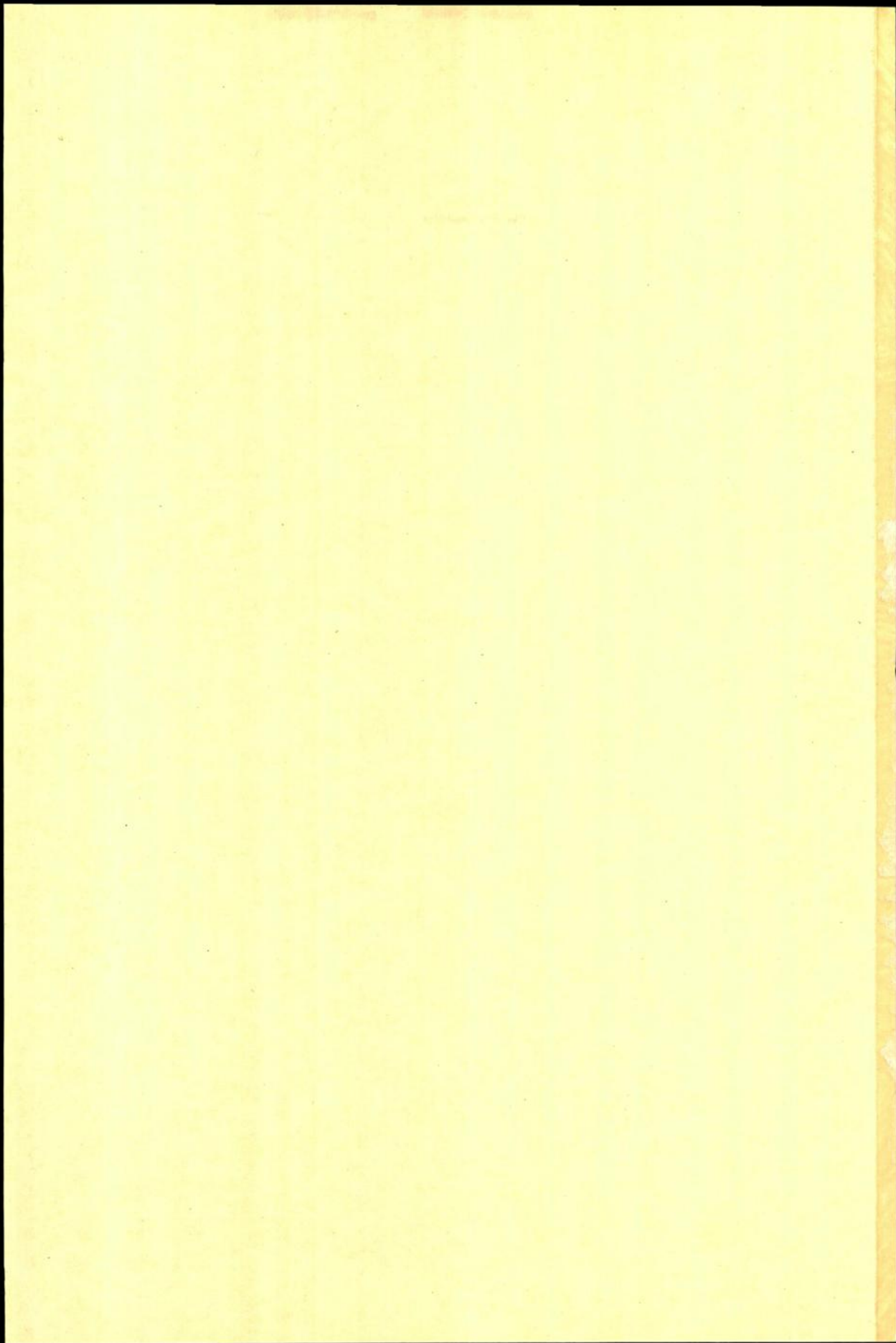
Heft 26

WILHELM LÜHRS

**Die Freie Hansestadt Bremen und England
in der Zeit des Deutschen Bundes (1815-1867)**

WALTER DORN VERLAG · BREMEN

1958



Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen

Veröffentlichung des Reichsministeriums für Volksaufklärung und Propaganda

Veröffentlichung des Reichsministeriums für Volksaufklärung und Propaganda

Veröffentlichung
des Reichsministeriums für
Volksaufklärung und Propaganda

Veröffentlichung des Reichsministeriums für Volksaufklärung und Propaganda
des Reichsministeriums für Volksaufklärung und Propaganda

Veröffentlichung des Reichsministeriums für Volksaufklärung und Propaganda

**Veröffentlichungen
aus dem Staatsarchiv der
Freien Hansestadt Bremen**

Herausgegeben
von Karl H. Schwebel

Heft 26

WILHELM LÜHRS

**Die Freie Hansestadt Bremen und England
in der Zeit des Deutschen Bundes (1815-1867)**

WALTER DORN VERLAG · BREMEN
1958

**Veröffentlichungen
aus dem Staatsarchiv der
Freien Hansestadt Bremen**

Herausgegeben
von Karl H. Schwedel

Heft 26

WILHELM LÜHR

**Die freie Hansestadt Bremen und England
in der Zeit des Deutschen Bundes (1815-1867)**

WALTER DORN VERLAG · BREMEN

1958

Vorwort

Als Hermann Entholt vor nunmehr drei Jahrzehnten mit Unterstützung von Senat und Bürgerschaft die „Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen“ ins Leben rief, da war es sein Bestreben, mit den für diese Publikationsreihe vorgesehenen größeren Einzeluntersuchungen „ein klares, deutliches Bild von dem organischen Werden der Stadt Bremen, ihrer Lebensgestaltung, ihrer Bedeutung im Rahmen der deutschen Geschichte und insbesondere unseres deutschen Städtewesens erstehen zu lassen“.

Wenn die Aufgabe des Geschichtsschreibers als eine doppelte sich gliedert in die Ermittlung und Analyse der historischen Fakten einerseits und die darauf aufbauende Gesamtdarstellung der großen Zusammenhänge und bewegenden Kräfte andererseits, so war dem ersteren Anliegen hier also eine Stätte des Wirkens bereitet. Demgemäß haben sowohl Hermann Entholt als auch nach ihm Friedrich Prüser im Rahmen der „Veröffentlichungen“ auf eine weite Streuung in der Themenstellung gehalten und außer anerkannten Gelehrten vor allem auch den tüchtigen wissenschaftlichen Nachwuchs zu Worte kommen lassen.

Nachdem die Betreuung der Veröffentlichungsreihe jetzt zu meinen Amtspflichten gehört, darf ich es als eine ehrenvolle Pflicht ansehen, auf dem bewährten Wege rüstig voranzuschreiten und der Öffentlichkeit von Jahr zu Jahr wertvolle Forschungsergebnisse zu unterbreiten, die in sich abgerundete, selbständige Leistungen, damit zugleich aber auch solide Bausteine für eine spätere bremische Geschichte darstellen. Möchten Senat und Bürgerschaft wie bisher so auch in Zukunft diesem wissenschaftlichen Vorhaben ihr Wohlwollen schenken! Die Geschichte gibt, was man an Bemühung in sie investiert, vielfältig an geistiger Bereicherung zurück.

Daß ich mit dem ersten von mir herausgegebenen Heft der Veröffentlichungen gerade die Dissertation meines jungen Mitarbeiters Dr. Lührs vorlegen kann, ist mir eine besondere Freude.

Karl H. Schwebel

The following is a list of the names of the persons who were present at the meeting of the Board of Directors of the Bank of the City of New York, held on the 15th day of January, 1870.

Present: J. D. Morgan, President; J. B. Morgan, Vice-President; J. C. Morgan, Secretary; J. E. Morgan, Treasurer; J. F. Morgan, Cashier; J. G. Morgan, Auditor; J. H. Morgan, Comptroller; J. I. Morgan, Assessor; J. K. Morgan, Collector; J. L. Morgan, Surveyor; J. M. Morgan, Engineer; J. N. Morgan, Surveyor; J. O. Morgan, Assessor; J. P. Morgan, Collector; J. Q. Morgan, Surveyor; J. R. Morgan, Assessor; J. S. Morgan, Collector; J. T. Morgan, Surveyor; J. U. Morgan, Assessor; J. V. Morgan, Collector; J. W. Morgan, Surveyor; J. X. Morgan, Assessor; J. Y. Morgan, Collector; J. Z. Morgan, Surveyor.

The following is a list of the names of the persons who were present at the meeting of the Board of Directors of the Bank of the City of New York, held on the 15th day of January, 1870.

Present: J. D. Morgan, President; J. B. Morgan, Vice-President; J. C. Morgan, Secretary; J. E. Morgan, Treasurer; J. F. Morgan, Cashier; J. G. Morgan, Auditor; J. H. Morgan, Comptroller; J. I. Morgan, Assessor; J. K. Morgan, Collector; J. L. Morgan, Surveyor; J. M. Morgan, Engineer; J. N. Morgan, Surveyor; J. O. Morgan, Assessor; J. P. Morgan, Collector; J. Q. Morgan, Surveyor; J. R. Morgan, Assessor; J. S. Morgan, Collector; J. T. Morgan, Surveyor; J. U. Morgan, Assessor; J. V. Morgan, Collector; J. W. Morgan, Surveyor; J. X. Morgan, Assessor; J. Y. Morgan, Collector; J. Z. Morgan, Surveyor.

Attest: J. D. Morgan, President.

INHALTSVERZEICHNIS

EINLEITUNG	9
I. TEIL. DAS POLITISCHE VERHÄLTNIS	11
II. TEIL. BREMISCH-ENGLISCHE WIRTSCHAFTSPOLITIK	
1. Bremen, England und die deutschen wirtschaftlichen Einigungs- bestrebungen	33
a) Die Presse- und Broschürenpolemik	35
b) Die Gründung des Deutschen Zollvereins	40
c) Die 1830er Jahre	53
d) Die bremischen Schiffahrtsbundpläne	56
e) Rückkehr zum Prinzip des Freihandels	72
2. Die Handels- und Schiffahrtsverträge und ihre Bedeutung . . .	74
a) Die Revision der englischen Schiffahrtsgesetzgebung 1820—1825	76
b) Der Reziprozitätsvertrag vom 29. September 1825	81
c) Die Öffnung der britischen Kolonien für die hanseatische Schiffahrt 1827	90
d) Das Zusatzabkommen vom 3. August 1841	93
e) Die hanseatischen „Nationalhäfen“ an Nord- und Ostsee .	102
f) Die Aufhebung der englischen Navigationsakte 1849	109
3. Das Konsulatswesen	112
a) Die bremischen Konsulate in Großbritannien und seinen Kolonien	112
b) Das englische Konsulat in Bremen, seine Aufhebung und Wiederbesetzung	114
III. TEIL. HANDEL UND WIRTSCHAFT	
1. Die Handelsbeziehungen	120
a) Im Zeichen der Vormachtstellung Englands	121
b) Übergang zum transatlantischen Handel	130
c) In der Ära des Freihandels	139
2. Die persönlichen Beziehungen der bremischen Kaufmannschaft zu England	159
SCHLUSSBETRACHTUNG	168
Amtszeiten der im Text erwähnten diplomatischen Vertreter	170
QUELLEN- UND LITERATURVERZEICHNIS	171

Einleitung

Bremens Beziehungen zu England reichen von dem mittelalterlichen Warenaustausch seiner ersten Kaufleute mit den sächsischen Stammesverwandten auf dem Inselreich bis zu dem umfangreichen bremisch-englischen Handelsverkehr der Gegenwart. Vielgestaltig in Art und Umfang und in ihren Auswirkungen oft von dem rein wirtschaftlichen in das politische und kulturelle Gebiet hinübergreifend, bildeten sie über alle temporären Unterbrechungen hinweg stets eine wichtige Lebenslinie der einerseits nach dem Binnenland, andererseits nach Skandinavien, Westeuropa und Übersee orientierten Stadt. Die vom Wiener Kongreß bis zur Konstituierung des Norddeutschen Bundes dauernde Periode erscheint dabei als der wichtigste Abschnitt der bremisch-englischen Beziehungen: In diesen fünf Jahrzehnten einer souveränen bremischen Außenpolitik hatte sich der Stadtstaat in weit stärkerem Maße als zu irgend einer früheren oder späteren Zeit mit dem aus dem Kriege gegen Frankreich als unbedingt führende Handels-, See-, Kapital- und Industriemacht hervorgegangenen England auseinanderzusetzen, das zudem nicht mehr nur mit seinen hannoverschen Besitzungen die Stadt territorial umfaßte, sondern durch Helgoland auch die Wesermündung beherrschte. Zum anderen aber bilden, da Bremen einer der am engsten mit England in Berührung stehenden Staaten des Deutschen Bundes war, seine Beziehungen zu dem Inselreich in diesen fünf Jahrzehnten zugleich ein wichtiges Teilstück des deutsch-englischen Gesamtverhältnisses; indem sich an ihnen wesentliche Züge der Haltung der norddeutschen Kleinstaaten gegenüber England und der englischen Politik gegenüber dem Deutschland vor der Reichsgründung aufzeigen lassen, gewinnen sie eine erhöhte, über das rein bremisch-englische Verhältnis hinausgehende Bedeutung.

Die Untersuchung geht aus von der durch die kriegerischen Ereignisse und durch die Wiener Verträge geschaffenen Lage, die die bisherige Position Bremens im Kraftfeld der französisch-englischen Auseinandersetzung beseitigte und zunächst zu einer engen Verbindung der Stadt mit den politischen und wirtschaftlichen Interessen Englands führte. Sie zeigt sodann die seit der Mitte der 1830er Jahre auf allen Gebieten immer deutlicher werdende Emanzipation Bremens von England, die durch die mit der allmählichen Abkehr Englands von den Angelegenheiten des Kontinents zusammenfallende Hinwendung und Konzentration der bremischen Interessen auf den transatlantischen Handelsverkehr begründet ist, und beleuchtet abschließend die mit dem Beginn der Ära des radikalen Freihandels wieder verstärkten wirtschaftlichen Beziehungen der Stadt zu England, die indessen weder auf politischem

noch auf handelspolitischem Gebiet zu erneuter Annäherung führten, bis der Eintritt Bremens in den Norddeutschen Bund dann das Ende einer selbständigen Politik brachte.

Natürlich wird in erster Linie von Handel und Schifffahrt die Rede sein; sie waren als die die bremische Politik bestimmenden Faktoren nach wie vor die Grundlage des bremisch-englischen Verhältnisses. Aus mehreren Gründen ist das Schwergewicht dabei bewußt auf die auch quellenmäßig am besten belegte wirtschaftspolitische Seite gelegt. Gegenüber dem auf dem Wege vom Merkantilismus zum Freihandel befindlichen England bedeuteten die staatsrechtlichen Formen und Abmachungen, nach denen die Wirtschaft ihre Verhältnisse ordnete, mehr als gegenüber anderen Ländern, weil sie oft nicht vom Handel ins Leben gerufen wurden, sondern umgekehrt diesem erst neue Möglichkeiten und Wege eröffneten und so das bremisch-englische Verhältnis in bezeichnender Weise erhellen. Vor allem aber tritt gerade hier die Stellung Bremens zwischen England und Deutschland in ihren verschiedenen Phasen am deutlichsten zutage; mit der Frage der wirtschaftlichen Einigung Deutschlands wird ein Hauptproblem der englisch-deutschen Beziehungen im 19. Jahrhundert berührt.

Die vorliegende Arbeit stellt die gekürzte Fassung einer Dissertation dar, die von der Philosophischen Fakultät der Christian-Albrechts-Universität in Kiel im Februar 1955 angenommen wurde. Die Anregung zu ihr ging von Herrn Professor Dr. Alexander Scharff aus; ihm auch an dieser Stelle für stete Hilfsbereitschaft und Anteilnahme zu danken, ist mir ein aufrichtiges Bedürfnis. Mein besonderer Dank gilt ferner Herrn Staatsarchivdirektor Dr. Karl H. Schwebel für die letzte kritische Durchsicht und die Drucklegung, Herrn Archivamtmann Fritz Peters für vielfältige Unterstützung und Ratschläge und den übrigen Kollegen des Staatsarchivs für mannigfache Hilfe. Eine finanzielle Zuwendung des Freundeskreises der Wittheit zu Bremen, die mir deren inzwischen verstorbener Präsident, Professor Dr. Hermann Entholt, vermittelte, ermöglichte die Einsicht der einschlägigen Archivalien des Public Record Office in London.

Ich widme die Arbeit dem Andenken meiner Mutter.

Bremen, den 3. April 1958.

Wilhelm Lührs.

I. Das politische Verhältnis

Die staatsrechtlichen Zustände, die der Wiener Kongreß in Deutschland schuf, bildeten den größeren Rahmen, in dem sich das bremisch-englische Verhältnis gestaltete. Sie entsprachen durchaus der von England im Sinne des europäischen Gleichgewichts gewünschten Lösung der deutschen Frage; denn mit diesem Grundsatz des Gleichgewichts und der Erhaltung der Ruhe auf dem Kontinent hätte sich kein einiges und kräftiges Deutschland vertragen. Der in der Bundesakte verbrieft Partikularismus hingegen, der Deutschland zu einer „Romanze“ machte, gab England die Gewähr, daß es weder politisch noch wirtschaftlich in Mitteleuropa auf einen ernst zu nehmenden Gegner stoßen würde und daß es seinen dortigen Interessen weitgehend ungestört nachgehen konnte. Als Signatarmacht der Kongreßakte hatte es zudem das Recht, jederzeit in Dingen des Bundes mitzureden und für die Aufrechterhaltung des ihm genehmen Kräftezustandes in Deutschland zu sorgen.

Bremen, in Wien als souveräner Bundesstaat mit den Rechten und Pflichten einer eigenen Außenpolitik anerkannt, gehörte als einer der Haupteinfuhrplätze des britischen Handels zu den für England wichtigsten Gliedern des Bundes. Die Erhaltung seiner politischen Unabhängigkeit und Neutralität, Grundbedingung für eine von politischen Konstellationen unbehinderte liberale Handelspolitik, war für das Inselreich von ähnlich großer Bedeutung, wie sie von den Bremern selbst als Voraussetzung ihres künftigen Wohlergehens betrachtet wurde. Grundsätzlich war England daher bemüht, den Status Bremens als unabhängiger Republik in jeder Weise bewahrt, zum anderen aber seine eigenen Interessen innerhalb der bremischen Politik wohlbeachtet zu sehen. Andererseits führten Bremens umfangreiche Handelsbeziehungen zu England, seine geographische Lage und seine maritime Wehrlosigkeit, die keinen Rückhalt bei einem starken Reiche fand, zwangsweise nicht nur zu einer starken Rücksichtnahme auf die englischen Interessen, sondern darüber hinaus auch zu einer — wenigstens zeitweise — sehr engen Anlehnung der Stadt an Großbritannien.

Dieses enge Verhältnis war indessen nicht ganz neu, sondern hatte sich schon im letzten Jahrzehnt des achtzehnten Jahrhunderts dank dem sprunghaft — auf Kosten der Verbindung mit Frankreich — anwachsenden Handelsverkehr angebahnt, ein Vorgang, der der Stadt schließlich zum Verhängnis wurde. Denn nachdem sie noch bis zum November 1806 ihre Neutralität hatte wahren können, geriet sie als das nach Hamburg wichtigste deutsche Einfallstor britischer Waren seit Errichtung der Kontinentalsperre immer hoffnungsloser in die Zwickmühle französischer Dekrete und englischer

Geheimratsbefehle. Um England zu treffen, um es „England zu entreißen“, erstickte Napoleon Bremens Wirtschaftsleben und beraubte es dann seiner politischen Existenz.

Die schließliche Befreiung der Stadt von der französischen Herrschaft und die Wiederherstellung des bremischen Staatswesens (6. November 1813) löste daher gerade in England, wo man an Bremens Schicksal starke Anteilnahme gezeigt und die Wiederaufnahme der alten Beziehungen schon mit Ungeduld erwartet hatte, Freude und Genugtuung aus¹⁾. Umgehend traf eine bedeutende Geldspende zur Unterstützung bremischer Patrioten aus England ein, und Herzog Adolf Friedrich von Cambridge, der Generalgouverneur von Hannover, erschien, „unter dem größten Jubel empfangen“, Anfang Dezember 1813 und im Februar 1814 selbst in Bremen, um sich über die dortigen Verhältnisse zu orientieren. Auch wurden auf Bitten des Senats Waffen für die bremischen Truppen von Helgoland herübergeschafft, womit die militärische Zusammenarbeit mit England eingeleitet wurde, die dann weiter in der Unterordnung der Hanseatischen Brigade unter englisches Kommando und in dem hanseatisch-englischen Subsidienvvertrag vom 27. Juli 1815 ihren Ausdruck fand²⁾.

Wichtiger noch als diese bei der finanziellen Notlage der Stadt willkommene finanzielle und militärische Hilfe war für Bremen der diplomatische Beistand, den England den Hansestädten in ihrem Bemühen, als souveräne Glieder des Deutschen Bundes anerkannt zu werden, lieh. Wie von den anderen Siegermächten erhofften die Städte berechtigterweise gerade von England diese Garantie ihrer Freiheit und Unabhängigkeit in einem künftigen deutschen Staatswesen. Der bremische Abgesandte, Senator Johann Smidt³⁾, hatte sich schon vom Hauptquartier der Verbündeten, wo er sich um die gleiche Unterstützung von seiten Preußens, Österreichs und Rußlands bemühte, mit seinen Kollegen aus Hamburg und Lübeck deswegen mit der englischen Regierung in Verbindung gesetzt⁴⁾. Entsprechend hatte der diplomatische Agent in London, unterstützt durch den dort weilenden Eltermann Albert Löning, die Weisung, die für die Städte günstige Stimmung der Regierung und des Hofes in diesem Sinne zu beeinflussen.

¹⁾ Patrick Colquhoun, diplomatischer Vertreter der Hansestädte in London, an Syndikus Gröning, 7. Dezember 1813. Über Colquhoun und seine Nachfolger sowie über die bei den Hansestädten akkreditierten englischen Diplomaten s. u. S. 170.

²⁾ Senat an den Prinzregenten, 15. November 1813; Castlereagh an den Senat, 11. Dezember 1813.

³⁾ Johann Smidt (1773—1857), Senator und seit 1821 Bürgermeister, war der hervorragendste bremische Staatsmann im 19. Jahrhundert; von 1813 bis zu seinem Tode hatte er maßgebenden Einfluß auf die bremische Außenpolitik.

⁴⁾ An Castlereagh, Paris, 14. April 1814.

Der Verlauf des Wiener Kongresses enttäuschte die bremischen Hoffnungen auch keineswegs. Smidt hatte genügend Anlaß zu berichten, wie Castlereagh sich stets als Fürsprecher hanseatischer Interessen erwies und einen wesentlichen Anteil daran hatte, daß die Städte als selbständige Bundesstaaten anerkannt wurden⁵⁾. Als der Außenminister Wien verließ, stattete der Senat ihm auf Anraten Smidts⁶⁾ seinen Dank ab⁷⁾. Castlereagh entgegnete, daß die englische Regierung auch in Zukunft stets eine lebhafteste Anteilnahme an allem, was die Wohlfahrt und das Glück der Bürgermeister, Senatoren und Einwohner Bremens angehe, bezeugen werde⁸⁾.

In der Praxis bewirkten die in Wien geschaffenen Verhältnisse indessen, daß auch für Bremen eintrat, was Percy Ernst Schramm von den Beziehungen Hamburgs zu England sagt, daß nämlich die geographischen Gegebenheiten, die politische Geschichte und die wirtschaftliche Entwicklung die Schicksale des Weltreiches und des Stadtstaates so verschränkten, daß der Zwerg auf jeden Schritt des Riesen achten und danach seinen Weg einrichten mußte⁹⁾. Für England ergab sich die erwünschte Folge, daß es in Bremen einen Vertrauten sehen konnte, auf dessen Wohlwollen und vor allem auf dessen Unterstützung es bei seinen Plänen rechnen durfte. Deutlicher fast als in den Akten fand diese Tatsache in mancher Pressestimme einen Niederschlag. „Unsere alten Freunde“, hieß es etwa im „Watchman“, „die Hamburger und Bremer, sind, was ihre Gewohnheiten und Empfindungen angeht, fast eine englische Kolonie, und wir wundern uns nicht über ihr Bestreben, ihre alten Verbündeten zu begünstigen, deren Kapital sie in die Lage versetzte, ihren wirtschaftlichen Wohlstand wiederzuerlangen, und deren Macht und Einfluß und Interesse . . . ihnen bei der Wiedergewinnung ihrer politischen Unabhängigkeit in Wien half¹⁰⁾.“ Die große Gefahr, die dieses vom Binnenland oft genug kritisierte Verhältnis für Bremen in sich barg, bestand

⁵⁾ z. B. in seinem Bericht vom 14. Februar 1815.

⁶⁾ Smidt berichtete dem Senat am 15. Februar 1815, daß er es für zweckmäßig halte, wenn der Senat Castlereagh „seinen Dank bezeugte für das, was er zum Besten der Hansestädte gethan, ihm die Sorge für die Erhaltung derselben ferner an das Herz legte und dergleichen mehr — kurz, wenn man die Verbindung mit England auf alle mögliche Weise cultivirte, auch Colquhoun demgemäß instruirte.“

⁷⁾ Senat an Castlereagh, 8. März 1815.

⁸⁾ Castlereagh an den Senat, 29. März 1815.

⁹⁾ Hamburg, Deutschland und die Welt, S. 248. Gelegentlich der Abberufung des Gesandten Cockburn versicherte der Senat König Georg IV. am 26. April 1820: „Zu großen Wert lege er auf die Fortdauer des englischen Wohlwollens für Bremen, „um nicht unsrer Seits alles, was von uns abhängt, zu thun, um uns dasselbe zu erhalten“. Vgl. auch (A. Storck), Über das Verhältniß der freien Hansestädte zum Handel Deutschlands, S. 199 f.

¹⁰⁾ 20. März 1828.

darin, daß England die Abhängigkeit der Stadt in seinem Interesse gegen andere deutsche Länder ausspielte.

Zwei Vorgänge zu Anfang des vierten Jahrzehnts machen diese Zustände deutlich. Den ersten Anlaß gaben die reaktionären Bundesbeschlüsse vom 28. Juni („Sechs Artikel“) und vom 5. Juli 1832. Während sie in Deutschland auf nur schwachen Widerstand stießen, war die Entrüstung bei den liberalen Westmächten um so größer. Lord Palmerston richtete am 7. September eine Depesche an die englischen Gesandten in Wien und Berlin, von denen er dem Gesandten bei den Hansestädten Abschriften zur vertraulichen Mitteilung an die Senate übersandte¹¹⁾. Der Außenminister sprach darin die Besorgnis der englischen Regierung über die möglichen kriegerischen Folgen der Beschlüsse in Europa aus und bat die preußische und österreichische Regierung, „den unbedachten Eifer des Bundestags zu zügeln und die Annahme von Maßnahmen zu verhindern, deren allzu wahrscheinliche Folgen Erschütterungen und Krieg sein würden“. Während man nun in Berlin den Gesandten an den Bundestag verwies, dieser sich aber in schroffer Form jede Einmischung des Auslandes verbat, war man in Bremen keineswegs so unangenehm berührt. Am 22. September verhandelte der Senat über die Note und beauftragte Senator Horn, den Dank für das dadurch bewiesene ehrenvolle Vertrauen auszudrücken, „indem der Senat den hohen Wert zu schätzen weiß, welchen die wohlwollende Teilnahme Seiner Königlichen Majestät an den Interessen des deutschen Staatenbundes fortdauernd zu genehmen geruht“¹²⁾.

Eine zweite, ganz ähnliche Gelegenheit, bei der sich England als Signatarmacht der Wiener Verträge in die deutschen Angelegenheiten einschaltete und sich dabei des bremischen Stadtstaates zu bedienen suchte, bot sich im Zusammenhang mit dem Frankfurter Wachensturm. Nach dem Bundesbeschuß vom 3. April 1834, der die Vereinigung der Frankfurter Linientruppen mit den österreichischen und preußischen Kontingenten und die Unterordnung der Stadtwehr unter den General Piret anordnete, war es zur Weigerung Frankfurts und zur Androhung der Bundesexekution gekommen. Diese Vorgänge nahm Palmerston zum Anlaß, eine Note an den englischen Gesandten am Bundestag, Thomas Cartwright, zur Mitteilung an den Präsidialgesandten zu richten¹³⁾. Darin hieß es, daß die englische Regierung „die Aufrechterhaltung der politischen Unabhängigkeit auch des kleinsten europäischen Staates als ein britisches Interesse“ ansehe und daher die weitere Besetzung Frankfurts und die Durchführung der Bundesbeschlüsse

¹¹⁾ Palmerston an Canning, 7. September 1832; Canning an Bürgermeister Smidt, 19. September 1832; vgl. v. Treitschke, Deutsche Geschichte, Bd. IV., S. 280 ff.

¹²⁾ Senatsprotokoll vom 22. September 1832; Senator Horn an Canning, 6. Oktober 1832.

¹³⁾ Palmerston an Cartwright, 15. Mai 1834; vgl. v. Treitschke, a. a. O., Bd. IV., S. 300.

als „eine gewaltsame Verletzung der Rechte eines unabhängigen Staates“ betrachten müsse. Wieder erhielt der Gesandte bei den Hansestädten, Canning, eine Abschrift der Depesche zur Mitteilung an die Senate. Gleichzeitig sollte er darauf hinweisen, wie sehr eine friedliche Lösung der Angelegenheit durch den Einfluß der Hansestädte am Bundestage gefördert werden könne¹⁴⁾. Darauf teilte der Bremer Senat sogleich mit, daß die Bundestagsgesandtschaft, deren Stimmführung Frankfurt gerade innehatte, mit den entsprechenden Instruktionen versehen worden sei¹⁵⁾. Aber schon am 3. Juni unterwarf sich Frankfurt und stellte seine Truppen unter Pirets Befehl, womit die Angelegenheit im Sinne des Bundestages geregelt war. Dem gegen die weiteren Proteste Englands und Frankreichs am 18. September einmütig gefaßten Bundesbeschuß, der die Einmischung der Signatarmächte des Kongresses in die nur den Gliedern des Bundes zustehenden Bundesangelegenheiten scharf zurückwies, konnte auch Bremen seine Zustimmung nicht verweigern, obwohl Lord Palmerston in seinen Bemühungen, es im entgegengesetzten Sinne zu beeinflussen, nicht nachließ¹⁶⁾.

Erst seit dem Ende der dreißiger Jahre machte sich eine Emanzipation Bremens von England deutlich bemerkbar. Sein nach dem Befreiungskriege erst langsam erneut aufblühender Überseehandel erlebte jetzt einen gewaltigen Aufschwung und stellte den Handelsverkehr mit England immer mehr in den Schatten; und in dem Maße, wie die bremisch-englische Handelsbilanz zusammenschrumpfte, entzog sich die Stadt den engen Bindungen, die sie vorher mit dem Inselreich verknüpft hatten. Dazu kam, daß England sich immer mehr von den europäischen Angelegenheiten zurückzog und sein ganzes Interesse dem Ausbau seines Weltreichs widmete; gerade in dieser Zeit hörte es ja auf, Mitglied des Deutschen Bundes zu sein und mit seinen hannoverschen Besitzungen Bremen zu umfassen¹⁷⁾. Dieser Prozeß der lang-

¹⁴⁾ Palmerston an Canning, 16. Mai 1834; Canning an Bürgermeister Smidt, 22. Mai 1834.

¹⁵⁾ Bürgermeister Nonnen an Canning, 28. Mai 1834; Senatsprotokoll vom 23. Mai 1834. Die Korrespondenz mit dem in Frankfurt weilenden Bürgermeister Smidt aus dieser Zeit ist verlorengegangen.

¹⁶⁾ Palmerston an Canning, 8. August 1834.

¹⁷⁾ Die Abtretung eines Landstriches an der Geestemündung durch Hannover an Bremen im Jahre 1827, die die für die Erhaltung der Seehafenstellung der Stadt bedeutsame Anlage Bremerhavens ermöglichte, konnte hier füglich außer acht gelassen werden. Entscheidend für das Zugeständnis der hannoverschen Regierung wie für die Zustimmung der englischen Krone war ausschließlich die Erkenntnis, daß dieses Projekt der Wirtschaft Hannovers ähnliche Vorteile wie dem bremischen Handel bringen werde. Auch sonst spielte in dem Verhältnis Bremens zu seinem Nachbarn dessen Bindung an England keine nennenswerte Rolle. Die Beziehungen waren im übrigen in diesen Jahren durchaus freundschaftlich; bezeichnend für die Haltung Hannovers waren die Worte, die Graf Münster, der maßgebende Leiter der hannoverschen Politik in London, auf dem

samen Abkehr Bremens von England machte sich auf handelspolitischem Gebiet im Zusammenhang mit den bremischen Schiffahrtsbundplänen am deutlichsten bemerkbar, wie noch darzulegen sein wird. Aber auch auf politischem Gebiet läßt sich die Abkühlung des Verhältnisses nachweisen.

Schon 1847 war es zu einem scharfen Zusammenstoß zwischen Bürgermeister Smidt und dem englischen Konsul in Bremen, Benjamin Pearkes, gekommen, als dieser sich im Auftrage des Gesandten, Oberst Hodges, über die bremische Zensur beschwerte, die einen gegen die englischen Interessen gerichteten Artikel der „Bremer Zeitung“ nicht unterdrückt habe. Smidt hatte sich diese „Anmaßung“ von englischer Seite nicht nur ganz energisch verboten, da ja die Zensur ein Reziprozitätsverhältnis unter den deutschen Staaten darstellte, er hatte auch Pearkes gefragt, ob er sich denn nicht als Engländer schäme, sich zu einer solchen Botschaft gebrauchen zu lassen, und was man denn überhaupt in London dazu sagen würde, wenn Bremen sich über einen englischen Zeitungsartikel beschweren wollte. Die scharfen Worte des Bürgermeisters hatten denn auch die erwünschte Wirkung: die Beschwerde Pearkes' blieb die erste und letzte „Surveillance der bremischen Literatur“ durch die englische Regierung¹⁸⁾.

Aber diese Angelegenheit war nur der Auftakt zu einer Reihe von weit ernsthafteren englischen Einmischungen in die bremische Politik, in deren Abwehr und Zurückweisung sich die veränderte bremische Haltung gegenüber England deutlich zeigte. Allerdings handelte es sich dabei um drei entscheidende nationale Probleme, bei deren Lösung die Ansichten Bremens und Englands ohnehin voneinander abwichen, nämlich um das schleswig-holsteinische Problem, um die Hoffnung auf die nationale Einheit Deutschlands und um die Schaffung einer Reichskriegsflotte¹⁹⁾. Während die Haltung Bremens in diesen Fragen durchaus nationalen Charakter trug und von dem großen Anliegen Deutschlands bestimmt war, lehnte England die Einbeziehung Schleswig-Holsteins in einen deutschen Nationalstaat und die Schaffung einer Flotte gleichermaßen ab, während es der Einigung Deutschlands nur unter kaum oder schwer zu erfüllenden Bedingungen zuzustimmen bereit war. Zwar bestanden grundsätzliche Unterschiede zwischen der Haltung des Hofes und einem kleinen Kreise der Liberalen, die sich anerkennend

Wiener Kongreß gegenüber Johann Smidt äußerte: „Ich wäre wohl in stände gewesen, bei der jetzigen Gelegenheit gegen die Selbständigkeit Bremens zugunsten Hannovers etwas zu unternehmen, aber ich habe es nicht gewollt, weil ich überzeugt bin, daß das unabhängige Bremen, in der Mitte des hannoverschen Landes gelegen, nützlicher für dasselbe ist, als wenn Bremen zu einer hannoverschen Munizipalstadt gemacht würde“; zit. bei v. Bippen, Die Gründung Bremerhavens, S. 217.

¹⁸⁾ Bürgermeister Smidt an Freiherrn v. Patow, 11. Juni 1847.

¹⁹⁾ Vgl. Schramm, a. a. O., S. 248.

äußerten über die nationaldeutschen Bestrebungen, einerseits und der konservativen Opposition andererseits, deren Sprecher, Disraeli, sie mit Spott und Hohn bedachte. Bestimmend aber blieb die kühle staatsmännische Haltung Lord Palmerstons, der hier nicht in seiner üblichen Rolle als Vorkämpfer für Völkerfreiheit und liberale Verfassung auftrat, sondern ganz undogmatisch allein das in der Wahrung des Friedens und des europäischen Gleichgewichts liegende realpolitische Interesse Englands im Auge hatte, und dem jede Störung dieses Friedens, jede Revolutionierung Mitteleuropas, die zu einem allgemeinen Kriege führen konnte, daher tief verhaßt war²⁰).

Aus diesem Grunde setzte er sich in der für die deutsch-englischen Beziehungen entscheidenden schleswig-holsteinischen Frage für die Erhaltung des dänischen Gesamtstaates ein, wenn er auch zugab, daß der König von Dänemark die Verfassung gebrochen habe und „die Schleswiger im Recht“ seien²¹); denn so glaubte er, einen bewaffneten Konflikt am ehesten verhindern oder wenigstens lokalisieren zu können. Diesem Ziel entsprechend ließ er nicht nur in Hannover, Berlin und Hamburg „non-intervention“ empfehlen²²), sondern auch dem Bremer Senat frühzeitig, zwei Wochen nach Einsetzung der Provisorischen Regierung in Kiel, die Hoffnung der englischen Regierung mitteilen, daß Bremens friedliche Gesinnung es von jeder Einmischung in die schleswig-holsteinische Angelegenheit abhalten werde²³). Eine solche Neutralität sei auch der beste Schutz der bremischen Schiffe gegen Belästigung durch dänische Kreuzer²⁴). Ebenso gab das Außenministerium dem hanseatischen Agenten in London, James Colquhoun, deutlich zu verstehen, daß man keine Einmischung von hanseatischer oder überhaupt von deutscher Seite in den Herzogtümern wünsche, daß vielmehr nach der Meinung der Regierung die Schleswiger ihre Angelegenheiten selbst mit Dänemark regeln sollten²⁵). In Bremen nun hatte sich die Öffentlichkeit sehr früh für eine Befreiung der Herzogtümer begeistert, und auch die Presse hatte trotz einer scharfen Zensur schon seit 1846 für die Sache der Schleswig-Holsteiner Partei ergriffen. Ebenso ist auch in der von Senator Gildemeister²⁶) im Auftrage des Senats verfaßten Antwort an die englische Regierung, in der diese Haltung trotz der vorsichtigen Politik des um den bremischen Handel besorgten Senats zum Ausdruck kam, das über die gebotene Abweisung hin-

²⁰) Scharff, Die europäischen Großmächte und die deutsche Revolution 1848—1851, S. 36.

²¹) Bell, Lord Palmerston, Bd. II., S. 9.

²²) Scharff, ebd.; Precht, Englands Stellung zur deutschen Einheit 1848—1850, S. 26.

²³) Palmerston an Hodges, 8. April 1848; Hodges an den Senat, 11. April 1848.

²⁴) Palmerston an Hodges, 12. April 1848.

²⁵) Colquhoun an Senator Gildemeister, 12. April und 1. Mai 1848.

²⁶) Johann Carl Friedrich Gildemeister (1779—1849), Dr. jur. und Advokat, wurde 1816 in den Senat gewählt, wo er vor allem in der Kommission für die auswärtigen Angelegenheiten wirkte.

ausgehende Maß an Gereiztheit zu erkennen, das man in Bremen jetzt über derartige englische Interventionen empfand. Man würdige zwar, schrieb Gildemeister, die Bemühungen der englischen Regierung um eine womöglich friedliche Beilegung der Differenzen. Es dürfe aber derselben nicht entgangen sein, daß Bremen als Glied des Bundes von den Bundesbeschlüssen abhängig sei, und daß es diesen, wohin sie immer gingen, seine Ansichten, Wünsche und besonderen Interessen unterordnen müsse und werde²⁷⁾. Lord Palmerston versuchte denn auch nicht, in seinen weiteren diplomatischen Aktionen noch einmal auf die bremische Haltung gegenüber dem deutsch-dänischen Konflikt einzuwirken. Die bremische Presse verfolgte das englische Vorgehen mit offener Kritik.

Zu der Frage der englischen Haltung gegenüber der die nationale Einheit erstrebenden deutschen Bewegung in diesen Jahren hat die neuere Forschung gezeigt²⁸⁾, daß diese nicht grundsätzlich negativ und ablehnend war, sondern daß Lord Palmerston zeitweise die Bedeutung einer deutschen Machtbildung für die Stärkung der europäischen Mitte gegen die beiden Flankenmächte, also für das europäische Gleichgewicht, betont hat und eine Reorganisation Deutschlands unter der Führung Preußens zu billigen bereit war, sofern sich diese nicht auf der Basis der Frankfurter Reichsverfassung, deren unitarisches und „ultrademokratisches Element“ ihm durchaus verhaßt war, sondern mehr im Sinne der föderalistisch und konservativ umgestalteten Verfassung des von Radowitz erstrebten engeren Bundesstaates vollzog. Weder aber glaubte Palmerston ernsthaft an das Zustandekommen eines deutschen Reichs, noch war er bereit, die aus einer politischen Einigung sich notwendigerweise ergebende Folge, nämlich den zollpolitischen Zusammenschluß und die wirtschaftliche Gesundung und Erstarkung Deutschlands, zu billigen. Der Wahrung der wirtschaftlichen Zustände, die sich aus der Bundesakte ergaben und dem englischen Handel die größtmöglichen Chancen und Gewinne boten, maß er im Gegenteil, wie er in seinem bedeutsamen Memorandum an den Prinzen Albert vom September 1847²⁹⁾ betonte, solche Bedeutung zu, daß ihr von jeder britischen Regierung der Vorrang vor allen aus einer etwaigen Einigung und Stärkung Deutschlands sich für England ergebenden politischen Vorteilen zu geben sei³⁰⁾.

In diesem Zusammenhang gewann die Neutralität und Unabhängigkeit der Hansestädte, wie sie in früheren Jahrzehnten von diesen selbst angestrebt

²⁷⁾ Senator Gildemeister an Hodges, 18. April 1848.

²⁸⁾ Scharff, König Friedrich Wilhelm IV., Deutschland und Europa im Frühjahr 1849, S. 169 ff.

²⁹⁾ Memorandum an den Prinzen Albert, Laggan, 16. September 1847; teilweise zitiert bei Martin, *Life of the Prince Consort*, Bd. I., S. 447 f.

³⁰⁾ Scharff, *Die europäischen Großmächte und die deutsche Revolution 1848—1851*, S. 90 ff.; Precht, a. a. O.; Bell, a. a. O., Bd. II., S. 2 ff.

worden waren, eine erhöhte Bedeutung für Großbritannien. Schon in den ersten Tagen der Nationalversammlung gab man Colquhoun in London zu verstehen, man erwarte von den Hansestädten, daß sie sich von der nationalen Bewegung in Deutschland fernhalten und, sollte es zu einer Einigung kommen, zu ihrem eigenen und fremder Staaten Vorteil ihre politische Unabhängigkeit und Neutralität bewahren würden. Bei der heraufziehenden Gefahr ging die Meinung mancher politischer Kreise in England sogar dahin, daß man in Wien die Städte unter den Schutz der großen europäischen Mächte hätte stellen sollen, anstatt sie dem Deutschen Bund einzugliedern; damit wäre ihre Unabhängigkeit in dieser kritischen Zeit gesichert gewesen³¹⁾.

In Bremen, wo zwar die Meinungen über die Stellung zur Reichspolitik noch weit auseinandergingen, wo man aber doch schon seinen Standpunkt in bezug auf eine wirtschaftliche Einigung Deutschlands gegenüber dem Ausland deutlich vertreten hatte, stießen die englischen Zumutungen auf schroffe Ablehnung. Wieder war es Gildemeister, der Colquhoun in einer längeren Note über die Ansichten des Senats zur Mitteilung an die englische Regierung aufklärte. Pläne, wie man sie in London hege, entbehrten jeder Möglichkeit der Verwirklichung. Hätte er, Colquhoun, seit 1813 und besonders während der letzten zehn Jahre in Deutschland gelebt, so wüßte er, wie völlig unmöglich und gefährlich alle auf eine Neutralisierung der Hansestädte hinzielenden Pläne geworden seien. Habe man auch früher eine solche Stellung angestrebt, so würde sie jetzt weder in der öffentlichen Meinung der Städte selbst, geschweige denn in der des übrigen Deutschland Billigung finden. In Bremen sei man zwar gar nicht begierig, in dem weiten Ozean einer deutschen Republik zu versinken, fordere aber mit der großen Mehrheit des deutschen Volkes die Umwandlung des Staatenbundes in einen Bundesstaat nach amerikanischem Vorbild, innerhalb dessen Bremen seine unabhängige Stellung so weit wahren würde, wie das mit der nationalen und politischen Einheit zu vereinbaren sei³²⁾.

Neue englische Vorstöße erfolgten darauf nicht. Lord Palmerston, der schon im August 1848 an den englischen Gesandten in St. Petersburg schrieb, daß die „Vision“ einer deutschen Einheit schnell zu vergehen scheine, kam immer mehr zu der Überzeugung, daß weder von der Frankfurter „Professorenpolitik“, die er mit skeptischer Kritik verfolgte, noch in der Folge von der preußischen Politik, zu der er wenig Vertrauen hatte, praktische Erfolge zu erwarten seien, und daß aus allen Bemühungen schließlich nur eine verbesserte Neuauflage des Deutschen Bundes hervorgehen würde³³⁾. Die merkwürdigen Berichte, die ihm sein Gesandter bei den Hansestädten

³¹⁾ Colquhoun an Senator Gildemeister, 1. und 15. Mai 1848.

³²⁾ Senator Gildemeister an Colquhoun, 31. Mai 1848.

³³⁾ Palmerston an Bloomfield, 18. August 1848, zitiert bei Bell, a. a. O., Bd. II., S. 3; vgl. Scharff, a. a. O., S. 95.

und besonderer Vertrauter, Oberst Hodges, einsandte, konnten ihn in dieser Ansicht nur bestärken³⁴⁾. Mit der Rückkehr zum Deutschen Bund aber war auch die bisherige Stellung der Hansestädte gesichert.

Ernst genug nahm Lord Palmerston allerdings die auf die Schaffung einer Reichskriegsflotte hinzielenden Bestrebungen der Nationalversammlung, und er war, gestützt auf die gewaltige Seemacht Englands, keineswegs gewillt, diesen Versuch der Deutschen, sich wieder auf das Meer zu wagen, zu billigen, oder auch nur die Reichskriegsflagge anzuerkennen, die auf den neuen Kriegsschiffen wehte³⁵⁾. Und gerade hier in dem Konflikt zwischen der von der Begeisterung des deutschen Volkes beflügelten Flottenbewegung, die so eng mit dem Erstarken des nationalen Gedankens zusammenhing, und der feindseligen Haltung Englands, das die Anfänge deutscher Seegewalt im Keime zu ersticken suchte, sah Bremen sich schließlich in den Mittelpunkt gestellt. Das war natürlich kein Zufall. Wie man in den Hansestädten wie sonst nirgendwo in Deutschland die hilflose Lage der deutschen Handelschiffahrt und ihr Bedürfnis nach einem starken militärischen Schutz empfand, so hatte die Flottenbewegung gerade in Bremen besonders starken Widerhall und die bereitwilligste Unterstützung gefunden, und es war der bremische Senator Duckwitz³⁶⁾, dem es als Reichsminister in kurzer Zeit gelang, eine kleine Kriegsflotte zu schaffen. Eine solche Haltung konnte in England nicht verborgen bleiben und mußte früher oder später zum Konflikt führen. Der Anlaß dazu war der folgende, für das Schicksal der jungen deutschen Flotte entscheidende Vorgang: Am 4. Juni 1849 waren drei Dampfschiffe der deutschen Flotte aus der Weser ausgelaufen, um auf die zum dänischen Blockadegeschwader gehörende Korvette „Valkyren“ Jagd zu machen. Im

³⁴⁾ So schrieb Hodges etwa am 19. September 1848: Wir stehen hier „am Vorabend von Ereignissen, wie Frankreich sie 1789 erlebte. Der doppelte Kampf zwischen der Zentralgewalt und den einzelnen Regierungen einerseits und monarchischem und demokratischem Prinzip andererseits wird verschärft durch die Gegensätze in der Religion, in der Wesensart und in den wirtschaftlichen Interessen der einzelnen deutschen Staaten . . . Der demoralisierte Zustand der Deutschen und ihre Vorliebe für sinnliche Freuden . . . sind durch die modernen Philosophen noch gesteigert worden. Die Vernachlässigung der Religion trägt zu der allgemeinen Erniedrigung der Moral bei . . . Uneinigkeit herrscht in jedem Dorf, in jedem Kirchspiel und hinauf bis in die größten Städte. Selbstsucht und Ehrgeiz gehen Hand in Hand und fördern Zwietracht und Streit; die niedrigsten Leidenschaften entbehren jeder Kontrolle . . .“

³⁵⁾ Scharff, a. a. O., S. 92 f.; Precht, a. a. O., S. 106 ff.

³⁶⁾ Arnold Duckwitz (1802—1881). Von Beruf Kaufmann, 1841 in den Senat gewählt, dem er zunächst bis 1848 angehörte. Juli 1848 Reichshandelsminister, im Oktober auch Übernahme des Marineministeriums. Seit 1849 wieder im Senat, wurde er 1857 zum Bürgermeister gewählt. Ausgedehnte publizistische Tätigkeit in bezug auf Handels-, Verkehrs- und Zollverhältnisse; frühzeitiger Eintritt für den Zollanschluß der Stadt.

Eifer der Verfolgung geriet eines der deutschen Schiffe in den Bereich des britischen Hoheitsgebietes um Helgoland, in das die „Valkyren“ schon vorher eingefahren war. Darauf eröffnete der englische Gouverneur das Feuer und zwang damit Admiral Brommy, der selbst den Oberbefehl führte, zum Rückzug³⁷⁾.

Auf diesen Vorfall hin richtete Lord Palmerston eine Note an Bunsen, den preußischen Gesandten in London, in der er die Hoffnung der englischen Regierung aussprach, daß Befehl erteilt werden würde, wodurch die Wiederholung einer Verletzung britischer Hoheitsgewässer durch Kriegsschiffe, die die schwarzrotgoldene Flagge zeigten und „als deutsche Schiffe angesehen werden müßten“, verhindert werde³⁸⁾. Eine Abschrift dieser Note ging an Hodges zur Mitteilung an die Hansestädte, da die Schiffe „anscheinend von einem hanseatischen Hafen“ gekommen waren, worauf dieser ein Schreiben an Senator Gildemeister sandte, das an den Senat das gleiche Ersuchen wie an die preußische Regierung stellte³⁹⁾. Im Auftrage des Senats antwortete Gildemeister mit nur wenigen Worten, daß man in Bremen auch nicht die geringste Kontrolle über jene auf Befehl der Zentralgewalt bewaffneten und ausgerüsteten Schiffe habe, und daß alles, was man über die Angelegenheit wisse, aus Zeitungen stamme⁴⁰⁾. Auch die preußische Regierung verwies England an die Zentralgewalt⁴¹⁾.

Mit diesen Antworten gab der englische Außenminister sich nun keineswegs zufrieden. Am 29. Juni gab er dem Gesandten Westmoreland in Berlin neue Instruktionen, die auch Hodges als Grundlage zu einem weiteren Vorstoß in Bremen dienen sollten⁴²⁾. Darin hieß es, daß die englische Regierung sich an Preußen gewandt habe, weil dieses die alleinige Handhabung der schleswig-holsteinischen Frage übernommen und daher wahrscheinlich die entsprechenden Befehle erteilt habe, an die Hansestädte hingegen, weil von ihnen die Aggression ausgegangen sei. Die Antworten Preußens und Bremens verwiesen aber die englische Regierung an eine andere Autorität, deren de

³⁷⁾ Vgl. über den Vorfall Duckwitz, *Denkwürdigkeiten*, S. 125; Schleiden, *Erinnerungen 1849—1850*, S. 81 f.; Precht, a. a. O., S. 110 f.; Scharff, a. a. O., S. 93; Schramm, a. a. O., S. 337 f.; Frauendienst, *England und die deutsche Reichsgründung*, S. 84 f.

³⁸⁾ Palmerston an Bunsen, 9. Juni 1849.

³⁹⁾ Palmerston an Hodges, 12. Juni 1849; Hodges an Senator Gildemeister, 15. Juni 1849. Die Noten Palmerstons an Bunsen und Hodges' an Gildemeister waren also gleichlautend. Die bei Precht und Frauendienst aufgestellten Thesen, die auf angeblichen, aus der ungenauen Darstellung bei Duckwitz und Schleiden gefolgerten Unterschieden in Inhalt und Ton der beiden Schreiben basieren, treffen daher nicht zu.

⁴⁰⁾ Senator Gildemeister an Hodges, 19. Juni 1849.

⁴¹⁾ Earl of Westmoreland an Palmerston, 20. Juni 1849.

⁴²⁾ Palmerston an Westmoreland, 29. Juni 1849; Palmerston an Hodges, 29. Juni 1849.

facto Auflösung der preußische König selbst öffentlich erklärt habe. Wenn also keine der bestehenden Regierungen jene Dampfschiffe als unter ihrer Gewalt befindlich anerkenne, so liefen diese Gefahr, als Piraten behandelt zu werden⁴³). Weder die preußische noch die bremische Regierung beantworteten die auf Grund dieser Depesche abgefaßten Noten Westmorelands und Hodges', die in ihrer Gleichsetzung der deutschen Flagge mit der der Barbaresken nur allzu deutlich zeigten, mit welchen Gefühlen England der Bildung einer deutschen Flotte gegenüberstand.

Da nun die deutsche Flotte, wie Duckwitz in seinen Denkwürdigkeiten berichtet, durch Palmerstons Vorgehen in „eine sehr üble Lage“ geraten war, hatte der Kriegsminister Jochmus in Frankfurt inzwischen einen Vorstoß bei dem inoffiziellen Vertreter Englands bei der Zentralgewalt, Lord Cowley, unternommen, um die Anerkennung der schwarzrotgoldenen Flagge zu erreichen. Dazu fand sich aber England nicht bereit⁴⁴). Am Schluß blieb der Zentralgewalt, nachdem sie ihren Oberbefehl über die Schiffe ausdrücklich anerkannt hatte, nichts anderes übrig, als zu erklären, daß der Vorfall ganz ohne ihr Wissen und zu ihrem großen Bedauern geschehen sei; Befehle, die eine Wiederholung der Aggression verhindern würden, seien erlassen worden⁴⁵).

Während die von der englischen Regierung der deutschen Flagge und Flotte widerfahrene Behandlung und die ohnmächtige Stellungnahme der Zentralgewalt in Deutschland große Entrüstung und Erregung hervorriefen⁴⁶), fand die Haltung des Bremer Senats gegenüber England um so größeren Beifall. Im Gegensatz zur preußischen Regierung ließ er den Wortlaut der beiden englischen Noten und seiner Antwort sogleich an die Öffentlichkeit gelangen und zerstörte so ein gutes Stück des alten Vorwurfs, einer der „englischen Agenten“ auf dem Festland zu sein. Tatsächlich zeigt die kurze würdige Zurückweisung der ersten und die Nichtbeantwortung der zweiten Note, wie sehr Bremen von England abgerückt war und wie wenig Wert man noch auf dessen Wohlwollen legte, wenn es nur durch eine Politik zu erkaufen war, die dem nationalen Begehren Deutschlands diametral entgegengesetzt war. Auch war Bremen weiterhin entgegen den englischen Zumutungen bereit, jedes geldliche Opfer für die Flotte zu bringen, und es blieb, nachdem diese ihr klägliches Ende gefunden hatte, eine Hochburg der Flottenbaupläne, wie sie vor allem durch den Nationalverein neues Leben erhielten, der in Bremen besonders stark vertreten war⁴⁷).

⁴³) „they will be liable to be dealt with as Pirates“; Hodges an Senator Gilde-meister, 2. Juli 1849.

⁴⁴) Jochmus an Cowley, 24. Juni 1849; Cowley an Palmerston, 24. Juni 1849; Palmerston an Cowley, 30. Juni 1849.

⁴⁵) Cowley an Palmerston, 8. Juli 1849; Wittgenstein an Cowley, 10. Juli 1849.

⁴⁶) Vgl. z. B. die Deutsche Handels-Zeitung, Hamburg, 4. Juli 1849.

⁴⁷) Krieger, Bremische Politik im Jahrzehnt vor der Reichsgründung, S. 26.

Das durch die Stellungnahme Bremens offenbar gewordene gespannte Verhältnis zu England blieb in den nächsten Jahren bestehen⁴⁸⁾, um mit dem Ausbruch des Krimkrieges noch weiter verschärft zu werden. Jetzt fiel nämlich auf die Hansestädte der von Hodges eifrig geschürte Verdacht der Kriegsmateriallieferungen an Rußland. Schon im April 1854 begannen die englischen Beschwerden und Versuche, eine englandfreundliche Neutralität der Hansestädte zu erzwingen, denen dann schnell Blockademaßnahmen vor den Flußmündungen folgten⁴⁹⁾. Erst wiederholte Vorstellungen Bremens in London, die die Unhaltbarkeit der Vorwürfe darlegten, waren nötig, bis der Unterstaatssekretär Lord Wodehouse Colquhoun wenigstens erklärte, die englische Regierung sei mit dem in den bremischen Noten angeschlagenen Ton zufrieden!⁵⁰⁾. Der Verdacht und das Mißtrauen, die sich allerdings mehr gegen Hamburg und vor allem gegen Lübeck richteten, wichen aber nicht, und der bremische Handel, vor allem die Einfuhr von Eisen und Maschinen von England wurde, besonders von Januar bis November 1855, starken Behinderungen unterworfen. Von seiten der englischen Presse mußten die Städte viele mehr oder weniger gehässige Angriffe wegen ihres angeblichen Konterbandehandels hinnehmen, obwohl doch viele bremische Reeder ihre Schiffe als Truppentransporter an England vercharterten. Noch im Januar 1856, als der neuernannte hanseatische Ministerresident Rücker seinen Antrittsbesuch bei Lord Clarendon machte, wiederholte dieser seine Beschwerden über die, wie er gut genug wisse, „immensen Quantitäten“ von hanseatischen Munitionslieferungen durch Preußen nach Rußland wie überhaupt über die Haltung der deutschen Regierungen, die den Widerstand Rußlands auf so lange Zeit ermöglicht hätten⁵¹⁾.

Ein neuer Anlaß zu einer unerbetenen englischen Einmischung, über die man in Bremen sehr ungehalten war, gab der Ausbruch des Krieges zwischen Österreich und Frankreich 1859. England sah mit Mißtrauen, daß in Deutschland Kriegsvorbereitungen getroffen wurden, und versuchte, obwohl es selbst den französischen Absichten ablehnend gegenüberstand, jede Einschaltung des Bundes in den Konflikt zu verhindern. Am 4. Mai richtete Hodges eine in grobem Ton gehaltene Note an die Senate, die irrtümlicherweise den Inhalt einer nur für den mündlichen Gebrauch der englischen

⁴⁸⁾ Mit besonderem Mißtrauen betrachtete man in der Stadt Lord Palmerston. Sein Austritt aus dem Kabinett im Dezember 1851 machte die *Weserzeitung* durch ein Extrablatt bekannt, versprach sich allerdings auch davon keine wesentliche Änderung der englischen Politik (Meyer, *Die Weserzeitung*, S. 227).

⁴⁹⁾ Schramm, a. a. O., S. 497.

⁵⁰⁾ „that the British Government was satisfied with the tone of the communications from Bremen“; Colquhoun an Senator Smidt, 15. Mai 1854.

⁵¹⁾ Rücker an Senator Smidt, 9. Januar 1856. Der Bericht gelangte durch eine Indiskretion in Bremen an die Öffentlichkeit und wurde in verzerter Form von der deutschen und englischen Presse veröffentlicht.

Gesandten in Deutschland bestimmten Zirkularnote wiedergab und daher kurz darauf von ihm unter Bedauern zurückgenommen werden mußte⁵²⁾. Senator Smidt erinnerte die Note „an die schönsten Zeiten Palmerston's“⁵³⁾. Am 6. Mai folgte dann ein etwas gemäßigteres Schreiben. Darin wurde darauf hingewiesen, daß, wenn auch Deutschland so schlecht beraten sein sollte, ohne einen casus foederis einen Krieg mit Frankreich zu provozieren, England strenge Neutralität beobachten werde, weder also Deutschland Hilfe leisten, noch seine Küsten vor fremden Angriffen schützen könne⁵⁴⁾. Wenn auch Preußen einige Wochen vorher eine Anfrage über die zukünftige Haltung Englands gestellt hatte, so war man in den Städten über das englische Vorgehen nichtsdestoweniger entrüstet. „Das Insolente“, meinte Syndikus Merck, „liegt eigentlich darin, daß . . . doch, von uns wenigstens, Niemand solchen Schutz beansprucht hat“⁵⁵⁾. Auch die Tonart der zweiten Note war befremdend genug, und wenn Malmesbury Rücker gegenüber auch zunächst die Verantwortung für die erste Note ganz abstritt und dann auf Hodges abwälzte, der nicht mehr wisse, was er tue, so konnte das den Verdruß in den Hansestädten nur wenig beschwichtigen. Während der Hamburger Senat die Note unbeantwortet ließ, konnte Bürgermeister Duckwitz es sich nicht versagen, den englischen Geschäftsträger zu belehren, „daß der Deutsche Bund nur durch Ereignisse, welche seine Interessen und seine Sicherheit gefährden würden, sich veranlaßt sehen wird, die zu deren Verteidigung erforderlichen kriegerischen Maßregeln in Anwendung zu bringen“. Ein Eingehen auf die Note vom 6. Mai erübrige sich wohl . . .⁵⁶⁾.

Diese englische Einmischung in die hanseatische Politik darf indessen trotz ihrer Heftigkeit nicht darüber hinwegtäuschen, daß das in den Revolutionsjahren und während des Krimkrieges zutage getretene mißtrauische Interesse der englischen Regierung gegenüber Bremen immer mehr der allgemeinen Gleichgültigkeit gewichen war, die Großbritannien gegen die Hansestädte zeigte. Das übermächtige Inselreich, dessen Interessen den ganzen Erdball umspannten und nun besonders auf den amerikanischen Konflikt gerichtet waren, war von den innerpolitischen Vorgängen in Deutschland in diesen Jahren innerlich längst zu weit abgerückt, als daß einer englischen Regierung grundsätzlich eine Einmischung in diese Verhältnisse noch lohnend und

⁵²⁾ Earl of Malmesbury an Hodges, 2. Mai 1859; Hodges an Bürgermeister Duckwitz, 4., 12. und 21. Mai 1859.

⁵³⁾ Senator Smidt an Syndikus Merck, 6. Mai 1859. Senator Heinrich Smidt (1806—1878) war der Sohn des Bürgermeisters Johann Smidt, 1829—1832 Sekretär der Senatskommission für die auswärtigen Angelegenheiten, 1832—1843 Archivar, 1843—1849 Syndikus des Senats. 1849 wurde er in den Senat aufgenommen, in dem er bis 1866 vor allem die auswärtigen Angelegenheiten vertrat.

⁵⁴⁾ Hodges an Bürgermeister Duckwitz, 6. Mai 1859.

⁵⁵⁾ Syndikus Merck an Senator Smidt, 7. Mai 1859.

⁵⁶⁾ Bürgermeister Duckwitz an Hodges, 11. Mai 1859.

erstrebenswert erschien⁵⁷⁾. Erst diejenigen deutschen Probleme, die mit der europäischen Gesamtsituation eng verknüpft waren, nämlich der deutsch-dänische und preußisch-österreichische Konflikt, lenkten die Blicke der englischen Politiker und der englischen Öffentlichkeit wieder stärker auf die deutschen Verhältnisse.

Wie sehr die Wege der Hansestädte und die Englands auseinanderliefen, und wie wenig man in den Senaten eine Änderung in der Haltung des dem politischen Geschehen des Kontinents fernstehenden England erwartete, macht schon die Tatsache deutlich, daß der Posten des hanseatischen Gesandten am Hofe von St. James von März 1861 bis Januar 1865 vakant war und während der ganzen Zeit nur schwache Anstrengungen gemacht wurden, ihn wieder zu besetzen. Hier war es noch der um die Zukunft der hanseatischen Diplomatie besorgte bremische Senator Smidt, der am stärksten auf eine Ausfüllung der Lücke und die Festigung der gelockerten diplomatischen Beziehungen drängte, damit den Städten „für kommende Ereignisse“ eine selbständige Handhabe in London zur Verfügung stünde⁵⁸⁾. Aber der allgemein bremische wie der hanseatische Standpunkt lief darauf hinaus, daß der Londoner Posten keine Bedeutung von so „augenfälliger Erheblichkeit“ habe, als daß trotz der allgemeinen politischen Entwicklung eine beschleunigte Wiederbesetzung geraten schien⁵⁹⁾.

Für das bremisch-englische Verhältnis kam in diesem Rahmen hinzu, daß Bremen über die allgemeine Uninteressiertheit Großbritanniens hinaus noch in englischen Augen immer weiter hinter Hamburg zurücktrat. Der Grund dafür lag natürlich in der wesentlich größeren wirtschaftlichen Bedeutung der Schwesterstadt an der Elbe, die vor allem in der Pflege des deutsch-englischen Handels in dieser Zeit Bremen, dessen Wirtschaft vornehmlich transatlantisch orientiert war, bei weitem den Rang ablief. In Bremen versuchte man keineswegs zu leugnen, daß auf Grund der bestehenden Beziehungen Hamburg ein größeres Interesse an England und dieses umgekehrt ein größeres Interesse an Hamburg als an Bremen haben mußte. Auch spürte man hier gar keine Veranlassung, Englands wohlgemeinte Sympathie, von der man sich seit den vierziger Jahren zu befreien gesucht hatte, wieder wachzurufen. Aber der alte Argwohn, Hamburg erwecke im Ausland bewußt oder unbewußt den Glauben, als existiere ein gemeinschaftliches Gouvernement der Hansestädte mit dem Sitz in Hamburg, war allzu stark, als daß man es bei der Entwicklung in England ruhig bewenden ließ. Rudolph

⁵⁷⁾ Bismarck gewann nach seinen Unterredungen mit Palmerston und Disraeli 1862 in London bekanntlich den Eindruck, daß die Leute dort „über China und die Türkei sehr viel besser unterrichtet“ seien als über Preußen. Ges. Werke XIV, 2. Brief, S. 599, an Roon, 5. Juli 1862.

⁵⁸⁾ Senator Smidt an Syndikus Merck, 29. Juli 1863.

⁵⁹⁾ Senator Smidt an Syndikus Merck, 6. Oktober 1864.

Schleiden, der neue hanseatische Ministerresident in London, hatte die ausdrückliche Weisung, dieser Zurückstellung Bremens gegenüber Hamburg entgegenzuwirken. Er sollte, wie ihn Smidt noch einmal mahnte, „Lord John et hoc genus omne mehr und mehr . . . begreifen lassen, daß die Hansestädte nicht in Hamburg aufgehen, sondern daß es auch ein Bremen in der Welt gibt“⁶⁰). Das war unter den herrschenden Verhältnissen eine selbst für das diplomatische Geschick Schleidens nur schwer erfüllbare Aufgabe. Die Politik der englischen Regierung in der Frage der Wiederbesetzung des englischen Konsulats in Bremen⁶¹) läßt denn auch wenig Zweifel an der unveränderten Haltung Whitehalls gegenüber der Hansestadt. Es war ein schlechter Trost, wenn man erfuhr, daß die englischen Minister sich auch nicht ganz im klaren darüber waren, ob Hamburg an der Nord- oder Ostsee lag⁶²).

War die Grundtendenz dieser amtlichen Auffassung durchaus Gleichgültigkeit, so sprach aus der englischen Presse, wenn sie sich gelegentlich einmal den Angelegenheiten der Hansestadt widmete, meistens eine merkwürdige Mischung von Boshaftigkeit und Geringschätzung. In Fortsetzung der Ausfälle während des Krimkrieges wurde derselbe Stadtstaat, dessen politische und wirtschaftliche Freiheit und dessen Sympathien für England vor dreißig oder vierzig Jahren laut gepriesen worden waren, nun von der Höhe der britischen Imperialpolitik herab als bedeutungsloser Anachronismus abgeurteilt. Mit dem einstmals angeschlagenen Ton hatten diese überheblichen und oft hämischen Artikel über die kleine Hansestadt und ihre „Burghers“ nichts mehr gemein. Wie unerträglich arrogant klangen beispielsweise die Worte der sonst maßvollen „Times“ über die Resolutionen der Bremer Seerechtsversammlung von 1859, die, ganz abgesehen von ihrem sachlichen Inhalt, schon deswegen „starke Züge der Lächerlichkeit“ in sich trügen, weil sie „von einem solchen Ort und solchen Leuten“ stammten!⁶³). Allerdings ging auch die bremische Presse in diesen Jahren nicht gerade schonend mit England um; vor allem erregte die Haltung der englischen Regierung in der schleswig-holsteinischen Frage ihre Kritik, und sie scheute sich auch nicht, ihrer Verachtung offenen Ausdruck zu geben⁶⁴).

Aber gerade die Gefahr eines Konflikts mit Dänemark und die damit verbundene Gefährdung der hanseatischen Schifffahrt lenkten die Blicke der hanseatischen Politiker auf England in der zweifelhaften Hoffnung, daß von dieser Seite etwas für die Belange der Städte geschehen werde. Schon Ende 1863 unternahmen die drei Senate den gemeinsamen Versuch, auf die eng-

⁶⁰) Senator Smidt an Schleiden, 29. Juni 1865.

⁶¹) s. u. S. 114 ff.

⁶²) Colquhoun an Senator Smidt, 15. Mai 1854.

⁶³) 10. Dezember 1859.

⁶⁴) Weserzeitung, 8. April 1864, Nr. 6334, Leitartikel; vgl. Meyer, a. a. O., S. 227.

lische Regierung dahin einzuwirken, daß diese Dänemark zur Nachgiebigkeit veranlassen möge. Dieser wegen des Fehlens eines eigenen Vertreters in London durch den Gesandten bei den Städten, John Ward, vermittelte Vorstoß war bei der Politik der englischen Regierung, deren Sympathien unzweifelhaft Dänemark galten, von Anfang an mehr oder weniger zum Scheitern verurteilt und blieb denn auch vergeblich⁶⁵⁾. Indessen gab merkwürdigerweise gerade Bremen die Hoffnung auf Großbritannien nicht auf. Der Senat machte den beiden anderen Städten den Vorschlag, Dr. Rücker, der nominell noch immer Gesandter, in Wirklichkeit aber schon längst hamburgischer Senator war, auf eine Sondermission nach London zu schicken. Und zwar sollte er dort angesichts der dem hanseatischen Handel drohenden Gefahr bei der englischen Regierung dahin wirken, daß sie eine dänische Blockade der Nordseeküste nicht anerkenne, solange nur die Ausführung einer Bundesexekution vorliege; aber dieser bremische Vorschlag scheiterte an der Ablehnung Hamburgs, dessen Senat in realistischer Einschätzung der Lage an dem Erfolg des Unternehmens zweifelte, im Falle eines Mißerfolges aber eine Beeinträchtigung des hanseatischen Ansehens befürchtete⁶⁶⁾. So legte denn Dänemark Anfang Februar 1864 ein Embargo auf alle deutschen Schiffe, ohne daß englischerseits etwas für die hanseatische Schifffahrt oder etwa auch gegen die Verteidigungsmaßnahmen der Städte unternommen worden wäre. Der Bremer Senat befürwortete auch noch später einen Protest der Hansestädte gegen die dänische Blockade, den der Gesandte Dr. Geffken auf der Londoner Konferenz als Sonderbevollmächtigter vortragen sollte. Aber auch hierzu verhielten sich Hamburg und Lübeck ablehnend, weil sie der Meinung waren, daß die deutschen Interessen durch die drei Bevollmächtigten des Bundes in ausreichender Weise vertreten würden⁶⁷⁾.

Das Jahr 1865, das mit dem von der englischen Regierung mit Beifall aufgenommenen Amtsantritt Rudolph Schleidens in London begann, brachte dann zwei Ereignisse, die den Eindruck erwecken konnten, als wenn die englische Regierung sich das Schicksal der Hansestädte doch wieder mehr angelegen sein lassen wolle. Im Mai bot sie den Senaten den Abschluß eines — dem gerade fertiggestellten Vertrag zwischen England und dem Zollverein analogen — englisch-hanseatischen Handels- und Schifffahrtsvertrages an, der die Hansestädte in das Netz der englischen Meistbegünstigungsverträge einschalten sollte. Die politische Seite des Angebots lag in der Anerkennung, die die Selbständigkeit und Wichtigkeit der Hansestädte durch einen solchen Vertrag in der öffentlichen Meinung erfahren mußten. Mehr aus diesem Grunde als wegen der wirtschaftlichen Seite des Vertrages, der den Städten

⁶⁵⁾ Krieger, a. a. O., S. 47.

⁶⁶⁾ Krieger, a. a. O., S. 53.

⁶⁷⁾ Krieger, a. a. O., S. 57.

keine wesentlichen neuen Vergünstigungen bot, wurde der Vorschlag der englischen Regierung von den Senaten angenommen und die Verhandlung eröffnet. Bremen beteiligte sich lebhaft, sah es doch hier zugleich ein Mittel zu einem höheren Zweck: nämlich als Hansestadt auch in England wieder „zu verdienter Geltung“ zu gelangen⁶⁸⁾.

Das zweite Ereignis war die Ernennung des bisherigen englischen Geschäftsträgers John Ward zum Ministerresidenten im Oktober 1865, ein Rang, den zuletzt Alexander Cockburn bis zum Jahre 1820 innegehabt hatte. Zwar war Ward auch für Mecklenburg, Holstein und Oldenburg zuständig, die über die persönliche Würdigung Wards hinausgehende Bedeutung dieser Geste kam aber in erster Linie den Hansestädten zugute. Ihre Handelswohlfahrt und die Anerkennung ihrer Selbständigkeit habe der englischen Regierung bei diesem Schritt vor allem am Herzen gelegen, erklärte Ward im November den Mitgliedern des Senats, als sie ihm ihre Besorgnis über das preußisch-österreichische Verhältnis und die Zukunft Deutschlands zum Ausdruck brachten⁶⁹⁾. Ebenso bezeichnete Lord Russell diese Beförderung als ein „wohlverdientes Kompliment“ für die Hansestädte⁷⁰⁾.

Immerhin ist es trotz dieser Ansätze mehr als zweifelhaft, ob sich die englische Regierung in der folgenden entscheidenden Phase der deutschen Entwicklung wirklich für die Selbständigkeit der Hansestädte eingesetzt hätte, selbst wenn Lord Palmerston nicht gerade in diesen Tagen (18. Oktober) gestorben wäre. Die Politik der nachfolgenden Kabinette Russell und Derby, die in gar keiner Weise gesonnen waren, den Schiedsrichter in der deutschen Frage zu spielen oder sich gar für Österreich einzusetzen, ging jedenfalls über eine sympathisierende Anteilnahme an dem Schicksal der Hansestädte nicht hinaus.

Nun darf freilich nicht übersehen werden, daß sich Hamburg und Bremen in ihrer Haltung zur innerdeutschen Entwicklung und damit zugleich in ihrer Meinung über das, was von den fremden Mächten in diesem Zusammenhang zu erhoffen sei, grundsätzlich unterschieden. Hamburg schied nur mit großem Widerstreben im Jahre 1866 aus dem Deutschen Bund; es kämpfte bis zur Gefahr eines Bruches mit Preußen um seine Neutralität und hoffte dabei, Englands Hilfe zu gewinnen⁷¹⁾. Die Hoffnung Bremens, das nicht den Neutralitätsgeist und die österreichischen Sympathien der Schwesterstadt teilte, hingegen ging auf ein starkes deutsches Reich, von dem es Sicherheit und Schutz vor allem gegen seinen Rivalen Hannover erwartete. Ein Sieg Öster-

⁶⁸⁾ Senator Smidt an Schleiden, 28. Juli 1865.

⁶⁹⁾ Ward, *Experiences of a Diplomatist 1840—1870*, S. 236.

⁷⁰⁾ Senator Smidt an Schleiden, 25. November 1865; Schleiden an Senator Smidt, 7. November 1865.

⁷¹⁾ Becker, *Bismarcks Kampf um die Eingliederung der Hansestädte in die Zoll-einheit*, S. 227.

reichs und der Mittelstaaten ließ es seine Einverleibung in das Königreich befürchten. Als im Februar 1866 die bisherige Bundespolitik, die zu beiden Großmächten ein gutes Verhältnis zu unterhalten suchte, unmöglich geworden war, entschied sich Bremen durchaus für eine preußenfreundliche Haltung, wie sie auch schon bis in die Tage des preußischen Konflikts bestanden hatte. Auch die öffentliche Meinung Bremens war ziemlich eindeutig für Preußen und ein neues Reich. Am 27. Juni 1866 entschloß sich der Senat unter freudiger Zustimmung der Bürgerschaft endgültig zu einem Angriffs- und Verteidigungsbündnis mit Preußen. Erst dann folgten Lübeck und nach langem Zögern und gegen stärkstes inneres Widerstreben Hamburg⁷²⁾.

Bei dieser Haltung lag dem Senat natürlich der Wunsch völlig fern, daß England sich für die Beobachtung der Neutralität Bremens durch Preußen einsetzen sollte. Selbst aber wenn das wie in Hamburg der Fall gewesen wäre, so zeigten die Erfahrungen Schleidens, wie wenig auf eine Intervention der englischen Regierung zu rechnen war. Schleiden, der Parteigänger des Augustenburgers und glühender Bismarckgegner, beschränkte sich nämlich nicht darauf, der englischen Regierung und wohl auch dem österreichischen Botschafter gegenüber Bürgschaften für eine neutrale Haltung der Hansestädte zu übernehmen, sondern er tat in London — wie der hanseatische Gesandte Dr. Geffcken in Berlin — alles, um der seiner Meinung nach „unmoralischen Politik“ Preußens auch aktiv entgegenzuwirken. Damit handelte er ganz offenbar im Gegensatz zu seinen bremischen Instruktionen; es ist allerdings dabei zu bemerken, daß er über die endgültigen Entscheidungen des Senats lange im unklaren gelassen wurde und daher hoffte, der Senat werde sich den Forderungen Preußens widersetzen⁷³⁾.

So hatte Schleiden schon im März dem Außenminister Lord Clarendon eine Broschüre, die die Annexion der Städte Hamburg und Lübeck an Preußen forderte⁷⁴⁾, vorgelegt und sie als ein Zeichen der immer deutlicher hervortretenden preußischen Eroberungslust und der den Städten von dieser Seite drohenden Gefahr bezeichnet. Der „höchst erstaunte“ Clarendon fand zwar, daß das den Preußen ganz ähnlich sehe („That's quite Prussian“); alles, was er Schleiden versprechen konnte, war aber nur eine Förderung der Verhandlungen über den Handelsvertrag, dessen Abschluß durch die erneute Bestätigung der hanseatischen Souveränität in Berlin in diesem Augenblick sicher Eindruck machen würde. Auch dem französischen Botschafter machte Schleiden zu dessen unverhohlener Entrüstung ganz ähnliche Vorstellungen; Fürst Latour versprach ihm, den Außenminister Drouyn de

⁷²⁾ Krieger, a. a. O., S. 68 ff.

⁷³⁾ Vgl. Krieger, a. a. O., S. 75 f., 82; Courier, 9. Juli 1866, Nr. 187.

⁷⁴⁾ „Die Städte Hamburg, Lübeck, das Fürstentum Lübeck und der Wiener Friede, Hamburg 1865.“

Lhuys über die Lage der Hansestädte genau zu informieren⁷⁵). Weiter versuchte Schleiden etwa, William Ewart Gladstone zu veranlassen, in der Unterhaussitzung vom 3. Mai eine ernsthafte Friedensmahnung an die kontinentalen Mächte zu richten. Gladstone erklärte sich auch dazu bereit, mußte sich dann aber wegen Zeichen der Ungeduld im Parlament auf wenige Bemerkungen beschränken. Auch zwei von Schleiden veranlaßte parlamentarische Interpellationen über die politische Lage mußten zurückgezogen werden⁷⁶).

Über den Mitte Mai durch den preußischen Gesandten, Freiherrn von Richthofen, den Senaten unterbreiteten Vorschlag Bismarcks, die Hansestädte möchten sich unter Gewährleistung ihrer Selbständigkeit eng an Preußen anschließen, wurde die englische Regierung durch Ward genau informiert. Als Schleiden die Meinung der verantwortlichen Männer darüber sondierte, erklärte ihm Lord Clarendon, er halte es für sehr erwünscht, daß die Form der preußischen Eröffnungen es den Senaten erleichtere, diese mit allgemeinen Phrasen zu beantworten, ohne sich durch die sonst gebotene entschiedene Zurückweisung einer „Brutalität des Grafen Bismarck“ auszusetzen. Nicht ohne fühlbare Genugtuung konnte Schleiden Clarendons nicht sehr lichtvollen Worte über die beste Lösung der ganzen Krise zitieren: „Give Venetia to Italy“, sagte er, „Silesia to Austria, and to Prussia a good licking.“⁷⁷)

Zu mehr als zu solch wenig wertvollen Ratschlägen aber vermochte selbst Schleiden weder den Premier Russell noch die anderen Minister der Regierung, Gladstone, Goschen, Milner-Gibson, die sich alle in ähnlicher Weise wie Clarendon aussprachen, zu bewegen. Auch die endgültige Entscheidung Bremens und der anderen Städte für Preußen, die auf Grund der Schleiden-schen Darstellung in Whitehall durchaus als von Bismarck erzwungen angesehen wurde, änderte an dieser Einstellung nichts. Lord Russell beklagte den Anschluß der Städte an das preußische Bündnis tief; seiner Meinung nach sei aber den Senaten eben nichts anderes übriggeblieben, als sich der Gewalt zu fügen, wenn sie nicht die Existenz der von ihnen vertretenen Freistaaten unmittelbarer Gefahr aussetzen wollten. Clarendon fügte hinzu, daß es nur geboten scheine, den „Akt der Vergewaltigung“ gehörig zu konstatieren. Von einem Eingreifen zugunsten der Neutralität der Städte war indessen keine Rede. Alles, was Schleiden von den beiden Ministern an positiver Zusage erhielt und womit seine Tätigkeit auch ein von Bremen begrüßtes Resultat zeitigte, war das Versprechen, daß die den Hansestädten aufgenötigte neue Politik englischerseits keine Änderung in den zwischen diesen

⁷⁵) Schleiden an Senator Smidt, 10. März 1866.

⁷⁶) Schleiden an Senator Smidt, 4. Mai 1866.

⁷⁷) Schleiden an Senator Smidt, 22. Mai 1866; vgl. Krieger, a. a. O., S. 75, Anm. 1.

und England bestehenden freundschaftlichen Beziehungen hervorbringen werde⁷⁸⁾.

Einer noch größeren Reserve befließigte sich der Außenminister des Kabinetts Derby, Lord Stanley, der Anfang Juli die Dienstgeschäfte übernahm. Er gab zwar „erfreuliches Interesse für die Unabhängigkeit und Selbständigkeit der Hansestädte“ zu erkennen, vertrat aber von Anfang an die für Schleiden „befremdende Ansicht“, daß England gar keine Interessen auf dem Kontinent habe und sich dort jeder Einmischung enthalten müsse, ein Standpunkt, den er mit der Ablehnung des Hilfsgesuchs der Stadt Frankfurt wenig später in die Tat umsetzte⁷⁹⁾.

So verliefen die für das Geschick des souveränen bremischen Staatswesens entscheidenden Monate, ohne daß von englischer Seite etwa für die einst dem Inselreich so wichtige Selbständigkeit ein Finger gerührt worden wäre, und ohne daß man in Bremen eine solche Einmischung wünschte oder erwartete. Erbittert über diese Entwicklung und die Triumphe der Politik Bismarcks, die auch in England einen grundsätzlichen Wandel der öffentlichen Meinung zugunsten Preußens hervorriefen, und die ihm den Boden seiner Tätigkeit entzogen, nahm Schleiden seinen Abschied.

Sein Nachfolger, Dr. Friedrich Geffcken, gleichfalls durch und durch augustinburgisch und antipreußisch gesinnt, übernahm einen zu immer größerer Bedeutungslosigkeit herabsinkenden Posten. Einmal noch traten die hanseatisch-englischen Beziehungen in den Brennpunkt, als die „National-Zeitung“ und andere preußische Blätter die Frage des Handelsvertrages aufwarfen. Über diesen war seit dem Mai 1864 bis zum Juli 1866 zwischen den Städten und England verhandelt worden, ohne daß trotz der Russellschen Versprechungen ein endgültiges Abkommen erzielt worden war. Abgesehen von den politischen Motiven herrschte auch weder in London noch in den Hansestädten ein starker Antrieb dazu, da beide Seiten eben schon praktisch das Wesentliche dessen besaßen, was in dem Vertrag stipuliert werden sollte. In diesem Sinne hatte sich auch Ward Bismarck gegenüber ausgesprochen, als dieser sich bei ihm über das Ziel der zunächst in Hamburg, dann in London gepflogenen Verhandlungen erkundigte⁸⁰⁾. Nun, im Dezember 1866, machte die preußische Presse den Senaten den Vorwurf, sie seien bemüht, gleichsam noch vor Toresschluß, d. h. kurz vor der Konstituierung des Norddeutschen Bundes, in aller Stille Handelsverträge mit auswärtigen Regierungen zugunsten spezifisch hanseatischer Interessen zustande zu bringen, die der Politik und Gesetzgebung des künftigen Bundes vorgriffen und dessen Interessen benachteiligten. Demgegenüber wurde die Haltung der englischen

⁷⁸⁾ Schleiden an Senator Smidt, 18., 20., 25. Juni und 1. Juli 1866.

⁷⁹⁾ Schleiden an Senator Smidt, 6., 10., 26. und 30. Juli 1866.

⁸⁰⁾ Ward, a. a. O., S. 215.

Regierung gelobt, die wegen des preußischen Verfassungsentwurfs für einen neuen Bund (vom 10. Juni), der die gemeinsamen Zuständigkeiten auf Heerwesen, Marine, Wirtschaftspolitik und diplomatische Vertretung gegenüber dem Ausland ausdehnte, angeblich die Legitimation der Städte zu solchen Verhandlungen in Zweifel gezogen habe⁸¹⁾. Auch in Berliner Regierungskreisen war ein leichtes Mißtrauen wachgeworden, da Graf Bernstorff berichtet hatte, daß die Verhandlungen mit einer gewissen Heimlichkeit betrieben würden, und weil überhaupt mit dem Namen Geffcken nicht die freundlichsten Absichten gegen Preußen verknüpft waren⁸²⁾.

Die den Städten gemachten Vorwürfe waren offensichtlich unberechtigt, da die Verhandlungen über den Vertrag, der ja als Parallele zu dem Vertrag zwischen England und dem Zollverein gedacht war, einerseits seit langem geführt worden, zum anderen aber mit dem Regierungswechsel in England zum Erliegen gekommen waren. Allerdings hatte Geffcken im November Erkundigungen auf dem Außen- und auf dem Handelsministerium über diese Frage eingezogen, dabei aber erfahren müssen, daß die verantwortlichen Minister nicht gewillt waren, die Unterhandlungen mit den Städten wieder aufzunehmen, solange die Beratungen der Regierungsbevollmächtigten in Berlin keine Klarheit über die zukünftigen Kompetenzen des Bundes erbracht hätten⁸³⁾. Dr. Krüger, der hanseatische Vertreter in Berlin, konnte daher die gegen die Städte gerichteten Insinuationen als völlig unbegründet zurückweisen. Immerhin aber ließ Bismarck noch einmal durch Graf Bernstorff Erkundigungen bei Lord Stanley einziehen, ob die Unterhandlungen wirklich eingestellt seien, was dieser ohne weiteres bejahen konnte⁸⁴⁾.

Die ganze Entwicklung der vorangegangenen Jahre zeigte deutlich, daß der schließliche Eintritt Bremens in den Norddeutschen Bund und der damit verbundene Verzicht auf eine eigene Außenpolitik und die völkerrechtliche Vertragsfähigkeit auch England gegenüber kein ernsthafter, realer Verlust mehr war. Konnte man fünfzig Jahre vorher in der Souveränität und Unabhängigkeit noch mit einiger Berechtigung den Idealzustand für das Gedeihen des bremischen Staatswesens sehen, so hatte gerade das Verhältnis zu Großbritannien im Laufe der Jahrzehnte immer deutlicher gezeigt, wie sehr die geschichtliche Entwicklung über diesen Zustand hinweggeschritten war. Achtung und Ansehen hatte der Kleinstaat, der keinerlei politischen, militärischen oder moralischen Rückhalt im Binnenland besaß, nur, solange er den „ewigen Interessen“ der Großmacht dienlich war; nicht das geringste Entgegenkommen konnte er aber erwarten, nachdem er seine Bedeutung für

⁸¹⁾ *Weserzeitung*, 22. November 1866, Nr. 7154.

⁸²⁾ Krüger an Senator Smidt, 22. November 1866.

⁸³⁾ Geffcken an Senator Smidt, 22. November 1866.

⁸⁴⁾ Krüger an Senator Smidt, 26. November 1866; Geffcken an Senator Smidt, 8. Dezember 1866.

sie verloren hatte, sondern war im Gegenteil ihrem ständigen Mißtrauen ausgesetzt. Hatte Bremen auch, nachdem es sich von der Bevormundung durch England befreit hatte, die englischen Interventionen in die eigene Politik tapfer zurückgewiesen, so war doch seine Hilfslosigkeit hier und im allgemeinen gegenüber dem Ausland allzu deutlich hervorgetreten, als daß es jetzt nicht gern auf die weithin illusorisch gewordenen Souveränitätsrechte zugunsten des Ansehens, des Schutzes und der Rechtssicherheit verzichtet hätte, die es innerhalb der geeinten Nation genoß⁸⁵⁾.

II. Bremisch-englische Wirtschaftspolitik

1. Bremen, England und die deutschen wirtschaftlichen Einigungsbestrebungen

In noch stärkerem Maße als auf politischem Gebiet sah Großbritannien in wirtschaftlicher Hinsicht in den Verhältnissen, die der Wiener Kongreß in Deutschland geschaffen hatte, die ihm erwünschte Lösung des Problems. Zwar versprach der Artikel XIX der Bundesakte eine Regelung von Handel und Verkehr auf Bundesebene⁸⁶⁾, allein die Verhandlungen über seine Ausführung blieben von Anfang an hoffnungslos in den Ansätzen stecken. Die Struktur des Bundes und das gegenseitige Mißtrauen der Souveräne verhinderten jede durchgreifende Reform. Die Folge war, daß Deutschland wirtschaftlich nicht minder zersplittert war als politisch, daß sein Wirtschaftsleben durch die Unzahl der Zolllinien, Währungen und landesherrlichen Verordnungen und Erlasse gehemmt war, daß seinem Handel jede Großzügigkeit und Entfaltung fehlte. Während die anderen europäischen Staaten ihre einheitlichen Wirtschaftsgebiete nach dem Kriege mit hohen Zollmauern gegen das Ausland umgaben, war das zerrissene Deutschland bei der völligen

⁸⁵⁾ Senator Smidt schrieb am 22. Juni 1866 an Schleiden: „Die Engländer dürfen nicht vergessen, daß das was jenen Firebrand ihrer Nation so beliebt machte, dem Preußischen Firebrand nicht minder eigen ist, und daß der unvertilgbare deutsche Einheitsdrang im Begriffe steht . . . um jener seiner Errungenschaften und des begleitenden Glückes Willen, selbst außerhalb Preußens schon, in diesem Bismarck eine Art von rettendem Daimon zu erblicken, der durch . . . Blut und Eisen zu Wege bringt, was ohne solches für Deutschland bisher unmöglich war: Einheit und Ansehen der Nation nach außen.“

⁸⁶⁾ Art. XIX: „Die Bundesglieder behalten sich vor, bei der ersten Zusammenkunft der Bundesversammlung in Frankfurt wegen des Handels und Verkehrs zwischen den verschiedenen Bundesstaaten sowie wegen der Schifffahrt nach Anleitung der auf dem Kongreß zu Wien angenommenen Grundsätze in Beratung zu treten.“

Systemlosigkeit seiner Zolltarife dem Handelsübergewicht des Auslandes schutzlos preisgegeben. Das kam in erster Linie England, der größten Handelsmacht, zugute, dessen bester europäischer Markt in Deutschland lag, während es selbst mehr noch als andere Staaten einem umfassenden Prohibitivsystem huldigte. Es konnte hier, unbeschwert von einheitlichen Grenzzöllen, Schutzzöllen, Einfuhrverboten und Schiffahrtsgesetzen, die nur von einem geeinten Deutschland hätten durchgeführt werden können, seine Kolonialwaren und Industrieprodukte absetzen, und es konnte, solange es nur mit einem einzelnen Bundesglied zu verhandeln galt, bei seiner unangefochtenen Vormachtstellung jedes Ziel seiner Wirtschaftspolitik durchsetzen. Die Wahrung dieser Zustände und die Verhinderung jeder Wandlung, die auf eine wirtschaftliche Einigung Deutschlands hinzielte, waren daher die vornehmsten Ziele englischer Wirtschaftspolitik oder der englischen Politik in Deutschland überhaupt. Sie sind der rote Faden, der sich durch die Beziehungen Englands zum Deutschen Bund zieht; ihnen wurden alle anderen Anliegen, selbst wenn sie zur Erhaltung des europäischen Gleichgewichts nötig oder wünschenswert schienen, untergeordnet.

Die Hansestädte waren neben den großen Messeplätzen Frankfurt am Main und Leipzig die wichtigsten Handelspartner Englands: sie waren der Schlüssel, der dem englischen Handel den rechtsrheinischen Kontinent öffnete. Über ihre Häfen, die großen Einfallstore Deutschlands, drangen die britischen Waren den Flußläufen und Landstraßen entlang in alle Teile Deutschlands, in jedes Dorf und in jede Stadt ein⁸⁷⁾. Ihre liberale Handelspolitik, zu der sie durch Isolierung und Machtlosigkeit prädestiniert waren, gaben den englischen Kaufleuten die Voraussetzung für ein einträgliches Geschäft in Deutschland. Die Erhaltung der hanseatischen Handels- und Zollautonomie, die allein die Fortführung ihres freien Handels ermöglichte, lag daher ganz im Interesse Englands.

Andererseits sahen natürlich auch die Städte selbst in der in ihrem politischen Status als unabhängige Republiken begründeten Möglichkeit der Durchführung eines gänzlich freien Handels, der ihnen immer größeren wirtschaftlichen Aufschwung und Wohlstand brachte, ihre erste Lebensbedingung. Zollschranken gegen das Ausland, die ihr Anschluß an eine größere wirtschaftliche Einheit und ihre Unterordnung unter eine gemeinsame deutsche Handelspolitik mit sich gebracht hätten, konnten ihre Stellung als Weltmärkte und ihre Gewinne nur beeinträchtigen und wurden daher scharf

⁸⁷⁾ So betrug beispielsweise im Jahre 1825 der Wert der Einfuhren von England

nach den Hansestädten	£ 7 735 123 (12,7 %)
Deutschland insgesamt	£ 7 814 553 (12,8 %)
Europa	£ 26 051 433 (43 %)
allen Weltteilen	£ 60 883 367 (100 %).

Vgl. Parliamentary Paper Nr. 87 und 297, 1827.

abgelehnt. Den Hanseaten, meinte Johann Smidt, müsse „die Erhaltung des vollen Genusses ihrer politischen und Handlungs-Freyheit“ doppelt heilig sein⁸⁸⁾.

So ergab sich in den der Neuordnung Deutschlands folgenden Jahrzehnten eine überaus enge Interessengemeinschaft der bremischen und englischen Handelspolitik sowohl in bezug auf den wirtschaftlichen Gesamtzustand Deutschlands wie auch auf die Erhaltung der wirtschaftlichen Selbständigkeit der Stadt, wie im Folgenden zu zeigen sein wird. Erst mit der zunehmenden Konzentration Bremens auf den transatlantischen Handel und der damit verbundenen veränderten Haltung gegenüber den Bedürfnissen einer gesamtdeutschen Handelspolitik bahnte sich auch hier ein grundsätzlicher Wandel an.

a) Die Presse- und Broschürenpolemik

Gleich nach 1814 lebte der Handel mit England in einem vorher nicht gekannten Maße wieder auf; Deutschland wurde durch die während der Kontinentalsperre auf der englischen Insel und auf Helgoland aufgespeicherten Waren geradezu überschwemmt. „Der Flut militärischer Kräfte, mit der uns Frankreich im Kriege heimsuchte, folgte im Frieden eine Flut merkantilischer von England her⁸⁹⁾.“ Neben den langentbehrten Kolonialwaren bildeten die Produkte der inzwischen durch günstige Umstände aufgeblühten und durch epochemachende Erfindungen vielfach vervollkommneten, daher den Fabriken des Kontinents weit überlegenen englischen Industrie den Haupteinfuhrgegenstand. Diese Manufakturwaren, die zunächst teilweise unter dem Erzeugerpreis auf den Markt geworfen wurden, brachten die von dem bisherigen Schutz durch das Kontinentalsystem entblößte deutsche Industrie bei zugleich verringertem Bedarf des Inlandes in schwerste Bedrängnis. Besonders den Leinen- und Baumwollfabriken war es unmöglich, mit den englischen zu konkurrieren, da England allein im Jahre 1814 für £ 3 000 000 an verarbeiteter Baumwolle, d. h. $\frac{1}{5}$ seiner Gesamtausfuhr, nach Deutschland einfuhrte⁹⁰⁾.

Bei dieser Entwicklung regten sich bald die Anfänge wirtschaftlicher Einigungsbestrebungen in Mittel- und Süddeutschland, der Ruf nach „teutschen Reichszöllen“ und nach Retorsionen gegen England, das die deutsche Industrie erstickte, sich selbst aber gegen die Erzeugnisse sowohl der deutschen Industrie wie auch der deutschen Landwirtschaft verschloß, wurde laut. Aber nicht nur gegen England, sondern auch gegen die Hansestädte richtete sich

⁸⁸⁾ Über den wichtigen und allgemein nützlichen Einfluß der Reichsfreyen Hansestädte in die Handlung aller Länder, S. 153.

⁸⁹⁾ v. Ranke, Zur Geschichte der deutschen, insbesondere der preußischen Handelspolitik, S. W. 49/50, S. 252.

⁹⁰⁾ Schramm, a. a. O., S. 66; v. Peez und Dehn, Englands Vorherrschaft, S. 326 ff.

der Zorn der Fabrikanten, Unternehmer und Nationalökonomien, da sie nach deren Meinung durch die Einfuhr englischer Waren am Ruin der deutschen Industrie arbeiteten, andererseits bei der Ausfuhr nach fremden Ländern den deutschen Erzeugnissen nur ungenügende Berücksichtigung schenkten⁹¹⁾. In der erbitterten Zeitungs-, Flugschriften- und Broschürenpolemik, die sich über die Frage: „Schutzzoll oder Freihandel“ zwischen deutscher Industrie und deutschem Handel, zwischen Süddeutschland und Norddeutschland entspann, wurde den Hansestädten u. a. immer wieder der Vorwurf gemacht, sie seien „Agenten Englands“, die bei ihrer „undeutschen Gesinnung“ sich und ihre Auftraggeber auf Kosten des deutschen Volkes bereicherten. Besonders von seiten Lists und seines „Allgemeinen deutschen Handels- und Gewerbe-Vereins“ wurden diese Anklagen erhoben, mit denen ja auch schon Napoleon sein Einschreiten gegen die Städte begründet hatte⁹²⁾.

So stellte etwa 1817 Serviere in einer Schrift, die den bezeichnenden Titel trug: „Versuch einer Beantwortung der Frage: Wie können die Deutschen sich vom Joch des englischen Küstenmonopols befreien?“⁹³⁾, die Forderung nach Repressalien und Einfuhrverboten gegen die englischen Waren auf. Das „Organ für den deutschen Handels- und Fabrikanten-Stand“, die Zeitung des Handels- und Gewerbe-Vereins, wies gleich in ihrer ersten Nummer (10. Juli 1819) auf die großen englischen Manufakturwareneinfuhren im Frühjahr 1819 hin. Am 27. Oktober 1819 verwarnte sich die Hamburger „Börsenhalle“ gegen die Behauptung, „daß der Handel der vier freien Städte größtenteils in englischen Manufacturwaren“ bestehe. Am 16. Juni 1820 schrieb List im „Organ“ über „einzelne Bewohner der Städte Hamburg, Lübeck, Bremen, Frankfurt und Leipzig“, die den „traurigen Gewinn“ aus dem Verkehr mit England, der Deutschland schädige, ziehen. Die weitverbreitete Augsburger „Allgemeine Zeitung“ trat ihm mit einem Angriff auf die Hansestädte zur Seite: „Die Töchter an der Pleiße und dem Main gleichen

⁹¹⁾ Die den Hansestädten feindliche Stimmung setzte etwa mit dem Jahre 1816 ein. Bis dahin hatten sie sich auf Grund ihres umfangreichen Ausfuhrhandels umgekehrt großer Sympathien bei den deutschen Fabrikanten erfreut, die sie geradezu als Goldgruben für den Absatz ihrer Produkte gepriesen hatten. Vgl. z. B. die von unbekannter Hand verfaßte Denkschrift: „Etwas zur Widerlegung des süddeutschen Vorurteils gegen die Hansestädte, als seyen solche zum Verderb deutscher Industrie dem ausländischen — namentlich englischen Interesse — vorzugsweise ergeben und somit auch jetzt als Hauptgeld-Ableiter des Continents zu betrachten“; etwa aus dem Jahre 1820, StAB, Smidt-Archiv, Nr. 93.

⁹²⁾ Vgl. zu dem Folgenden: Baasch, Die deutschen wirtschaftlichen Einheitsbestrebungen, die Hansestädte und Friedrich List; Blume, Hamburg und die deutschen wirtschaftlichen Einheitsbestrebungen; Entholt, Bremens Handel, Schifffahrt und Industrie im 19. Jahrhundert, S. 132 ff; Beutin, Bremen und Amerika, S. 60 ff.

⁹³⁾ Frankfurt am Main 1817.

der Mutter an der Elbe und Weser vollkommen, und diese kann trotz der angenommenen deutschen Sprache ihre britische Abkunft im geringsten nicht verbergen.“ Es ginge doch zu weit, den in den Hansestädten mit fremden Fabrikwaren betriebenen Handel als deutschen Handel stempeln zu wollen; die deutschen Staaten rechneten anders als „ein englischer Kommissionär in den Seestädten“⁹⁴⁾. Johann Smidt berichtete am 20. September 1820 aus Frankfurt: „Die freien Städte werden . . . immer als die Blutsauger Deutschlands, die keinen anderen Handel als den ihrigen aufkommen lassen wollten, geschildert, und wenn man mit Frankfurt als einer Binnenstadt am Ende leichter fertig werden zu können glaubt, so spricht man sich um so erbitterter . . . gegen Hamburg und Bremen aus, die man lediglich als Englische Commanditplätze betrachtet und daher hofft, daß sie mit England . . . zu Grunde gehen werden.“

Alle diese und viele ähnliche Angriffe wurden in schärfster Form wiederholt in dem seit September 1820 von Stuttgart aus verbreiteten „Manuscript aus Süd-Deutschland“⁹⁵⁾. Es war das Programm der Württembergischen Triaspolitik, der troisième Allemagne, eines Gebildes, das aus den „rein deutschen“ Staaten bestehen sollte, wozu auch die besten Häfen gehören müßten, die sich noch in fremder Hand befänden:

„Wie mußte England lachen, als ihm vollends durch Wiederherstellung der alten Hansestädte bequeme Kolonien gegeben wurden, und Deutschland seine wichtigsten Häfen dem Einfluß jeder deutschen Macht entzog . . . Was sollen die deutschen Barbaresken, die Hansestädte, deren Interesse als englische Faktoreyen auf Plünderung des übrigen Deutschlands, auf Vernichtung einer Industrie gerichtet ist? Deutschland muß selbst im Besitz seiner wichtigsten Häfen seyn, um seinen Handel schützen und leiten zu können; es soll ihn nicht einer privilegierten Kaste von Kaufleuten anvertrauen, welche durch den Eigennutz an England gebunden sind, während Deutschlands allgemeines Interesse ihnen fremd ist. Diese Republiken sind in jeder Rücksicht ein hors d'oeuvre im Vaterlande. Der Wiener Kongreß wußte nicht was er that, als er ihre Absonderung anerkannte. Das Interesse Norddeutschlands ist der Handel; es kann ihn nicht fremden Händen anvertrauen . . . Den Deutschen wurde die Herrschaft über ihren Handel genommen, und in den Hansestädten einer Kaste von Kaufleuten über-

⁹⁴⁾ 18. Juni 1820, Beilage 87: „Eingesandt aus Südbaiern.“

⁹⁵⁾ Hg. von George Erichson, London 1820. — Die Abfassung ging zurück auf König Wilhelm I. von Württemberg; Verfasser war der Kurländer Friedrich Ludwig Lindner (1772—1845), ein Studienfreund Smidts. Vgl. dazu v. Treitschke, a. a. O., Bd. III., S. 54 ff.; Baasch, a. a. O., S. 476 ff.; Blume, a. a. O., S. 55 ff.; Entholt, a. a. O.

geben, die zum Vortheil der Briten an Deutschlands Verarmung arbeiten. Dieß nannte man Achtung für republikanische Freyheit⁹⁶⁾.“

„Solange der Deutsche Bund bestand, war ein so dreister Angriff gegen die Grundlagen des Bundesrechts noch nie gewagt worden“, urteilte Heinrich von Treitschke⁹⁷⁾, und in der Tat raffte man sich nun in den Hansestädten, wo die Verteidigung bislang nicht sehr scharf und umfangreich gewesen war, zu einer eifrigen Abwehr gegen den Vorwurf auf, bloße englische Faktoreien und damit ein Krebschaden am deutschen Volkskörper zu sein. Aus Hamburg antworteten Martin Joseph Haller und Jonas Ludwig von Hess. In Bremen übernahm es Adam Storck, Professor an der Hauptschule, die Städte gegen die von Haß, Mißgunst und Unkenntnis diktierten Vorwürfe zu verteidigen und die im Binnenland nicht nur gegen den hanseatischen Zwischenhandel, sondern überhaupt gegen den Seehandel vielfach herrschenden Vorurteile zu bekämpfen und zu zerstreuen⁹⁸⁾. Storck, der schon früher für die freie Entwicklung von Handel und Gewerbe und gegen den Handels- und Gewerbe-Verein eingetreten war, verfaßte seine Arbeit auf Veranlassung Smidts, der das „Manuscript“ in Frankfurt noch vor seinem Erscheinen in den Aushängebogen kennengelernt hatte⁹⁹⁾. Sie ist deswegen von großer Bedeutung, weil sie einerseits alle wesentlichen Argumente auch der übrigen Erwiderungsschriften enthält, zum anderen aber die Ansicht der maßgebenden Kreise Bremens über das wirtschaftliche Verhältnis des Stadtstaates zu England überhaupt wiedergibt:

(Man behauptet:) „Die freien Städte sind Schuld am sinkenden Wohlstand Deutschlands, weil sie die Factoren der Engländer sind, und deswegen muß ein großer deutscher Staat sie in Besitz nehmen. Wie wäre es, wenn man den Satz umkehrte, und sagte: Die Hansestädte sind die Erhalter und Beförderer des deutschen Wohlstandes, weil ihr ganzes Streben dahin geht, die Factoren der Engländer nicht zu seyn, und ohne Vermittelung der Engländer auf directem Wege durch deutsche Schiffe und Matrosen, durch deutsche Handelsleute deutsche Waaren in's Ausland, und die Waaren des Auslandes, sey es für die deutschen Fabriken, sey es für den Genuß der Deutschen, zurückzubringen; weil ihr ganzes Streben dahin geht, den deutschen Handel an die Stelle des englischen zu drängen, und denselben dahin, wo dieser den deutschen Handel während des Continentalsystems verdrängt hatte, zurückzuführen? . . . Und wie, wenn gerade darum, weil diese kleinen Handelsrepubliken

⁹⁶⁾ S. 138, 209 f., 232.

⁹⁷⁾ Deutsche Geschichte, Bd. III., S. 54.

⁹⁸⁾ Ueber das Verhältniß der freien Hansestädte zum Handel Deutschlands. Von einem Bremer Bürger. Bremen 1821. Vgl. v. Bippen, Geschichte der Stadt Bremen, Bd. III., S. 425 ff.; Entholt, a. a. O.; Bremische Biographie, S. 482.

⁹⁹⁾ Smidts Bericht aus Frankfurt an den Senat, 20. September 1820.

keinem großen Staat angehören, sie um so besser gesammter deutscher Nation in Krieg und Frieden dienen? . . . Die Hansestädte allein haben es verhindert, daß der größte Theil des deutschen Handels nicht ganz in die Hände der Engländer gefallen ist, und bewirkt, daß überhaupt Deutschland einen directen Colonialhandel erhalten hat . . . Und es kann noch jemand glauben, daß die Hansestädte im Interesse der Engländer seyen? Aber dieß ist auch etwas anderes, als die Freundschaft Englands wünschen, die den Hanseaten ebenso nöthig ist, wie dem übrigen Deutschland, wenn die Gewerbe in Deutschland blühen sollen . . .“¹⁰⁰⁾.

Zweifellos enthielten diese Argumente Storcks sehr viel Richtiges; auch konnte er nachweisen, daß Bremen mehr deutsche Industrieprodukte ausführte, als es englische nach Deutschland importierte. Aber bei der Erregung des Tages, bei der Voreingenommenheit und Unkenntnis der wirklichen Lage der Dinge, wie sie in weiten Kreisen des Binnenlandes herrschten, hatten er und seine Mitstreiter einen schweren Stand. Die Tatsache war ja auch nicht abzuleugnen, daß die englischen Waren in ungeheueren Mengen ihren Weg über Bremen und Hamburg ins Innere Deutschlands fanden, und daß die Städte als Einfallstore der englischen Wirtschaft und des englischen Geistes an Macht und Reichtum gewannen¹⁰¹⁾.

Dazu erklangen von der Themse her Stimmen, die die enge Verbindung der Hansestädte mit dem Inselreich betonten und damit geradezu Wasser auf die Mühlen ihrer Gegner schöpften. So sprach etwa der „John Bull“ von den Hansestädten als alten und vertrauten Kunden, „denn die Verbindung ist so alt und so eng, daß wir sie billigerweise als Kolonien, als unsere eigenen Kinder betrachten dürfen, obwohl ein übereifriger deutscher Historiker uns vielleicht erinnern dürfte, daß unsere sächsischen Vorfahren von dort kamen, und daß sie daher das ältere Geschlecht sind . . .“¹⁰²⁾.

Storcks Schrift war die vorläufig letzte, die sich in Bremen gegen die Angriffe aus dem Süden wandte. Mit dem Fortgang Lists fehlte dann auch dem Handelsverein die eigentliche Seele, und der Kampf gegen die Hansestädte und ihre englische Abhängigkeit schief ein. Erst mit den Erfolgen der deutschen Zollpolitik Preußens wurde die Frage wieder aufgeworfen. Ein neuer Streit um die Stellung der Hansestädte zu der wirtschaftlichen Einigung Deutschlands entbrannte und wurde Jahrzehnte hindurch mit wechselnder Heftigkeit und Erbitterung fortgeführt¹⁰³⁾. In das Für und Wider wurde

¹⁰⁰⁾ S. 90 f., 99, 106.

¹⁰¹⁾ Schnabel, Deutsche Geschichte im 19. Jh., Bd. III., S. 400.

¹⁰²⁾ 30. März 1828.

¹⁰³⁾ Vgl. dazu Baasch, Hamburg und Bremen und die deutschen Einheitsbestrebungen von der Begründung des Zollvereins bis zum Anschluß Hannovers (1854); Blume, a. a. O., S. 68 ff; Bahr, Die politischen Anschauungen Friedrich Lists, S. 74 ff.

nach wie vor von den Gegnern der Städte, vor allem von Männern wie H. Pütter und dem zurückgekehrten Friedrich List, immer wieder die Anschuldigung geworfen, die „separatistischen Mitbrüder“ im Norden machten gemeinsame Sache mit den Engländern¹⁰⁴). Allerdings richteten sich die Anklagen, die im Grunde stets aufs neue die alten Vorwürfe wiederholten und mit der Zeit immer mehr ihre Berechtigung verloren, weit mehr gegen Hamburg als gegen Bremen, das gerade zeitweise aus taktischen Gründen als „deutscher Hafen“, als „natürlicher Weltmarkt“ des Zollvereins gegen die Schwesterstadt ausgespielt wurde.

b) Die Begründung des Deutschen Zollvereins

Handelte es sich bei dem im vorigen Abschnitt geschilderten Zeitungs- und Broschürenkonflikt gewissermaßen um ein Vorpostengeplänkel zwischen den nach wirtschaftlicher Einigung und zollmäßiger Abschirmung Deutschlands strebenden Kreisen einerseits und den am freien Handel interessierten Hansestädten und England andererseits, so nahm der Konflikt zwischen den Parteien mit den Erfolgen der Zollpolitik Preußens und den schließlich zum Zollverein führenden Verträgen von 1828 ernsthaftere Formen an. Englands Haltung gegenüber den preußischen Bestrebungen, die dem wirtschaftlichen Chaos in Deutschland ein Ende zu setzen suchten, war grundsätzlich gegeben: es stand — wie Österreich und Frankreich — auf der Seite der Zollvereinsgegner. Die Tarife des entscheidenden und den Zielen der preußischen Staatsmänner als Grundlage dienenden Zollgesetzes von 1818 waren im ganzen gesehen zwar recht mäßig, aber für England zum Teil sehr ungünstig, da sie Kolonialwaren und alkoholische Getränke mit hohen Verbrauchssteuern, Waren, die preußisches Gebiet durchliefen, hingegen mit hohen Transitzöllen belegten. Darin konnten die britischen Exporteure, denen an einem ungehinderten Absatz ihrer Produkte in und an deren möglichst unbeschwertem Transport durch Preußen gelegen war, nur eine ernsthafte Bedrohung ihres bisher kaum behinderten deutschen Marktes sehen. Sollte dieser Markt für England seine bisherige Bedeutung nicht einbüßen, so konnte das nur geschehen, wenn die Ausdehnung des Zollvereins verhindert wurde, zumindestens aber die norddeutschen Staaten vom Abschluß abgehalten wurden und die wichtigsten Straßen in das Innere Deutschlands offen blieben.

Ebenso verfolgte Bremen mit zunehmender Beunruhigung die Entwicklung in Deutschland. Hatte man hier wie in Hamburg das preußische Zollgesetz noch eher freudig als kritisch aufgenommen, weil man von einer

¹⁰⁴) List, in: Zollvereinsblatt, Jg. 1844, S. 599. Vgl. Pütter, Über den auswärtigen Handel Deutschlands, Köln 1837, S. 21 ff., 40, 46 ff., 50 ff., wo u. a. von dem „großbritannisch-deutschen Wirtschaftsgebiet“ die Rede ist, dessen Hauptagenten Hamburg und Bremen seien, „die so gut England und Amerika und jedem andern Land als Deutschland angehören“.

wirtschaftlichen Erstarkung Preußens für sich selbst Vorteile erwartete, so waren dagegen die erst allmählich mit voller Deutlichkeit über die Monarchie hinausgehenden Bestrebungen zum Deutschen Zollverein, die wirtschaftspolitische Einkreisung und Angliederung außerpreußischer Gebiete und die von Preußen erhobenen Durchfuhrzölle in jeder Beziehung unerwünscht¹⁰⁵).

Der Gedanke lag nun nahe — und manche Kreise in Bremen gaben sich dieser Hoffnung hin —, daß England von Anfang an seine bedrohten Interessen wahrnehmen und entschieden gegen Preußen auftreten werde. Das war jedoch nicht der Fall: England hielt sich zunächst vielmehr völlig zurück¹⁰⁶). Gegenüber Heinrich von Treitschke hat vor allem H. J. Clapham betont, daß die britische Handelsdiplomatie in den Jahren 1829 bis 1835, also in der für das Zustandekommen des Deutschen Zollvereins entscheidenden Zeit, ihre untätigste Periode durchlief¹⁰⁷). Einer der Hauptgründe dafür lag in dem mangelnden Interesse Lord Palmerstons an allen wirtschaftlichen Dingen¹⁰⁸). Die relativ untergeordnete Stellung des Präsidenten des Handelsamtes (Board of Trade)¹⁰⁹) machten es für den Inhaber dieses Amtes, wenn er nicht ein Staatsmann ersten Ranges war, so gut wie unmöglich, irgendwelche entscheidenden Schritte und Vorstöße zu unternehmen, solange der Außenminister gleichgültig war; und die Handelsamtspräsidenten der Whig-Ministerien¹¹⁰) waren nicht Männer vom Format eines Huskisson. Wohl betrachteten sie mit Mißtrauen die Entwicklung in Deutschland, aber auf dem Außenministerium nahmen weder Lord Palmerston noch Lord Aberdeen die Sache zunächst sehr ernst. Andererseits waren die meisten der britischen Diplomaten und Handelsagenten in Deutschland den preußischen Bestrebungen feindlich oder argwöhnisch gesinnt. Sie berichteten über das ungeheure Aufsehen, das der preußisch-hessische Vertrag vom 14. Februar 1828 erregt hatte, oder über die Schärfe, mit der das preußische Zollsystem gehandhabt wurde¹¹¹), und versuchten auch, ohne Instruktionen dazu erhalten zu haben, die deutschen Höfe in ihrem Widerstand gegen Preußen zu

¹⁰⁵) Vgl. Wiskemann, Hamburg und die Welthandelspolitik, S. 154.

¹⁰⁶) Vorgeschichte und Begründung des deutschen Zollvereins 1815—1834, Bd. II., S. 17.

¹⁰⁷) The Last Years of the Navigation Acts, S. 487 ff., und in: Cambridge History of Foreign Policy, Bd. II., S. 466 ff.

¹⁰⁸) Vgl. auch Bell, a. a. O., Bd. I., S. 152, und Morley, Life of Gladstone, Bd. I., S. 367.

¹⁰⁹) Es war — wie das 1844 nach seinem Vorbild geschaffene preußische Handelsamt — nicht exekutiv, konnte also nicht selbst die unter seiner Zuziehung beschlossenen Maßregeln ausführen.

¹¹⁰) Lord Auckland (1830—1834), C. E. Poulett Thomson (1834—1839), Henry Labouchere (1839—1841).

¹¹¹) Milbank, Gesandter in Frankfurt, an Außenminister Dudley, 14. März 1828: Vorgeschichte . . . , Bd. II., S. 247. Vgl. Schenk, Die Stellung der europäischen Großmächte zur Begründung des Deutschen Zollvereins 1815—1834, S. 32 f.

bestärken. Aber auch ihre Hinweise auf die schädlichen Wirkungen des Vereins vermochten nicht, daß Außenministerium zu einer Änderung seiner abwartenden Stellung zu bestimmen¹¹²⁾.

Auch die Nachrichten von den Verhandlungen über die Gründung eines Mitteldeutschen Handelsvereins, die unter reger Mitwirkung Bremens geschahen, konnten Whitehall zunächst nicht zu einer entschiedenen Parteinahme veranlassen, obwohl dessen Ziele genau den Wünschen Englands entsprachen¹¹³⁾. Henry Unwin Addington, der englische Gesandte am Bundestag, entfaltete zwar eine umfangreiche Tätigkeit, um dem Verein, der Preußens Pläne durchkreuzen sollte, zum Leben zu verhelfen¹¹⁴⁾. Aber als Bürgermeister Smidt ihn über den englischen Beistand befragte, mußte er ihm erklären, er glaube nicht, daß sich seine Regierung in nähere Verbindung mit dem Verein einlassen werde, da dieser noch zu neu und unsicher erscheine¹¹⁵⁾. Im Juli 1828 legte Addington Lord Aberdeen nahe, die hannoversche Ratifikation, die durch die Vorbehalte Graf Münsters, des Chefs der Deutschen Kanzlei in London, verzögert wurde, zu erwirken, da sonst die Wiederauflösung des Vereins zu befürchten sei¹¹⁶⁾, ein weiterer Beweis dafür, wie wenig England hier die Führung in den Händen hatte. Auch an der Konferenz von Kassel, wo am 24. September 1828 der endgültige Vertrag abgeschlossen wurde, nahm Addington teil. Wenn er dort, entgegen seinen Versicherungen, er werde sich auch des geringsten Eingriffes in die Verhandlungen enthalten, dem hannoverschen Kabinettsrat Grote erklärte, daß er von seiner Regierung angewiesen sei, den Verein auf alle Weise zu unterstützen, so trieb er damit doch mehr oder weniger Politik auf eigene Faust¹¹⁷⁾. Das Maß aktiver Anteilnahme der englischen Regierung geht jedenfalls aus seinem Schreiben an Aberdeen hervor, in dem er die Hoffnung aussprach, nicht zu weit gegangen zu sein, als er den Kurfürsten von Hessen wissen ließ, „daß Großbritannien die Verhandlungen des Vereins nicht ungleichgültig betrachte“¹¹⁸⁾.

Die Lage der Dinge in London veranschaulicht in bezeichnender und zugleich merkwürdiger Weise eine schriftliche Anfrage, die der Vizepräsident

¹¹²⁾ Vorgeschichte . . . , Bd. II, S. 17; Clapham, Last Years, a. a. O.; Frauendienst, a. a. O., S. 79.

¹¹³⁾ Addington an Dudley, 27. Mai 1828; Vorgeschichte . . . , Bd. II., S. 429 f.

¹¹⁴⁾ v. Treitschke, a. a. O., Bd. III, S. 637 f.; Schenk, a. a. O., S. 41, 45 ff.; Clapham, Last Years, S. 488 ff.; Cambridge History, Bd. II., S. 466; Frauendienst, a. a. O.

¹¹⁵⁾ v. Petersdorff, Friedrich v. Motz, Bd. I., S. 173.

¹¹⁶⁾ Addington an Aberdeen, 12. Juli 1828, Vorgeschichte . . . , Bd. II., S. 304; 444 Anm. 1; Schenk, a. a. O.

¹¹⁷⁾ Addington an Aberdeen, 24. August 1828; v. Grote an das hannoversche Kabinettsministerium, 2. September 1828; Vorgeschichte . . . , Bd. II., S. 457 f., 483 f.

¹¹⁸⁾ Addington an Aberdeen, 13. September 1828; Vorgeschichte . . . , Bd. II., S. 487 f.; Cambridge History, a. a. O.; Schenk, a. a. O.

des Handelsamtes, Courteney, am 6. August 1828 James Colquhoun überreichte. Dazu berichtete der hanseatische Vertreter nach Bremen, daß in London erheblicher Alarm herrsche auf Grund der Nachrichten über einen Rheinbund zwischen den Niederlanden, Württemberg, Bayern und anderen Staaten, der den Zweck verfolge, die Rheinzölle zu erhöhen. Außerdem habe man Kenntnis von zwei anderen Konföderationen, von denen die eine, die u. a. aus Hannover, den Hansestädten und Sachsen bestünde, den gegenteiligen Zweck verfolge, die andere hingegen, deren Ziele man nicht genau kenne, anscheinend alle Teile zu einem für alle bindenden und vorteilhaften System vereinen wolle. Das Handelsamt wolle nun wissen, wie groß der Anteil der über Bremen eingeführten britischen Waren sei, der nach den vom Rhein durchflossenen Ländern ginge, und wie sie von den jetzigen und den geplanten Zöllen betroffen würden¹¹⁹⁾. Darauf konnte Senator Gildemeister nur antworten, daß das Handelsamt Besorgnisse hege, von denen es selbst keine deutliche Vorstellung habe, und daß die ganze Sache einen empfindlichen Mangel an Kenntnis der deutschen inneren Angelegenheiten britischerseits zeige. Wohl schienen Verhandlungen zwischen Preußen und Holland über eine Rheinkonvention im Gange zu sein, einen „Rheinbund“ hingegen gäbe es nicht, auch keine Vereinigung zum entgegengesetzten Zweck. Wohl aber sei doch gerade der Mitteldeutsche Handelsverein in Kassel im Werden und bestünde der Zollverein, in den Preußen ganz Norddeutschland zwingen wolle, „ungeachtet aller Widerstände“ und zum Nachteil des englischen Handels¹²⁰⁾.

Auch die raschen Erfolge in den nächsten Jahren, der Vertrag mit Bayern-Württemberg¹²¹⁾, der Abfall Meiningens und Gothas und schließlich derjenige Kurhessens (August 1831), der den todgeweihten Mitteldeutschen Verein vernichtete und Preußen die langersehnte Verbindung zwischen seinen östlichen und westlichen Gebietsteilen brachte, vermochten nicht, England aus seiner abwartenden Stellung zu lösen. Palmerston schenkte der wirtschaftlichen Entwicklung nur wenig Beachtung, und außerdem lag ihm wegen der belgischen Frage an einer vorsichtigen Behandlung Preußens von seiten Englands. Zwar wurde Hannover, das besonders eifrig auf Rache an dem vertragsbrüchigen Kurhessen bedacht war, in diesem Vorhaben von London aus bestärkt; Palmerston und Poulett Thomson forderten Graf Ompteda zu „kräftigen Maßregeln“ Hannovers auf, um die Vereinigung Kurhessens mit

¹¹⁹⁾ Colquhoun an Senator Gildemeister, 8. August 1828.

¹²⁰⁾ Senator Gildemeister an Colquhoun, 23. August 1828.

¹²¹⁾ Vgl. über die Stellungnahme der englischen Regierung zu diesem Vertrag Lord Aberdeens Depesche an Addington, 18. September 1829, in der es heißt: „H. M. Govt. therefore do not find in this treaty anything immediately requiring their direct interference“, zit. bei Schwemer, Geschichte der Stadt Frankfurt, 2. Bd., S. 760 f.

Preußen noch nachträglich zu hintertreiben¹²²⁾. Die englische Regierung aber hielt sich trotz fühlbarer Unruhe unter der englischen Kaufmannschaft immer noch zurück und versagte dem Vorgehen Hannovers eine tatkräftige Unterstützung¹²³⁾.

In Bremen sah man die passive Haltung Londons mit Mißfallen, denn mit dem Ausgreifen Preußens hatte sich die Lage der Hanseaten zusehends verschlechtert. Die hohen Durchgangszölle des preußisch-hessischen Vereins machten jeglichen Verkehr zwischen den auseinandergerissenen nördlichen und südlichen Teilen des Mitteldeutschen Vereins unmöglich; aber auch jeder weiter nach Osten ausholende Umweg nach Süddeutschland führte an irgendeiner Stelle durch Zollvereinsgebiete, womit dem Absatz der über Bremen einkommenden Waren in Mitteldeutschland Schranken gesetzt waren und die wirtschaftliche Existenz der Stadt bedroht schien. Andererseits wuchs mit dem immer stärkeren Druck, den das wirtschaftliche Übergewicht Preußens auf die angrenzenden Gebiete ausübte, die Besorgnis, daß Bremen sich dem Anschluß an das preußische Zollsystem auf die Dauer nicht entziehen könne und daher in die Abhängigkeit von Preußen geraten werde. Gegen diese Aussichten gab es nur ein Mittel: Preußen mußte gezwungen werden, seine hohen Transitzölle, die nach der bremischen Ansicht dem Art. XIX widersprachen, aufzuheben. Aber von welcher Seite war auf Hilfe gegen Preußen zu rechnen? Gewiß nicht von Frankfurt, das sich den wirtschaftlichen Problemen des Bundes gegenüber völlig hilflos gezeigt hatte; noch schien eine Vereinigung deutscher Staaten das Umsichgreifen Preußens aufhalten zu können, wie das Scheitern aller auf den Mitteldeutschen Verein gesetzten Hoffnungen erwiesen hatte. So richtete sich der Blick der Bremer zwangsläufig auf das Ausland, und zwar eben auf England, dessen Handel durch die preußische Politik am meisten verlieren mußte und sollte, das dennoch aber bisher keine nennenswerten Schritte zur Wahrnehmung seiner Interessen unternommen hatte. Bei der engen Verbindung, die in diesen Jahren zwischen Bremen und dem Inselreich bestand, lag der Schritt, zu dem sich der Senat endlich entschloß, nicht fern, nämlich seinerseits durch einen diplomatischen Vorstoß Englands Zurückhaltung in eine aktive Intervention in Deutschland umzuwandeln¹²⁴⁾.

Den Anstoß zur Verwirklichung dieses seit langem in Bremen gehegten Wunsches ergab eine Erkundigung, die der Unterstaatssekretär im Außen-

¹²²⁾ Ompteda an das hannoversche Kabinettsministerium, 24. Januar 1832: Vorgeschichte..., Bd. III., S. 208 ff.; Schenk, a. a. O., S. 58 ff.; Strecker, der Widerstand Hannovers gegen die Entstehung des Zollvereins und die Gründung des Steuervereins, S. 50.

¹²³⁾ Schenk, a. a. O.

¹²⁴⁾ Auch in Hamburg tauchte zeitweise der Wunsch auf, der Senat möge in England in geeigneter Weise die Lage vorstellen; Wiskemann, a. a. O., S. 157; Baasch, Die Handelskammer zu Hamburg, Hamburg 1915, Bd. 2, I., S. 109 ff.

ministerium, Sir George Shee, im Laufe einer Unterredung Mitte Dezember 1831 bei Colquhoun über Preußens Vorgehen und über die Haltung der anderen norddeutschen Staaten dazu einzog¹²⁵). Als diese Nachricht in Bremen einging, erteilte Gildemeister Colquhoun den Auftrag, auf ein Eingreifen Englands gegen den preußischen Zollverein und auf eine Unterstützung Bremens in seinem Kampf um die wirtschaftliche Unabhängigkeit durch die englische Regierung hinzuwirken¹²⁶). Colquhoun widmete diesem Auftrag nun in den nächsten Wochen und Monaten seine volle Aufmerksamkeit und entwickelte zu dessen Erledigung eine äußerst geschäftige Tätigkeit, die durchaus mit der des sächsischen Gesandten zwei Jahre vorher zu vergleichen ist¹²⁷).

Zunächst konferierte er wieder mit Sir George, den er als zuständigen Beamten zwar „voller Verständnis“ für die Folgen der preußischen Angelegenheit, zugleich aber mit anderen Geschäften so überlastet fand, daß er auf dessen sofortige Initiative nicht rechnen konnte¹²⁸). Auf Anweisung Gildemeisters trat er daher mit Lord Palmerston selbst in Verbindung, nachdem er sich vorher von Graf Ompteda hatte sagen lassen, daß der Außenminister seinem Anliegen günstig gestimmt sei. Auf mehreren Konferenzen ging nun Colquhoun, der den „Mangel an Voraussicht bei den deutschen Staaten, die sich zu Verbündeten und damit zu Opfern der preußischen Politik“ gemacht hatten, nicht begreifen konnte, daran, Palmerston eine gründliche Lektion über die für den englischen Handel und die Unabhängigkeit der deutschen Staaten so verderblichen Zollvereinsbestrebungen zu halten. Dabei machte er sich ganz Gildemeisters Argumente zu eigen, dessen Schreiben vom 1. Februar er Palmerston auch vorlegte. Ebenso las er dem Außenminister den Artikel der „Gazette de France“ vom 22. Januar vor, den er vorher schon für die englische Presse übersetzt hatte, und unterbreitete Landkarten, mit deren Hilfe er die den ins Innere Deutschlands führenden Straßen drohende Gefahr aufzeigte. Als Gegenmaßnahmen gegen die preußische Wirtschaftspolitik empfahl er schließlich, die Einfuhr von Wolle, Getreide und Holz von Preußen nach England mit hohen Aufschlagentarifen zu belegen.

Lord Palmerston konnte sich den Argumenten Colquhouns nicht verschließen; er fand die ganze Sache von „höchster Wichtigkeit“, betonte aber, daß seine Aufmerksamkeit erst vor kurzem darauf gelenkt worden sei.

¹²⁵) Colquhoun an Senator Gildemeister, 16. Dezember 1831. Ebenso ließ sich Shee von v. Ompteda unterrichten; vgl. Vorgeschichte . . ., Bd. III., S. 217 f.; 224 f.

¹²⁶) Senator Gildemeister an Colquhoun, 14. Januar und 1. Februar 1832; von beiden Schreiben ist kein Konzept erhalten.

¹²⁷) v. Treitschke, a. a. O., Bd. III., S. 638.

¹²⁸) Colquhoun an Senator Gildemeister, 4. Februar 1832; Colquhoun an Shee, 11. Februar 1832.

Zu Protesten in Berlin, woran Colquhoun ganz besonders gelegen war, sei es aus diesem Grunde bisher nicht gekommen. Außerdem habe ihm Graf Bülow, der preußische Gesandte, versichert, daß die Zollvereinstarife 10 0/0 nicht überstiegen, und da diese zudem von deutschen Verbrauchern bezahlt werden müßten, würde sich hier durch den Einfluß der öffentlichen Meinung sicher eine Korrektur zugunsten der britischen Exporteure ergeben. Es nimmt nicht wunder, daß die vorsichtige Stellungnahme des Außenministers wenig Hoffnung in dem hanseatischen Vertreter erweckte, daß es bald zu einem entschiedenen Eingreifen Englands kommen werde, und er deshalb die Hoffnung aussprach, daß der Zollverein von selbst zusammenbrechen werde¹²⁹⁾.

Trotzdem setzte Colquhoun auf Gildemeisters Wunsch seine Bemühungen fort. Auf Veranlassung des englischen Außenministeriums trat er mit Kaufleuten in Verbindung, die nach Deutschland exportierten, insbesondere den Deutschen Göschen und Droop, um Unterlagen über die Behinderung des englischen Handels durch den Zollverein zu sammeln. Dabei mußte er jedoch erfahren, daß ihre Angaben keineswegs eindeutig waren, wenn sie auch zur Unterstützung seiner eigenen Argumente ausreichten.

Natürlich nahm Colquhoun auch Kontakt mit den Vertretern derjenigen deutschen Staaten auf, die wie Bremen eng mit dem englischen Wirtschaftsinteresse verbunden und bemüht waren, Großbritanniens Unterstützung im Kampf gegen Preußen zu gewinnen. Das war vor allem Graf Ompteda, der Vertreter Hannovers¹³⁰⁾, der natürlich ein hervorragendes Vertrauen in Whitehall genoß. Zum anderen war es Christian Koch, der englische Konsul in Frankfurt, der sich auf Bitten des Senats dieser Stadt nach London begeben hatte, um dort einen Handels- und Schiffahrtsvertrag auszuhandeln, der Frankfurt in seinem Kampf um die wirtschaftliche Unabhängigkeit als Rückhalt dienen sollte; darüber hinaus aber sollte Koch England zur direkten Einmischung in die deutschen Verhältnisse anstacheln¹³¹⁾. Da jedoch das eigentliche Anliegen, der Vertrag, streng geheimgehalten wurde, war es kein Wunder, daß Koch sich Colquhoun gegenüber auch sonst nur in vagen Andeutungen erging und dieser ihm daher je länger je mehr eine zu große Zurückhaltung bei der Erteilung von detaillierten Auskünften über die Verhältnisse in Deutschland an die britische Regierung sowie überhaupt mangelnde Energie bei der Verfolgung der gemeinsamen Ziele vorwarf¹³²⁾.

Da ihm trotz aller Bemühungen kein sichtbarer Erfolg zuteil ward, begann Colquhoun im Laufe des März doch zu resignieren. „Es scheint, als wenn die englische Regierung weder geneigt ist noch bewegt werden kann, in der

¹²⁹⁾ Colquhoun an Senator Gildemeister, 17. und 21. Februar 1832.

¹³⁰⁾ Über die Beeinflussung der hannoverschen Stellungnahme gegenüber dem Zollverein durch England vgl. Strecker, a. a. O., S. 66 ff.

¹³¹⁾ Schwemer, a. a. O., S. 466 f.; 479 ff.

¹³²⁾ Colquhoun an Senator Gildemeister, 24. Februar und 23. März 1832.

Angelegenheit ein tieferes oder überhaupt ein Interesse zu nehmen.“ Lord Palmerstons Haltung sei so „durch und durch lauwarm“, daß er tatsächlich die Sache seiner Aufmerksamkeit für unwürdig zu halten scheine. Wenn überhaupt, so könne nur etwas auf Veranlassung der Fabrikanten und Kaufleute geschehen. Dazu könnten diese aber kaum gebracht werden, da viele den Eindruck hätten, daß das preußische System den Verbrauch nicht einschränken werde, und daß man sich nicht beklagen könne, wenn Deutschland wie Frankreich ein Land sei; außerdem sei tatsächlich eher ein Ansteigen als ein Absinken der englischen Exporte nach Deutschland festzustellen. Die Öffentlichkeit für eine solch komplizierte Frage zu interessieren, sei indessen auch ganz unmöglich, solange dem britischen Handel kein offensichtlicher Schaden durch Preußen zugefügt werde. „Unter diesen entmutigenden Umständen“ bleibe daher nur die Hoffnung, daß die Frage vor den Bundestag gebracht und von diesem geregelt werde, und daß sich die Befürchtungen des Bremer Senats als unbegründet erwiesen, indem der leidige Zollverein sein Dasein beenden werde, bevor er sich auf den hanseatischen Handel schädlich auswirken könne¹³³).

¹³³) Colquhoun an Senator Gildemeister, 16. März 1832. „With respect to the Prussian Custom House question it would seem that the British Government does not take, nor will it be induced to take a deep interest, if any at all, in the matter. They hold that the consumer pays the Duty and the impression among the merchants is the same, and their belief is that the system will not impede consumption, and that, if Germany was one Country as France is, Great Britain could not complain. Unless the manufacturers and merchants here stir in the matter, which I do not think they will be induced to do, it will be utterly useless to attempt to remonstrate with effect if at all. Lord Palmerston was so thoroughly lukewarm and in truth did not seem to think it worth understanding — his words were rather of form than substance, and now as Hanover has not made an impression, and it is understood that there is likely to be a practical dissolution of the association founded on the Cassel Treaty, I fear little is to be expected . . . Under these discouraging circumstances one can only hope that the interests of the whole of the German States may be arranged at the Diet, before which it is presumed the question may yet be brought, and that the apprehensions existing in Bremen as to the mischievous practical working of the system to the Hanse Towns may not be well founded. The public mind has not been nor can it be excited to a question complicated in its character, and of which it is difficult to place the details intelligibly before it, so as to shew any actual loss to the Country from this cause. Should the exports of British manufactures to Germany fall off largely, which is not the case at present I am told, but quite the reverse, and a Committee of the House of Commons be appointed to investigate the causes, and these causes be traced to the Prussian system, some attention to the subject may be expected, otherwise not. I evidently perceive that the matter must be settled on your side, and I do most anxiously repeat that I hope it will terminate without affecting injuriously Hanseatic trade.“

Von einer solch resignierten Einstellung aber wollte man in Bremen nichts wissen. „Ihre Hoffnung, daß Preußen nachgeben werde, ist unbegründet“, entgegnete Gildemeister und machte Colquhoun noch einmal auf die politischen und wirtschaftlichen Folgen der preußischen Politik, wie sie sich in Bremen darstellten, aufmerksam. Das politische Ziel Preußens sei die Kontrolle über die verschiedenen deutschen Staaten und die Unterminierung ihrer Unabhängigkeit. Ein wesentlicher Schritt in dieser Richtung würde ihre Einbeziehung in den Zollverein sein, der sie sich daher so entschieden wie möglich widersetzen müßten. „Wenn England ein Interesse an der Aufrechterhaltung des deutschen Bundessystems hat, so darf es diesen gegenwärtigen Kampf nicht als gleichgültiger Zuschauer mitansehen!“ In wirtschaftlicher Hinsicht seien die preußischen Pläne dem hanseatischen wie dem englischen Interesse nicht weniger nachteilig. Der preußisch-hessische Vertrag gefährde den Warentransport von Norddeutschland durch Kurhessen nach Frankfurt, Süddeutschland und der Schweiz, ja er mache diesen allein von dem guten Willen Preußens abhängig. Preußen selbst könne mit seinen Zöllen zwar nach Belieben verfahren, nicht so aber Hessen, das durch einen feierlichen Vertrag gebunden sei. Palmerstons Meinung, daß die preußischen Zölle 10% nicht überstiegen, treffe im allgemeinen wohl auf die Verbrauchszölle, nicht aber auf die Transitzölle zu, die eine mit dem freien inneren Warenverkehr absolut unvereinbare Erhöhung erfahren hätten. Am meisten jedoch sei die den preußischen Plänen zugrundeliegende Idee zu fürchten. Preußen werde zweifellos zunächst Zurückhaltung üben, um die Opposition zu schwächen. Sobald es aber seine Gegner zum Schweigen gebracht habe, werde es die Maske abwerfen und den Transit durch Kurhessen öffnen und schließen, wie es ihm gefalle; denn die Erhöhung der Transitzölle komme praktisch einem gänzlichen Durchfahrverbot gleich. Wenn sich die Folgen auch noch nicht zahlenmäßig nachweisen ließen, so liege es aber auf der Hand, daß eine solche künstliche Behinderung den Strom britischer Waren von den Hansestädten nach dem Süden auf weit unbequemere und den britischen Interessen nachteilige Wege abdrängen und daher ganz wesentlich beeinträchtigen, wenn nicht gar ganz ruinieren werde. Die am freien Handel interessierten deutschen Staaten würden zweifellos gezwungen sein, an den Bundestag zu appellieren. Wenn England auch nicht direkt zu ihren Gunsten einzugreifen vermöge, so könne es dennoch viel tun, indem es Hannover in seinen weiteren Schritten unterstütze und das moralische Gewicht seines Namens in die Waagschale werfe¹³⁴).

Schon wenig später folgte, einem Hilferuf gleich, eine erneute, noch dringendere Mahnung an die englische Adresse: „Niemand trägt hier auch nur den geringsten Zweifel, daß das schließliche Ergebnis (der preußischen

¹³⁴) Senator Gildemeister an Colquhoun, 17. März 1832.

Politik) der Ausschluß der britischen Manufakturen sein wird und muß. Wenn dieses Unglück geschehen ist, wird es zu spät zum Handeln sein. Was immer überhaupt geschehen soll, muß daher vor Vollendung der preußischen Pläne getan werden!“¹³⁵).

Auch diese Vorstellungen erhob Colquhoun im Namen des Senats bei dem englischen Außenministerium. Aber immer noch fand er eine merkwürdig optimistische Hoffnung, daß sich der Zollverein auf Grund der Widerstände in Deutschland selbst auflösen werde, und daß, da ernsthafte Beschwerden in England noch nicht vorgebracht worden seien, die englische Regierung sich auf eine Beobachtung der preußischen Bestrebungen beschränken könne. Ende März allerdings sagte ihm George Shee, daß sich die englische Regierung, wenn die Zeit zu einem Eingreifen gekommen sei, nicht mit Halbheiten abgeben, sondern „den Stier bei den Hörnern nehmen“ werde¹³⁶).

Was Colquhoun bei der Äußerung dieser Worte noch nicht wußte und erst mehrere Wochen später¹³⁷) erfuhr, war die Tatsache, daß sie sich auf den Vertrag Englands mit der Stadt Frankfurt bezogen, dessen Abschluß nach längeren Verhandlungen am 13. Mai 1832 schließlich vollzogen wurde. Dieser Handels- und Schiffsvertragsvertrag enthielt ganz ähnliche Stipulationen wie der englische Reziprozitätsvertrag mit den Hansestädten von 1825¹³⁸), er erforderte aber zugleich, daß für die Dauer des Vertrages kein dritter Staat im Zollwesen zum Nachteil der Kontrahenten bevorzugt werden dürfe, was also hieß, daß Frankfurt auf zehn Jahre dem Zollverein nicht beitreten durfte. War auch zweifellos die Initiative zu dem Vertrag von der Thomaschen Partei des Senats der Stadt ausgegangen¹³⁹), so war doch offensichtlich, daß die englische Regierung mit diesem ostentativen Schritt aus ihrer abwartenden Stellung herausgegangen war, um einen der großen deutschen Märkte, der nach dem Abfall Kurhessens in eine von seinem Standpunkt aus bedrohliche Lage geraten war, in seiner Unabhängigkeit zu unterstützen und die große Handelsstraße von Bremen nach Frankfurt nicht noch weiteren Belastungen auszusetzen¹⁴⁰).

¹³⁵) Senator Gildemeister an Colquhoun, 28. März 1832 (Rückübersetzung).

¹³⁶) Colquhoun an Senator Gildemeister, 23. März 1832.

¹³⁷) Colquhoun an Senator Gildemeister, 4. Mai 1832. Auch in Bremen hatte man vorher keine Kenntnis von Frankfurts Bemühungen um einen Vertrag mit England gehabt. Entgegen seiner sonstigen Gewohnheit hatte Bürgermeister Thomas auch seinem Freunde Bürgermeister Smidt gegenüber das Projekt geheimgehalten. Dieser erhielt durch Colquhoun die erste Nachricht von den Verhandlungen. Seine skeptische Meinung über die wirtschaftliche Bedeutung des Vertrages für Frankfurt ist zit. bei Schwemer, a. a. O., S. 526 f.

¹³⁸) Vgl. u. S. 87.

¹³⁹) Schwemer, a. a. O., S. 394 ff, 455 ff.

¹⁴⁰) Vgl. über den Vertrag: Schwemer, a. a. O., S. 523 ff.; Vorgeschichte . . ., Bd. III., S. 419, 588, 629; v. Treitschke, a. a. O., Bd. IV., S. 391 ff.; Cambridge History, S. 467; Clapham, Last Years, S. 489 f.; Bell, a. a. O., Bd. I., S. 152 ff.

Colquhoun frohlockte: „Das Ziel Großbritanniens ist es, Frankfurt vom Zollverein fernzuhalten. Das liegt ganz offensichtlich ... im Interesse Deutschlands“¹⁴¹). Endlich schien der Stein ins Rollen gekommen, die englische Regierung war von ihrer bisherigen Zurückhaltung abgegangen, und er durfte sich schmeicheln, keinen geringen Teil dazu beigetragen zu haben. Mit Freuden stellte er fest, daß die englische Regierung durch den Zollverein mehr und mehr alarmiert werde und mit Gegenmaßnahmen gegen Preußen und seine Verbündeten drohe¹⁴²).

Das aber mußte naturgemäß zu einem noch engeren Zusammengehen Englands mit den Hansestädten führen, als es bisher schon der Fall gewesen war. Lord Palmerston versicherte ihm denn auch kurz darauf, „daß unter allen Umständen, die die allgemeinen Verhältnisse auf dem europäischen Kontinent stören könnten, oder bei jedem Versuch, dem freien Handel Fesseln anzulegen, der Fortbestand der Gemeinsamkeit der Grundsätze und Interessen, die zwischen den Hansestädten und Großbritannien besteht, ein Anliegen von höchster Wichtigkeit für deren Gedeihen und Wohlfahrt darstellen muß“¹⁴³). Auch König Wilhelm IV. selbst betonte dem Bremer Senat gegenüber erneut „die Wichtigkeit, die Wir der Beförderung Ihres Wohlstandes und der Erhaltung Ihrer Unabhängigkeit beimessen“, was, wie Colquhoun erfuhr, in direkter Anspielung auf Bremens Haltung gegenüber dem Zollverein gemeint sei¹⁴⁴).

Ein Beweis für die veränderte Politik der englischen Regierung war ihre Haltung zur Klage, die Hannover, Bremen, Braunschweig, Oldenburg, Nassau und Frankfurt am 24. Mai 1832 am Bundestag gegen Kurhessen wegen Verletzung des mitteldeutschen Vertrages erhoben¹⁴⁵). Die Kläger handelten dabei in vollem Einverständnis mit der britischen Regierung¹⁴⁶). Hannover allein, von jeher in der ersten Reihe der Gegner Preußens, ging noch einen Schritt weiter und beantragte am 9. August die Wiederaufnahme der Beratung über die Ausführung des Art. XIX der Bundesakte und die Erleichterung des Transithandels in Deutschland¹⁴⁷). Im Zusammenhang

¹⁴¹) Colquhoun an Senator Gildemeister, 22. Juni 1832.

¹⁴²) Colquhoun an Senator Gildemeister, 29. Juni und 7. Juli 1832.

¹⁴³) Palmerston an Colquhoun, 27. Juli 1832.

¹⁴⁴) König Wilhelm IV. an Palmerston, 22. Juli 1832; König Wilhelm IV. an den Bremer Senat, 28. Juli 1832, auf Grund eines eigenhändigen Konzepts; Colquhoun an Senator Gildemeister, 3. August 1832.

¹⁴⁵) Vgl. dazu Vorgeschichte . . ., Bd. III., S. 249 ff.; v. Treitschke, a. a. O., Bd. IV., S. 378 ff.; Blume, a. a. O., S. 68 ff.; Schenk, a. a. O., S. 60 ff.; Strecker, a. a. O., S. 49 ff.

¹⁴⁶) Vorgeschichte . . ., Bd. III., S. 20, 208 ff., 217 ff.; v. Treitschke, a. a. O.; Schenk, a. a. O.; Strecker, a. a. O.

¹⁴⁷) Vgl. dazu v. Treitschke, a. a. O., Bd. IV., S. 380 ff.; Blume, a. a. O.; Schenk, a. a. O., S. 65 f., 78; Strecker, a. a. O., S. 55 ff.; Henderson, *The Zollverein*, S. 83; Hansen,

damit richtete die hannoversche Regierung eine geheime Denkschrift an die englische Regierung, in der sie um „eine Dazwischenkunft von seiten Englands“ zur Unterstützung des Antrages bat¹⁴⁸⁾. Lord Palmerston übersandte diese Denkschrift zusammen mit seinem häufig zitierten Zirkularerlaß vom 18. September 1832 an die englischen Gesandten in Deutschland. In dem Zirkularerlaß, der nun ganz deutlich die Haltung der Regierung zeigte, wurden die englischen Vertreter aufgefordert, dem hannoverschen Vorgehen alle nur mögliche Unterstützung zu gewähren. Palmerston betonte, „wie nachteilig es für den Handel Großbritanniens sein müßte, wenn sich durch ganz Deutschland ein System ausdehnte, dessen ausgesprochener Zweck ist, . . . Großbritannien jenes schätzbaren Marktes zu berauben. Sie werden daher angewiesen, solche Schritte zu unternehmen, die Ihnen am besten berechnet scheinen mögen, die Bundestagsgesandten der verschiedenen Länder zu veranlassen, alle Vorschläge zu unterstützen, die auf Erleichterung des Binnenhandels der deutschen Staaten untereinander wie ihres Außenhandels mit anderen Ländern hinzielen“¹⁴⁹⁾.

Henry Canning, der englische Gesandte bei den Hansestädten, richtete nun eine lange Note an Bürgermeister Smidt, die im wesentlichen Palmerstons Zirkularerlaß wiedergab. Da eine solche Aufforderung dem Bremer Senat gegenüber aber Eulen nach Athen tragen hieß, sprach er gleich die Erwartung aus, die Antwort des Senats werde wohl ganz im Einklang mit der englischen Auffassung stehen¹⁵⁰⁾. Sofort nach Eingang der Note wurde im Senat über sie verhandelt¹⁵¹⁾; am 23. Oktober 1832 sandte Smidt die von seinem Sohn Heinrich, dem späteren Senator und damaligen Sekretär der Kommission für die auswärtigen Angelegenheiten, entworfene Antwort von

Hamburg und die zollpolitische Entwicklung Deutschlands im 19. Jh., S. 30 ff.; Zimmermann, Geschichte der preußisch-deutschen Handelspolitik, S. 56 ff.

¹⁴⁸⁾ v. Treitschke, a. a. O., Bd. IV., S. 378; Schenk, a. a. O., S. 61; das hannoversche Promemoria gehört jedoch zum Antrag Hannovers, nicht zur Klage gegen Kurhessen.

¹⁴⁹⁾ Der Erlaß in Vorgeschichte . . ., Bd. III., S. 283 f., 689 f., vgl. dazu Zimmermann, a. a. O., Henderson, a. a. O.; Frauendienst, a. a. O., S. 79 ff.

¹⁵⁰⁾ Canning an Bürgermeister Smidt, 10. Oktober 1832. „ . . . His Majesty's Government feel that Great Britain, as the greatest of commercial states, has a direct interest in the promotion of the commercial intercourse of Germany. I am instructed therefore in communication with the Hanoverian resident at Hamburg to endeavour to prevail on the Governments of the Hanse Towns to instruct their representative in the Diet to support any propositions tending to facilitate the internal commerce of the German states between each other and their external commerce with other countries . . . The commercial interests of the Hanse Towns are in this instance so much united with those of Great Britain, that I venture to anticipate in the reply of the Venerable Senate an expression of their sentiments on this important subject fully in accordance with those of His Majesty's Government.“

¹⁵¹⁾ Senatsprotokoll vom 12. Oktober 1832.

Frankfurt aus nach Hamburg. Er konnte Canning wunschgemäß versichern, daß die hannoverschen Anträge auf Erfüllung des Art. XIX den Ansichten des Senats „auf das vollkommenste entsprechen müssen“. Infolgedessen habe dieser ihn als Bundestagsgesandten instruiert, ihnen seine volle Zustimmung zu geben, und er werde auch weiterhin kein Mittel unversucht lassen, „wodurch die Erreichung der in denselben ausgedrückten wohlthätigen Zwecke in möglichst ausgedehnter Weise befördert werden kann“¹⁵²). Demgemäß sprach sich Bremen mit Österreich, Baden, Nassau, Braunschweig und Hamburg für die Annahme des hannoverschen Antrags aus.

Aber sowohl die Klage gegen Kurhessen wie der Antrag Hannovers hatten nur langwierige Verhandlungen zur Folge und erwiesen sich schließlich als ein Schlag ins Wasser¹⁵³). Die Absicht, die Handelspolitik des mitteldeutschen Vereins durch den Bund wieder aufnehmen zu lassen und den englischen Waren freie Einfuhr in das Innere Deutschlands zu sichern, wurde nicht erreicht. Während Englands Eingreifen so zu spät kam und erfolglos blieb, behauptete Preußen trotz aller Störversuche das Feld und schritt seinem Ziel stetig näher. Im März 1833 kamen die Zollvereinsverträge mit Bayern-Württemberg und Sachsen, im Mai derjenige mit den thüringischen Staaten zustande. In England erregten diese Erfolge verständlicherweise starke Erregung¹⁵⁴). Lord Palmerston war sehr erbittert über den Zollabschluß der Süddeutschen mit Preußen. Auch die britischen Diplomaten in Deutschland verfolgten das letzte Stück der Berliner Einigungsbestrebungen mit unvermindert großem Eifer, jede ungünstige Wendung und Verzögerung als Hoffnung vermerkend¹⁵⁵). Ende April sandte Canning einen alarmierenden Bericht an Palmerston, in dem er zu dem bescheidenen und wenig tröstlichen Schluß kam, daß, solange die Hansestädte, Hannover und Mecklenburg dem Zollverein nicht angehörten, immer noch Raum genug vorhanden sein möge, um dessen schädlichen Einfluß auf den britischen Handel zu verhindern¹⁵⁶). Das Handelsamt nahm Cannings Bericht zum Anlaß, um das Außenministerium noch einmal nachdrücklich auf die bedauerlichen Erfolge der englandfeindlichen Politik hinzuweisen, ohne daß es indessen andere Gegenmaßnahmen vorschlagen konnte, als den Druck auf die noch unabhängigen

¹⁵²) Bürgermeister Smidt an Canning, 23. Oktober 1832; Canning an Palmerston, 30. Oktober 1832.

¹⁵³) Vgl. über die weiteren Verhandlungen v. Treitschke, a. a. O.; Blume, a. a. O.; Streckler, a. a. O.; Schenk, a. a. O.

¹⁵⁴) Vgl. die Kontroverse in der Times vom 7., 10. und 19. Januar 1833. Der preußische Gesandte, v. Bunsen, war der Ansicht, daß die scharfen und oft gehässigen Angriffe der englischen Presse, besonders der Foreign Quarterly Review, auf die preußische Handelspolitik zu einem guten Teil von den Hansestädten lanciert wurden; vgl. Zimmermann, a. a. O., S. 96.

¹⁵⁵) Vorgeschichte . . ., Bd. III., S. 719; Schenk, a. a. O., S. 83.

¹⁵⁶) Canning an Palmerston, 30. April 1833; Henderson, a. a. O., S. 97 ff.

Staaten zu verstärken. Aber es herrschte auch noch im Handelsamt die seltsame Hoffnung, daß ein System, bei dem jeder Teil seine natürlichen Vorteile der Selbstsucht Preußens opfern müsse, nicht lange aufrechterhalten werden könne¹⁵⁷). Im Dezember protestierte Lord Palmerston zwar noch einmal bei Bülow gegen die feindseligen Maßregeln Preußens¹⁵⁸), neue Vorstöße des Außenministeriums erfolgten jedoch sonst nicht. Auch Colquhoun hatte keine weiteren Instruktionen von Bremen erhalten, als am 1. Januar 1834 der Deutsche Zollverein ins Leben trat.

c) Die 1830er Jahre

Auch in dem der Begründung des Deutschen Zollvereins folgenden Jahrzehnt ergab sich kein neues Zusammengehen zwischen Bremen und England in bezug auf die wirtschaftliche Einigung Deutschlands. In Bremen war es zu dieser Zeit zwar nach wie vor „Mode, auf den Deutschen Zollverein zu schimpfen, eine deutsch-nationale Handelspolitik wurde für eine Unklugheit gehalten, und wer sich erkühnen wollte, nur ein günstiges oder entschuldigendes Wort für diese beiden Dinge zu sagen, galt für einen Verräter und preußischen Söldling“¹⁵⁹). Neue Vorstöße, die auf ein Einwirken Englands hinielen, unternahm der Senat jedoch nicht in London. Einerseits schien es unmöglich, dieses Werk, nachdem es errichtet war, nachträglich von außen zu zerstören, zum anderen war die Gefahr eines erzwungenen Anschlusses nicht gegeben, solange Hannover und Oldenburg nicht zu Preußen übergangen, was bei deren feindseliger Haltung auch in absehbarer Zeit nicht zu erwarten stand. Vor allem aber zeigte es sich, daß die preußischen Zölle nicht von der schädlichen Wirkung auf den bremischen Handel waren, die man befürchtet hatte.

Einigermaßen skeptisch gegenüber Wert und Möglichkeiten einer englischen Intervention wurde der Senat zudem durch die Niederlage, die Englands Politik erlitt, als Frankfurt, von allen Seiten durch die Zollgrenzen des Vereins bedrängt, England um Entbindung von seinen Vertragspflichten bitten mußte, um dem Zollverein beitreten zu können. Palmerston gestand sich nur zögernd ein, daß seine Politik einen Mißerfolg erlitten hatte, mußte sich aber schließlich doch mit der Unmöglichkeit abfinden, Frankfurt weiter dem Zollverein fernzuhalten¹⁶⁰). Als das Handelsamt ihn zu einem Protest wegen Bedrängung des englischen Verbündeten zu überreden suchte, antwortete er, daß „kein ausreichender Grund für eine Intervention“ vorhanden sei¹⁶¹).

¹⁵⁷) Thomas Lack, Unterstaatssekretär im Handelsamt, an Shee, 25. Mai 1833: Vorgeschichte . . ., ebd.; Henderson, a. a. O.

¹⁵⁸) Zimmermann, a. a. O., S. 96.

¹⁵⁹) Duckwitz, Fragmente aus meinem Leben, S. 75.

¹⁶⁰) Bell, a. a. O., Bd. I., S. 152 ff.

¹⁶¹) Palmerston an das Handelsamt, 9. Mai 1835; zit. bei Clapham, Last Years, S. 489.

Am 29. Dezember 1835 stimmte die englische Regierung der Aufhebung der Meistbegünstigungs- und Schifffahrtsklausel zu, am 2. Januar 1836 trat Frankfurt dem Zollverein bei. In den Augen der Hansestädte aber hatte die Stadt „ihre Ebenbürtigkeit um ein Linsengericht veräußert“¹⁶²⁾.

Nach diesem Ereignis wurden die direkten Eingriffe Englands in die Zollvereinsangelegenheiten wieder selten¹⁶³⁾. Natürlich blieben die möglichst enge Begrenzung des Zollvereinsterritoriums und die Erhaltung der wirtschaftlichen Unabhängigkeit der norddeutschen Staaten Englands Ziel, weswegen auf den jährlichen Zollkonferenzen stets ein englischer Vertreter mit dem Auftrag anwesend war, jede Partei, die die englischen Handelsinteressen begünstigte, diskret zu unterstützen¹⁶⁴⁾. Aber darüber hinaus konnten sich weder der Herzog von Wellington noch der in sein Amt zurückgekehrte Palmerston zu einem Eingriff entschließen, obwohl die in englischen Handelskreisen herrschende Besorgnis über die Zukunft des deutschen Marktes keineswegs nachließ¹⁶⁵⁾. Zu einem guten Teil erklärte sich diese Passivität der englischen Regierung aus der immer noch in weiten Kreisen Englands herrschenden Hoffnung, daß die widerstreitenden Interessen der deutschen Staaten und ihre Abneigung gegen Preußen von innen her den Zusammenbruch des Zollvereins bewirken würden, der von England von außen nicht herbeigeführt werden konnte, oder daß „der erste Kontinentalkrieg den Zollverein auflösen“ werde. Manche der verantwortlichen Männer waren sogar der Meinung, daß ein solcher Zusammenbruch durch ein offenes englisches Eingreifen eher gehindert als gefördert werde, und daß England sich daher Zurückhaltung auferlegen müsse¹⁶⁶⁾. Dementsprechend erfuhr Colquhoun von hohen Beamten des Außenministeriums, die englische Regierung wolle vorerst, solange sich keine wesentliche Schädigung des englischen Handels erweise, den Zollverein seinem Schicksal überlassen¹⁶⁷⁾. Mit diesen Nachrichten war allen Gedanken auf eine erneute ernsthafte Aktivität Englands, wenn sie in Bremen gehegt wurden, von vornherein die Hoffnung auf Verwirklichung genommen. Diese abwartende Stellungnahme war auch in den folgenden Jahren durchaus bestimmend für die englische Handelspolitik gegenüber dem Zollverein¹⁶⁸⁾.

¹⁶²⁾ F. C. Wurm in dem Hamburger Kommissionsbericht von 1847 (s. u. S. 59, Anm. 180); vgl. v. Treitschke, a. a. O., Bd. IV, S. 392; Cambridge History, S. 467.

¹⁶³⁾ Cambridge History, ebd.

¹⁶⁴⁾ Ebd.

¹⁶⁵⁾ Vgl. z. B. die Eingabe der Handelskammer von Manchester und Palmerstons Antwort vom 27. Januar 1836; zit. bei Henderson, a. a. O., S. 121.

¹⁶⁶⁾ Colquhoun an Senator Gildemeister, 2. April 1834.

¹⁶⁷⁾ Colquhoun an Senator Gildemeister, 13. Februar 1834.

¹⁶⁸⁾ Noch am 17. Juni 1842 erhielt Hodges folgende Instruktion vom Außenministerium: „H. M. Govt. are not aware that any occasion has yet arisen for a

Eine solche Haltung hatte nun notwendigerweise das Bedürfnis nach einer genauen, noch über die Berichterstattung der Diplomaten und Handelsagenten hinausgehende Orientierung über die deutschen Verhältnisse zur Folge. Schon im April des Jahres 1834 instruierte daher Lord Palmerston auf Bitten des Handelsamtes den Gesandten bei den Hansestädten dahin, den hamburgischen Kaufmann Keyser mit einer geheimen Mission zu beauftragen¹⁶⁹⁾. Dieser sollte auf einer zweimonatigen Reise — als Handelsvertreter getarnt — im Gebiet des Zollvereins und in den Nachbarländern detaillierte Informationen über die Auswirkungen der preußischen Politik, über die Möglichkeiten des Schmuggels und über die zukünftige Haltung der noch unabhängigen Staaten sammeln. Keyser, der sich Ende April nach Berlin und von dort nach Leipzig begab, kam indessen bald zu dem Schluß, daß man die praktischen Auswirkungen des Zollvereins noch nicht korrekt beurteilen könne, und sandte nur zwei dürftige Berichte an Canning. Im Juli begab er sich dann allerdings noch nach London, wo er Lord Palmerston mündlich berichtete. Zwei Jahre nach Keyser bereiste John Macgregor im Auftrag des Handels- und Außenministeriums Deutschland¹⁷⁰⁾; 1838 folgte ihm Richard Cobden, der den Fortschritten der deutschen Industrie „einige Aufmerksamkeit“ schenkte¹⁷¹⁾. Und im Juli 1839 erhielt schließlich Dr. John Bowring vom Außenministerium den Auftrag, über „den Fortschritt, den gegenwärtigen Zustand und die zukünftigen Aussichten“ des Zollvereins zu berichten und als Agent auf der Zollkonferenz zu Berlin Maßnahmen zu verhindern, die das preußische System „noch schädlicher“ für England gestalten könnten¹⁷²⁾. Das Ergebnis war Bowrings berühmter Bericht über den Zollverein, mit dem den Engländern zum ersten Mal ein objektives Bild der wirtschaftlichen Lage Deutschlands entworfen und der Weg zu einer einsichtsvolleren englischen Haltung geebnet wurde¹⁷³⁾.

Die Hansestädte nahmen bei dieser aufmerksamen Beobachtung der deutschen Entwicklung natürlich eine äußerst wichtige Stellung ein. Nach dem Übertritt Frankfurts a. M. zu Preußen und dem Scheitern von Versuchen Englands, Preußen zu einer Herabsetzung der Zollvereinszölle zu bewegen, kam ihrer wirtschaftlichen Unabhängigkeit und der Fortführung

decided expression of their views on this subject. But you are perfectly right in supposing that H. M. Govt. would studiously avoid giving any support or encouragement to such a junction“ (of the Hanse Towns to the Prussian League).

¹⁶⁹⁾ Auckland an Palmerston, 24. März 1834.

¹⁷⁰⁾ Über Macgregors Mission vgl. Clapham, *Last Years*, S. 490 f.; Henderson, *a. a. O.*, S. 132; *Cambridge History*, S. 467 f.; s. auch unten S. 96, Anm. 310.

¹⁷¹⁾ Cobden vor der Handelskammer von Manchester, 13. Dezember 1838.

¹⁷²⁾ v. Treitschke, *a. a. O.*, Bd. IV., S. 562 f.; Lenz, *Über einige List-Funde in London und Moskau*, S. 324; Henderson, *a. a. O.*; *Commerce and Industry*, S. 93; Schramm, *a. a. O.*, S. 228.

¹⁷³⁾ *Report on the Prussian Commercial Union*, London 1840.

ihrer liberalen Handelspolitik für die englische Wirtschaft erhöhte Bedeutung zu. So beschäftigte sich Bowring eingehend mit ihrer Stellung und kam dabei zu dem Schluß, daß sie schon im eigenen Interesse jede Annäherung an den Zollverein vermeiden müßten und würden¹⁷⁴⁾. Da auch die anderen Beobachter in ähnlicher Weise urteilten, konnte England einigermaßen beruhigt auf die Städte und auf Hannover sehen; seine abwartende Stellung schien weiterhin gerechtfertigt. Wie die „Times“ den Zollverein als gemeinsamen kommerziellen Feind der Hanse und Englands bezeichnete¹⁷⁵⁾, so konnte Colquhoun noch 1841 feststellen: „Die Hansestädte sieht man hier als halb britisch in ihren Interessen wie in ihren Empfindungen an. Die Regierung, ob Whig oder Tory, würde ihnen weder Schaden zufügen noch je einer anderen Macht einen Eingriff in ihre Rechte erlauben.“¹⁷⁶⁾ Daß gegenüber der Politik Bremens englischerseits doch etwas mehr Skepsis angebracht gewesen wäre, sollte das kommende Jahrzehnt deutlich zeigen.

d) Die bremischen Schifffahrtbundpläne

Unter einem ganz anderen Vorzeichen als in den vorhergehenden Jahrzehnten standen nämlich die wirtschaftspolitischen Beziehungen Bremens zu England in der Zeit der bremischen Schifffahrtbundpläne. Bremens endgültiger Übergang zum transatlantischen Handel, wie er in den 1830er Jahren vollzogen wurde, die damit verbundene Umstellung der Einfuhr von den aus zweiter Hand erworbenen englischen Kolonial- und Manufakturwaren auf den direkten Bezug von Rohprodukten für die deutsche Industrie, die weitere Ausbildung des Eigenhandels und der bremischen Reederei führten die entscheidende Wende in den bremisch-englischen Beziehungen herbei. Und zwar bewirkten sie nicht nur eine Loslösung und Abkehr der Hansestadt auf wirtschaftlichem und politischem Gebiet, sie bereiteten geradezu einer Wendung gegen die englischen Interessen den Weg. Denn teils auf diese Befreiung der bremischen Wirtschaft von dem englischen Übergewicht und die Umwandlung seines Handels zu einem „deutschen Nationalhandel“, teils auf das allgemeine nationale Begehren Deutschlands in diesen Jahren, sowohl also auf opportunistische wie auf patriotische Motive begründet, vollzog sich in dem wirtschaftspolitischen Denken der Stadt eine Umwandlung von der extrem freihändlerischen, kosmopolitischen zu einer nationalen Handelspolitik. Sie befand sich damit im Einklang mit den Forderungen Friedrich Lists, dessen „Nationales System der politischen Ökonomie“ gerade jetzt die grundsätzliche Frage des Verhältnisses von Wirtschaft und Politik, von Schutzzoll und Freihandel aufwarf und Deutschland

¹⁷⁴⁾ Ebd., S. 40 ff.

¹⁷⁵⁾ 27. Dezember 1841.

¹⁷⁶⁾ Colquhoun an Senator Gildemeister, 15. September 1841.

zur Befreiung von dem freihändlerischen System des übermächtigen England und zu eigener wirtschaftspolitischer Besinnung ermahnte.

Als das Ziel einer nationalen Handelspolitik konnte man an einem Platz wie Bremen aber nur die Beseitigung der durch die Zerrissenheit Deutschlands bedingten benachteiligten Stellung seiner Interessen gegenüber dem Ausland ansehen. Deswegen bewirkte diese nationale Gesinnung keineswegs, wie man das im Binnenland von den nun so „wackern Bremern“ erwartete, eine Annäherung an den Zollverein. Gab es in Bremen auch eine Gruppe von Männern um Arnold Duckwitz, die den Anschluß eifrig befürwortete, so stand man im ganzen gesehen doch dem Verein nach wie vor ablehnend gegenüber, nun aber nicht mehr so sehr, weil er die Städte in ihrer freien Handelsbewegung hindern konnte, sondern weil er in seiner prinzipienlosen Handelspolitik dem Ausland gegenüber „Ultraliberalität“ zeigte, dagegen jede Spur einer deutschen Nationalhandelspolitik zum Schutze der deutschen Schifffahrt durch eine aktive Schifffahrtsgesetzgebung vermissen ließ¹⁷⁷). Die Lösung hieß vielmehr: Gründung eines „Handels- und Schifffahrtsbundes“, d. h. eines Vereins, der im Anschluß an den Deutschen Bund alle deutschen Staaten zum Schutze einer anzunehmenden Flagge vereinigen und dem Ausland, das ja bisher in seinen Navigationsgesetzen nur die einzelnen Bundesstaaten kannte, die deutsche Nationalität aber leugnete, ein gesamtdeutsches Wirtschaftsgebiet entgegenstellen sollte. Ausgangspunkt mußte eine deutsche Schifffahrtsgesetzgebung sein, deren Grundlage die Erklärung ganz Deutschlands zu einem einzigen und untrennbaren Schifffahrtsgebiet bildete. Eine solche Schifffahrtsgesetzgebung ließ sich nach Meinung der führenden bremischen Staatsmänner durchführen, ohne daß eine Verschmelzung der Zolltarife und eine Uniformierung Deutschlands in bezug auf das System der Warenverzollung vorangegangen war: die verschiedenen Zoll-

¹⁷⁷) In der *Weserzeitung* vom 22. Juli 1845, Nr. 480, hieß es in dem Aufsatz „Die Hansestädte und der Zollverein“: „Bis jetzt hat der Zollverein noch nicht die mindeste Neigung gezeigt, zu einer wirklich nationalen Handelspolitik überzugehen, er hat noch nicht entfernt eine Absicht blicken lassen, Deutschlands Seehandel auch Deutschlands eigenen Häfen zuzuweisen, und die deutsche Handelsmarine zu unterstützen, derselbe hat vielmehr in den abgeschlossenen Verträgen, zuletzt noch in demjenigen mit Belgien, gezeigt, daß er noch immer in der alten Theorie befangen sei, überseeische Artikel da zu kaufen, wo sie dermalen am billigsten seien, ohne zu erwägen, daß dasjenige immer für ein Volk am theuersten ist, was es mit baarem Gelde zu bezahlen hat, um so mehr, wenn dadurch indirekt dem Absatze seiner eigenen Erzeugnisse geschadet wird.“ — Vgl. auch die *Weserzeitung* vom 22. Januar 1847, Nr. 948 f., „Die Aufgabe der Hansestädte gegenüber dem deutschen Zollverein, so wie in Bezug auf eine gemeinsame deutsche Handelspolitik“; (A. Duckwitz), *Der Anschluß der Hansestädte an den deutschen Zollverein in seinem Einfluß auf Bremens Welthandel*, Bremen 1841; Baasch, a. a. O., S. 126 ff.; Wiskemann, a. a. O., S. 159 ff.

grenzen brauchten kein Hindernis für ein gemeinsames Auftreten dem Ausland gegenüber darzustellen.

Da in den Augen der Bremer die wirtschaftliche Einigung Deutschlands auf der Basis des Zollvereins weit entfernt, wegen der Abneigung der Hansestädte gegen diesen auch kaum zu erwarten war, wollte man also unbeschadet dessen mit dem Schiffahrtsbund, der natürlich die Unabhängigkeit und die Freihafenstellung der Hansestädte wahren sollte, „die Geltendmachung des Begriffs der gemeinsamen Nationalität der deutschen Handelspolitik“ nach außen nachholen¹⁷⁸⁾ und den Spekulationen der fremden Handelsstaaten auf die Unfähigkeit der deutschen Staaten zur Wahrnehmung ihrer gemeinschaftlichen Interessen ein Ende bereiten. Das mußte und sollte sich aber in erster Linie gegen England und seine Schiffahrtsgesetzgebung auswirken. Gerade die strenge Anwendung des entscheidenden Begriffs „country“ der Navigationsakte nur auf die einzelnen Bundesstaaten, nicht aber auf die Gesamtheit des Deutschen Bundes, d. h. also die Zerstückelung Deutschlands in ebenso viele „countries“ wie souveräne Staaten vorhanden waren, hatte nicht nur unsägliche Schwierigkeiten und Nachteile für den deutschen Englandhandel gebracht, wie auch wieder der gerade abgeschlossene hanseatisch-englische Zusatzvertrag vom 3. August 1841 gezeigt hatte¹⁷⁹⁾, sie hatte auch ein gefährliches Beispiel gesetzt, das von anderen Staaten nachgeahmt wurde.

Indem Bremen sich für eine solche Politik einsetzte, stellte es sich also bewußt gegen die Interessen Englands, das ja ohnehin in jeder wirtschaftlichen Einigung, besonders wenn sie die Hansestädte einschloß, eine seinem Handel schädliche Maßnahme erblickte. Bremens Handelspolitik erfuhr eine grundsätzliche Wendung: hatte es einst mit England die von Preußen angestrebte wirtschaftliche Einheit Deutschlands zu bekämpfen gesucht, so wollte es nun eine im Sinne des Art. XIX verstandene Einheit gegenüber dem Ausland, vor allem gegenüber England durchsetzen und damit die Deutschland als Ganzem stets verweigerte „echte Reziprozität“ im gegenseitigen Handelsverkehr herbeiführen.

Die Idee eines Schiffahrtsbundes selbst ging zurück auf das Projekt einer „erneuerten deutschen Schiffahrtshanse“, d. h. eines Zusammenschlusses aller deutschen Küstenländer zum Schutz der Schiffahrt, das Syndikus Sieveking, der eifrige Befürworter einer deutschen Handelspolitik, im November 1836 dem Hamburger Senat ohne Erfolg vorgelegt hatte. Seine Forderungen wurden nun von der bremischen Regierung aufgenommen und ausgebaut. Nach vorbereitenden Besprechungen Duckwitz' in Berlin und Hannover arbeitete Bürgermeister Smidt eine Denkschrift aus, die den meisten Regie-

¹⁷⁸⁾ Denkschrift Bürgermeister Smidts, datiert vom 1. Juni 1842; s. u. S. 59, Anm. 180.

¹⁷⁹⁾ S. u. S. 93 ff.

rungen des Zoll- und Steuervereins zugesandt wurde. Sie schilderte die Lage des deutschen Seehandels und dessen Gebrechen und vertrat in zunächst noch allgemeinen Umrissen den Erlaß einer Schiffahrtsgesetzgebung des Bundes. In bezug auf das englische country-System führte er aus:

„Die britischen Navigationsgesetze knüpfen an den Begriff der country an. Trotz gewisser erweiterter Auslegung ist es im allgemeinen noch so, daß jeder deutsche Einzelstaat für sich als country gilt. Wenn die Frachtführer der Elbe und Weser: Holsteiner, Hannoveraner und Oldenburger, Getreide von Hamburg und Bremen dahin ausführen wollen, so müssen sie von Altona oder dem Köhlbrand, von Rönnebeck oder Brake clariren; — eben dort, als ihren Landeshafen, haben sie die in Rückfracht eingenommenen Steinkohlen zu löschen, wollen sie nicht ihrer deponierten Cautionen verlustig gehen. Nach Englands Kolonien dürfen unter Österreichischer Flagge nur Österreichische Producte, unter Preußischer nur Producte des Zollvereines verschifft werden.“

All das würde von dem Augenblick an, wo Deutschlands Seestaaten die Basis ihres internationalen Verkehrs, den Begriff des country, über das ganze Bundesgebiet auszudehnen den Mut und den Willen haben würden, eine gänzlich veränderte Gestalt gewinnen. Fortan würden Deutschlands Küsten Gemeingut der deutschen Flaggen sein, deren jede in jedem deutschen Hafen Heimatrecht erwerbe, mithin von hier aus immer direkte Fahrten mache und die Erzeugnisse jedes deutschen Landes überallhin zu bringen berechtigt sei. Von dem, was jetzt Gegenstand mühsamer Separatverträge mit England sei, erwerbe Deutschland das meiste dann ohne weiteres als Selbstfolge der britischen Navigationsgesetze¹⁸⁰).

Auf Grund dieser Denkschrift kam es zu Verhandlungen Smidts und auch Sievekings in Wien, Berlin und Hamburg, aber sie fielen im ganzen negativ aus. Metternich tat das Projekt als „Ideologie“ ab. Vor allem in Berlin hielt man den Vorschlag für unannehmbar: die Errichtung eines Schiffahrtsbundes neben Bund und Zollverein würde die deutsche Politik dem Ausland gegenüber bis zum Unerträglichen verwirren; die Aufnahme Österreichs schien fast wie eine Bedrohung, und natürlich hoffte man noch auf den Anschluß der Hansestädte an den Zollverein, womit dann, wenn dieser ganz

¹⁸⁰) Die Denkschrift ist datiert vom 1. Juni 1842; abgedruckt in: Die Aufgaben der Hansestädte gegenüber dem deutschen Zollverein, sowie in Bezug auf eine gemeinsame deutsche Handelspolitik. Kommissionsbericht an die Vaterstädtische Sektion der Hbg. Ges. zur Beförd. der Künste und nützl. Gewerbe, Hamburg 1847, S. 351 ff.; vgl. dazu: Blume, a. a. O., S. 88 f.; Hansen, a. a. O., S. 51 f.; Henderson, a. a. O., S. 186 ff.; Duckwitz, Denkwürdigkeiten, S. 36 ff.; Wiske-mann, a. a. O., S. 163: „Smidts Denkschrift ist ein Zeugnis nationaler Gesinnung, staatsmännischer Klugheit und wirtschaftspolitischen Weitblicks.“ Über den Begriff des „country“ s. u. S. 78, Anm. 255.

Deutschland umfaßte, Smidts Absicht sich von selbst erfüllen würde¹⁸¹⁾. In Hamburg indessen stand Sieveking als Befürworter der Pläne allein; hier lagen „die Consequenzen einer deutschen Flagge und deutschen Navigationsverfügung außer aller Berechnung“¹⁸²⁾. Auch Lübeck schloß sich der Haltung Hamburgs an. Dieser Mißerfolg des ersten Ansatzes seiner Bemühungen mußte für Smidt um so enttäuschender sein, als die Verhältnisse, solange der Anschluß Hannovers an den Zollverein nicht erfolgte, für seine Pläne und die Sicherstellung der faktischen Freihafenstellung der Hansestädte besonders günstig waren, wenn er sich auch klar darüber war, daß das Ziel ohnehin nur schrittweise zu erreichen war.

Das größte Aufsehen machten die bremischen Pläne in England. Die handelspolitischen Bestrebungen des Senats waren natürlich von Anfang an Gegenstand mißtrauischer Beobachtung von seiten des englischen Gesandten, Oberst Hodges, der kurz vorher als Nachfolger Cannings nach Hamburg gekommen war. Schon als Smidt Anfang Mai 1842 beim Brande Hamburgs dort erschien und dann zu Verhandlungen nach Berlin weiterreiste, berichtete Hodges Lord Aberdeen, er habe Grund zur Annahme, dieser „verschlagnete Politiker“ hege irgendeinen Plan über den Anschluß der Hansestädte an den Zollverein; wahrscheinlich auch zu diesem Zweck seien geheime Verhandlungen zwischen Smidt und der preußischen Regierung geführt worden, indessen habe er über deren Inhalt nicht viel erfahren können¹⁸³⁾. In der Folge zeigte sich Hodges über die bremischen Pläne besser unterrichtet und scheint auch die Denkschrift Smidts zu Gesicht bekommen zu haben, was um so weniger zu vermeiden war, als sich auch die Presse der Angelegenheit bemächtigt hatte. Lord Aberdeen zog darauf bei dem österreichischen Gesandten Erkundigungen ein über das, was der alte Verbündete Englands da zu unternehmen wagte. Bei der Antwort, die er erhielt, und bei der Ergebnislosigkeit der ersten Verhandlungen Smidts konnte er sich allerdings so

¹⁸¹⁾ Vgl. über die preußische Haltung v. Treitschke, a. a. O., Bd. V., S. 475; Zimmermann, a. a. O., S. 186 ff.

¹⁸²⁾ Syndikus Banks an Bürgermeister Smidt, 3. Februar 1843; zit. bei Blume, a. a. O., S. 92, 95.

¹⁸³⁾ Hodges an Aberdeen, 10. Mai 1842. Hodges fand später gerechtere Worte über Smidt und bedauerte schließlich sogar, daß er an dem Bürgermeister-Jubiläum „dieses hervorragenden Mannes“ nicht teilnehmen könne, weil er nicht eingeladen worden sei. Dagegen sah er dann immer mehr in dem „ehrgeizigen Duckwitz“ den bösen Geist der bremischen Politik. „Allgemein berüchtigt wegen seiner Englandfeindlichkeit und seiner Sympathie und Vorliebe für amerikanische Interessen und Einrichtungen“, übe er in allen wirtschaftspolitischen Fragen einen ungebührlich großen und schlechten Einfluß auf Bürgermeister Smidt aus (Hodges an Aberdeen, 29. November 1844, 5. Mai 1846; an Palmerston, 8., 15., 18. Juni 1847, 15. Dezember 1848); s. auch Henderson, a. a. O., S. 186. Vgl. dagegen Wards Urteil über Smidt und Duckwitz, a. a. O., S. 27 und 172.

stellen, als fände er den Gedanken gut, und als läge die Entstehung weiterer großer Marinen neben der englischen und französischen im Interesse Großbritanniens¹⁸⁴).

Wiederaufgenommen und weitergeführt wurden die bremischen Pläne 1844 von Senator Duckwitz. Unmittelbarer Anlaß war das in Berlin aufgetauchte Bestreben, nach dem Beispiel anderer Länder zum Zwecke der Beförderung der direkten Einfuhr aus den Produktionsländern, besonders den Vereinigten Staaten, deren Erzeugnisse bei unmittelbarer Einfuhr in den Zollverein mit einem Zollrabatt von etwa 20% zu begünstigen¹⁸⁵). Um „diesem Treiben“, das den Handel der Hansestädte in ihrer Eigenschaft als wirtschaftliches Ausland dem Zollverein gegenüber empfindlich bedrohte, weil es ihren Handel leicht aus einem Eigen- in einen Speditionshandel verwandeln konnte, entgegenzutreten, verfaßte Duckwitz eine Denkschrift, die, nachdem sie vom Senat gebilligt worden war, den einflußreichsten deutschen Staatsmännern zugestellt wurde¹⁸⁶). Im Gegensatz zu den Sonderbestrebungen des Zollvereins betonte sie wieder angesichts der Handelspolitik des Auslandes die Notwendigkeit einer gemeinsamen Wirtschaftspolitik aller deutschen Staaten. Sie ging aber weiter als die Smidtsche Denkschrift von 1842, indem sie — an Stelle der Begünstigung eines Landes, wie sie der Zollverein forderte — die indirekte Einfuhr einiger Hauptartikel aus den europäischen Entrepôts nach Deutschland mit einem Aufschlagzoll zu belegen und damit also ein Differentialzollsystem, wie es List gefordert hatte, einzuführen empfahl:

„Das Mittel, dem deutschen Seehandel seine Freiheit und Unabhängigkeit zu erkämpfen, besteht daher in dem Eintretenlassen von Differentialzöllen gegen diejenigen, welche durch ihre Gesetzgebung oder andere Verhältnisse der freien Entwicklung des deutschen Seehandels hinderlich sind, oder derselben feindlich entgentreten, und in dem Fortbestehenlassen solcher Differentialzölle, bis der betreffende, Deutschland beeinträchtigende Staat jenem völlig gleiches Recht, das heißt: eine ehrliche Reciprozität gewährt.“¹⁸⁷)

Es handelte sich also lediglich um ein Mittel, die Gleichstellung nötigenfalls zu erzwingen, was dem alten Grundgedanken Duckwitz' entsprach, daß eine liberale Handelspolitik Deutschland erst günstig sei, wenn man Deutschland vom Ausland ebenso entgegenkomme.

¹⁸⁴) Zimmermann, a. a. O., S. 188.

¹⁸⁵) Zimmermann, a. a. O., S. 294 ff.; Duckwitz, Denkwürdigkeiten, S. 37.

¹⁸⁶) Die Denkschrift ist datiert vom 8. November 1844; abgedruckt in (A. Duckwitz), Der Deutsche Handels- und Schifffahrts-Bund, S. 113 ff.; vgl. dazu: Duckwitz, Denkwürdigkeiten, a. a. O.; Entholt, a. a. O., S. 142 ff.; Zimmermann, a. a. O., S. 195; Blume, a. a. O., S. 98; Hansen, a. a. O., S. 52 f.; Fuhse, Bremen in wirtschaftsgeschichtlicher Entwicklung, S. 40 ff.

¹⁸⁷) a. a. O., S. 125.

Um die Idee näher zu begründen, gingen Duckwitz und Smidt selbst nach Berlin, wo Bülow und seine Räte nun „wirkliches Interesse“ an der Sache gewannen¹⁸⁸). Unter zum Teil wörtlicher Benutzung der Vorschläge Duckwitz' verfaßte der Präsident des Handelsamtes, von Rönne, im April 1845 eine umfangreiche Denkschrift für die Zollvereinsregierungen¹⁸⁹). Darin wurde nun preußischerseits der Zusammenschluß der deutschen Küstenstaaten zu einem Schiffahrtsbund zur Begünstigung der deutschen Schiffahrt, der Erlaß eines Gesetzes, das die direkte Einfuhr außereuropäischer Erzeugnisse in nationalen oder ihnen vertragsmäßig gleichgestellten Schiffen begünstigte, und die Einführung von Retorsionen, durch die das Ausland zur Milderung seiner Schiffahrtsgesetze bewegt werden sollte, verlangt. Der Anschluß der Hansestädte, zu denen so ein enges Verhältnis angebahnt wurde, an den Zollverein wurde dabei im Auge behalten. Es folgten nun längere Verhandlungen zwischen Bremen, Hamburg und Preußen und auch der preußischen Ministerien untereinander, die sich über das Für und Wider der Einführung von Differentialzöllen zunächst nicht einigen konnten¹⁹⁰). Die treibende Kraft dabei ging von Bremen aus, wo man der festen Überzeugung war, daß man „am Vorabend einer Umwandlung in der deutschen Handelspolitik“ stehe¹⁹¹). Im Winter 1846/1847 gelangten schließlich vertrauliche Mitteilungen aus Berlin nach Bremen, die nicht bezweifeln ließen, daß es mit der Gründung eines förmlichen Handels- und Schiffahrtsbundes Ernst werden sollte. Duckwitz wurde daher vom Senat beauftragt, die ganze Idee, so wie sie sich bremischerseits darstellte, zusammenzufassen. Er erarbeitete eine Schrift unter dem Titel: „Der Deutsche Handels- und Schiffahrts-Bund“, die, wegen ihres Umfangs als Manuskript gedruckt¹⁹²), nach Berlin, Hannover, Oldenburg, Hamburg und Lübeck gesandt wurde. Sie zeigte noch einmal den Weg auf zur

„Errichtung eines Bündnisses unter deutschen Staaten zum Zwecke der gemeinsamen Zurückweisung von Bedrückung des deutschen Handels durch fremde Staaten und zur endlichen Herstellung und Sicherung eines gleichberechtigten internationalen Verkehrs, also zum Zwecke der Erwirkung der möglichsten Handelsfreiheit“¹⁹³).

Als Waffe der Vereinigung, dessen Präsidium Preußen übernehmen sollte, wurde wieder die Erhebung von Aufschlagzöllen an den äußersten Grenzen

¹⁸⁸) Zimmermann, a. a. O.

¹⁸⁹) Abgedruckt in: Die Aufgaben der Hansestädte gegenüber dem deutschen Zollverein, s. o. S. 59, Anm. 180; vgl. v. Treitschke, a. a. O., Bd. V., S. 475; Hansen, a. a. O., S. 53; Blume, a. a. O., S. 98 f.

¹⁹⁰) Zimmermann, a. a. O., S. 203 ff.

¹⁹¹) Vgl. Blume, a. a. O., S. 101.

¹⁹²) Bremen (Anfang März) 1847; vgl. Duckwitz, Denkwürdigkeiten, S. 39.

¹⁹³) a. a. O., S. 11.

auf gewisse transatlantische Waren (Baumwolle, Tabak, Kaffee u. a.) empfohlen, die im Zwischenhandel aus anderen europäischen Ländern eingeführt wurden, um sie so von Deutschland fernzuhalten und den deutschen Handel zu bevorzugen. Gegen England, dessen Handel damit vor allem gemeint war, empfahl Duckwitz allerdings ausdrücklich „eine Berücksichtigung der jeweilig obwaltenden Umstände“, da bei dessen großer Macht die Maßnahmen „höchst verderblich auf die deutschen Staaten zurückwirken“ könnten¹⁹⁴).

In Hamburg, das ja in erster Linie auf den Englandhandel eingestellt war, fand Duckwitz' Schrift Bedenken und Ablehnung, weil man das Eingehen auf eine kommerzielle Verbindung mit dem übrigen Deutschland für schwierig und für nicht unbedenklich hielt; Syndikus Banks hielt die Forderung, daß „der deutsche Seehandel deutsch gemacht werden“ müsse, für eine Unverschämtheit¹⁹⁵). In Berlin dagegen bewirkte sie, daß am 25. März 1847 beschlossen wurde, der Direktor im Auswärtigen Ministerium, Freiherr von Patow, solle Hannover, Oldenburg, Bremen und Hamburg besuchen und dort vertrauliche Besprechungen abhalten, um in Erfahrung zu bringen, ob und inwieweit auf die Teilnahme der Küstenstaaten zu rechnen sei¹⁹⁶).

Patow fuhr zunächst nach Hannover. Die ihm dort übergebenen „Unvorgreiflichen Bemerkungen“¹⁹⁷) stimmten im wesentlichen mit den von ihm mitgebrachten preußischen „Vorschlägen für die Errichtung eines deutschen Schifffahrts- und Handelsvereins“¹⁹⁸) überein. Mit dem hannoverschen Oberfinanzrat Witte zusammen fuhr Patow nach Bremen, wo am 31. März in der Wohnung von Duckwitz die Beratungen fortgesetzt wurden. Noch entschiedener als die Hannoveraner drängten die Bremer auf augenblickliche Einführung von Aufschlagzöllen gegen die feindseligen Staaten¹⁹⁹). Oldenburg trat den hannoverschen Äußerungen bei. Allein Hamburg verhielt sich völlig ablehnend; dort erklärte man Patow, daß ein Bund ohne Unterscheidungszölle unmöglich, mit solchen aber für den hamburgischen wie für den deutschen Handel durchaus schädlich sei. Auch die nationale Seite der Sache, auf die Patow besonderes Gewicht legte, wollte man nicht anerkennen²⁰⁰).

Die ganze Entwicklung mußte natürlich das allergrößte Mißtrauen in England hervorrufen. Es hatte sich bisher nur dem Zollverein gegenüber-

¹⁹⁴) Ebd., S. 51.

¹⁹⁵) Ebd., S. 13; Blume, a. a. O., S. 103, Anm. 387.

¹⁹⁶) Zimmermann, a. a. O., S. 220; v. Treitschke, a. a. O., Bd. V., S. 476.

¹⁹⁷) Abgedruckt in: Duckwitz, Denkwürdigkeiten, S. 44 ff.

¹⁹⁸) Berlin, 27. März 1847; abgedruckt ebd., S. 40 ff.

¹⁹⁹) Duckwitz, Denkwürdigkeiten, S. 39, 52 ff.; Zimmermann, a. a. O.; Entholt, a. a. O.; v. Patow wurde in Bremen gefeiert; er selbst brachte einen Trinkspruch aus auf „die deutsche Seestadt, welche in allen nationalen Angelegenheiten vorgeht“, vgl. Baasch, a. a. O., S. 146.

²⁰⁰) Zimmermann, a. a. O.; Blume, a. a. O., S. 104.

gesehen, dessen Ziele zwar auch gegen England gerichtet waren, der bei seinem vorläufigen Umfang und seiner Handelspolitik gegen das Ausland aber keine absolute Gefahr für den englischen Handel darstellte, wie der für Großbritannien äußerst günstige Handelsvertrag vom 2. März 1841 wieder bewiesen hatte. Ihm gegenüber zeigte die englische Regierung weiterhin eine äußerst gespannte Aufmerksamkeit; ihre Politik lief nach wie vor darauf hinaus, einerseits den Zollverein zu einer Senkung seiner Zölle zu bewegen, zum anderen die norddeutschen Staaten mit ihren niedrigen Zöllen, jetzt besonders Hannover, in ihrer Opposition gegen den Zollverein zu bestärken²⁰¹). Auch die Hansestädte, wo Hodges jede Regung und Agitation für und wider den Verein konstatierte, standen natürlich weiter im Mittelpunkt des Interesses, gaben bei ihrer anschlussfeindlichen Haltung indessen keinen Grund zur Besorgnis in England²⁰²).

Neben dem Zollverein war nun in dem Schiffahrtsbund eine Vereinigung im Werden, die eine weit größere Gefahr für den englischen Handel zu werden versprach. Es konnte bei der ganzen Einstellung Englands gegenüber Deutschland nicht ausbleiben, daß sich die Regierung — im Gegensatz zu ihrer passiveren Haltung dem Zollverein gegenüber — für ein Eingreifen gegen diese Pläne entschied. Zu einem solchen Schritt konnte sie sich natürlich um so eher entschließen, als er sich nicht gegen Preußen und die Gesamtheit der Zollvereinsstaaten, sondern in erster Linie gegen Bremen zu richten hatte, von dem ja die Initiative zu der geplanten Vereinigung ausging. Bei der Machtlosigkeit des Stadtstaates, dessen Englandhandel zudem gerade wieder eine Aufwärtsbewegung zeigte, schien eine Intervention zweifellos erfolgversprechend, zumal ein Teil der Kaufmannschaft die Ansicht des Senats nicht teilte und man auf deren Hilfe bei dem Versuch rechnen konnte, die Stadt auf dem Wege des Freihandels zu halten.

Nach der Wiederaufnahme der Schiffahrtsbundpläne durch Duckwitz im März 1844 hatte sich der sonst so gut informierte Hodges allerdings zunächst recht schlecht unterrichtet gezeigt, indem er die zwischen Bremen und Berlin geführten Verhandlungen mit einer Annäherung der Hansestadt an den Zollverein in Verbindung brachte²⁰³). Immerhin aber gab er der englischen Regierung Veranlassung, eine Haltung gegenüber Bremen einzunehmen, die dieses nur in seinem Vorhaben bestärken konnte. Als nämlich England den Hansestädten im September 1845 das Recht zugestanden hatte, die Häfen zwischen der Maas und Elbe und zwischen der Trave und Memel in bezug auf den Verkehr mit den Häfen Englands und seiner Kolonien als „hanse-

²⁰¹) Hodges an Aberdeen, 24. September, 25. Oktober, 2. November 1841, über die Haltung Mecklenburgs, Oldenburgs und Hannovers gegenüber dem Zollverein.

²⁰²) Bes. Hodges an Aberdeen, 25. Januar und 10. Mai 1842.

²⁰³) Hodges an Aberdeen, 29. November 1844.

atische Nationalhäfen“ zu betrachten²⁰⁴), ein Recht, das auch den anderen deutschen Küstenstaaten gewährt worden war, hatte Bürgermeister Smidt Hodges mitgeteilt, daß nun „diese Küstenstrecke in Betreff des Handels und Schiffahrts-Verkehrs mit Großbritannien ... als Ein verbundenes Ganzes und als die gemeinschaftliche Heimat der ... deutschen Flaggen betrachtet“ werden könne²⁰⁵). Darauf ließ Lord Aberdeen dem Bürgermeister umgehend eine scharfe Erwiderung zugehen, die besagte, daß die gewährten Zugeständnisse in gar keiner Weise auf eine angenommene Einheit der deutschen Seestaaten sich bezögen. Die einzige Einheit, die der englischen Regierung in bezug auf die deutschen Staaten bekannt sei, sei vielmehr die des Deutschen Bundes²⁰⁶). Damit aber hatte Lord Aberdeen noch einmal ganz kraß das ausgesprochen, was von Anfang an die bremischen Schiffahrtsbündelpläne heraufbeschworen hatte.

Erst 1846 zeigte sich Hodges genauer orientiert und legte ein verstärktes Mißtrauen an den Tag. Der Besuch des Freiherrn von Patow, insbesondere seine warmherzige Aufnahme, die auch für die Presse das Signal war, sich eifriger denn je mit den Plänen zu beschäftigen²⁰⁷), gaben dem englischen Vertreter vollends Anlaß zu alarmierenden Depeschen an seine Regierung. Es habe sich wieder gezeigt, wie sehr Bürgermeister Smidts Ansichten über handels- und schiffahrtspolitische Angelegenheiten mit denen der preußischen Regierung übereinstimmten und im direkten Gegensatz zur Politik Hamburgs, das Patow ganz unzufrieden verlassen habe, stünden. Der Grund für diesen Gegensatz und den bedauerlichen Mangel an Einigkeit zwischen den beiden Städten liege eben darin, daß, während Hamburg hauptsächlich vom englischen Handel abhängig sei, Bremen in erster Linie mit den Vereinigten Staaten verbunden und daher in der Lage sei, sich ohne Schädigung seiner Wirtschaft mit Preußen in dessen nationalen und volkstümlichen Zielen zu vereinigen. Um Bremen und seinen Bürgermeister von der eingeschlagenen verderblichen Politik abhalten zu können, erbat Hodges schließlich die Unterstützung des Außenministeriums²⁰⁸).

Lord Palmerston — seit Juli 1846 wieder Außenminister — ließ mit der Erfüllung dieser Bitte nicht lange auf sich warten; am 17. Mai 1847 konnte Hodges eine gleichlautende Note an die drei Senate richten. Die englische Regierung, hieß es da, habe von dem Zweck der Reise v. Patows erfahren

²⁰⁴) S. u. S. 105.

²⁰⁵) Bürgermeister Smidt an Hodges, 4. November 1845.

²⁰⁶) Aberdeen an Hodges, 21. November 1845; Hodges an Bürgermeister Smidt, 25. November 1845.

²⁰⁷) Baasch, a. a. O., S. 141. In der Zollvereinspresse, besonders im Zollvereinsblatt und in der Allgemeinen Zeitung, wurde jetzt, wie auch schon früher, Bremens Haltung, in der „der frische deutsche Geist“ wehe, gegenüber der Hamburgs, die von englischen Interessen beherrscht werde, gepriesen.

²⁰⁸) Hodges an Palmerston, 6. und 9. April 1847; vgl. Henderson, a. a. O., S. 186 ff.

und mit Bedauern die Neigung mindestens einer der hanseatischen Regierungen beobachten müssen, den preußischen Ansichten beizustimmen und an Stelle einer liberalen Handelspolitik ein Differentialzollsystem zu setzen. Natürlich sei es Sache der Städte, über ihre Handelspolitik zu entscheiden. Aber einerseits müsse der englischen Regierung der Zweifel erlaubt werden, ob ihr dank einer liberalen Gesinnung gewonnener Wohlstand durch die Annahme eines solchen Systems und durch die Unterwerfung ihrer Interessen unter einen Binnenstaat erhöht werden könne. Zum anderen dürfe nicht vergessen werden, daß die Annahme eines Differentialzollsystems gleiche Maßnahmen von seiten der Staaten, gegen die dieses gerichtet sei, zur Folge haben würde, und daß damit Handelsbeziehungen, die bisher auf gegenseitige Konzessionen und guten Willen begründet gewesen seien, so in einen Wirtschaftskampf verwandelt würden, der natürlich dem Staat mit den größten wirtschaftlichen Reserven den geringeren Schaden zufügen werde. Da die Hansestädte aber (im Gegensatz zu Preußen) nicht die Absicht kundgetan hätten, ihre Vertragsverbindlichkeiten mit Großbritannien zu kündigen — die Voraussetzung für die Einführung eines Differentialzollsystems —, so sehe sich die englische Regierung noch nicht vor die Notwendigkeit gestellt, in Erwägung zu ziehen, auf welche Weise sie einer Änderung der Wirtschaftspolitik der Hansestädte entgegentreten müßte²⁰⁹⁾.

In Hamburg, wo Hodges dem Syndikus Banks die Note selbst vorlas, herrschte große Bestürzung, war es doch gerade die Rücksicht auf den umfangreichen Handel mit England und die Furcht vor dessen feindseliger Haltung, die die Stellungnahme zu den bremischen Plänen weitgehend beeinflusst hatten²¹⁰⁾. Banks zeigte sich dem englischen Gesandten gegenüber „sehr verstört“, und entgegnete, daß es ihm leid tue, daß die englische Regierung Hamburg mit demselben Mißtrauen wie Bremen betrachte, wo man doch genau wisse, daß der Hamburger Senat Patows Annäherungsversuche in keiner Weise ermutigt habe. Auf keinen Fall habe Hamburg daher eine solche zornige Note verdient. Hodges entgegnete barsch, er könne keine zornigen Ausdrücke in der Note entdecken; außerdem hingen die weiteren Maßnahmen der englischen Regierung vollkommen von der zukünftigen Haltung der Hansestädte gegenüber Preußen ab²¹¹⁾.

²⁰⁹⁾ Palmerston an Hodges, 11. Mai 1847; Hodges an Bürgermeister Smidt, 17. Mai 1847. Vgl. Duckwitz, Denkwürdigkeiten, S. 58 f.: „Es war das ein Zeichen, daß man in England die Sache besser erkannte als in Deutschland.“ Senatsprotokoll vom 19. Mai 1847.

²¹⁰⁾ Blume, a. a. O., S. 105, Anm. 397.

²¹¹⁾ Hodges an Palmerston, 18. Mai 1847. In seiner offiziellen Antwort versicherte Banks, man sei in Hamburg immer der Meinung gewesen, daß die Stadt nur bei freier Bewegung gedeihen könne. Man wünsche nichts mehr, als daß alle Staaten dem Systeme eines vollkommen freien Handels huldigten; Blume, a. a. O.; Syndikus Banks an Bürgermeister Smidt, 22. Mai und 9. Juni 1847.

Grundverschieden von der Reaktion Hamburgs war, wie nicht anders zu erwarten, die Haltung der bremischen Regierung. Bürgermeister Smidt schrieb wenige Tage später an Banks, dem er persönlich freundschaftlich verbunden war: „Gelegentlich werde ich ihm (Hodges) in allgemeinen Redensarten darauf antworten. Wenn die Engländer Deutschland nur für ein country ansehen wollen, wie sie es doch von Deutschland hinsichtlich der verschiedenen Theile ihres eigenen unermesslichen Reiches begehren, und wenn sie auf dem neuerdings begonnenen Wege nur fortfahren, von einem scheinbaren Reciprocitätsverhältnis zu einem vollkommenen überzugehen, so würden wir uns bald mit ihnen verständigen. Aber gegen ihr altes *divide et impera* muß man auf seiner Hut sein, sie dürfen nicht wännen, es könne ihnen gelingen Deutschland wie Großbritannien zu behandeln“²¹²). Erst Ende Mai folgte dann Smidts Antwort an Hodges, die tatsächlich ebenso nichtssagend wie höflich war. Er betonte, das letzte Ziel Bremens sei bei allem immer der freie Verkehr mit allen Nationen der Erde: nichts könne zu seiner Unterstützung geeigneter sein, „als wenn von Seiten anderer dem System der Protection huldigender Staaten . . . auf die Bahn des freien Handels eingelenkt würde“²¹³).

Während der Bürgermeister so den englischen Gesandten abspeiste, hielt er andererseits engen Kontakt mit der preußischen Regierung. Schon bald nach Empfang der englischen Note hatte er sich zu Patow darüber in ganz ähnlichem Sinne wie zu Banks ausgesprochen²¹⁴). Einige Tage später übersandte er ihm Abschriften der Note und seiner Antwort an Hodges. Mit warmen Worten dankte Patow für das dem Berliner Hof bewiesene Vertrauen und fügte hinzu: „Käme auch wirklich von unseren Wünschen und Plänen nichts zur Ausführung, so wäre es immer schon ein großer Gewinn, daß wir in dieser Weise einander näher getreten sind! — Lord Palmerstons Schritt ist uns übrigens der beste Beweis, wie stark wir sein würden, wenn wir Einer für Alle und Alle für Einen einstünden. Sonst würde er sich nicht solche Mühe geben, die Vereinigung zu hintertreiben!“²¹⁵). — Ganz derselben Meinung war Smidt; auch er schloß aus den „ängstlichen Bewegungen“ der Engländer, „daß wir uns nicht vor ihnen zu fürchten hätten, wenn wir unter uns nur einig wären“. Noch aber habe Palmerston in allen norddeutschen Staaten seine Agenten, denen die größte Aufmerksamkeit auf Richtung und Bewegung in der Sphäre der deutschen Handelspolitik anempfohlen sei, „und wo nur ein Haken einzuschlagen ist, säumt man keinen Augenblick damit“. All das erinnere mitunter an die Schillerschen Worte:

²¹²) Bürgermeister Smidt an Syndikus Banks, 21. Mai 1847.

²¹³) Bürgermeister Smidt an Hodges, 28. Mai 1847; Duckwitz, Denkwürdigkeiten, S. 58 f.

²¹⁴) Bürgermeister Smidt an v. Patow, 27. Mai 1847.

²¹⁵) v. Patow an Bürgermeister Smidt, 4. Juni 1847.

„Die Polypenarme streckt der Britte
Gierig stets nach fremden Schätzen aus
Und das Reich der freien Amphitrite
Will er schließen, wie sein eignes Haus.“²¹⁶⁾

Auch Duckwitz stand natürlich in enger Verbindung zu den führenden Männern in Berlin. Er hielt das Eingreifen Palmerstons, „diesen Schreckschuß“, für einen erneuten Mißgriff, „denn was er vermeiden soll, kann er herbeiführen. Außerdem zeigt er die Blöße Englands“²¹⁷⁾.

Indessen war man in Whitehall keineswegs geneigt, sich mit der Antwort Bürgermeister Smidts zufrieden zu geben und die Entwicklung der Schifffahrtsbundpläne in Deutschland ruhig abzuwarten. Zu viel schien für den britischen Handel auf dem Spiel zu stehen, als daß den verantwortlichen Männern eine nochmalige Einmischung in die bremischen Angelegenheiten nicht geraten schien. So beauftragte das Außenministerium Oberst Hodges, Bürgermeister Smidt ausdrücklich darzulegen, „daß der Erlaß von Maßnahmen, die sich auf die Interessen ganz Deutschlands beziehen, der Kompetenz des Bundestages vorbehalten ist; und daß Ihrer Majestät Regierung einer Maßnahme diesen Charakter nur zubilligen kann, wenn sie von der einzigen anerkannten Zentralgewalt des Bundes ausgeht“²¹⁸⁾. Mit dieser unverhüllten Drohung lehnte es England also nicht nur von vornherein ab, einen deutschen Schifffahrtsbund, wenn er verwirklicht werden sollte, je anzuerkennen, es sprach auch ganz deutlich den deutschen Staaten das Recht ab, ihre Handelsinteressen dem Ausland gegenüber gemeinsam zu vertreten, solange das nicht auf Grund des Art. XIX geschah, womit nach menschlichem Ermessen ohnehin nicht zu rechnen war. Damit stellte es sich nach Meinung der Bremer aber zugleich in Widerspruch zu dem Art. XI der Bundesakte, die den einzelnen Bundesgliedern das Recht von Bündnissen aller Art zugestand, wenn sie sich nicht gegen den Bund richteten. Die englische Regierung zeigte also ganz offenkundig, von welcher Seite der deutschen Wirtschaftseinheit der stärkste Widerstand geleistet wurde. Eine direkte Verbin-

²¹⁶⁾ Bürgermeister Smidt an v. Patow, 11. Juni 1847.

²¹⁷⁾ Senator Duckwitz an v. Patow, 31. Mai 1847. — Das Zusammengehen Bremens mit Preußen, wie es sich hier ergab, war übrigens auch insofern folgenreich, als es bei der Gründung der Ocean Steam Navigation Company eine Rolle spielte; vgl. Rauers, Bremer Handelsgeschichte, S. 48.

²¹⁸⁾ Lord Palmerston an Hodges, 11. Juni 1847. Palmerston war jedoch nicht der Urheber dieses neuen Vorstoßes, sondern versah vielmehr das Konzept der Depesche mit der Randnotiz: „I do not exactly understand the meaning of this — P.“ Daraus dürfte aber nicht zu folgern sein, daß er etwa unwillig dieser Intervention, die wahrscheinlich auf den Unterstaatssekretär Backhouse zurückging, zustimmte, sondern wohl nur, daß er der wirtschaftlichen Seite der bremischen Pläne keine große Aufmerksamkeit geschenkt hatte. — Hodges an Bürgermeister Smidt, 14. Juni 1847; vgl. Duckwitz, Denkwürdigkeiten, S. 58 f.

ding ging von dieser Haltung zu dem Standpunkt, den sie im kommenden Jahr gegenüber der nationalen Bewegung des deutschen Volkes einnahm.

Der Bremer Senat war über die englische Haltung weder überrascht noch ließ er sich durch die Drohung einschüchtern. Bürgermeister Smidt legte die Depesche unbeantwortet zu den Akten, „um nicht erwidern zu müssen, daß wir keiner Belehrung über die Deutschen Bundesverhältnisse von Lord Palmerston bedürfen. Am Ende werden die Engländer . . . durch einen Bundesbeschluß darüber belehrt werden müssen, daß sie Deutschland so gut für ein Country anzusehen haben wie wir die verschiedenen Abteilungen des unermesslichen Britischen Reiches“²¹⁹).

Ob und wie weit nun die Handels- und Schiffahrtsbundpläne gegen den entschlossenen Widerstand Englands durchführbar waren, hing weitgehend davon ab, ob sämtliche deutschen Seeuferstaaten für das Bündnis gewonnen werden konnten; entscheidend war dabei die Stellung Hamburgs. Der hamburgische Senat aber stand dem Plan nach wie vor skeptisch gegenüber; er befürchtete schwere Schädigungen, welche dem Handel und der Schifffahrt durch die Einführung von Differentialzöllen drohten, da sie nach seiner Meinung unbedingt zu Gegenmaßregeln der fremden Staaten führen würden²²⁰). Natürlich war es weiterhin England, dem in dieser Hinsicht die größte Rücksicht galt; mit Besorgnis konstatierte man die schon wachsende Mißstimmung in London gegen die Hansestädte und deren mögliche Folgen²²¹). Ein vom Senat eingesetzter Ausschuß arbeitete schließlich eine Denkschrift aus, die Ende Juli gedruckt vorlag²²²). Sie befaßte sich nicht so sehr mit der Gründung eines deutschen Schiffahrtsbundes als mit der vorgesehenen Einführung einer differentiellen Zollbehandlung, und zwar lehnte sie ein solches System von Differentialzöllen als schädlich für den partikularen hamburgischen wie für den deutschen Handel im allgemeinen ab. Damit brachte die Denkschrift als die Stellungnahme des Hamburger Senats allen nationalgesinnten Kreisen eine herbe Enttäuschung und wurde von der Zollvereinspresse und den Anhängern eines Schiffahrtsbundes, die das Differentialzollsystem vor allem aus Gründen der nationalen Einheit befürworteten, auf das heftigste angegriffen, wobei wieder der andersartige Standpunkt Bremens hervorgehoben wurde²²³). In freihändlerischen Kreisen

²¹⁹) Bürgermeister Smidt an v. Patow, 17. Juni 1847.

²²⁰) Hansen, a. a. O., S. 55.

²²¹) Syndikus Banks an Bürgermeister Smidt, 9. Juni 1847.

²²²) Das Differentialzollsystem nach den bei mehreren Nordseestaaten Deutschlands zur Erörterung gekommenen Vorschlägen für die Errichtung eines deutschen Schiffahrts- und Handels-Vereins, Hamburg 1847; vgl. dazu Hansen, S. 55 ff.; Blume, a. a. O., S. 105 ff.; Baasch, a. a. O., S. 146; Schramm, a. a. O., S. 262 f.

²²³) Baasch, a. a. O.; Blume, a. a. O., Hansen, a. a. O., S. 64 f. In der Weserzeitung vom 28. August 1847 hieß es: „Mit der Hamburgischen Denkschrift sind die seit einer Reihe von Jahren fortgesetzten und auf sehr verschiedenen Seiten getheilten

dagegen fand die Denkschrift begeisterte Anerkennung; besonders in England, wo im Laufe des Jahres zwei Übersetzungen gedruckt wurden, fand sie laute Zustimmung und trug so zu der beabsichtigten Rehabilitierung Hamburgs bei²²⁴).

Die Hamburger Denkschrift hatte mit aller Deutlichkeit gezeigt, wie sehr die wirtschaftspolitischen Ziele Bremens und Hamburgs sich voneinander entfernt hatten, und wie groß die Gefahr war, daß die hanseatische Gemeinschaft an dieser Entscheidung für und wider den Freihandel zerbrach; sie hatte aber auch den grundsätzlichen Unterschied in der Haltung der beiden Städte gegenüber Großbritannien dargelegt. Während Hamburg alle Befürchtungen in bezug auf seine künftige Haltung als unbegründet zurückgewiesen und damit auf den Beifall Englands gehofft und ihn geerntet hatte, blieb Bremen bei der von ihm vertretenen Wirtschaftspolitik weiterhin das Ziel argwöhnischer englischer Betrachtungen. Und zwar bestanden nun, da die Gefahr des Schiffahrtsbundes und eines Differentialzollsystems durch die Ablehnung Hamburgs gebannt war, in London fälschlicherweise Befürchtungen, daß Bremen nach dem Fehlschlagen seiner Pläne sich doch dem Zollverein nähern könne. Das aber stand, obwohl Bremen nicht mehr die einstige hervorragende Bedeutung als Einfuhrhafen für britische Waren hatte, im direkten Gegensatz zum englischen Wirtschaftsinteresse, weil es eine gefährliche Bresche in das Gebiet der dem Zollverein noch fernstehenden norddeutschen Staaten geschlagen hätte. Diese Staaten in ihrer Gesamtheit aber weiter im Interesse des englischen Handels vom Zollverein fernzuhalten, erklärte Lord Palmerston in diesen Tagen noch einmal ganz kategorisch als Pflicht jeder englischen Regierung²²⁵). Der englische Gesandte bei den Hansestädten hatte daher ausdrückliche Weisung, die Entwicklung in Bremen genau im Auge zu behalten, und er versäumte denn auch nicht, über die

Bestrebungen, deren gemeinsames Ziel es ist, das Prinzip der Einheit in die deutschen Handels- und Schiffahrtsangelegenheiten einzuführen, zu einem Abschnitt gekommen . . . Hamburg setzt allen den Wünschen, Vorschlägen, Bemühungen, welche dem deutschen Handel zu größerer Selbständigkeit, einer gemeinsamen Verfassung und unter den Handelsvölkern der Erde zu seinem guten Recht verhelfen sollten, ein unbedingtes Nein entgegen. Freilich ein vollständig motivirtes und in seiner Art meisterhaft formulirtes Nein . . .“

²²⁴) Times, 8. Oktober 1847: „We do not hesitate to say that a more statesman-like document, and a more masterly defence of freedom of trade, not only as regards the local interests of the port of Hamburg, but also those of Germany and of all commercial nations, has never come under our notice . . . Their excellent memorial is animated with the best spirit towards this country especially . . .“

²²⁵) Memorandum an den Prinzen Albert, Laggan, 16. September 1847; teilweise zit. bei Martin, *Life of the Prince Consort*, Bd. I., S. 447 f.; vgl. Bell, a. a. O., Bd. II., S. 2 ff.

lästigen Umtriebe der „Messrs. Smidt and Duckwitz“ ausführlich zu berichten²²⁶⁾.

Wie wenig man in Bremen in dieser Zeit auf das Prinzip des Freihandels eingeschworen war, zeigte ein typischer Vorfall, der sich anlässlich des Besuchs, den der Führer der englischen Freihandelspartei, Richard Cobden, im Herbst des Jahres Deutschland abstattete, ereignete. Während Lübeck ihm einen großartigen Empfang bereitete, in Hamburg ihm zu Ehren „der vaterlandslose radikale Handel seine Saturnalien feierte“²²⁷⁾, und Cobden dort die Denkschrift des Senats, „welche besser als alle Reden über Freihandel die Deutschen von dem falschen Wege des Monopols zurückführen muß“, pries²²⁸⁾, kam es zu keinem Bruch des Briten in Bremen. Als Cobden in Lübeck weilte, hielten sich zwar auch die beiden Smidt, Vater und Sohn, dort auf und nahmen an dem Empfang teil. Aber der Bürgermeister vermied mit großer Peinlichkeit, die nicht verborgen blieb, dem Engländer auch nur vorgestellt zu werden, was er allerdings später nicht vermeiden konnte, als er Cobden und Oberst Hodges zufällig auf dem Lübecker Marktplatz traf²²⁹⁾.

An der ablehnenden Haltung des größten deutschen Hafens mußte das Projekt des Handels- und Schifffahrtbundes scheitern. Auch „in Berlin bekam“, berichtete Duckwitz, „diejenige Strömung, welche nichts wollte, das Übergewicht, und die Sache blieb liegen“²³⁰⁾. Hannover verlangte noch einmal die Errichtung des Schifffahrtbundes. Aber am 16. Dezember richtete die preußische Regierung in Erwiderung von Anfragen verschiedener Zollvereinsstaaten an die Regierungen dieser Staaten ein Memorandum, in dem sie darlegte, daß nur vorläufige Besprechungen mit den nicht zum Zollverein gehörenden Seestaaten stattgefunden, die jedoch zu keinem Resultat geführt hätten²³¹⁾. „Damit war“, fuhr Duckwitz fort, „dieser Gegenstand vollständig zu Ende, und man ließ es sich wieder geduldig gefallen, daß England und Frankreich unser Vaterland nicht als ein Land — country — anerkannten, sondern nur jeden Staat besonders als ein Land, ein country, gelten lassen wollten . . . Statt in Deutschland die Nationalehre dabei verletzt zu

²²⁶⁾ Bes. Hodges an Palmerston, 18. Juni 1847.

²²⁷⁾ v. Treitschke, a. a. O., Bd. V., S. 472.

²²⁸⁾ Hansen, a. a. O., S. 66 f.; Schramm, a. a. O., S. 264, 268; Baasch, Hamburgs Handel und Verkehr im 19. Jahrh., S. 43; ders., Hamburg und Bremen und die deutschen wirtschaftlichen Einheitsbestrebungen, S. 150, über die Presse.

²²⁹⁾ Hodges an Palmerston, 3. Oktober 1847.

²³⁰⁾ Denkwürdigkeiten, S. 58 ff.; Zimmermann, a. a. O., S. 221, stellt fest: „Besonders Einfluß auf die preußische Regierung, wo ohnehin die freihändlerischen Neigungen vorwogen, hat die (hamburgische) Schrift nicht ausgeübt.“ Dagegen Blume, a. a. O., S. 106, wonach v. Kamptz durch sie umgestimmt wurde. v. Patow kehrte von einer Reise, die er im Juli nach England unternahm, als Anhänger des Freihandels zurück.

²³¹⁾ Hansen, a. a. O.

sehen, freute man sich der praktischen Ausübung der Theorie des Freihandels und bemerkte nicht, daß ein nur von der einen Seite gewährter, von der anderen Seite aber verweigerter freier Verkehr doch füglich nicht „Freihandel“ genannt werden könne.“

Ganz so „vollständig zu Ende“ war die Sache jedoch noch keineswegs. Erzielte sie in Deutschland selbst auch keine praktischen Erfolge, so blieb sie doch da, wohin sie gerade wirken sollte, nämlich in England, nicht ohne Wirkung, und zwar auch dann noch, als sie in Deutschland schon aussichtslos geworden war. Sir Robert Peel ließ sich nämlich ein Exemplar der Arbeit Duckwitz' über den „Handels- und Schifffahrts-Bund“, das Hodges der englischen Regierung im Juni eingesandt hatte, ins Englische übersetzen und beschäftigte sich gründlich damit. Auf diese Weise soll sie — wie überhaupt die ganze Bewegung für den deutschen Handels- und Schifffahrtsbund —, zusammen mit den Vorstellungen und Beschwerden anderer Mächte über die britische Schifffahrtsgesetzgebung, wesentlich beigetragen haben, Peels Idee, diese Schifffahrtsgesetzgebung aufzuheben, zum Durchbruch zu bringen²³²). Damit aber war letzten Endes das Ziel der bremischen Pläne in bezug auf England erreicht; denn mit der Aufhebung der Navigationsakte und der vorhergehenden Zollreform waren alle Hindernisse beseitigt, die bisher der freien Entfaltung des deutschen Englandhandels und einer echten Reziprozität im Wirtschaftsverkehr der beiden Nationen im Wege gestanden hatten.

e) Rückkehr zum Prinzip des Freihandels

Der großartige Sieg des englischen Freihändlertums, die schlechte Erfahrung, die man entgegen den bremischen Hoffnungen 1848 bis 1850 mit der Zentralgewalt in zoll- und handelspolitischer Beziehung machte, Preußens schwächliche Politik seit 1849 und die schweren Krisen, durch die der Zollverein von 1849 bis 1852 ging, führten dazu, daß die bremischen Staatsmänner von der mit den Schifffahrtsbundplänen verfolgten nationalen Handelspolitik abgingen und sich wieder einer liberaleren Auffassung zuwandten, die in der Praxis ja auch nie aufgegeben worden war. Vollends der gewaltige Aufschwung, den Handel und Schifffahrt Bremens in den 1850er Jahren nahmen, trug dazu bei, nicht nur den Anschluß der Stadt an den Zollverein noch entbehrlicher und unnötiger als früher schon erscheinen zu lassen, sondern überhaupt Bremen wieder gleichgültiger gegen die wirtschaftliche Einigung Deutschlands zu stimmen. Der Gegensatz zu Hamburg verschwand, und der alte Standpunkt gewann wieder das Übergewicht, wonach die Selbständigkeit Bremens in jeder Beziehung und die möglichst große Freiheit des internationalen Verkehrs in seinen Häfen das vornehmste

²³²) Duckwitz, Denkwürdigkeiten, a. a. O., nach Mitteilung Lord Cowleys; vgl. auch die Neujahrsrede Duckwitz' vom 2. Januar 1867, abgedruckt bei Krieger, a. a. O., S. 125.

Ziel der Handelspolitik war²³³). Selbst der Anschluß Hannovers und Oldenburgs an den Zollverein (1. Januar 1854), der bislang immer als die Voraussetzung auch desjenigen Bremens angesehen worden war, und die nun von allen Seiten erhobenen Forderungen nach Ausdehnung des Zollvereins bis an das Meer, vermochten nicht, die Stadt von ihrer Sonderstellung abzubringen.

Diese Rückwendung Bremens zum wirtschaftlichen Partikularismus hatte keine erneute Annäherung an England zur Folge. Eine solche Schwenkung war ja auch weder nach der ganzen Richtung und Struktur der bremischen Handelsverbindungen — die Einfuhr aus Übersee stieg von 9 Mill. Reichstaler im Jahre 1847 auf 35,5 Mill. Reichstaler im Jahre 1857 — noch nach dem wenig befriedigenden Verhältnis zu dem Inselreich sowohl auf wirtschaftlichem wie auf politischem Gebiet in den letzten Jahren zu erwarten. So waren die weiteren Erwägungen des Senats in bezug auf die Handelspolitik und die Stellung der Stadt zu der wirtschaftlichen Einheit Deutschlands in gar keiner Weise von seinen englischen Beziehungen näher beeinflusst. Vor allem die später unter anderen Voraussetzungen wieder entbrennenden Kämpfe um den Anschluß der Stadt an den deutschen Zollverein waren weder von Rücksichten noch von Ressentiments gegen das Inselreich getrübt²³⁴). Selbst wenn in England die Bereitschaft vorhanden gewesen wäre, sich erneut in die Angelegenheiten der Hansestädte zu mischen, so wäre das, wie Hodges Lord Palmerston 1849 warnte, in Zukunft bei Bremen ganz vergeblich gewesen²³⁵).

Aber von einer solchen Haltung konnte auch ohnedies in England keine Rede sein. Denn abgesehen davon, daß Bremen für England je länger je mehr an Bedeutung und Interesse verlor, nahm das Inselreich an den entscheidenden Zollvereinsverhandlungen der fünfziger Jahre ohnehin keinen Anteil mehr²³⁶). Dem weiteren Ausbau des Zollvereins stellte es keine Hindernisse in den Weg, sondern suchte nur die Einführung höherer Zölle zu hintertreiben, bis dann in dem grundlegenden Vertrage von 1865 die Handelsverhältnisse zu dem Zollverein auf der Basis der Meistbegünstigung geregelt wurden.

Nur andeutungsweise kamen diese Dinge hüben und drüben noch einmal zur Sprache, als sich die Zeit einer souveränen bremischen Handelspolitik ihrem Ende zuneigte. In Bremen tauchten nämlich Bedenken auf, als England den Abschluß eines Vertrages mit der Meistbegünstigungsklausel anbot, der

²³³) Baasch, a. a. O., S. 165. Vgl. über die Zollanschlußfrage in den fünfziger Jahren: Entholt, a. a. O., S. 169 ff.; Krieger, a. a. O., S. 15 ff.; Böhmert, Die Stellung der Hansestädte zu Deutschland in den letzten drei Jahrzehnten.

²³⁴) Vgl. Becker, Bismarcks Kampf um die Eingliederung der Hansestädte in die Zolleinheit.

²³⁵) Hodges an Palmerston, 2. Februar 1849.

²³⁶) Cambridge History, S. 475 ff.

England automatisch in den Genuß von Vorteilen bringen mußte, die Bremen einem anderen Staat — auch einem deutschen Nachbarstaat oder dem Zollverein — gewährte. Eine derartige Begünstigung Englands aber hielt der Senat in jeder Hinsicht für unangebracht. Er war vielmehr fest entschlossen, „nichts zu stipulieren, was einem Anschluß der Hansestädte (resp. einzelner derselben) an den Zollverein hinderlich sein, oder auch in der öffentlichen Meinung Deutschlands als eine dahin gehende Tendenz der Städte gedeutet werden könnte. Überhaupt aber auch, den Städten die Möglichkeit besonderer Begünstigung ihrer deutschen Nachbarstaaten im Grenzverkehr etc., oder eines allgemeinen handelspolitischen Verbandes mit den deutschen Bundesgenossen zu wahren . . .“²³⁷⁾.

Indes erwies sich diese Vorsicht, die in scharfem Gegensatz zu den den Städten gemachten Vorwürfen der Presse stand, als unnötig, da der Vertrag nicht zustande kam.

In England dagegen, wo Schleiden 1865 feststellte, daß „hier und da“ die Annäherung des Zollvereins an die Hansestädte „ungern gesehen“ werde²³⁸⁾, regten sich mit der Neuordnung der politischen Verhältnisse in Deutschland im Jahre 1866 Befürchtungen unter den Kaufleuten über die künftige Freihafenstellung der Städte. Zahlreiche Petitionen gingen beim Handelsamt ein, die die Regierung ersuchten, sie möge sich in Berlin zugunsten der Erhaltung der hanseatischen Freihäfen verwenden. Zu einer solchen Intervention aber fand sich die Regierung, die sich auch in keiner Weise für die politische Selbständigkeit der Hansestädte eingesetzt hatte, durchaus nicht bereit. Auch Geffcken, vom Präsidenten des Handelsamtes über seine Meinung befragt, riet von einem solchen Schritt ab, da seiner Meinung nach Preußen die Städte nicht zur Aufgabe ihrer Freihafenstellung zwingen, eine englische Einmischung aber leicht einen Umschwung in der Meinung der preußischen Minister herbeiführen werde²³⁹⁾.

2. Die Handels- und Schifffahrtsverträge und ihre Bedeutung

Die zweite große Linie, die in dem wirtschaftspolitischen Verhältnis zwischen Bremen und England zu verfolgen ist, liegt in der Entstehung und der Bedeutung der staatsrechtlichen Abmachungen, nach denen der Handelsverkehr zwischen beiden Staaten geregelt wurde, d. h. der Handels- und Schifffahrtsverträge. Diese Frage steht zwar zeitweise in engem Zusammenhang mit der Stellungnahme beider Seiten zu dem Problem der wirtschaftlichen Einigung Deutschlands, wird aber ihrem Wesen nach unabhängig davon unter dem Gesichtspunkt zu betrachten sein, der in erster Linie maßgebend

²³⁷⁾ Senator Smidt, Zum Hanseatischen Handelsvertrag mit England, Bremen, 9. August 1865.

²³⁸⁾ Schleiden an Bürgermeister Duckwitz, 30. Januar 1865.

²³⁹⁾ Geffcken an Senator Smidt, 22. November 1866.

für ihre Inangriffnahme und Durchführung war, nämlich dem Bestreben Bremens, seinem Englandhandel eine günstige rechtliche Grundlage zu sichern und das Inselreich in das weltweite Netz von Handelsverträgen einzuschalten, welches das vornehmste Ziel der äußeren Handelspolitik Bremens wie überhaupt der Hansestädte zwischen 1815 und 1867 war²⁴⁰).

Die Notwendigkeit solcher Bestrebungen war England mehr als anderen Ländern gegenüber gegeben, als es hier galt, die wenigen Möglichkeiten, die die englische Navigationsgesetzgebung der Entfaltung des fremden Handels zunächst bot, möglichst weitgehend auszuschöpfen und später dann die aus der allmählichen Lockerung dieses Systems sich ergebenden Vorteile für den eigenen Handel zu sichern. Erst die vertragsmäßigen Zugeständnisse Englands öffneten dem Handel vielfach neue Wege und Möglichkeiten und gewannen dadurch gegenüber den Abmachungen mit anderen Ländern, die ja zumeist nie die Voraussetzung, sondern erst die Folge eines bereits bestehenden, durch die Kaufleute angeknüpften Handelsverkehrs waren, wesentlich höhere Bedeutung.

Bremens energische Bemühungen um vorteilhaftere Bedingungen im Handel mit England trafen sich mit denen Hamburgs und Lübecks, so daß die Verträge zumeist gemeinsam von den drei Hansestädten geschlossen werden konnten. Grundsätzlich wird es sich zeigen, daß England ihnen gegenüber zu relativ weitgehenden Konzessionen bereit war, einerseits, um seinem eigenen Handel eine günstige Stellung in den hanseatischen Häfen zu sichern, zum anderen aber, um die wirtschaftliche Unabhängigkeit der Städte zu unterstützen. Jede Benachteiligung der Städte gegenüber dem Zollverein, der mit seiner fortschreitenden Entwicklung ganz andere Vorteile gewähren und fordern konnte, mußte sich ungünstig auf diese England so wertvolle Unabhängigkeit auswirken, jede Begünstigung der Städte hingegen mußte ein Gegengewicht gegen ihren Anschluß an die wirtschaftliche Einheit darstellen. Aus diesem Grunde fand sich England auch noch zu Zugeständnissen bereit, als die Städte wegen ihrer liberalen Handels- und Zollpolitik gar keine Gegenleistungen von Bedeutung zu bieten mehr in der Lage waren, die England nicht auch schon ohne Vertrag genoß. Nur auf diese — mittelbare — Weise spielte also die Frage der wirtschaftlichen Einheit Deutschlands in die späteren Vertragsverhandlungen hinein, zudem nicht ohne daß die Städte jeweils auf das Pfand, das sie in die Waagschale zu werfen hatten, nachdrücklich hinweisen mußten. Immerhin unterschieden sich durch das Entgegenkommen Englands diese Abmachungen von denen mit anderen Ländern, die immer mehr an Wert verloren und zu materieller Bedeutungslosigkeit herabsanken, je weiter die reale Macht Preußens und des Zollvereins

²⁴⁰) Baasch, Die Handelskammer zu Hamburg, Hamburg 1915, Bd. 2, I, S. 1: „Die äußere Handelspolitik ist nach 1814 im wesentlichen Handelsvertragspolitik.“

die lediglich kommerzielle Macht der Hansestädte in den Schatten drängte²⁴¹). Aber auch Englands „Freigebigkeit“ erschöpfte sich sehr bald, als die bremischen Schifffahrtbundpläne berechtigte Zweifel an der Fortführung einer liberalen Handelspolitik Bremens aufkommen ließen. Indessen hob es kurz darauf seine Navigationsgesetzgebung auf, und dadurch wurden, da der gegenseitige Handelsverkehr fortan keinen Beschränkungen mehr unterworfen war, die bisherigen Bemühungen und Abmachungen — mit Ausnahme des Vertrages von 1825 — gegenstandslos. Gleichzeitig bedeutete die Aufhebung der Navigationsakte das Ende einer verhängnisvollen englischen „divide et impera“-Politik gegenüber Deutschland, deren Auswirkungen an dem Beispiel Bremens in dem folgenden deutlich zu zeigen sein werden.

a) Die Revision der englischen Schifffahrtsgesetzgebung 1820—1825

Das Wirtschaftssystem, mit dem England in das 19. Jahrhundert eintrat, war beherrscht von einem verworrenen Mosaik zahlloser Gesetze und Verordnungen, die, teilweise noch aus dem Mittelalter stammend, Handel, Landwirtschaft und Industrie gleichermaßen betrafen²⁴²). Die vornehmsten Maßregeln des merkantilistischen Staates hatten sich jedoch auf den Seehandel bezogen, der den gesamten ausländischen und kolonialen Verkehr Englands einschloß. Die Insellage des Landes erklärt Entstehung, Dauer und Macht der Navigationsakten, die diesen Verkehr regelten. Ihre Anfänge reichten bis auf Richard II. (1377—1399) zurück; die „Charta Maritima“ Englands aber wurde die 1651 von Cromwell erlassene, 1660 von Karl II. in veränderter Form erneuerte Navigationsakte²⁴³), die eine starke Handelsflotte schaffen und erhalten, andere Nationen hingegen vom gleichen Ziel abhalten sollte, indem sie diese von der englischen Fischerei, vom englischen Küstenhandel, vom Überseehandel Englands mit Asien, Afrika und Amerika ausschloß, den Handel der englischen Kolonien auf das Mutterland und dessen Schiffe beschränkte und im europäischen Handel die Einfuhr der 28 für England wichtigsten Artikel (sog. „enumerated articles“) den Schiffen Englands oder denen des Ursprungslandes vorbehielt²⁴⁴). Zu der Navigations-

²⁴¹) Vgl. über die hanseatische Handelsvertragspolitik Wiskemann, a. a. O., S. 150, 153 f.; Baasch, Geschichte Hamburgs, Bd. I., S. 300 ff.; ders., Hamburgs Handel und Verkehr, S. 38, 44.

²⁴²) Ein Parlamentsausschuß stellte 1820 fest, daß es etwa 2000 den Handel betreffende Gesetze gab, von denen 1500 volle Gültigkeit hatten (Brady, William Huskisson and Liberal Reform, S. 73).

²⁴³) 12 Car. II. c. 18: An Act for the Encouragement and Increasing of Shipping and Navigation.

²⁴⁴) Diese letzte Bestimmung, die sich in einer Zusatzverordnung (12 & 13 Car. II. c. 11) findet, betraf u. a. Getreide, Wein, Holz, Hanf, Flachs, Branntwein, Südfrüchte, Teer, Talg und Schiffsbedarf. Vgl. L. Beutin, Die britische Navigationsakte von 1651, S. 47, der ihre liberale Handhabung zugunsten der Hansestädte betont, von denen als Verschiffungshäfen die Güter des gesamten Hinterlandes verschifft werden durften.

akte wurden im Laufe der folgenden 150 Jahre eine lange Reihe von Zusätzen und Ergänzungen erlassen²⁴⁵⁾, die wie die Navigationsakte selbst 1822 im wesentlichen noch volle Gesetzeskraft hatten und die Grundlage der englischen Handels- und Schifffahrtsverträge bildeten. Diese Ergänzungen sowie die von Zeit zu Zeit verfüigten Exemtionen hatten den ganzen Gesetzeskomplex so unübersichtlich gemacht, daß selbst die Kronjuristen gelegentlich nicht in der Lage waren, ihn zu ergründen²⁴⁶⁾.

Zu Beginn der 1820er Jahre war es vielen Einsichtigen klar geworden, daß die Navigationsgesetze einer Revision dringend bedurften. Seit dem Verlust der amerikanischen Kolonien hatte man durch unzureichende Verlegenheitslösungen, durch Geheimratsbefehle oder Verträge versucht, das durch die politische Entwicklung, besonders eben in Nord- und Südamerika, überholte System den tatsächlichen Verhältnissen anzupassen²⁴⁷⁾. Nach den Napoleonischen Kriegen vermochte eine solche Regelung das Problem nicht mehr annähernd zu lösen. Englands Stellung als Hauptumschlagplatz des europäischen Überseehandels war gegen die wachsende Umgehung von europäischer und amerikanischer Seite nur noch aufrechtzuerhalten, wenn zugunsten des Handels die Schifffahrt und die anderen gewerblichen Nutznießer der Navigationsakte etwas von ihrem gesetzlichen Monopol opferten und sich mehr und mehr zur Aufnahme der freien Weltkonkurrenz entschlossen. Eine starke Agitation, von den Handelsmittelpunkten des Landes ausgehend, bemächtigte sich der Angelegenheit und forderte als Heilmittel für den mißlichen Zustand des Seeverkehrs eine möglichst weitgehende Befreiung von Gesetzen und Zöllen²⁴⁸⁾. Einen beredten Ausdruck fand diese Agitation in der von Thomas Tooke verfaßten und von Alexander Baring am 8. Mai 1820 dem Parlament überreichten Petition Londoner Kaufleute²⁴⁹⁾, die — obwohl also nicht Beginn, sondern schon Ergebnis einer starken Bewegung — den Stein endgültig ins Rollen brachte und damit zur „Stiftungsurkunde der englischen Freihandelspartei“ wurde²⁵⁰⁾.

Zwei Männer, beide unter dem Einfluß der Philosophie Benthams stehend, unternahmen es dann mit der Unterstützung des Premierministers Liverpool, die Axt an die Wurzel englischer Protektionspolitik zu legen und damit den ersten Schritt in der Richtung des Freihandels zu tun: Thomas Wallace begann

²⁴⁵⁾ Clapham, *Last Years*, S. 480 f.

²⁴⁶⁾ Fay, *Great Britain from Adam Smith to the Present Day*, S. 48 ff.

²⁴⁷⁾ Levi, *The History of British Commerce 1763—1878*, S. 159 ff., und Clapham, *An Economic History of Modern Britain*, Bd. I., S. 330 ff.

²⁴⁸⁾ *Commerce and Industry*, Bd. II., S. 53 f.; Brinkmann, *Die preußische Handelspolitik*, S. 162 f.

²⁴⁹⁾ Sie forderten u. a.: „Free imports without retaliation and no duties except for revenue.“ Hansard, *Parliamentary Debates (New Series)*, I., S. 179 ff.; Barings *Unterhausrede ebd.*, I., S. 165 ff.; Becker, *Das deutsche Manchestertum*, S. 14 ff.

²⁵⁰⁾ Mayer, *Die Freihandelslehre in Deutschland*, S. 26.

1820 die Revision der Navigationsgesetze, und William Huskisson vollendete sie fünf Jahre später. Wallace, 1818 bis 1823 unter Robinson Vizepräsident des Handelsamtes und Vorsitzender des Parlamentsausschusses zur Untersuchung des Außenhandels (1820), brachte 1822 seine berühmten „fünf Gesetze“ ein²⁵¹⁾. Huskisson, der erklärte Reformminister des liberalen Regierungsflügels, schuf als Präsident des Handelsamtes (1823 bis 1827) das Warehousing-Gesetz von 1823²⁵²⁾, die Navigationsakte und die Kolonialgesetze von 1825²⁵³⁾ als Teile seiner weitgehenden Reformen²⁵⁴⁾. Nach den Maßnahmen von Wallace und Huskisson, die naturgemäß von den Anhängern einer liberalen Handelspolitik auf dem Kontinent, besonders aber von den Hansestädten stürmisch begrüßt wurden, stellte sich die englische Schifffahrtsgesetzgebung folgendermaßen dar:

1. Küstenhandel und Fischerei waren nach wie vor englischen Schiffen²⁵⁵⁾ vorbehalten.
2. Im Handel mit Europa bestand weiter die Liste der „enumerated articles“²⁵⁶⁾, die nach Großbritannien zum dortigen Verbrauch nur eingeführt werden durften in den Schiffen Englands, in denen des Ursprungslandes oder des Landes, von wo sie verschifft wurden. Hier war also der Grundsatz der „direkten Reise“, d. h. der unmittelbaren Verschiffung von den Ursprungsländern überwunden, wodurch für England selbst etwa die deutschen Häfen zum ersten Mal als die Ausfuhrhäfen eines weiten, territorial zerrissenen Hinterlandes anerkannt wurden. Verboten war aber ein „pick-up“-Verkehr mit den „enumerated articles“, d. h. ein Fahrzeug des Landes X durfte gewisse Produkte des Landes Y nicht vom Hafen des Landes Y oder Z nach England bringen. 1838 wurde diese Beschränkung zuerst durch einen Vertrag

²⁵¹⁾ 3 Geo. IV. c. 41, 42, 43, 44, 45; Commerce and Industry, S. 58 f., und Smart, Economic Annals of the 19th Century, Bd. II, S. 107 ff.

²⁵²⁾ 4 Geo. IV. c. 24.

²⁵³⁾ 6 Geo. IV. c. 73, 109, 114; Smart, ebd., Bd. II., S. 272 ff.

²⁵⁴⁾ Brady, a. a. O., S. 92 ff.; 111 ff.

²⁵⁵⁾ Als englisch wurde nur ein Schiff angesehen, das in England gebaut und englisches Eigentum war, und dessen Kapitän und $\frac{3}{4}$ der Mannschaft englische Untertanen waren. Gleiche Prinzipien galten bei der Anerkennung der Nationalität jedes fremden Schiffes, das auf die seiner Flagge im Verkehr mit Großbritannien eingeräumten Vorzüge Anspruch machen wollte. Und zwar umfaßte der entscheidende Begriff des Landes (country) eines Schiffes alle Plätze, die unter derselben Botmäßigkeit standen, wie der Platz, zu dem das Schiff gehörte (provided that the country of every ship shall be deemed to include all places which are under the same dominion as the place to which such ship belongs). Diese Schiffe konnten auch auf englischen Werften gebaut worden sein.

²⁵⁶⁾ Ihr wurden durch 3 & 4 Wm. IV. c. 54 (1833) noch mehrere Artikel hinzugefügt.

mit Österreich aufgehoben. Als 1845 die Navigationsgesetze zum letzten Mal kodifiziert wurden, wurde der Begriff „Nationalhafen“ so liberal ausgelegt, daß Beschränkungen des europäischen Handels praktisch aufgehoben waren. Erlaubt waren seit der Revision durch Wallace und Huskisson die Einfuhr von allen Plätzen, wenn die Waren nur zur Wiederausfuhr in England gelagert wurden, und die Ausfuhr von England in allen Schiffen nach allen nichtbritischen Plätzen.

3. Im Handel mit Asien, Afrika und Amerika war die „lange Fahrt“, d. h. die Fahrt vom Ursprungsland nach einem britischen Hafen den Schiffen Englands und des Landes vorbehalten, das die betreffenden Waren erzeugt hatte und von wo sie verschifft wurden. Den neuen unabhängigen Staaten Nord- und Südamerikas wurde damit die Teilnahme an diesem Handel gestattet. Der gesamte Verkehr mußte aber ein direkter sein und durfte seinen Weg nicht über einen europäischen Hafen nehmen. Damit blieb der alte Grundsatz, daß nichteuropäische Güter nicht aus Europa kommen durften, gewahrt und wurde auch bis zur Aufhebung der Navigationsakte von allen ihren Vorschriften am sorgfältigsten behütet.
4. Jeder Handel der englischen Kolonien und Besitzungen²⁵⁷⁾ mit dem Mutterland sowie zwischen den Kolonien untereinander wurde als Küstenhandel betrachtet. Die Kolonien durften jedoch ihre Produkte mit jedem Schiff nach jedem anderen Land transportieren. Ausländische Waren durften in die Kolonien über bestimmte Einfuhrhäfen (Free Ports) gebracht werden, und zwar in Schiffen Großbritanniens oder denen des Ursprungslandes (auch in diesem Fall also nicht in Schiffen des Landes, von wo sie verschifft wurden); und ausländische Schiffe durften Kolonialwaren überallhin bringen, immer jedoch unter der Voraussetzung, daß das fremde Land gleiche Zugeständnisse in seinen Kolonien machte, oder, wenn es keine solchen besaß, England die Meistbegünstigung in allen wirtschaftlichen Beziehungen gewährte. Die Gewährung dieser Handelsrechte geschah englischerseits gewöhnlich durch Geheimratsbefehle (orders in Council), gelegentlich durch Verträge²⁵⁸⁾. Zulassung fremder Schiffe zum Kolonialhandel bedeutete aber nicht deren Gleichstellung mit englischen Schiffen und Waren in den Kolonien. —

²⁵⁷⁾ Die europäischen Besitzungen nahmen eine Sonderstellung ein; so war etwa Helgoland nur Schiffsstation ohne Zölle. Die Faktoreien und Niederlassungen der Ostindischen Kompanie waren von den Navigationsgesetzen ganz ausgenommen; sie trieb eine eigene Handelspolitik, die indes noch exklusiver als die des Staates war.

²⁵⁸⁾ Verzeichnis dieser mit siebzehn Nationen getroffenen Abmachungen bei Ricardo, *Anatomy of the Navigation Law*, London, 1847, S. 125.

Die Navigationsgesetze an sich hatten nichts mit der Erhebung oder dem Erlaß von Zöllen zu tun. Aber um den britischen Schiffen selbst in den Handelszweigen einen Vorteil zu verschaffen, wo Ausländern eine Teilnahme durch die Navigationsakte nicht untersagt war, hatte man die ausländischen Konkurrenten über die regulären Zölle hinaus, die auch von den Einheimischen gezahlt werden mußten, mit diskriminierenden Extraabgaben belastet. Diese Benachteiligungen bestanden aus verschiedenen Differentialbelastungen der fremden Schiffe (Hafen-, Leuchtfeuer-, Tonnage- und Lotsengelder) und ihrer Ladungen sowie in der Verweigerung von Rückzöllen und Ausfuhrprämien auf Waren, die durch fremde Schiffe ausgeführt wurden. Ein solches System, das eine stete Quelle der Verbitterung anderer Nationen bildete, war, wie Huskisson 1823 sagte, nur möglich, solange es sich die anderen Nationen gefallen ließen, mußte aber früher oder später deren Gegenmaßnahmen hervorrufen²⁵⁹). 1815 erzwangen die Vereinigten Staaten die Gleichstellung ihrer Schiffe mit den englischen in bezug auf die Hafengebühren und die Zollbehandlung. Portugal folgte, 1821 ergriff Holland Gegenmaßnahmen, und schließlich erließ die preußische Regierung am 20. Juni 1822 die Kabinettsorder „wegen Beförderung der inländischen Reederei“, die fremde, nicht auf dem Fuße der Gegenseitigkeit bevorzugte Schiffe hohen „Flaggengeldern“ unterwarf²⁶⁰). Es war damit klar, daß England entweder einen Wirtschaftskampf mit Hilfe von Schutzzöllen und Verboten führen oder aber anderen Mächten eine vollkommene Gleichheit und Reziprozität in der Schifffahrt gewähren mußte. Huskisson befürwortete die zweite Alternative, die nach seiner Ansicht nicht nur klüger, würdiger und für Englands überlegene Produktivkraft weit vorteilhafter war, sondern auch ein besseres Verhältnis zwischen den Seemächten herstellen mußte²⁶¹). Bereits ein Gesetz Wallaces, das die letzte, 1818 vorgenommene Erhöhung der Tonnengelder auch für fremde Schiffe beseitigt hatte, war durch königliche Verordnung vom 15. November 1822 auf diejenigen Flaggen eingeschränkt worden, die im eigenen Lande keinen solchen Vorteil genossen²⁶²). Auf derselben Grundlage errichtete dann Huskisson sein berühmtes Schifffahrtsabgabengesetz (Reciprocity of Duties Act) vom 18. Juli 1823²⁶³), das die Regierung ermächtigte, ausländische Schiffe und deren Ladungen auf den

²⁵⁹) The Speeches of William Huskisson, Bd. II., S. 205 f.

²⁶⁰) Brinkmann, a. a. O., S. 144, 152 ff.; Zimmermann, a. a. O., S. 92 ff.; v. Treitschke, a. a. O., Bd. III., S. 442 ff.

²⁶¹) The Speeches of William Huskisson, Bd. II., S. 203 ff.

²⁶²) 4 Geo. IV. c. 48 (1. Juli 1822); Brinkmann, a. a. O., S. 162 f.

²⁶³) 4 Geo. IV. c. 77 („to authorise His Majesty, under certain circumstances, to regulate the duties and drawbacks on goods imported or exported in foreign vessels“). Vgl. dazu Brady, a. a. O., S. 92 ff.; Smart, a. a. O., S. 158 ff.; Clapham, Last Years, S. 483 ff., ders. Economic History, S. 333; Commerce and Industry, S. 60 ff.; Fay, a. a. O., S. 49 ff.

Nachweis der Gegenseitigkeit hin in bezug auf die Schiffsabgaben auf den gleichen Fuß mit den britischen Schiffen und deren Ladungen in demselben Verkehr zu setzen. Auf der Grundlage dieses Gesetzes und nach dem Vorbild des Vertrages mit den Vereinigten Staaten schloß England zwischen 1823 und 1829 Reziprozitätsverträge mit Preußen, Dänemark, Schweden, den Hansestädten, Mecklenburg, Hannover, Frankreich und den meisten der neuen südamerikanischen Republiken ab²⁶⁴). Der letzte dieser frühen Reziprozitätsverträge war der mit Österreich (21. Dezember 1829).

b) Der Reziprozitätsvertrag vom 29. September 1825

Wie in England, so waren auch in Bremen zu Beginn des 19. Jahrhunderts differentielle Schiffsabgaben üblich, die aus der Zeit des Stapelrechts stammten und den einheimischen Bürgern zum Vorteil gereichten. So zahlten die bremischen und oldenburgischen Schiffe nur die Hälfte der Tonnen- und Bakengelder, die den fremden Fahrzeugen abverlangt wurden. Wurde diese Vorschrift auch vor dem Kriege durch Erhöhung der Abgaben für Einheimische aufgehoben, so wurden die fremden Schiffe in bezug auf das Lastgeld, das Lotsengeld, das Schlachtegeld, das Vegesacker Hafengeld und verschiedene andere Abgaben weiterhin wesentlich stärker belastet als die bremischen. Auch bei Einführung der Seeschiffsabgabe im Juni 1826 blieb das alte Prinzip erhalten. Diese Abgabe, die im Zuge einer durchgreifenden Rationalisierung als einzige Gebühr an die Stelle der verschiedenen vorherigen Belastungen trat, nahm zum Maßstab der Besteuerung das Gewicht der in die Stadt gebrachten oder der seewärts verladenen Waren. Fremde entrichteten eineinhalb Groten auf das Schiffspfund, Einheimische und die ihnen vertragsmäßig gleichgestellten Schiffe dagegen bezahlten nur dreiviertel Groten, also die Hälfte²⁶⁵). Die damit geschaffenen Zustände entsprachen also im Grunde den durch das Huskisson'sche Schiffsabgabengesetz begründeten englischen Verhältnissen, wenn das dortige System, besonders wegen der Extrazölle auf die Ladungen fremder Schiffe, auch weit diskriminierender und daher für den Staat wesentlich einträglicher war. Grundsätzlicher Unterschied bestand daneben natürlich in der eigentlichen Zollpolitik, die in England ein umfassendes Schutzzollsystem anstrebte, Bremen dagegen praktisch zum Freihafen machte.

Noch bevor die von langer Hand vorbereitete bremische Seeschiffsabgabe, die über ein halbes Jahrhundert in Geltung blieb, eingeführt und damit der Senat erst eigentlich in den Stand gesetzt wurde, von sich aus

²⁶⁴) Aufstellung der Verträge bei Levi, a. a. O., S. 166.

²⁶⁵) Obrigkeitliche Verordnung vom 12. Juni 1826; v. Bippen, a. a. O., Bd. III., S. 430 f.; Beutin, Bremen und Amerika, S. 24 f.; Soetbeer, Schiffsabgabengesetze so wie Handels- und Schiffsabgabeverträge verschiedener Staaten im Jahre 1847, S. 5.

fremden Staaten bezüglich der Behandlung ihrer Schiffe handgreifliche Vorteile anzubieten, hatte man in Bremen den Blick auf England gerichtet. Bei dem umfangreichen Schiffsverkehr, den die Stadt als ein wichtiger Handelspartner mit diesem Lande pflegte, wurde die diskriminierende Behandlung ihrer Schiffe und deren Ladungen in den dortigen Häfen natürlich mit der gleichen Erbitterung empfunden wie in den großen Staaten. Bildete auch die Abschließung Englands gegen deutsche Produkte durch hohe Schutzzölle das Hauptproblem im bremischen Englandhandel, so lag doch auch hier ein Hindernis für die Entfaltung des bremischen Handels nach Großbritannien. Retorsionsmaßregeln, wie sie die USA, Portugal, Holland oder Preußen anwandten, um damit eine bessere Behandlung ihrer Schiffe und Waren zu erreichen, waren von seiten Bremens ein Ding der Unmöglichkeit. Erst nachdem die größeren Seemächte ein Einlenken Englands auf eine rücksichtsvollere Handelspolitik auf der Basis der Gegenseitigkeit erzwangen, war auch Bremen eine erste Einfallsmöglichkeit gegeben, ein günstigeres Verhältnis in den Schiffsabgaben zu erzielen.

Colquhoun hatte die Entwicklung in England aufmerksam verfolgt und die Senate ausführlich unterrichtet. Als im Januar 1823 die Gelegenheit für ein erstes Eingreifen günstig schien, setzte er sich mit dem Trinity House, dem Sitz der Hafenbehörden, in Verbindung und ließ sich sodann von den Städten beauftragen, auch mit dem Außenminister George Canning selbst die Verhandlungen aufzunehmen. Sein erstes Ziel war die Gleichstellung der hanseatischen Schiffe mit den englischen in bezug auf die Leuchtfeuer-, Lotsen- und Hafenabgaben. Diese Gleichstellung, die also nur erst die Schiffe selbst, noch nicht aber deren Ladungen betraf, war schon von Portugal, den USA und weiteren Nationen neben den anderen Vergünstigungen auf dem Fuße der Gegenseitigkeit gewährt worden. Es zeigte sich, daß sowohl das Außenministerium wie das Handelsamt bereit waren, die hanseatischen Schiffe in dieser Beziehung denen jener Nationen gleichzustellen, sobald die Städte erklärten, daß britische Schiffe in den Häfen Lübecks, Bremens und Hamburgs keine höheren Hafenkosten zu entrichten hätten als die eigenen Fahrzeuge.

Als in Bremen diese Nachricht einging, kam es sogleich zu Verhandlungen des Senats und der Bürgerschaft über die notwendige Aufhebung der Mehrbelastung englischer Schiffe bei den verschiedenen Abgaben, die vor der Einführung der Seeschiffsabgabe erhoben wurden. Da die der bremischen Flagge gebotenen Vorteile offenbar waren, gelangte man rasch zu einer Einigung und zu dem Beschluß, daß die englischen Schiffe vom 4. April 1823 ab den einheimischen bei den Hafengebühren gleichgestellt seien²⁶⁶). Ganz ähnliche Entscheidungen wurden in Lübeck und Hamburg gefällt. Damit

²⁶⁶) Senatsprotokoll vom 5. Februar 1823 ff.; Bürgerkonvents-Verhandlung vom 4. April 1823.

hatten die Städte die englischen Bedingungen für den Genuß der Schifffahrts-erleichterung erfüllt. Als Colquhoun im Außenministerium die gewünschte Erklärung im Namen der einzelnen Städte abgab, bat der Unterstaatssekretär Lord Francis Conyngham umgehend das Handelsamt, die nötigen Instruktionen an das Trinity House zu geben. Mit der Anzeige in der amtlichen „London Gazette“ wurden dann am 1. Juni 1823 die hanseatischen Schiffe bei der Abgabe der Hafengebühren den britischen gleichgestellt²⁶⁷⁾.

Damit war ein erster Schritt zur Gleichberechtigung der bremischen Schiffe in England getan. Noch aber bezog sich das Erreichte nur auf diese Schiffe selbst, nicht auf deren Ladung und die Zollbehandlung. Hier ergab sich mit dem in den Städten freudig begrüßten Seeschifffahrtsabgabengesetz, das am 18. Juli des Jahres in Kraft trat, die Möglichkeit, an die man anknüpfen konnte. Dieses Gesetz ermächtigte die Regierung, auf dem Grundsatz der Reziprozität die Schiffe jeder Nation und deren Ladungen von allen über das reguläre Zollsystem hinausgehenden Extrabelastungen und von der Verweigerung von Rückzöllen und Ausfuhrprämien zu befreien.

Colquhoun wies die Senate auf das neue Gesetz und die sich daraus ergebenden Folgen hin. Allerdings nahm er wegen der Proteste, die es zunächst in englischen Reedereien hervorrief, zunächst eine abwartende Stellung ein. Immerhin aber ließ er sich schon von den drei Senaten mit Erklärungen versehen, daß, wie es der Fall war, Waren, die in englischen Schiffen in die Hansestädte eingeführt wurden, keinen höheren Zöllen unterlagen als solchen, die in hanseatischen Schiffen in die drei Häfen importiert wurden²⁶⁸⁾. Obwohl er so für die kommenden Verhandlungen gerüstet war, verging der Winter, ohne daß von beiden Seiten Schritte dazu unternommen wurden. Erst mit dem Frühjahr 1824 und der bevorstehenden Schifffahrtseröffnung kamen die Unterhandlungen über die abzuschließenden Reziprozitätsverträge im allgemeinen wieder in Bewegung. Und zwar ging zunächst die Initiative von Preußen aus, dessen Botschafter Baron von Werther mit Liverpool und Huskisson ein Schifffahrtsabkommen aushandelte, das in der „weitesten rechtlich zulässigen Ausdehnung“ die gegenseitigen Begünstigungen auf Grund des Schifffahrtsabgabengesetzes festlegte²⁶⁹⁾. Dieser preußisch-englische Vertrag, zugleich das erste Abkommen auf Grund des Huskissonschen Gesetzes überhaupt, wurde am 2. April 1824 unterzeichnet und trat im Laufe des Mai in Kraft.

Noch bevor der Text veröffentlicht wurde, unterrichtete von Werther Colquhoun über dessen Inhalt. Ebenso wurde Colquhoun der Vertrag auf dem

²⁶⁷⁾ Colquhoun an Senator Heineken, 6. und 23. Mai, 20. Juni 1823.

²⁶⁸⁾ Bremer Senat an Colquhoun, 20. August 1823; Hamburger Senat an Colquhoun, 14. September 1823, Lübecker Senat an Colquhoun, 8. November 1823.

²⁶⁹⁾ Brinkmann, a. a. O., S. 166 ff.; Zimmermann, a. a. O., S. 93 f.; 467 f.; Clapham, Last Years, S. 484; ders., Economic History, S. 334 f.

Außenministerium von Lord Howard de Walden mit dem Bemerkten gezeigt, daß er einem eventuellen Abkommen zwischen England und den Hansestädten zum Vorbild dienen könne. Damit hatte die englische Regierung deutlich zu verstehen gegeben, daß sie eine solche Vereinbarung mit den Städten wünschte, und Colquhoun, der vorher noch den Ausgang der preußisch-englischen Verhandlungen hatte abwarten wollen, zögerte nicht, die ihm gebotene Gelegenheit zu ergreifen. Zusammen mit den ihm von den Senaten übersandten Schriftstücken richtete er eine längere Note an Canning, in der er auf Eröffnung der Verhandlungen über einen Reziprozitätsvertrag antrug²⁷⁰).

Colquhouns Vorgehen fand in den Städten volle Zustimmung und Unterstützung. Hier war es vor allem Bremens Bürgermeister Johann Smidt, der sich schon seit längerer Zeit für ein umfassenderes Abkommen mit England eingesetzt hatte, das dem Umfang des bremisch-englischen Handels Rechnung trug²⁷¹). In Bremen verwandte sich auch das Collegium Seniorum mit Nachdruck dafür, daß die Städte dieselben Vorteile aus der britischen Parlamentsakte zögen, wie sie Preußen erreicht hatte²⁷²). Das schien um so mehr geboten, nachdem auch Hannover im Laufe des Mai durch einen Geheimratsbefehl in den Genuß der Reziprozität gelangt war. Da Bremen ohnehin aus einem Abkommen mit England nur gewinnen konnte, weil die Behandlung englischer Schiffe, wie sie im Vertrag festzusetzen sein würde, praktisch schon gewährt wurde, konnte Colquhoun ohne weiteres vom Senat mit den nötigen Vollmachten ausgestattet werden. Im übrigen mußte der hanseatische Vertreter aber die Verhandlungen für jede Stadt getrennt führen, da es trotz des Vorschlags des Bremer Senats, sie für die Hansestädte gemeinschaftlich zu betreiben, „indem ihre Lage und Interessen in Betracht dieses Gegenstandes gleich seien“, zu keiner entsprechenden Einigung mit Hamburg und Lübeck kam²⁷³). Bei seinen Unterhandlungen nun fand Colquhoun sowohl auf dem Außenministerium wie auf dem Handelsamt größtes Entgegenkommen und die aufrichtige Bereitwilligkeit, den hanseatischen Schiffen dieselben Vorteile wie den hannoverschen und preußischen Schiffen zu gewähren. So gelangte man schnell zum Ziel, und Canning teilte Colquhoun schließlich mit, daß man englischerseits den Städten die Wahl lassen wolle, ob die Gleichstellung englischer und hanseatischer Schiffe durch einen Geheimratsbefehl (wie im Falle Hannover) oder durch einen Vertrag (wie im Falle Preußen) erfolgen sollte. Der Bremer Senat blieb bei seiner schon früher geäußerten Ansicht, daß für den Augenblick ein Geheimratsbefehl genüge, „ein förmlicher Vertrag sei nicht aber aus den Augen zu verlieren“. Der Grund für

²⁷⁰) Colquhoun an Canning, 12. Mai 1824.

²⁷¹) Vgl. v. Bippen, Johann Smidt, S. 255.

²⁷²) Promemoria des Collegium Seniorum, 1. Juni 1824.

²⁷³) Senatsprotokoll vom 30. Juni 1824.

diese vorläufige Abneigung gegen einen Vertrag lag nicht zuletzt in der Furcht vor den hohen Unkosten, die dieser mit Kanzleigebühren, Geschenken etc. verursachen würde. Dafür aber beauftragte der Senat die Kommission für die auswärtigen Angelegenheiten mit der Beratung der Frage, ob nicht der Abschluß eines Reziprozitätsvertrages des Deutschen Bundes für alle seine Mitglieder mit England zweckmäßig sei, was auch — allerdings ohne Wirkung — geschah²⁷⁴). Trotz der Einwände des hanseatischen Vertreters, daß ein Geheimratsbefehl nach Willkür widerrufen werden könne und einem Wechsel in der Handelspolitik leichter unterliege, beharrte der Senat auf seiner Meinung²⁷⁵). Auch in Hamburg und Lübeck entschied man sich für einen Geheimratsbefehl²⁷⁶).

In diesem Sinne brachte Colquhoun die Verhandlungen zum Abschluß und erwirkte den Erlaß von Geheimratsbefehlen für jede der drei Städte. Für Bremen erfolgte zunächst eine vorläufige Bekanntmachung in der „London Gazette“ vom 3. Juli, wonach die Vergünstigungen für bremische Schiffe am 10. des Monats in Kraft traten. Bei der nächsten Sitzung des Geheimrats erfolgte dann der erwartete Erlaß des Befehls²⁷⁷). Danach waren nun die bremischen Schiffe und ihre Ladungen — sofern die Navigationsgesetze ihre Ein- und Ausfuhr erlaubten — keinen anderen oder höheren Abgaben unterworfen als die britischen Schiffe und hatten Anspruch auf Prämien und Rückzölle²⁷⁸).

Colquhoun war keineswegs mit dem Ergebnis seiner Bemühungen zufrieden, sondern faßte nach wie vor den Abschluß eines förmlichen Vertrages ins Auge. Auch wurde ihm doch schon bald von englischer Seite zu verstehen gegeben, daß man bei der Wichtigkeit der Hansestädte als englischen Handelspartnern die Geheimratsbefehle nur als vorläufige Maßregeln ansehe, denen der Abschluß einer Konvention folgen müsse. Auf dem Außenministerium erklärte man ihm sogar schon, daß, wenn die Hansestädte sich zu einem Vertrag entschlössen, nun der kürzlich (16. Juni) mit Dänemark unterzeichnete Reziprozitätsvertrag als Grundlage dienen könne. Der grundlegende Gedanke bei diesem Vorgehen Cannings war zweifellos der Wunsch, ein möglichst gleichmäßiges Vertragssystem Englands mit allen Seestaaten Europas herbeizuführen, unter denen natürlich auch die Hansestädte nicht fehlen durften.

²⁷⁴) Senatsprotokoll vom 23. Juni 1824.

²⁷⁵) Colquhoun an Senator Gildemeister, 18. Juni 1824; Senatsprotokoll vom 30. Juni 1824.

²⁷⁶) Bürgermeister Bartels an Bürgermeister Smidt, 7. Juli 1824.

²⁷⁷) London Gazette, 17. August 1824.

²⁷⁸) Im Anschluß daran erreichte Bremen am 19. Oktober 1824 durch einen Geheimratsbefehl die gänzliche Befreiung seiner Schiffe unter 60 Tonnen vom Lotsengeld auf dem Fuße der Reziprozität.

Auf Grund dieser Argumente setzt sich in Bremen nun doch der Gedanke durch, daß man das englische Angebot nicht gut ausschlagen könne und dürfe. Damit konnte Colquhoun seine Arbeit in dem von ihm gewünschten Sinne fortsetzen. Schon Ende August übersandte er dem Senat den ersten Entwurf eines bremisch-englischen Traktats, der hier nun Gegenstand eingehender Beratungen wurde, die sich bis in den Winter hineinzogen. Ebenso hatten Hamburg und Lübeck sich zu einem Vertrag bereit erklärt, ohne daß jedoch der Versuch gemacht wurde, ein gemeinschaftliches hanseatisch-englisches Abkommen zu schließen.

Erst Ende Dezember tauchte in Bremen und Lübeck der Wunsch nach gemeinsamen Verhandlungen auf. Diesem lag der Gedanke zugrunde, daß bei einem hanseatischen Vertrag die Hansestädte als eine Einheit hinsichtlich der von und nach ihnen bestimmten Ladungen betrachtet werden würden, während bei separaten Verträgen die Gleichstellung der Schiffe auf den Fall beschränkt werden würde, wo die Ladungen aus eigenen Landeserzeugnissen und der Produkte der Bundesstaaten, die von den einzelnen Städten aus exportierten, bestand. Außerdem bildete, wie es sich herausstellte, bei separaten Verträgen die strenge Definition der Nationalität eines bremischen oder englischen Schiffes²⁷⁹⁾, wie sie ein solcher Vertrag zu enthalten haben würde, bei den hanseatischen Verhältnissen ein nur schwer zu überwindendes Hindernis.

Während sich Bremen und Lübeck über die gemeinsame Fortführung der Verhandlungen einigten²⁸⁰⁾, lehnte Hamburg aber ein solches Vorgehen schroff ab. Einerseits hielt man dort die Erreichung des von Lübeck und Bremen angestrebten Ziels für unwahrscheinlich, da ihm die englischen Navigationsgesetze in bezug auf die indirekte Fahrt nach britischen Häfen entgegenstünden, zum anderen aber wollte man nicht den günstigen Verlauf der bisherigen Verhandlungen, die für Hamburg allerdings etwas weiter gediehen waren als für Bremen und Lübeck, durch eine solche Maßnahme aufhalten²⁸¹⁾.

Da sich Hamburg einer gemeinsamen Regelung der Frage entzog, fiel dem hanseatischen Agenten weiter die nicht leichte Aufgabe zu, drei separate Verträge auszuhandeln. Gerade aber die daraus entstehenden Schwierigkeiten sowie die anderweitige Beschäftigung der verantwortlichen Beamten verzögerten die Verhandlungen beträchtlich. Als Huskisson die Arbeit an seinem großen Gesetzeswerk vollendet hatte, nahm er Mitte des Jahres die Sache selbst in die Hand. Er lehnte jedoch die fast vollendeten drei Separatverträge ab und stellte mit dem nüchternen Sinn des Geschäfts-

²⁷⁹⁾ S. o. S. 78, Anm. 255.

²⁸⁰⁾ Senatsprotokoll vom 22. und 29. Dezember 1824; Lübecker Senat an den Bremer Senat, 22. Dezember 1824.

²⁸¹⁾ Hamburger Senat an den Lübecker und Bremer Senat, 3. und 5. Januar 1825.

mannes nun seinerseits die Forderung, daß ein gemeinsamer Vertrag der Städte abgeschlossen werde. Umgehend entwarf er ein Gegenprojekt, das den hanseatischen Verhältnissen mit zwei Artikeln, die die Nationalität der Schiffe und ihrer Mannschaften und den Handelsverkehr zwischen den Städten und England betrafen, in dem von Bremen und Lübeck gewünschten Sinne Rechnung trug²⁸²). Nun konnte auch der Hamburger Senat nicht länger beiseite stehen und einigte sich schnell mit den Schwesterstädten über ein gemeinsames Vorgehen²⁸³).

Huskissons Gegenprojekt fand in den Städten allgemeine Zustimmung. Nachdem nur unwesentliche Änderungen vorgenommen worden waren, entstand aus ihm die endgültige Fassung des Abkommens. Schon am 27. Juli beschloß der Bremer Senat, Colquhoun mit dem Abschluß zu beauftragen; auch die Zustimmung der anderen Städte ging bald darauf in London ein. Am 29. September konnten Canning, Huskisson und Colquhoun den hanseatisch-englischen Reziprozitätsvertrag unterzeichnen; im Oktober wurde er von allen Beteiligten ratifiziert.

Die wichtigsten Bestimmungen des Vertrages besagten:

- Art. I: Gegenseitige Gleichstellung in den Schiffsabgaben;
- Art. II: Gleichheit in der Befugnis zur Ein- und Ausfuhr von Waren — in der nach den englischen Navigationsgesetzen zulässigen Ausdehnung (which may be legally imported);
- Art. III: Gleichstellung der beiderseitigen Ladungen hinsichtlich aller Zölle, Rückzölle, Ausfuhrprämien und Zollvergütung — unter derselben Beschränkung;
- Art. IV: Beseitigung aller Vorzugsrechte beim Ankauf von Waren einheimischen Ursprungs für Schiffe der einen oder anderen Flagge;
- Art. V: Nähere Bestimmung der Nationalität der begünstigten hanseatischen Schiffe;
- Art. VI: Einheit der drei Hansestädte hinsichtlich der von ihnen und nach ihnen bestimmten Ladungen;
- Art. VII: Gegenseitige Aufhebung des Abschosses²⁸⁴);
- Art. VIII: Vorbehalt weiterer Konzessionen für künftige Verhandlungen;
- Art. IX: Vorläufige Dauer der Übereinkunft: 10 Jahre²⁸⁵).

²⁸²) Senatsprotokoll vom 8. Juni und 20. Juli 1825; Colquhoun an Senator Gilde-meister, 1. Juni, 5. und 12. Juli 1825.

²⁸³) Senator Curtius an Bürgermeister Smidt, 21. Juli 1825.

²⁸⁴) Jeder das Land verlassende Bürger mußte zum Ausgleich dafür, daß er ihm seine Steuerkraft entzog, den Abschoss, d. h. den 10. Teil des mitgenommenen Kapitals, entrichten; der gleiche Anteil mußte von Erbschaften, die ins Ausland gingen, abgeführt werden.

²⁸⁵) Abgedruckt in: Handels- und Schiffahrtsverträge der freien Hansestädte und Bremens insbesondere, S. 1 ff.; Soetbeer, a. a. O., Anh. Nr. 18, S. 7 f.; Hertslet, A complete Collection of Treaties and Conventions etc., London 1820/1845, Bd. III., S. 226 ff.

Damit hatten die Hansestädte in dem Wettbewerb um die englische Reziprozität, den Huskissons Schiffahrtsabgabengesetz hervorgerufen hatte, sich frühzeitig die Vorteile gesichert, die die erklärte Absicht dieser Maßnahme waren, nämlich alle Unterschiede in den von den Schiffen und Ladungen der kontrahierenden Staaten in den Häfen des anderen zu zahlenden Abgaben gegenseitig aufzuheben. Allerdings hieß das im britischen Sinne eben: nur so weit, wie die Navigationsgesetze eine Konkurrenz der fremden Flagge mit der britischen überhaupt gestatteten, weswegen in Art. II und III vorsorglich ein „legally“ eingeschaltet wurde, damit der Vertrag nicht gegen diese Gesetze verstoßen konnte. Deshalb wurde bei der Einfuhr die Aufhebung auch nur für die direkte Fahrt ausgesprochen, während bei der Ausfuhr aus England, die nach der Navigationsakte allen fremden Schiffen nach allen nichtbritischen Teilen der Erde gestattet war, keine solche Beschränkung stattfand. Demgegenüber ist natürlich festzustellen, daß England die vertraglich festgesetzten Vorteile in den hanseatischen Häfen, wohin jeder Gegenstand auf englischen Schiffen gesetzlich eingeführt werden konnte, für den gesamten britischen Welthandel genoß. Das Reziprozitätssystem bezog sich also ausschließlich auf die gleiche Behandlung der in englischen und hanseatischen Schiffen ankommenden Waren; zwischen den Waren und Schiffen aber, die von den beiden Teilen in die gegenseitigen Häfen eingeführt werden durften, blieb nach wie vor eine grundsätzliche Verschiedenheit zugunsten Großbritanniens²⁸⁶).

Verstieß der Reziprozitätsvertrag insoweit nicht gegen die Navigationsgesetze, so stellten die Art. V und VI hingegen Abweichungen von diesem Prinzip dar. Behält man die Tatsache im Auge, daß jede der drei Städte ein souveränes „country“ für sich bildete, so wird man sogar von erheblichen Modifikationen reden können, die die Navigationsgesetze zugunsten derselben erfuhren. Um Bremen als Beispiel zu wählen, so zeigten sich die Abweichungen von der Strenge der britischen Schiffahrtsgesetzgebung darin:

1. daß ein Schiff unter bremischer Flagge in England als bremisches galt, wenn es auch in Hamburg oder Lübeck gebaut, Reeder und Kapitän Bürger dieser Schwesterstädte und $\frac{3}{4}$ der Mannschaften Untertanen der übrigen Staaten des Deutschen Bundes waren (Art. V);
2. daß ein bremisches Schiff die „enumerated articles“ so gut von Hamburg und Lübeck, oder, wenn es die Erzeugnisse dieser Staaten waren, von jedem anderen europäischen Hafen nach Großbritannien bringen konnte wie bremische Produkte oder aus den bremischen Häfen (Art. VI); und
3. daß Bremens Handel zu den vorhergenannten Zwecken sich neben der eigenen auch der Lübecker und der Hamburger Schiffe bedienen durfte.

²⁸⁶) Vgl. Handels- und Schiffahrtsverträge der freien Hansestädte und Bremens insbesondere, Vorwort.

Damit, daß die Hansestädte nun gewissermaßen als ein Staat, ein politisches Ganzes erschienen, stellte der hanseatische Vertrag eine Ausnahme gegenüber den anderen von England geschlossenen Reziprozitätsverträgen dar, die sich alle eng an die Vorschriften der Navigationsgesetze hielten²⁸⁷⁾, wenn auch im Grunde der Gedanke der „Gegenseitigkeit“ an sich schon gegen den Geist dieser Gesetze verstieß. Daß England sich zu solchen Konzessionen bereitfand, bewies zweifellos die Wichtigkeit und Bedeutung, die es den Hansestädten in dieser Zeit beimaß. Im deutschen Binnenland zögerte man denn auch nicht, die Stipulationen als Folge und Lohn der Handelspolitik jener Freihäfen, die den britischen Einfuhren ungehinderten Zugang in Deutschland eröffneten, hinzustellen²⁸⁸⁾.

Auch in den Hansestädten war man der Meinung, daß ein solches Entgegenkommen von England zu erwarten sei, aber nicht nur wegen der Bedeutung, den die Städte für England hatten, sondern weil man „sich im Verhältnis zu Großbritannien als Ausfuhrhäfen von ganz Deutschland betrachtet sehen“ wollte²⁸⁹⁾. Denn naturgemäß hielten die Hansestädte England und seiner Schifffahrtsgesetzgebung gegenüber an den Traditionen des deutschen Reiches, an den von diesem auf den Deutschen Bund übergebenen Rechten und Begriffen einer höheren Einheit, d. h. eben eines größeren „country“ fest, von dem sie, obwohl als selbständige Staaten zum Abschluß eigener Verträge berechtigt, immer nur einen Teil bildeten. Und von diesem Standpunkt aus betrachtet waren die Abweichungen von der Navigationsakte nichts weniger als das, sondern vielmehr nur eine unvollkommene Erfüllung der den Städten als deutschen Häfen eben durch diese Akte eröffneten Kompetenzen.

Immerhin bildete der Reziprozitätsvertrag während der nächsten Jahrzehnte den äußeren Rahmen der bremisch-englischen Wirtschaftsbeziehungen. Allerdings ergaben sich bei seiner Ausführung in England noch eine Zeitlang Schwierigkeiten. Die meisten englischen Hafenstädte besaßen nämlich auf Grund alter Privilegien und lokaler Parlamentsakten besondere Zollrechte und weigerten sich, denselben zugunsten der Hansestädte zu entsagen, wie es dem Vertrag entsprochen hätte. So verweigerten auf Betreiben der Reeder etwa die Hafenbehörden in Deal, Hull und Sunderland den bremischen Schiffen die Gleichstellung mit den britischen²⁹⁰⁾. Daher mußte die englische

²⁸⁷⁾ Clapham, Last Years, S. 484.

²⁸⁸⁾ S. o. S. 88, Anm. 286. — Grundsätzlich ist noch einmal zu betonen, daß es sich hier um ein Entgegenkommen Englands handelte, das den Navigationsgesetzen zuwiderlief. Die Hansestädte erhielten mit dem Vertrag nicht die Vorteile eingeräumt, die sich aus der Lockerung dieser Gesetze ergaben, wie das in der Literatur durchweg dargestellt wird.

²⁸⁹⁾ Lübecker Senat an den Bremer Senat, 22. Dezember 1824.

²⁹⁰⁾ Zollbehörde an Colquhoun, 11. Januar 1825; Senator Curtius an Bürgermeister Smidt, 6. April 1826.

Regierung zunächst den Ersatz des entstehenden Ausfalls durch die Staatskasse anordnen. Erst nach wiederholtem Einschreiten gelang es Huskisson, die Geltung der Gegenseitigkeitsverordnungen auf die Schiffsabgaben der Städte und Gemeinden auszudehnen²⁹¹).

c) Die Öffnung der britischen Kolonien für die hanseatische Schifffahrt 1827.

Es ist oben gezeigt worden, daß mit den Huskissonschen Kolonialgesetzen (27. Juni und 5. Juli 1825) bestimmte Einfuhrhäfen (Free Ports) der englischen Kolonien und Besitzungen ausländische Waren in Schiffen Großbritanniens und des Ursprungslandes aufnehmen, und daß fremde Schiffe Kolonialwaren nach allen Plätzen ausführen durften, wenn das fremde Land England die gleichen Zugeständnisse in seinen Kolonien machte oder, wenn es keine solchen besaß, England die Meistbegünstigung in allen Handelsbeziehungen gewährte. Diese im Interesse der Kolonien selbst erlassenen Gesetze bezogen sich auf sämtliche britischen Kolonien und Besitzungen in Amerika, Afrika und Asien außerhalb der Besitzungen der Ostindischen Kompanie.

Mit dieser Modifikation der alten Navigationsgesetze war auch den Hansestädten die Möglichkeit gegeben, sich unmittelbar in das englische Kolonialgeschäft einzuschalten. Solange der direkte Handel mit den selbständigen Gebieten Nord- und Südamerikas noch keinen wesentlich ins Gewicht fallenden Umfang angenommen hatte, waren sie, die ganz Deutschland mit den begehrten Kolonialwaren versorgten, auf die Produkte der britischen Besitzungen angewiesen. Und zwar hatten sie ja die Produkte immer nur über das britische Mutterland, also aus zweiter Hand beziehen können. Jetzt war ihre direkte Einfuhr aus den Kolonien in Aussicht gestellt, denn die Bedingung, daß britischen Schiffen in den eigenen Häfen das Recht der Meistbegünstigung gewährt werde, erfüllten die Städte.

Aber die neuen Gesetze erwiesen sich für die Hansestädte als ein Danaergeschenk. Sie gestatteten nicht die Einfuhr fremder Waren in Schiffen des Landes, von dem sie verschifft wurden, sondern beschränkten die Einfuhr auf Schiffe Englands und des Ursprungslandes. Damit konnten die Hansestädte keine anderen als ihre eigenen Landeserzeugnisse nach den Kolonien bringen, während ihnen die Einfuhr der Produkte und Manufakturen der übrigen deutschen Bundesstaaten untersagt war. Damit aber war ihnen, da sie als reine Handelsstaaten weder über nennenswerte Industrien noch über Landwirtschaft verfügten, zugleich die Möglichkeit für einen Handelsverkehr dorthin aus Mangel an Ladung genommen, wenn sie nicht in Ballast nach den Kolonien fahren wollten.

²⁹¹) Vgl. Brinkmann, a. a. O., S. 181 f.; Zimmermann, a. a. O., S. 93.

Da England gerade in bezug auf den Reziprozitätsvertrag zugunsten der Hansestädte von dem Prinzip der Navigationsgesetze abgewichen war, konnte der Gedanke naheliegen, es werde mit Rücksicht auf die hanseatischen Verhältnisse und Gefühle einer etwas freizügigeren Auslegung auch dieser Gesetze zustimmen. So trug sich Colquhoun und trugen sich die Städte mit der Hoffnung und Erwartung, die Hansestädte von englischer Seite als Ausfuhrhäfen des Deutschen Bundes, des größeren „country“, betrachtet zu sehen und so einen Anteil am englischen Kolonialhandel nehmen zu können.

Mit diesem Ziel ging der unermüdliche Colquhoun²⁹²⁾ wiederum gleich nach Erlaß der Gesetze an die Arbeit. Trotz seiner bewährten Ausdauer und Hartnäckigkeit sollte er diesmal aber zu keinem Erfolg gelangen. Er ließ zwar nichts unversucht, das Außenministerium, das Handelsamt und das Schatzamt für die Sache der Hansestädte zu gewinnen. Auch arbeitete er mit Hilfe von Petitionen und wies auf den Vorteil Preußens hin, das sich im Mai 1826 das Handelsrecht mit den Kolonien gegen die Meistbegünstigung Englands in seinen Häfen erhandelt hatte und bei seiner Größe und wirtschaftlichen Struktur gut dabei fuhr²⁹³⁾.

Diesmal jedoch, wo es um schwerwiegende und nicht nur um die Verhältnisse der Hansestädte untereinander betreffende Dinge ging, fand der hanseatische Vertreter in Whitehall nicht ein solches Entgegenkommen wie zwei Jahre vorher. Wohl waren sich die englischen Staatsmänner bewußt, daß die Häfen der Städte Waren aus allen Teilen der Welt unbeschwert aufnahmen und daher ein Zugeständnis von britischer Seite erwarten konnten. Aber sie scheuten davor zurück, Verpflichtungen einzugehen, die entweder gegen die bestehenden Bestimmungen verstießen und zweifellos unliebsames Aufsehen und Forderungen von anderer Seite erregt hätten oder aber durch eine Parlamentsakte legalisiert werden mußten. Vor allem aber fürchteten sie, erneut das Mißfallen der englischen Reeder hervorzurufen, handelte es sich hier doch um eine Domäne der englischen Schifffahrt. Auch Huskisson, der Colquhoun stets entgegengekommen war und auch diesmal den Wünschen der Städte zu entsprechen neigte, wich vor den Schifffahrtsinteressen zurück²⁹⁴⁾. So blieb denn bei allen Sympathien für die Hansestädte Englands Sorge für den eigenen Handel und die eigene Schifffahrt in diesem Punkt vorherrschend. Ja, an manchen Stellen betrachtete man das Verlangen der Städte,

²⁹²⁾ Anlässlich eines Aufenthaltes Colquhouns in Bremen erteilte ihm der Senat am 1. Oktober 1828 in Anerkennung der Verdienste, die er sich „sowohl im Allgemeinen durch seine ganze Amtsführung als auch insbesondere durch mehrere wichtige von ihm geleitete und zum Schluß gebrachte Verhandlungen“ um die Hansestädte und die Förderung ihres Handels erworben hatte, das Ehrenbürgerrecht der Stadt.

²⁹³⁾ Zimmermann, a. a. O., S. 95; Brinkmann, a. a. O., S. 182 f.; Clapham, Economic History, S. 334; London Gazette, 16. Mai 1826.

²⁹⁴⁾ Colquhoun an Senator Heineken, 22. Juni und 10. August 1827.

als Häfen ganz Deutschlands angesehen zu werden, mit Mißfallen; auf der Zollbehörde war man der Meinung, die Kaufleute der Hansestädte würden lieber auf die Vorteile der Akte ganz verzichten als einräumen, daß sie auf irgendeine Weise von „der deutschen Regierung“ abhängig seien!²⁹⁵). Damit blieben denn Colquhouns Bemühungen vergeblich. Alles, was er nach zwei Jahren erreicht hatte, war der Erlaß eines Geheimratsbefehls (16. Juli 1827), wonach den Hansestädten nur die Einfuhr eigener Produkte und Manufakturwaren in eigenen Schiffen in die englischen Kolonien und die Ausfuhr von dort nach jedem Land gestattet wurden.

Auch nach Erlaß dieses Befehls, dem kurz darauf der Rücktritt des Kabinetts Canning und damit das Ausscheiden Huskissons aus dem Handelsamte folgte, setzte der hanseatische Vertreter auf Anweisung der Städte seine Bemühungen fort. Es gelang ihm jetzt sogar dank seiner Stellung als Kolonialagent, westindische Kaufleute und Pflanzer zu einer Bittschrift zugunsten Bremens und Hamburgs zu veranlassen, in der um die Zulassung des Handels Bremens und Hamburgs nach Westindien mit binnendeutschen Produkten als Ersatz für den Handel mit den Vereinigten Staaten gebeten wurde²⁹⁶). Ebenso brachte er den Generalstaatsanwalt von Jamaica und andere hochgestellte Persönlichkeiten der Kolonien zu einem Eingreifen für die Belange der Hansestädte. Aber auch jetzt erhielt er vom Handelsamt nur den höflichen aber bestimmten Bescheid, „daß Ihre Lordschaften nach Beratung dieser Frage der Meinung sind, daß, wie das Gesetz jetzt steht, hanseatische Schiffe keine anderen Güter als die Produkte und Manufakturen der Hansestädte in die britischen Besitzungen in Asien, Afrika und Amerika einführen können“²⁹⁷).

Ebensowenig war es Colquhoun möglich, den Handelsverkehr mit den Kolonien, soweit er den Städten zustand, in das Reziprozitätsverhältnis mit England einzuschalten. Noch kurz vor Abschluß des Vertrages von 1825 hatte er — sogleich nach Erlaß der Kolonialgesetze — versucht, die Gleichstellung der hanseatischen Schiffe mit den britischen Fahrzeugen auch in den Häfen der Kolonien durchzusetzen²⁹⁸). Dieses Bemühen wie auch sein späterer Versuch, dem Vertrag eine entsprechende Zusatzklausel hinzuzufügen, blieben aber ohne Erfolg²⁹⁹). Während die koloniale Schifffahrt nach dem Wortlaut des Reziprozitätsvertrages — die englische Gesetzgebung machte

²⁹⁵) Bemerkungen zur Parlamentsakte, an das Collegium Seniorum, London, 24. Juli 1827, ohne Verfasserangabe.

²⁹⁶) Arguments in favour of unrestricted trade between the British West India Colonies and Bremen and Hamburg, in the vessels of these States, importing the produce of Germany, 5. September 1827. Senatsprotokoll vom 7. November 1827.

²⁹⁷) Thomas Lack an Colquhoun, 6. Dezember 1828.

²⁹⁸) Colquhoun an Senator Gildemeister, 5. August 1825.

²⁹⁹) Colquhoun an Senator Gildemeister, 14. und 28. Oktober, 4. November 1825.

keinen Unterschied zwischen Schiffen des Mutterlandes und der Kolonien, beide waren „British vessels“ — in den hanseatischen Häfen Gleichstellung mit den einheimischen Schiffen verlangte und bereitwillig erhielt³⁰⁰), blieben die hanseatischen Schiffe in den Kolonien von der Gleichstellung ausgeschlossen. Sie mußten, wenn sie ihre Erzeugnisse dorthin brachten, darauf die hohen Differenzzölle entrichten, die zugunsten des Handels des Mutterlandes erhoben wurden³⁰¹).

So waren denn zwar seit dem Jahre 1827 den hanseatischen Schiffen die englischen Kolonien und Besitzungen geöffnet, aber solange sie auf die Einfuhr ihrer eigenen Landeserzeugnisse beschränkt waren, war diese Befugnis nur nominell, „blieben alle in dieser Hinsicht gewährten Privilegien nur scheinbare“³⁰²). Daher nimmt es nicht wunder, daß von einem Aufschwung des bremischen Handels mit den englischen Kolonien nach 1827 keine Rede sein kann. Nur Jamaica nimmt hier eine Ausnahmestellung ein, da es frühzeitig in den bremischen Amerikahandel eingeschaltet wurde, indem die Schiffe der Stadt dort häufig Rückladungen einnahmen. Im übrigen aber konnte der Handel Bremens mit den englischen Kolonien sich erst in befriedigender Weise entwickeln, nachdem mit dem Zusatzabkommen von 1841 eine großzügigere Lösung der Frage gefunden worden war.

d) Das Zusatzabkommen vom 3. August 1841

Dank dem von England planmäßig betriebenen Ausbau seines Reziprozitätssystems hatten bis zum Anfang der 1830er Jahre fast alle Seeuferstaaten des Deutschen Bundes, nämlich die Hansestädte, Preußen, Oldenburg, Hannover, Mecklenburg und Österreich (sowie Frankfurt am Main) Gegenseitigkeitsverträge mit dem Inselreich abgeschlossen. Mit diesem vertragsmäßigen Rahmen, in dem sich der Handel Englands mit seinen deutschen Handelspartnern abspielte, war es zu einer weitgehenden Gleichheit in den Befugnissen der einzelnen deutschen Flaggen in bezug auf ihren Verkehr mit englischen Häfen gekommen. Auch die den Hansestädten gewährten Konzessionen beeinträchtigten die Gleichheit nicht wesentlich, da sie in erster Linie den speziellen hanseatischen Verhältnissen Rechnung trugen und für die Nachbarstaaten keinen fühlbaren Nachteil darstellten.

Erst Ende des Jahrzehnts wurde diese Gleichheit empfindlich gestört. Am 3. Juli 1838 schloß England mit Österreich einen Vertrag, nach dessen Art. IV die österreichischen Schiffe, welche von einem türkischen Hafen an der Donau nach englischen Häfen kamen, so angesehen werden sollten, als kämen sie

³⁰⁰) Senatsprotokoll vom 19. Oktober 1825; Bürgerkonvents-Verhandlung vom 21. Oktober 1825; vgl. dazu Zimmermann, a. a. O., S. 94.

³⁰¹) Vgl. Clapham, Last Years, S. 485.

³⁰²) Senator Gildemeister an Colquhoun, 23. August 1828.

von einem österreichischen Hafen³⁰³). Dieser Artikel, der den österreichischen Schiffen also die Einfuhr der „enumerated articles“, z. B. von Korn und Holz, von türkischen Flußhäfen nach England zum dortigen Verbrauch gestattete, stand im direkten Widerspruch zu den bestehenden Navigationsgesetzen. Wenngleich die österreichischen Schiffe dadurch auch mit keinen anderen deutschen Schiffen in Wettbewerb traten, und dieser Vertrag daher nicht unmittelbar zu ähnlichen Bestrebungen aufforderte, so taten dies die Wirkungen des Vertrages auf die englische Gesetzgebung um so mehr. Weil nämlich die Regierung zu solchen gegen die Navigationsgesetze verstoßenden Zugeständnissen nicht befugt war, bedurfte es der Genehmigung derselben durch das Parlament. Anstatt nun nur den Vertrag zur Annahme vorzulegen, zog der Präsident des Handelsamtes, Henry Labouchere, es vor, sich zugleich vom Parlament die allgemeine Befugnis zur Abschließung ähnlicher Verträge zu erbitten, wobei zweifellos die immer größere Bedeutung der Flußdampfschiffahrt und des erweiterten Verkehrs überhaupt eine wesentliche Rolle spielten. So entstand die Akte 3 & 4 Vict. c. 95 (10. August 1840), die die Regierung ermächtigte, diejenigen Häfen, welche als die „natürlichsten und bequemsten Ausfuhrplätze“ weiter im Innern gelegener Staaten angesehen werden mußten, obgleich dieselben einem anderen Staat angehörten, in bezug auf den Verkehr mit englischen Häfen für „Nationalhäfen“ jenes weiter im Innern gelegenen Staates zu erklären³⁰⁴).

Damit war die Richtung gegeben, auf der zunächst der Einfluß der englischen Navigationsgesetze auf die deutsche Reederei zu bekämpfen war. Preußen war wiederum der erste Staat, der seine Forderungen vortrug. Das Ergebnis seiner Bemühungen lag in dem Vertrag der Zollvereinsstaaten mit England vom 2. März 1841, wodurch diesen u. a. zugesichert wurde, die Häfen an und zwischen der Elbe und der Maas sollten als Nationalhäfen der Zollvereinsstaaten angesehen und die von diesen Plätzen nach Häfen des englischen Mutterlandes und der Kolonien kommenden oder dahin abgehenden Schiffe der einzelnen Staaten des Zollvereins ebenso behandelt werden, als kämen sie von oder gingen sie nach ihren Heimathäfen. Damit gewährte also England den Zollvereinschiffen — d. h. den preußischen

³⁰³) Art. IV: „All Austrian vessels arriving from the ports of the Danube, as far as Galacz inclusive, shall, together with their cargoes, be admitted in British ports exactly in the same manner as if such vessels came direct from Austrian ports.“ Vgl. dazu: Clapham, Last Years, S. 491 ff.; Cambridge History, S. 468 f.; Henderson, a. a. O., S. 132 ff.

³⁰⁴) „... to empower Her Majesty to declare, by order in Council, that Ports which are the most natural and convenient Shipping Ports of States within whose Dominions they are not situated, may in certain cases be considered, for all purposes of Trade with Her Majesty's, as the National Ports of such States.“ Hansard (Third Series), IV., S. 469.

Schiffen, denn von den übrigen Zollvereinsstaaten besaß keiner eine Flotte — die Vergünstigungen, die ihnen bisher nur für die direkte Fahrt zustanden, künftig auch für die indirekte Fahrt aus den sogenannten Vorhäfen des Zollvereins³⁰⁵).

Obwohl dieser Vertrag als ein gelungener Angriff auf die die Schifffahrt der deutschen Staaten beengenden Bestimmungen der englischen Navigationsgesetze angesehen werden konnte, so war dadurch andererseits die erwähnte Gleichheit, die bisher unter den einzelnen Staaten in bezug auf die Befugnisse in ihrem Verkehr mit England bestanden hatte, weitgehend beeinträchtigt. Den preußischen Schiffen war ein größeres Tätigkeitsfeld, und zwar, zum Teil wenigstens, auf Kosten der Flagge der Nordseestaaten, insbesondere Bremens und Hamburgs, eröffnet worden, da diese nun in ihren Heimathäfen die Konkurrenz der preußischen Schiffe ertragen mußten, ohne sich durch eine entsprechende Erweiterung ihres eigenen Tätigkeitsfeldes entschädigt zu sehen. Diese Umstände mußten natürlich diese Staaten veranlassen, auch für ihre Schifffahrt größere Rechte zu erstreben. Naturgemäß waren es die Hansestädte, die hier zuerst Zugeständnisse Englands forderten und mit dem Zusatzabkommen vom 3. August 1841 erhielten³⁰⁶).

Die bei Bekanntwerden von Einzelheiten über den in Vorbereitung befindlichen preußisch-englischen Vertrag von Colquhoun umgehend eröffneten Verhandlungen wurden von hanseatischer Seite dann im wesentlichen geführt von dem hamburgischen Syndikus Banks, der sich Mitte Dezember 1840 zum Abschluß eines Postvertrages nach London begeben hatte³⁰⁷). In der Überzeugung, „daß es bei der freundlichen und liberalen Haltung, die sie stets den Hansestädten gegenüber gezeigt hat, nicht die Absicht der englischen Regierung sein kann, eine Anomalie aufrechtzuerhalten, die die hanseatischen Schiffe in ihren eigenen Häfen gegenüber den Zollvereinschiffen benach-

³⁰⁵) Vgl. über den Vertrag (abgedr. in: Kamptz, Die Handels- und Schifffahrtsverträge des Zollvereins, 1845, S. 124 ff.), der von List und den Anhängern einer aktiven Schifffahrtsgesetzgebung scharf angegriffen wurde: Allgemeine Preuß. Staats-Ztg., 16. und 18. Juni 1841; Höfken, Die Fortbildung des Zollvereins, S. 421 ff.; v. Treitschke, a. a. O., Bd. V., S. 449; Zimmermann, a. a. O., S. 154 ff.; Clapham, Last Years, S. 495 ff.; Henderson, a. a. O., S. 132 ff.; Cambridge History, S. 470 f.; Precht, a. a. O., S. 113 ff.; für Bremen insbesondere „Aufsätze mehrerer kaufmännischer Mitglieder des Senats über den Vertrag zwischen England und den Zollvereinsstaaten vom 2. März 1841, Juli/August 1841“ (StAB.: ad C. 4. d. 3.).

³⁰⁶) Vgl. Bremer Zeitung, 5. November 1845, Nr. 309, Beiblatt; Clapham, Last Years, S. 497 f.

³⁰⁷) Dr. Edward Banks, Nachkomme einer dem englischen Court angehörenden Familie, war hamburgischer Syndikus, Bundestagsgesandter, außerordentlicher Gesandter des Bundestages in London im April 1848 und hamburgischer Bevollmächtigter bei der Zentralgewalt 1848/1849.

teiltigt“, überreichte Banks auf dem Außenministerium den Entwurf eines hanseatisch-englischen Vertrages³⁰⁸). Dieser sah vor:

1. die Gleichstellung der Abgaben für hanseatische Schiffe in den englischen Kolonien mit denjenigen für britische Schiffe, und
2. die Befugnis für hanseatische Schiffe, alle Waren von Lübeck, Bremen und Hamburg nach den britischen Kolonien einzuführen, die auch von britischen Schiffen auf derselben Fahrt transportiert werden konnten.

Es ging also im wesentlichen um die Forderungen, um deren Gewährung sich Colquhoun seit fünfzehn Jahren vergeblich bemüht hatte. Banks und die Senate waren sich dabei natürlich bewußt, daß die Akte 3 & 4 Vict. c. 95 die Regierung gar nicht zu diesen Zugeständnissen ermächtigte. Deswegen mußte der Syndikus von Anfang an betonen, daß es zwar nicht dem strengen Wortlaut, wohl aber dem Geist des Gesetzes entspräche, wenn die englische Regierung den hanseatischen Schiffen denselben Handel von Hamburg und Bremen aus gestattete, den sie dem Gesetz nach den Zollvereinschiffen gestatten konnte, womit in erster Linie der Transport von Zollvereinswaren nach den britischen Kolonien gemeint war. Ein gewichtiger Faktor blieb dabei, daß ein Anschluß der Hansestädte an den Zollverein ihnen automatisch die diesem gemachten Zugeständnisse verschafft hätte. Schon allein um dieser Gefahr entgegenzuwirken, sah England sich genötigt, den Wünschen der Städte entgegenzukommen.

Lord Palmerston, der der ganzen Angelegenheit wie üblich wenig Interesse abgewinnen konnte, setzte in seiner ungeschminkten Redeweise den Erklärungen Banks über die Anwendbarkeit der Akte zunächst allerdings ein brüskes „I am afraid I cannot do it“ entgegen³⁰⁹). Auf dem Handelsamt, an das er Banks verwies, kamen ihm aber Henry Labouchere und besonders John Macgregor³¹⁰), die besser unterrichtet waren, entgegen. Sie sicherten ihm zu, die für England so wichtigen Städte sollten „die jetzigen britischen Staatsmänner nicht weniger liberal finden, als Herr Huskisson es gewesen“³¹¹). Sie sahen ein, daß man nach Anwendung der Akte auf Preußen den Hansestädten ihre Wünsche nicht verwehren könne, wenn man ihnen nicht eine unbillige Härte zumuten und auf den Zollverein hinweisen wollte, während doch umgekehrt jede Begünstigung, die ihnen gewährt wurde, ein Gegengewicht gegen ihren Anschluß an diesen bildete. So erklärten sie sich mit dem Vertragsentwurf vom 18. Dezember 1840 einverstanden. Des Parlaments

³⁰⁸) Memorandum on a Project of a Convention of Navigation and Commerce between Great Britain and the Hanse Towns, 18. Dezember 1840.

³⁰⁹) Syndikus Karl Sieveking an Bürgermeister Smidt, 31. Dezember 1840.

³¹⁰) John Macgregor (1797—1857), seit 1840 Sekretär des Handelsamtes, hatte als radikaler Freihändler und Utilitarier entscheidenden Anteil an den in diesen Jahren abgeschlossenen Handelsverträgen Englands. Vgl. Dictionary of National Biography, Bd. XII., S. 540 f.

³¹¹) Syndikus Banks an Bürgermeister Smidt, 31. Dezember 1840.

wegen forderte Labouchere als Gegenleistung die — in entsprechender Weise auch von Preußen England zugestandene — Garantie, daß britische Schiffe und ihre Ladungen aus allen Teilen der Erde in hanseatischen Häfen wie die einheimischen Schiffe behandelt werden sollten³¹²). Das war bei der liberalen Handelspolitik der Städte praktisch ohnehin der Fall. Die Forderung nach vertragsmäßiger Festlegung dieses Zustandes erregte in Bremen aber das Mißtrauen Arnold Duckwitz', der meinte, daß dann nicht nur die von und nach den hanseatischen Häfen, sondern auch die von und nach allen Häfen aller Länder ankommenden und abgehenden hanseatischen Schiffe in den englischen Kolonien auf gleichen Fuß mit den englischen Fahrzeugen gesetzt werden müßten; erst dann sei eine volle Gegenseitigkeit erreicht. Gildemeister und Smidt wiesen dieses Ansinnen zurück, weil man England, das materiell viel mehr einzusetzen habe als die Hansestädte, füglich nicht zumuten könne, noch weiter zu gehen, als es mit seinen Zugeständnissen schon gegangen sei. Auch der Vertrag von 1825 enthalte keine volle Reziprozität, habe sich dennoch höchst vorteilhaft für die Städte ausgewirkt. Außerdem, meinte Smidt, komme es im Augenblick ja nur darauf an, nicht hinter Preußen und den übrigen Zollvereinsstaaten zurückzubleiben. Banks gab also seine Zustimmung zu der englischen Forderung, worauf Macgregor den Vertrag in der ausgehandelten Form kodifizierte und dem Außenministerium übersandte³¹³).

Dort hatte Banks zunächst mit den beiden Unterstaatssekretären, Lord Leveson-Gower und Backhouse, dann mit Lord Palmerston selbst zu verhandeln, um diesen von seinem ablehnenden Standpunkt abzubringen. Die gerade in diesen Tagen in London umlaufenden Gerüchte von einem geplanten Anschluß der Hansestädte an den Zollverein konnten ihm dabei nur höchst willkommen sein. In welchem Maße Palmerston sich mit dem Problem wirklich befaßte, bleibt unersichtlich. Am 2. Februar teilte er jedenfalls Banks mit, daß er keine Einwendungen gegen die Vertragsbestimmungen habe, zunächst aber die Verhandlungen mit einem anderen Staat, d. h. Preußen, über denselben Gegenstand zum Abschluß bringen wolle. So wurde der Vertrag Englands mit den Hansestädten schon knapp drei Wochen nach dem preußischen von Palmerston und Banks unterzeichnet (20. März).

Nach diesem Vertrag hatten die Städte weit mehr erreicht als Preußen: sie konnten die Produkte aller Länder von ihren Häfen nach den Kolonien bringen. Wieder war zugunsten der Städte gegen die Navigationsgesetze verstoßen worden, während der preußische Vertrag sich eng an diese hielt. Es nimmt nicht wunder, daß ob dieses Erfolges in den Städten eitel Freude

³¹²) Labouchere an Palmerston, 31. Dezember 1840.

³¹³) Macgregor an Backhouse, 6. Januar 1841.

herrschte. „Ein großer Sieg, der zum Besten der liberalen Prinzipien gewonnen wurde“, urteilte Colquhoun neidlos³¹⁴⁾ und sprach damit zugleich die Meinung der hanseatischen Staatsmänner aus. Allein Syndikus Banks selbst, der am 1. April in Bremen eintraf, konnte seines Sieges nicht froh werden. Er glaubte, Palmerston sei von ihm getäuscht worden oder sei sich wenigstens über die Auswirkungen des Vertrages nicht im klaren gewesen. Von solchen Besorgnissen und den etwaigen Folgen aber wollte man in Hamburg und Bremen nichts wissen. Man war froh über das, was erreicht worden war, und was Lord Palmerston anging, so war der Syndikus Sieveking der Meinung: „Wie mancher Diplomat würde ihm (Banks) den Vorwurf beneiden, den Sieger der Quadrupel-Allianz hinter's Licht geführt zu haben!“³¹⁵⁾. Zunächst ging auch in den Städten alles seinen vorschrittmäßigen Gang. Am 23. April genehmigte die bremische Bürgerschaft den Traktat, „welcher für den deutschen Handel die segensreichsten Folgen verspricht“³¹⁶⁾, und noch in derselben Woche ratifizierten die drei Senate den Vertrag.

Aber Banks sollte gegenüber dem Frohlocken seiner Kollegen doch recht behalten. Die Kronjuristen, denen der Vertrag noch einmal zur Genehmigung vorgelegt worden war, hatten ihn schon Anfang April zurückgewiesen, da er gegen die Navigationsgesetze verstieß, weil er eben den Städten die Einfuhr in die Kolonien zu gleichen Rechten mit den britischen Schiffen, folglich für alle Produkte ohne Unterschied des Ursprungs, einräumte. Labouchere, der doch recht gut gewußt hatte, was er den Hansestädten gewährte, war nun keineswegs gewillt, den Vertrag dem Parlament zur Bewilligung vorzulegen, wozu er die Möglichkeit gehabt hätte. Das Whigkabinett Melbourne befand sich schon in einer zu kritischen Lage, als daß die Regierung der Opposition neue Angriffsflächen bieten durfte. So schrieb er lakonisch an Palmerston: „Es ist jetzt klar, daß wir weiter gegangen sind, als wir beabsichtigten und als wir nach den Navigationsgesetzen können“³¹⁷⁾. Der Außenminister, der natürlich noch weniger als Labouchere gewillt war, eine Angelegenheit vor dem Parlament aufzurollen, der er ohnehin keinen großen Wert beimaß, mußte sich nun der unangenehmen Aufgabe unterziehen, die Hansestädte von der Entwicklung in London zu unterrichten. Erst nach zwei Wochen entschloß er sich, ihnen „mit großem Bedauern, daß durch Unachtsamkeit ein solcher Fehler gemacht“ worden sei, mitzuteilen, daß die britische Regierung nicht in der Lage sei, den Art. II ohne eine neue Parlamentsakte in Kraft treten zu lassen. Bei dem Versuch, ein solches Gesetz

³¹⁴⁾ Colquhoun an Senator Gildemeister, 23. März 1841.

³¹⁵⁾ Syndikus Sieveking an Bürgermeister Smidt, 8. April 1841.

³¹⁶⁾ Bürgerkonvents-Verhandlung vom 23. April 1841.

³¹⁷⁾ Labouchere an Palmerston, 6. April 1841.

einzubringen, aber müsse die Regierung mit großen Schwierigkeiten von seiten des Parlaments rechnen³¹⁸⁾.

In den Städten, wo die Ratifizierung von den Bürgerschaften genehmigt und gerade vollzogen worden war, sahen sich die Regierungen mit dem Empfang dieser Hiobsbotschaft „in eine sehr peinliche Lage“ versetzt³¹⁹⁾. Banks schob die Schuld für die unerquickliche Entwicklung fälschlicherweise dem preußischen Botschafter in London, Baron Bülow, zu, von dem er wissen wollte, daß er für Preußen die gleichen Zugeständnisse von Palmerston gefordert und damit dessen Bedenken erregt habe. Aber „weder enttäuschte Hoffnungen noch Dilemma im Innern“ konnten die Senate von einem Vertrag mit England abbringen³²⁰⁾. Palmerston hatte zu diesem Zweck auch gleich einen abgeänderten Art. II mitgeschickt, der alle an Preußen gewährten Konzessionen enthielt und, obgleich er ebenfalls den Navigationsgesetzen und der Akte 3 & 4 Vict. c. 95 nicht gerecht wurde, den Kronjuristen annehmbar erschien. So gingen die Verhandlungen fast ohne Unterbrechung weiter, begleitet von der scharfen Kritik der Zollvereinspresse und der wohlwollenden Zustimmung der englischen Blätter³²¹⁾.

Ende Juni begab sich Banks mit Instruktionen der drei Senate in der Tasche wieder nach London. Nachdem der leidige Artikel II durch mehrere neue Veränderungen und Gegenentwürfe schließlich auf einen beide Seiten befriedigenden Nenner gebracht worden war, konnten Banks und Lord Palmerston am 3. August das Zusatzabkommen zu dem Reziprozitätsvertrag von 1825 unterzeichnen. Diesmal traten keine unerwarteten Schwierigkeiten auf, und so konnten die Ratifikationsurkunden fristgemäß und noch gerade rechtzeitig vor dem erwarteten Abtritt des Kabinetts ausgetauscht werden.

Der Vertrag besagte:

- Art. I: Gleichstellung britischer Schiffe und deren Ladungen mit denen der Hansestädte bei der Ankunft aus den Häfen dritter Staaten. — Gleichstellung hanseatischer Schiffe und Ladungen mit den britischen bei der Ankunft in den britischen Besitzungen aus den Häfen der Hansestädte;
- Art. II: Ausdehnung der in dieser Fahrt von hanseatischen Schiffen einzuführenden Güter auf alle Erzeugnisse der Staaten des Deutschen Bundes oder des Zollvereins. — Gleichstellung der Zölle auf solche Einfuhren in britische Besitzungen sowie auf

³¹⁸⁾ Randnotizen Palmerstons und Lord Levesons, 20. April 1840; Palmerston an Banks, 22. April 1841.

³¹⁹⁾ Syndikus Banks an Palmerston, 30. April 1841.

³²⁰⁾ Ebd.

³²¹⁾ Vgl. z. B. die Times vom 2. Juni 1841.

alle Ausfuhren von letzteren nach dritten Ländern für hanseatische wie für britische Schiffe;

Art. III: Bestimmung, daß der Vertrag als Zusatzabkommen zu dem Reziprozitätsvertrag von 1825 abgeschlossen werden sollte³²²).

Nach dem ersten Artikel waren die britischen Schiffe also hinsichtlich der Fahrt zwischen allen dritten Ländern und den Hansestädten der gleichen Behandlung mit den hanseatischen versichert, d. h. sie fuhren aus allen Häfen der Welt gleichberechtigt mit den hanseatischen Fahrzeugen in den hanseatischen Häfen ein und aus, wogegen diesen, wenn sie aus den eigenen Häfen kamen, dieselbe Freiheit und Gleichheit mit eben daher kommenden und ebenso beladenen britischen Schiffen bei der Fahrt nach den britischen Besitzungen zugestanden wurde.

Der zweite Artikel dehnte die den Schiffen aller fremden Nationen gesetzlich eröffnete Befugnis zu direkter Einfuhr ihrer Landesprodukte in die britischen Kolonien für die Hansestädte auf die Erzeugnisse des Deutschen Bundes und der nicht zum Bund gehörenden Provinzen Preußens aus. Die hanseatischen Schiffe konnten nun also alles dasjenige in die Kolonien bringen, was überhaupt auf einem nichtbritischen Schiff aus einem Hafen an der Elbe und Weser dorthin versandt werden konnte. Hier lag eine nicht unbedeutende Abweichung von den bestehenden Navigationsgesetzen, die nach wie vor nur eben die Einfuhr von eigenen Landesprodukten gestatteten. Zwar hatten die Hansestädte ihren ursprünglichen, noch weitergehenden Wunsch nicht durchgesetzt, immerhin aber mit diesem Entgegenkommen Englands ihr altes, seit 1825 verfolgtes Ziel endlich erreicht und zudem die ihnen aus dem preußisch-englischen Vertrag erwachsenden Nachteile ausgeglichen. War diese Erleichterung auch auf die direkte Fahrt beschränkt, so war doch jetzt die Aussicht vorhanden, einen Absatzmarkt für die deutsche Industrie in den Kolonien von den Hansestädten aus zu erwerben. Außerdem wiederholte der zweite Artikel des Vertrages, daß solche Ladungen nicht höher besteuert werden sollten, als wenn sie in britischen Schiffen gebracht wurden, desgleichen daß auch die in hanseatischen Schiffen verladenen britischen Kolonialwaren, mit denen sie nach allen nichtbritischen Ländern gehen könnten, keinen höheren Ausfuhrzöllen mehr unterworfen sein sollten als in den britischen Schiffen. Auch damit war ein altes Ziel erreicht, nämlich die Einschaltung des Kolonialverkehrs in das englisch-hanseatische Reziprozitätsverhältnis.

³²²) Der Vertrag ist abgedruckt in: Handels- und Schiffahrtsverträge der freien Hansestädte und Bremens insbesondere, S. 6 ff.; Soetbeer, a. a. O., Anhang Nr. 19, S. 8; Bremer Zeitung, Nr. 254, 11. September 1841; Bürgerkonvents-Verhandlung, 13. August 1841, S. 169 ff.; Geheimratsbefehl über Ausführung des Vertrages in den Kolonien in der London Gazette vom 24. September 1841 und in der Bremer Zeitung, Nr. 279, 30. September 1841.

Da der dritte Artikel den Vertrag als einen Zusatz zu dem Vertrag von 1825 erklärte, blieb die Fiktion hinsichtlich der politischen Einheit der Hansestädte, wie sie dessen Art. V und VI bestimmten, auch auf den Kolonialverkehr erhalten. Bremische Schiffe konnten Ladungen nach den Kolonien also auch von Hamburg und Lübeck einnehmen.

Wenn das Abkommen auch in erster Linie dem größeren Englandhandel Hamburgs zugute kam, so empfand man doch auch in Bremen über den endgültigen Abschluß des Vertrages, mit dem man zunächst solch unliebsame Kalamitäten erlebt hatte, große Genugtuung. Die englische Regierung hatte der für England so wichtigen Stellung der Hansestädte Rechnung getragen und ihnen Zugeständnisse gemacht, die über die Navigationsgesetze hinausgingen, Zugeständnisse zudem, denen die Städte bei ihrer liberalen Wirtschaftspolitik keine Gegenleistungen entgegensetzen konnten. „Die Sache“, meinte Heinrich Smidt, „ist rühmlich auf beiden Seiten: es ist eine sehr liberale Handelspolitik, welche Konzessionen macht ohne Gegenleistungen zu fordern; die liberalste aber ist diejenige, welche keine mehr zu machen hat.“³²³⁾ Die oppositionelle Stellung der Städte gegenüber dem Handelsverein hatte durch den Vertrag eine ganz wesentliche Stärkung erfahren; umgekehrt trug er dazu bei, daß die Hansestädte trotz ihrer Nichtzugehörigkeit zum Zollverein weiter als die naturgegebenen Häfen für das Vereinsgebiet anerkannt blieben³²⁴⁾.

Konnte man den Vertrag also in vieler Hinsicht als einen beträchtlichen Erfolg für die partikularen hanseatischen Interessen ansehen, so blieb der englischen Handelspolitik gegenüber immer noch viel Grund zu einer skeptischen Haltung, wenn man sie vom Standpunkt des gesamtdeutschen Handels betrachtete, wie er vor allem von Senator Duckwitz vertreten wurde. Die Verhandlungen hatten wieder besonders deutlich gezeigt, wie ungemein hemmend und nachteilig die strenge Anwendung der Navigationsgesetze auf die deutschen Verhältnisse war. Zwar waren die Städte selbst ihrem Ziel, als deutsche Häfen angesehen zu werden, ein gutes Stück nähergekommen, hatten es aber keineswegs erreicht; (dazu wäre nötig gewesen, daß ihren Schiffen gestattet worden wäre, aus deutschen Häfen jedes europäische, aus europäischen Häfen mindestens jedes deutsche Produkt nach Großbritannien, nach den britischen Kolonien aber von jedem deutschen Hafen aus die Erzeugnisse Deutschlands einzuführen). Und an ähnlicher Unvollkommenheit litten die Verträge, die England auf der Basis der Navigationsgesetze mit anderen deutschen Staaten abschloß. Wenn auch Österreich, das für den ganzen Umfang der ihm angehörenden Lande verhandelte, und Preußen, das im Namen des Zollvereins abschloß, das Verdienst einer

³²³⁾ H. Smidt, Die Hanseatische Supplementar-Convention vom 3. August 1841, undatiertes Memorandum.

³²⁴⁾ Vgl. Wiskemann, a. a. O., S. 159.

wesentlichen Erweiterung des Begriffes „country“ durch die Erhebung dritter Plätze an den Mündungen großer Flüsse zu „Nationalhäfen“ hatten, so blieb die Mehrzahl der deutschen Flaggen im wesentlichen doch auf den Verkehr ihrer engen Heimat beschränkt.

Während sich so alle von England gewährten Vorteile durch die Vielheit der deutschen Staaten dividierten, erwartete es selbst ohne weiteres, daß von deutscher Seite die verschiedenen Teile seines gewaltigen Reiches als ein Land angesehen wurden. Dieses Mißverhältnis, eine Folge der Zersplitterung Deutschlands und der Abneigung Englands, sich durch die naheliegende Erweiterung des Begriffes „country“ auf den Deutschen Bund einen unerwünschten Konkurrenten zu schaffen, war naturgemäß ein Ziel ständiger Angriffe aller auf die wirtschaftliche Einigung Deutschlands bedachten Kreise. Aber auch in Bremen wurden diese Verhältnisse je länger je mehr mit Erbitterung empfunden: von hier aus sind die Schifffahrtsbündelpläne zu verstehen, die eben Deutschlands Küsten zu einem Gemeingut der deutschen Flaggen machen wollten.

Vorerst aber lief alles noch in den alten Bahnen. Die Erfolge Preußens und der Hansestädte veranlaßten auch die übrigen deutschen Seeuferstaaten, England um die Gewährung derselben Privilegien zu ersuchen. Der Erfolg der Bemühungen Oldenburgs um größere Rechte in englischen Häfen war der Vertrag vom 3. April 1844. Dessen Art. V erklärte die Häfen an und zwischen der Maas und der Elbe, fast mit denselben Worten wie in dem Vertrag der Zollvereinsstaaten, für oldenburgische Nationalhäfen in bezug auf den Verkehr mit England und seinen Kolonien. Die gleiche Bestimmung enthielt der von Mecklenburg-Schwerin am 1. Mai 1844 mit England abgeschlossene Vertrag, der jedoch noch überdies die Häfen an und zwischen der Trave und der Oder für mecklenburgische Nationalhäfen erklärte (Art. V). Nicht ohne Geschick hatte Baron Lützwow, der leitende mecklenburgische Staatsmann, diese Zugeständnisse erhalten, indem er im Ablehnungsfalle mit dem Anschluß Mecklenburgs an den Zollverein drohte³²⁵). Die gleichen Privilegien erhielt Mecklenburg-Strelitz, das nun, obwohl es gar keine Küste aufzuweisen hatte, etwa Rotterdam als „Nationalhafen“ betrachten konnte. Holstein hingegen, das durch die dänische Flagge, die auf seinen Schiffen wehte, an Dänemark und dessen Interessen gebunden war, blieb in bezug auf den Verkehr mit England auf die dänischen Häfen beschränkt.

e) Die hanseatischen „Nationalhäfen“ an Nord- und Ostsee

Obleich nun infolge aller dieser Verträge die Häfen der Nordsee den Schiffen fast aller norddeutschen Staaten zugänglich gemacht worden waren,

³²⁵) Lützwow an Hodges, 30. September 1843; Hodges an Canning, 10. Oktober 1843. Vgl. Clapham, *Last Years*, S. 498 f., und *Cambridge History*, S. 471.

so blieben doch die Nordseestaaten noch immer von dem Verkehr der Ostsee mit England, die Hanseaten sogar noch von dem Verkehr der zwischen der Weser und der Maas gelegenen Häfen mit englischen Plätzen ausgeschlossen. Im ganzen gesehen waren also die Ostseestaaten gegenüber den Nordseestaaten von England bedeutend bevorzugt. Die Akte 3 & 4 Vict. c. 95 konnte diesen zunächst auch nur wenig Mut einflößen, den Versuch der völligen Gleichstellung mit den Ostseestaaten zu machen, weil sie durch keinen erheblichen Binnenhandel mit der Ostsee in Verbindung standen und ihre Erzeugnisse dahin keinen Ausweg fanden. Wohl sprach Syndikus Sieveking schon eine Woche nach Unterzeichnung des Vertrages bei Hodges vor und gab der Hoffnung Ausdruck, die englische Regierung werde nun den Hansestädten all das, was Mecklenburg gewährt worden war, zugestehen und damit in erster Linie Bremen einen Dienst erweisen. Aber es blieb bei einer verbindlichen Antwort des englischen Geschäftsträgers³²⁶⁾.

Da schloß Hannover den berüchtigten Vertrag vom 22. Juli 1844. Um diesen „Brückenkopf der britischen Handelspolitik auf dem Festlande“³²⁷⁾ in seiner Opposition gegenüber dem Zollverein zu bestärken, gewährte ihm die englische Regierung auf zehn Jahre alle nach den Navigationsgesetzen nur möglichen Konzessionen³²⁸⁾. So wurden u. a. nicht nur die Häfen an und zwischen der Maas und der Elbe, sondern auch die an und zwischen der Memel und der Trave für hannoversche Nationalhäfen erklärt, so daß nun den hannoverschen Schiffen die Fahrt von den meisten Häfen der Nord- und Ostsee nach England unter denselben Bedingungen freistand wie den dort einheimischen Schiffen. Damit hatte die Flagge Hannovers einen bedeutenden Vorzug vor den benachbarten Staaten gewonnen, eine Tatsache, die natürlich diese ermunterte, auch ihrerseits nach gleichen Vorteilen zu streben. Nun war es zunächst Baron Lützow, der die Anerkennung der Häfen an und zwischen der Oder und der Memel als mecklenburgische Nationalhäfen forderte. Aber auch ihm konnte Hodges vorerst keine bindende Zusage geben³²⁹⁾. Ebenso erfolglos war umgekehrt Preußen, das wiederholt die Erlaubnis für die indirekte Fahrt von den mecklenburgischen Häfen und Lübeck forderte³³⁰⁾.

Für die Hansestädte nahm dann Anfang des nächsten Jahres Colquhoun die Sache in die Hand. Daß die Schiffe Oldenburgs und des Zollvereins der Häfen an und zwischen Maas und Elbe, die Schiffe Mecklenburgs und Hannovers außerdem sogar noch derjenigen an und zwischen Trave und Oder bzw. Memel sich bedienen durften, während den hanseatischen Schiffen nur erst die direkte Fahrt von ihren eigenen Häfen nach Großbritannien und

³²⁶⁾ Hodges an Aberdeen, 7. Mai 1844; Clapham, *Last Years*, S. 500. Vgl. auch *Bremer Zeitung*, 5. November 1845, Nr. 309, Beiblatt.

³²⁷⁾ v. Treitschke, a. a. O., Bd. V., S. 439.

³²⁸⁾ Clapham, *Last Years*, S. 499; *Cambridge History*, S. 474; *Weserzeitung*, 15. September 1844, Nr. 219.

seinen Kolonien gestattet war, empfand er als „eine sehr undelicate und schmutzige Angelegenheit“, als ein „damned shame“, das er mit allen Kräften zu beseitigen sich bemühte³³¹). Aber obwohl auch Hodges in einem längeren Memorandum seinen Vorgesetzten riet, den Hansestädten, die englische Schiffe doch liberaler behandelten als etwa Hannover, die gleichen Rechte wie ihren Nachbarn zu gewähren³³²), waren weder Lord Canning auf dem Außenministerium noch John Lefevre³³³) auf dem Handelsamt zunächst dazu bereit. Colquhoun erklärte das damit, daß die Städte bereits alles gegeben und daher für neue Konzessionen Englands keine Gegenleistung mehr zu bieten hätten; wenn England sich doch dazu bereitfände, geschehe das „*ex mera gratia*“³³⁴).

Diese Ansicht hielt nun aber der Bremer Senat für ganz ungenügend. Hatte er sich einerseits auch schon um diese Zeit für den geplanten Schiffahrtsbund erwärmt, so war er deswegen aber doch gewillt, seine Nichtzugehörigkeit zum Zollverein England gegenüber in gebührender Weise auszunutzen und sie als wertvolle Gegenleistung für englische Konzessionen hinzustellen. An dieser Nichtzugehörigkeit lag England ja, wie es oft genug gezeigt hatte, überaus viel. Genau wie im Falle Hannover lag es also im eigenen Interesse Englands, die hanseatische Flagge nicht zurückzusetzen, wenn es nicht selbst den Anschluß der Städte an den Zollverein beschleunigen wollte. Der Beitritt der Städte aber würde das Signal für die Regelung der deutschen Schiffahrtsgesetze in einem für die britischen Interessen nachteiligen Sinne sein³³⁵). Gildemeister mußte also Colquhoun beauftragen, dieses Argument, „welches sich bei der englischen Regierung wahrscheinlich wirksamer erweisen wird als ein Aufruf an ihre Freigebigkeit“, bei seinen weiteren Verhandlungen in den Vordergrund zu stellen³³⁶). Zweifellos trieb der Senat damit, daß er einerseits aus der unabhängigen Stellung Bremens Vorteile zu ziehen, zum anderen aber zur gleichen Zeit die Einheit der deutschen Seeuferstaaten vor allem gegenüber England herbeizuführen suchte, eine Art Doppelspiel, das indessen bei der Handelspolitik Englands berechtigt schien. Die von Colquhoun eingeflößten, durch Hodges gerade in diesen Monaten bestärkten Befürchtungen, Bremen könne sich dem Zollverein anschließen, blieben der auch diesmal nicht ohne die erwartete Wir-

³²⁹) Lützw an Hodges, 27. Juli 1844.

³³⁰) Zimmermann, a. a. O., S. 256.

³³¹) Colquhoun an seinen Sohn Patrick, 14. März 1845.

³³²) Memorandum vom 12. März 1845.

³³³) Sir John George Shaw-Lefevre (1797—1879), seit 1841 Sekretär des Handelsamtes.

³³⁴) Colquhoun an Senator Gildemeister, 17. März 1845.

³³⁵) Senatsprotokoll vom 26. März 1845.

³³⁶) Senator Gildemeister an Colquhoun, 26. März 1845.

kung. Canning lenkte ein: mit Freuden würde die Regierung die erwünschten Zugeständnisse machen!³³⁷⁾.

Damit mußten die Hansestädte aber doch warten, da Holland ein ähnliches Ersuchen an England herangetragen hatte, das nur durch eine Parlamentsakte erfüllt werden konnte. Erst nachdem Colquhoun auf Gildemeisters Wunsch Lord Canning noch einmal darauf hingewiesen hatte, daß das beste Mittel, die Hansestädte von dem Zollverein fernzuhalten, die Gewährung ihrer Forderungen sei³³⁸⁾, erhielten sie dieselben Rechte wie Hannover. Es wurden also, „da sich die Wirtschaftsbeziehungen zwischen den Hansestädten und Großbritannien in einem höchst befriedigenden Zustand befinden, . . . und der britische Handel dort auf dem Fuße der meistbegünstigten Nation gestellt ist, . . . und die Hansestädte durch ihren Anschluß an den Zollverein die Vorteile erlangen würden, um die sie jetzt bitten“, die Häfen an und zwischen der Maas und der Elbe und an und zwischen der Memel und Trave in bezug auf den Verkehr mit den Häfen Englands und seiner Kolonien für hanseatische Nationalhäfen erklärt. Mit demselben Schreiben des Handelsamtes an das Schatzamt, in dem diese Rechte ausgesprochen wurden, erhielten Mecklenburg und Oldenburg die gleichen Zugeständnisse³³⁹⁾. Allerdings hielt Lord Aberdeen es für angezeigt, den Senaten gleichzeitig durch Hodges klarmachen zu lassen, daß die Dauer dieser Konzessionen abhinge von der Fortführung der freundlichen Beziehungen und der liberalen Handelspolitik der Städte gegenüber England, durch die diese sich bislang „in so hervorragender Weise“ ausgezeichnet hätten. Ein Abweichen von dieser Politik und der Übergang zu einer anderen Haltung würden die englische Regierung bei dem etwaigen Ablaufen des Vertrages von 1841 zu einer gänzlichen Revision ihrer bisherigen wirtschaftspolitischen Beziehungen zu den Hansestädten veranlassen³⁴⁰⁾.

Immerhin war nun die bisher durch die verschiedenen Verträge bald mehr, bald weniger gestörte Gleichheit der Rechte der norddeutschen Flaggen im Verkehr mit englischen Häfen fast wiederhergestellt. Bevorzugt waren nur die Hansestädte in Beziehung auf die Verschiffung deutscher Produkte nach den englischen Kolonien, welche sie nun aus allen Häfen zwischen Maas und Elbe und zwischen Trave und Memel beschaffen konnten. Benachteiligt waren nur Preußen, das von den mecklenburgischen Häfen und Lübeck ausgeschlossen war, und das ganz zurückgebliebene Holstein, das nach wie vor

³³⁷⁾ Colquhoun an die Senate, 3. April 1845.

³³⁸⁾ Gildemeister an Colquhoun, 17. Juni 1845; Senatsprotokoll vom 27. Juni 1845.

³³⁹⁾ Handelsamt (J. Shaw-Lefevre) an das Schatzamt, 15. September 1845; abgedruckt in der Times vom 10. Oktober 1845; Senatsprotokoll vom 15. Oktober 1845.

³⁴⁰⁾ Aberdeen an Hodges, 23. Oktober 1845; Außenministerium an das Handelsamt, 27. Oktober 1845; Hodges an Bürgermeister Smidt, 28. Oktober 1845.

auf die dänischen Häfen beschränkt war. Mußten nun auch die Nordseestaaten in ihren Häfen die Konkurrenz der Schiffe der Ostseestaaten und umgekehrt die Ostseestaaten in ihren Häfen die Konkurrenz der Schiffe der Nordseestaaten ertragen, so war der eigentlich Leidtragende doch die englische Flagge selbst. Sie war bisher in den Häfen der verschiedenen norddeutschen Staaten nur mit den diesen angehörenden Schiffen in Wettbewerb getreten, mußte nun aber diesen Wettbewerb mit allen norddeutschen Schiffen aushalten und wurde dafür an keinem Ort weiter entschädigt, während die deutschen Schiffe für die vergrößerte Konkurrenz durch die erweiterten Befugnisse in den benachbarten Häfen Ausgleich fanden und der Handel allgemein durch die größere Auswahl unter den Fracht suchenden Schiffen gewann³⁴¹). Im Grunde waren in Deutschland selbst also schon für beide Seiten die Vorteile und Nachteile erreicht, die sich aus der endgültigen Beseitigung der Navigationsgesetzgebung ergeben mußten.

Noch einen weiteren, allerdings erfolglosen Vorstoß zur Erweiterung ihres Englandhandels unternahmen die Hansestädte in diesen Jahren. Und zwar ging es ihnen um die Zulassung zu dem Handel mit den ostindischen Kolonien, die als Besetzung der Ostindischen Kompanie von der englischen Schifffahrtsgesetzgebung unabhängig waren und eine eigene Handelspolitik gegen das Ausland führten, die hauptsächlich in einem System doppelter Differentialzölle zugunsten der britischen Flagge und Produkte, andererseits in dem Einlassen der Ladungen aller fremden, von nichtbritischen Häfen kommenden Schiffe ohne Frage nach direkter oder indirekter Fahrt und Ursprung der Waren bestand. Amerika, Rußland und einige andere Staaten hatten auf Grund der Akte 59 Geo. III c. 54 eine Teilnahme an diesem Handel auf dem Fuße der meistbegünstigten Nation erhalten. Ihrem Beispiel suchten die Städte nun zu folgen, wurde das reiche Indien doch zu einem immer wichtigeren Faktor der Weltwirtschaft. Colquhoun hatte sich mit diesem Problem zwar schon länger beschäftigt; ernsthaftere Formen nahm seine Arbeit aber erst an, als er Lord Aberdeen im Auftrage Hamburgs und Bremens ein Abkommen vorlegte, das wieder als Zusatz zu dem Vertrag von 1825 gedacht war.

Es erwies sich jedoch, daß Englands „Freigebigkeit“ gegenüber den Hansestädten erschöpft war. Lord Aberdeen war der Meinung, daß die Städte wenig oder gar keinen Anreiz mehr für derartige Konzessionen böten außer der Aufrechterhaltung der freundschaftlichen und für beide Teile vorteilhaften Beziehungen zwischen ihnen und England und ihrer ablehnenden Haltung gegenüber einer deutschen Wirtschaftseinheit. Da aber gerade wegen der zwischen Bremen und Preußen gepflogenen Verhandlungen über den Schifffahrtsbund hier eine Änderung zumindest in der Haltung Bremens und

³⁴¹) Vgl. Bremer Zeitung, 5. November 1845, Nr. 309, Beiblatt.

damit eine Kündigung der Verträge von 1825 und 1841 zu befürchten stünde, hielt er die Gewährung der hanseatischen Wünsche für nicht ratsam³⁴²). Auch Lefevre riet davon ab, falls die Städte keine Garantie für die zukünftige Aufrechterhaltung der Vorteile geben würden, die die englische Flagge unter den bestehenden Abmachungen genieße³⁴³). Auf seinen Vorschlag lehnte Lord Aberdeen „in Betracht der jederzeit kündbaren Natur der bestehenden Vertragsverbindlichkeiten und der daraus folgenden Ungewißheit über die Fortdauer der bestehenden Wirtschaftsbeziehungen“ das von Colquhoun vorgeschlagene Additionalabkommen ab und schlug dafür einen neuen Traktat vor, der die Abkommen von 1825 und 1841 und die Indienfahrt zusammenfassen und für einen angemessenen Zeitraum, d. h. etwa 10 bis 12 Jahre, sicherstellen sollte³⁴⁴).

Einen solchen Vertrag abzuschließen und damit langjährige, England stark begünstigende Verpflichtungen einzugehen, hielten Bremen wie auch Hamburg und Lübeck für unangebracht, wie sich Ende April auf einer in Bremen abgehaltenen Konferenz von Mitgliedern der drei Senate zeigte. Syndikus Sieveking war der Meinung, daß die Hansestädte sich bei der Ungewißheit, die über die englische Wirtschaftspolitik herrsche, und zu diesem Zeitpunkt sich mit Rücksicht auf die öffentliche Meinung in Deutschland nicht auf eine Reihe von Jahren festlegen dürften, um nicht ihre ohnehin delikate Stellung noch weiter zu gefährden. Und wenn schon Hamburg trotz seiner viel größeren Interessen am Englandhandel und bei seinem kosmopolitischen Charakter vor einem Vertrag zurückschreckte, um so mehr Grund für Zurückhaltung mußte Bremen sehen, wo, wie Gildemeister an Colquhoun schrieb, das Gefühl dafür, daß die Hansestädte in erster Linie deutsch und daher von den allgemeinen Interessen der Nation abhängig seien, viel stärker als in der Schwesterstadt entwickelt sei. Hätte Lord Aberdeen „nur die geringste Idee von der wirklichen Situation der Hansestädte als deutsche Republiken überhaupt, so würde er nicht versuchen, ihnen für den indischen Handel einen Vertrag aufzwingen zu wollen, der in ganz Deutschland sogleich als antinational verdammt werden würde . . .“³⁴⁵).

Waren die Städte also auch nicht zu diesem von ihnen ins Auge gefaßten Ziel gelangt, so änderte das doch nichts an der Rolle, die sie im ganzen gesehen bei der Durchlöcherung der englischen Navigationsgesetze, wie sie in bezug auf die deutschen Seestaaten während der letzten beiden Jahrzehnte zu beobachten war, gespielt hatten. Es ist im einzelnen gezeigt worden, wie und warum die Hanseaten schon in den Verträgen von 1825 und

³⁴²) Aberdeen an das Handelsamt, 26. Januar 1846.

³⁴³) Lefevre an George Sydney Smythe, 9. April 1846.

³⁴⁴) Aberdeen an Colquhoun, 11. April 1846; Colquhoun an Senator Gildemeister, 21. April 1846.

³⁴⁵) Senatsprotokoll vom 1. Mai 1846; Senator Gildemeister an Colquhoun, 5. Mai 1846 (Rückübersetzung).

1841 von England Zugeständnisse erhielten, die keineswegs mit den starren Grundsätzen dieser Gesetze vereinbar waren. Nun, 1844 und 1845, waren diesem System noch größere Wunden geschlagen worden. Bei der Akte 3 & 4 Vict. c. 95 war die Ausnahme von dem Grundsatz, daß die „enumerated articles“ nur in Schiffen Englands, des Ursprungslandes oder des Verschiffungslandes nach England gebracht werden durften, noch immer an die Idee geknüpft gewesen, daß jene Produkte, obgleich in einem fremden Hafen lagernd und verladen, doch eigentlich Erzeugnisse des Staates seien, für dessen Nationalhäfen jener fremde Hafen auf Grund der Akte erklärt werden konnte. In den letzten Zugeständnissen wurde aber dieser Grundsatz ganz aufgegeben. Denn es ließ sich auch durch die kühnsten Schlüsse nicht wahrscheinlich machen, daß hannoversche oder oldenburgische Erzeugnisse über Königsberg oder Memel, oder mecklenburgische Produkte über einen Hafen an der Maas ihren Weg nach England fanden. Noch viel weniger aber entsprach es den Grundsätzen der Navigationsakte, wenn die Hansestädte Häfen an der Maas oder an der Memel als „natürlichste und bequemste Ausfuhrplätze“ ansehen konnten!³⁴⁶⁾

Obwohl auf diese Weise die Beschränkungen des europäischen Verkehrs weitgehend aufgehoben worden waren, hatten viele Vorschriften der Navigationsgesetze, die sich zum größten Teil allerdings eben auf den außer-europäischen Verkehr bezogen, noch volle Gültigkeit. Im ganzen gesehen ergaben sich für die bremischen Schiffe kurz vor Aufhebung der Navigationsakte noch folgende Beschränkungen: es war ihnen nicht gestattet,

1. an dem englischen Küstenhandel und der englischen Fischerei teilzunehmen;
2. im europäischen Handel aus anderen Häfen als denen an und zwischen der Maas und der Elbe und an und zwischen der Trave und Memel die „enumerated articles“ nach Großbritannien zum dortigen Verbrauch einzuführen;
3. die Erzeugnisse Asiens, Afrikas und Amerikas von irgendwoher nach Großbritannien zum dortigen Verbrauch einzuführen; und
4. zwischen den Häfen Großbritanniens und seiner Kolonien und Besitzungen sowie zwischen den Kolonien selbst Frachtfahrt zu treiben oder aus anderen Häfen als denen an und zwischen der Maas und der Elbe und an und zwischen der Trave und der Memel dorthin andere Artikel als die eigenen Landeserzeugnisse einzuführen.

³⁴⁶⁾ Dieser Tatsache war sich das Handelsamt natürlich bewußt gewesen. In dem erwähnten Schreiben vom 15. September räumte Lefevre ein, daß für die Hansestädte nur eben die eigenen Häfen als natürliche Ausfuhrplätze in Frage kämen und stellte daher einen durch das Parlament zu bewilligenden Zusatz zu 3 & 4 Vict. c. 95 zugunsten der Hansestädte in Aussicht, welcher dann indessen unterblieb.

Die weitere Entwicklung in England, die die gänzliche Abschaffung der Navigationsgesetze und damit die Beseitigung dieser noch bestehenden Beschränkungen zum Endziel hatte, mußte natürlich in den Städten starke Sympathie hervorrufen. Diese Anteilnahme war um so größer, da die Städte ja nicht nur von den Ergebnissen unmittelbar betroffen wurden, sondern auch an dem zu immer weiterer Durchlöcherung der Gesetze führenden Ablauf der Dinge einen wesentlichen Anteil hatten. Und gerade für Bremen ergibt sich hier die höchst merkwürdige Tatsache, daß es auf zweifache Art und Weise an dieser denkwürdigen Reform Englands mitgewirkt hatte. Einmal hatte es eben, auf seine Stellung als wichtiger Einfuhrhafen britischer Erzeugnisse und Gegner des Zollvereins pochend, zusammen mit Hamburg und Lübeck die Zugeständnisse von England gefordert und erhalten, die zugleich mit den den anderen deutschen Seestaaten gewährten Konzessionen zu der langsamen aber sicheren Erweichung der starren Navigationsgesetze im europäischen und kolonialen Verkehr beitrugen. Zum anderen aber hatte es in den 1840er Jahren umgekehrt durch das Projekt eines Schiffahrtsbundes, wie es vor allem von Bürgermeister Smidt und Senator Duckwitz in Verbindung mit den preußischen Staatsmännern vertreten wurde, einen wichtigen Anteil daran gehabt, daß England endgültig den Weg zum Freihandel fand.

f) Die Aufhebung der englischen Navigationsakte 1849

Die Aufhebung der Navigationsakte, die 1845 zum letzten Male kodifiziert worden war³⁴⁷⁾, und damit die Aufgabe eines Systems, das unter mancher Wandlung die englische Geschichte zweihundert Jahre lang begleitet hatte, bildete einen hervorragenden Markstein in der englischen Reformbewegung des 19. Jahrhunderts. Auf dem Wege zum Freihandel waren die beiden großen Zollreformen von 1842 und 1845/1846 und die Aufhebung der Kornzollgesetze ja nur ein Schritt gewesen, und so machte sich Peel, nachdem er sich zur liberalen Handelslehre durchgerungen hatte, auch von den altüberlieferten Vorstellungen über den Schutz der britischen Schifffahrt los³⁴⁸⁾. Der Minister hat einmal die vier Gründe aufgezählt, die ihn zur Befürwortung dieser Maßnahme bestimmten³⁴⁹⁾. Da war einmal die wachsende Unzufriedenheit der Kolonien, insbesondere Kanadas und Westindiens, zweitens die lästige Kompliziertheit der Reziprozitätsverträge, drittens „der verstümmelte und zerrüttete Zustand“ der Gesetze selbst, wie er sich im europäischen Verkehr durch die „Nationalhäfen“-Frage ergeben hatte,

³⁴⁷⁾ 8 & 9 Vict. c. 88.

³⁴⁸⁾ Vgl. Beutin, Die britischen Navigationsakten, S. 53; Henderson, a. a. O., S. 170 ff.; Clapham, Last Years, S. 687 ff.; Cambridge History, S. 471 ff.

³⁴⁹⁾ Hansard, (Third Series), XCIX, S. 646 (9. Juni 1848).

und schließlich waren es die Angebote und Forderungen fremder Mächte, mit denen er die Vereinigten Staaten, Holland, Rußland und vor allem Preußen meinte.

Nachdem seit langem lebhaftere Diskussionen in England über Aufhebung oder Beibehaltung der Navigationsgesetze geführt worden waren, die eine immer stärkere Neigung zu Liberalisierung gezeigt hatten, begannen Anfang 1848 im Parlament die erwarteten entscheidenden Debatten. Das Oberhaus setzte einen Ausschuß zur Überprüfung der Frage ein, und Labouchere entwarf eine Gesetzesvorlage, die die Aufhebung des gesamten Komplexes der Schiffahrtsgesetze mit Ausnahme des Küstenhandels vorsah; sie kam indessen während der Sitzungsperiode des Parlaments nicht mehr zur Diskussion.

In Bremen wie in den anderen Staaten des Kontinents wurde die Kunde von den Vorgängen in England von den innerpolitischen Ereignissen, später dann auch von der feindseligen Haltung Englands gegenüber der Entwicklung in Deutschland überschattet. „Zu jeder anderen Zeit würde diese Gesetzesvorlage in ganz Deutschland laut begrüßt worden sein als der Anbruch einer neuen Ära und als erster Schritt zur Beseitigung jener Gesetze, die die Eifersucht der anderen Staaten nährten und eine wirkliche und freundschaftliche Verständigung mit Deutschland insbesondere verhinderten“, schrieb Senator Gildemeister an Colquhoun³⁵⁰). Genieße Bremen auch augenblicklich eine bevorzugte Stellung und müsse es zunächst mit manchen Verlusten rechnen, da die Beseitigung der Gesetze eine verstärkte Konkurrenz hervorrufen werde, so ändere das nichts daran, daß seine aufgeklärten Einwohner diese „großartige Maßnahme“ als praktische Anerkennung der wahren Grundsätze ihrer eigenen liberalen Wirtschaftspolitik begrüßten. Sie könne auf dem Kontinent und gegenüber der Erbitterung in Binnen-Deutschland über die Monopolisierungsbestrebungen Englands nur heilsame Folgen haben. Colquhoun sandte Gildemeisters Schreiben an das Handelsamt, damit es als Stellungnahme der Hansestädte zugunsten der Abschaffung der Navigationsakte verwandt werden konnte, was dann auch geschah³⁵¹). Im gleichen Sinne sprach sich Colquhouns Sohn Patrick vor dem Parlamentsausschuß aus, vor dem er im Namen der Hansestädte auftrat, um über die zu erwartenden Folgen einer solchen Aufhebung Zeugnis abzulegen.

Bei den Parlaments- und Ausschußdebatten zeigte es sich nun, daß die Meinungen derjenigen, die für die Abschaffung der Gesetze eintraten, über die Frage auseinandergingen, ob die Aufhebung bedingungslos geschehen oder gegenüber jedem einzelnen fremden Land von der Gewährung gleicher Privilegien abhängig gemacht werden sollte. Um eine Klärung dieser Frage herbeizuführen und den Ministern und Abgeordneten die Entscheidung zu erleichtern, sandte Lord Palmerston am 22. Dezember 1848 eine Zirkular-

³⁵⁰) 25. November 1848 (Rückübersetzung).

³⁵¹) Colquhoun an das Handelsamt, 22. Dezember 1848.

note an alle in Frage kommenden Seemächte, in welcher er um deren Stellungnahme zu einer Abschaffung der Navigationsakte, wie sie in der nächsten Parlamentsperiode erneut vorgeschlagen werden sollte, ersuchte. Die eingegangenen Antworten wurden dann der Reihe nach dem Parlament vorgelegt³⁵²). Der Bremer Senat konnte ohne weiteres mitteilen, daß er, da britische Schiffe und ihre Ladungen in Bremen keinerlei Beschränkungen unterworfen seien, auf eine solche Maßnahme „durchaus vorbereitet“ sei³⁵³). Der Berliner Hof hingegen wollte sich noch nicht festlegen und antwortete ausweichend³⁵⁴); andere deutsche Staaten verwiesen Palmerston an Frankfurt. Auch die Antworten der übrigen Mächte versprachen wenig oder nichts, so daß das Vorgehen Palmerstons der Regierung wenig Unterstützung bot, sondern vielmehr den Konservativen und den Anhängern einer bedingten Abschaffung willkommene Argumente in die Hand gab.

Trotz dieses unglücklichen Schrittes des Außenministers drang die Regierung mit ihren auf bedingungslose Abschaffung hinzielenden Plänen durch. Labouchere legte seinen gegenüber dem Vorjahr nur wenig veränderten Gesetzesentwurf vor, und nach langwierigen Untersuchungen und eingehenden Debatten entschied sich das Parlament für die Aufhebung der Navigationsakte; am 26. Juni erfolgte die königliche Genehmigung³⁵⁵). Damit waren sämtliche Vorschriften und Beschränkungen mit Ausnahme derjenigen, die die Küstenfahrt betrafen, aufgehoben. Ein englisches Schiff brauchte nicht mehr in England gebaut zu sein, seine Mannschaft mußte aber zu drei Vierteln aus britischen Untertanen bestehen. Die Regierung konnte indessen die Rechte anderer Nationen, die ihre eigene Flagge günstiger als die britische behandelten, beschränken oder von ihnen erhöhte Abgaben fordern. Noch während des Krimkrieges fielen (1853) auch die beiden letzten Fragmente der Navigationsakte, die Bestimmungen über die Küstenfahrt und über die Bemanning britischer Schiffe³⁵⁶). Damit waren die ausländischen Schiffe in der Ein- und Ausfuhr von Waren fortan keinerlei Beschränkungen unterworfen und den britischen Fahrzeugen vollständig gleichgestellt. Jedes Schiff wurde als zu dem Lande gehörig betrachtet, unter dessen Flagge es fuhr; Bauort und Mannschaftszusammensetzung spielten keine Rolle mehr. England hatte sich endgültig für den radikalen Freihandel entschieden, der dann auf dem Wege über die beiden Tarifreformen Gladstones 1853 und 1860

³⁵²) Clapham, *Last Years*, S. 700. Der Notenwechsel ist abgedruckt in: *Accounts and Papers*, 1849, li. — Hodges an Gildemeister, 29. Dezember 1848.

³⁵³) Senator Gildemeister an Hodges, 15. Januar 1849; Hodges an Lord Palmerston, 16. Januar 1849.

³⁵⁴) Zimmermann, a. a. O., S. 389, und Precht, a. a. O., S. 115, zitieren die preußische Antwort, weisen sie jedoch nicht in den richtigen Zusammenhang.

³⁵⁵) 12 & 13 Vict. c. 29: „An Act to amend the laws in force for the encouragement of British Shipping and Navigation.“

³⁵⁶) 16 & 17 Vict. c. 107; 17 & 18 Vict. c. 120.

in der Beseitigung aller Schutzzölle im Cobden-Vertrag mit Frankreich 1860 seinen Höhepunkt fand.

So war denn auch für Bremen das ersehnte Ziel erreicht. Die Pläne über einen Schiffahrtsbund waren nun England gegenüber gegenstandslos geworden, da die territoriale Zersplitterung Deutschlands keinen Nachteil mehr für den Englandhandel bildete. Das Beispiel Englands, das die Beschränkung aufgehoben hatte, die bis zum Schluß weit einschneidender war als die irgendeines deutschen Staates oder des Zollvereins, gab vielmehr den freihändlerisch gesinnten Kreisen neuen Mut, bei den Grundsätzen zu verharren, denen Bremen seinen Aufschwung verdankte. Und auch der Bremer Senat ließ der englischen Regierung noch einmal seine Genugtuung über die Beseitigung der Gesetze aussprechen, die in den vorhergehenden Jahrzehnten eine solch entscheidende und dabei unerquickliche Rolle in dem bremisch-englischen Verhältnis gespielt hatten³⁵⁷⁾.

3. Das Konsulatswesen

a) Die bremischen Konsulate in Großbritannien und seinen Kolonien

Neben einem möglichst lückenlosen System von Handels- und Schiffahrtsverträgen strebte die hanseatische Handelspolitik im 19. Jahrhundert vor allem eine gute und leistungsfähige konsularische Vertretung im Ausland an. Wie mit der Anbahnung und dem Abschluß der Verträge, so erschien der Staat auch hier dem sonst jeglicher amtlichen Einmischung in seinen Geschäftsbereich abholden Kaufmann als willkommener Helfer.

Dem bremischen Handel und Schiffsverkehr mit Großbritannien und seinen Besitzungen diente ein besonders dichtes, über das ganze Weltreich sich erstreckendes Netz von Konsulaten, die Bremen teils allein, teils mit Hamburg und Lübeck gemeinsam besaß. In England selbst waren neben dem Generalkonsulat in London die Vizekonsulate in Falmouth, Harwich und Plymouth, die gleich nach Wiederaufnahme der Handelsbeziehungen im Jahre 1814 errichtet wurden, die ersten bremischen Außenposten. Ihnen folgte dann bald die Einrichtung von Konsulaten bzw. Vizekonsulaten an allen wichtigen Hafenplätzen des Inselreiches. Bis zur Übernahme durch den Norddeutschen Bund betrug ihre Zahl zeitweise 29³⁵⁸⁾. Ebenso wurden in den

³⁵⁷⁾ Colquhoun an Palmerston, 3. September 1849.

³⁵⁸⁾ Nämlich (in der Reihenfolge ihrer Errichtung) in: Falmouth, Harwich, Plymouth, Ramsgate, Deal, Dover, Dartmouth, Portsmouth, Cowes, Liverpool, Newcastle upon Tyne, Gloucester, Dundee, Southampton, Hull, Newport, Cardiff, Leith, Hartlepool/Stockton, Cork, Dublin, Scilly Islands, Aberdeen, Glasgow, Jersey/Guernsey, Belfast, Limerick, Bristol und Milfordhaven.

britischen Besitzungen zahlreiche, nämlich 34 Konsulate eingerichtet, nachdem den hanseatischen Schiffen der Handel dorthin ermöglicht worden war³⁵⁹).

Die Konsuln selbst waren keine Berufsbeamten, sondern ehrenamtliche Wahlkonsuln, denen lediglich die anfallenden Amtsgebühren zufließen. Nur zu einem geringen Teil waren sie Deutsche, zumeist vielmehr angesehene, fast ausschließlich dem Kaufmannsstand angehörende Engländer, in deren Familien diese Ämter oft Generationen hindurch vererbt wurden. Ihre Funktionen waren ausschließlich auf die Regelung des Handelsverkehrs und die Unterstützung in Not geratener Seeleute beschränkt. Der nächste Vorgesetzte war der Generalkonsul in London, er erwirkte das Exequatur, beaufsichtigte, soweit möglich, die Amtsführung und nahm die Berichte der Konsuln in England entgegen, während diejenigen in den Besitzungen allerdings direkt an die Senatskommission für die auswärtigen Angelegenheiten berichteten.

Trotz der stattlichen Zahl der Konsuln in England und seinen Kolonien, die einen beträchtlichen Teil der bremischen Auslandsvertreter überhaupt ausmachten, und ihrer im allgemeinen den Ansprüchen durchaus genügenden Arbeit darf nicht übersehen werden, daß hier manches im argen lag³⁶⁰).

So waren nur sehr wenige der bremischen Konsuln und Vizekonsuln der deutschen Sprache mächtig, was im Verkehr etwa mit deutschen Seeleuten stets mehr als lästig war. Als der Senat ein neues Konsular-Reglement herausgab, war das für die bremischen Vertreter in England ohne Wert, solange es nicht ins Englische übersetzt worden war³⁶¹). Bei den bremischen Kapitänen standen sie überhaupt in keinem sehr guten Ansehen; diese weigerten sich daher meistens, die Konsulate zur Hinterlegung ihrer Schiffspapiere aufzusuchen, wie es Vorschrift war. „Obwohl viele bremische Schiffe in unserem Hafen ankommen . . ., sehe ich die Kapitäne nie, es sei denn, sie haben Schwierigkeiten oder Streit mit ihren Mannschaften“, klagte der bremische Vizekonsul in Hull³⁶²). Die Folge war natürlich ein Absinken der Einnahmen zu ganz unbeträchtlichen Summen³⁶³). Das aber wiederum hatte nicht selten zur Folge, daß die Konsuln in Untätigkeit und Nachlässigkeit

³⁵⁹) Nämlich (in der Reihenfolge ihrer Errichtung) in:

Europa: Helgoland, Malta, Korfu, Kephalaria/Zante, Gibraltar;

Afrika: Kapstadt, St. Helena, Port Elisabeth, Freetown (Sierra Leone), Port Natal (Durban), Port Louis (Mauritius);

Asien: Singapur, Kalkutta, Akyab, Bombay, Hongkong, Madras, Bassein, Rangun, Penang, Karatschi, Cocanada;

Amerika: Nassau (New Providence), Grahamstown, Halifax, Kingston (Jamaica), Quebec, Montreal, St. John (New Brunswick), St. George (Bermuda);

Australien: Adelaide, Sydney, Melbourne, Brisbane.

³⁶⁰) Vgl. dazu über das bremische Konsulatswesen in den USA Beutin, Bremen und Amerika, S. 33, 124, 306.

³⁶¹) Colquhoun an Senator Smidt, 19. November 1850.

³⁶²) W. V. Norman an Rücker, 14. März 1858.

³⁶³) Colquhoun an Senator Smidt, 26. August 1850.

verfielen, was sich vor allem in mangelnder Berichterstattung bemerkbar machte. Als Rücker bei seinem Amtsantritt die Konsuln aufforderte, den nach dem Konsular-Reglement vorgeschriebenen Jahresbericht über die bremische Schifffahrt an ihren Plätzen einzusenden, wurde ihm von vielen geantwortet, sie hätten gar nichts zu berichten; andere machten das Verhalten der Kapitäne für ihre mangelhaften Angaben verantwortlich³⁶⁴). Und dabei hatte der Senat außer der Entlassung kein Mittel zur Hand, die ihrer dienstlichen Aufsicht weithin entzogenen Konsuln zu regelmäßiger Berichterstattung zu bewegen. So mußte Senator Smidt einmal Schleiden darum bitten, seinen Teil dazu beizutragen, „daß unser seit Jahren unerfüllt gebliebener Wunsch, von diesem Consul (Daniel D. Dymes in Madras) pflichtgemäß mit Berichten versehen zu werden, jetzt endlich in Erfüllung gehe . . .“³⁶⁵).

Ein anderer stets fühlbarer Mangel war die geringe Autorität der Konsuln und ihre unzureichende Unterstützung durch die Lokalbehörden in Großbritannien und besonders in den Kolonien gegenüber desertierten Seeleuten, obwohl sich die englische Regierung auf Grund der Akte 15 Vict. c. 26 durch einen Geheimratsbefehl vom 16. Oktober 1852 Bremen gegenüber zu dieser Mithilfe ausdrücklich bereiterklärt hatte.

Solche Mängel wies das straff organisierte Konsulatssystem des Norddeutschen Bundes, das im Laufe des Jahres 1869 zum Teil unter Übernahme der bremischen Konsuln errichtet wurde, freilich nicht mehr auf. Trotz aller Schwächen aber wird man die Leistung und den Unternehmungsgeist nicht verkennen können, die ein kleines Staatswesen wie Bremen bei dem Aufbau eines solch umfassenden und weltweiten Netzes von Auslandsvertretungen zeigte. Nicht zuletzt wurde ja auch damit wichtige Pionierarbeit für die deutschen Überseeverbindungen geleistet.

b) Das englische Konsulat in Bremen, seine Aufhebung und Wiederbesetzung

In Bremen bestand seit langem ein dem in Hamburg residierenden Generalkonsul unterstelltes englisches Vizekonsulat; und zwar ist der erste konsularische Agent, ein Hermann Frese, um 1754 nachweisbar. 1787 wurde Hermann Heymann, ein Verwandter des Stalhofmeisters, zum Vizekonsul ernannt, mußte dieses Amt aber 1791 niederlegen, weil er sich als Kornmakler betätigen wollte³⁶⁶). Erst im Jahre 1800 wurde ihm auf Bitten der englischen Regierung vom Senat erneut das Exequatur erteilt, und zwar mit der Erlaubnis, gleichzeitig sein Kornmakleramt auszuüben³⁶⁷). Heymann, der

³⁶⁴) Rücker an Senator Smidt, 8. Januar 1857.

³⁶⁵) Senator Smidt an Schleiden, 6. November 1865.

³⁶⁶) Dekret des Rats vom 28. November 1791.

³⁶⁷) Wittheitsprotokoll vom 14. März 1800; Senat an Cockburn, 17. März 1800.

später auch zum Konsul im Westfälischen und Niedersächsischen Kreis ernannt wurde, hielt dieses Amt bis zur Besetzung Bremens im Jahre 1806 inne.

Schon am 20. November 1813, also bald nach der Befreiung, wurde der Kaufmann F. A. Schumacher provisorisch als englischer Konsul eingesetzt. Wenig später ernannte Castlereagh Francis Emanuel Coleman-Macgregor, einen Enkel des unter dem Namen Coleman nach Hamburg geflüchteten Stuartanhängers Alexander Macgregor, zum besoldeten Vizekonsul für Bremen³⁶⁸). Sein Nachfolger wurde im Dezember 1824 George Ernest Papendiek, dessen Vorfahren im Gefolge der Hannoveraner nach England gegangen waren, und der selbst — 1788 in Windsor geboren — 1821 nach Deutschland zurückgekehrt war, um sich in Bremen niederzulassen³⁶⁹). Auch Papendiek, der zu der bremischen Kaufmannschaft in einem ausgesprochen guten Verhältnis stand, war besoldeter Beamter. Nach seinem Tode im Jahre 1835 bewarben sich mehrere in Bremen ansässige englische und deutsche Kaufleute um die Nachfolge, die schließlich Benjamin Pearkes, ein Günstling des Herzogs von Wellington, antrat³⁷⁰). Als britischer Untertan hatte Pearkes zugleich das große bremische Bürgerrecht inne und betrieb eine Weinhandlung. Wie Papendiek verfügte auch er über gute Beziehungen zur Kaufmannschaft, die es ihm ermöglichte, der englischen Regierung genaue Berichte über die Schiffsankünfte in den bremischen Häfen zu erstatten.

Im September des Jahres 1843 autorisierte der Gesandte Hodges Pearkes, zur besseren Wahrnehmung der englischen Interessen in Bremerhaven, dessen wirtschaftliche Bedeutung von Jahr zu Jahr gestiegen war, dort einen dem Bremer Vizekonsulat unterstellten Konsularagenten zu ernennen. Dieses Amt war bislang von dem britischen Vizekonsul im oldenburgischen Brake, Mac-Namara, wahrgenommen worden, nachdem Bürgermeister Smidt sich vergeblich zugunsten Papendieks eingesetzt hatte. Mit der Ernennung des Konsularagenten Melchior Schwoon wurde nun aber eine folgenreiche Entwicklung eingeleitet, deren Auswirkungen zumindest von bremischer Seite nicht vorhergesehen wurden.

Nach dem Tode Pearkes' (1862) entschloß sich nämlich die englische Regierung, Schwoon als Vizekonsul für das ganze bremische Staatsgebiet, und zwar mit dem Wohnsitz in Bremerhaven einzusetzen, was also der Aufhebung des Konsulats in Bremen gleichkam. Als Grund gab sie unumwunden an, in Bremen, wo die Konsulargeschäfte in den letzten Jahren so sehr ab-

³⁶⁸) Unterstaatssekretär Hamilton an Coleman, 7. Dezember 1813; Wittheitsprotokoll vom 15. Januar 1814.

³⁶⁹) Bekanntter als durch seine amtliche und berufliche Tätigkeit ist Papendiek als Maler sehr reizvoller bremischer Stadtansichten geworden. Bremische Biographie, S. 381 f.; G. Pauli, Jahrbuch der bremischen Sammlungen, Bd. III., 1., 1910, S. 1 ff.

³⁷⁰) Unterstaatssekretär Bidwell an Canning, 17. Februar 1835; Lord Mahon an Canning, 10. März 1835.

genommen hätten, keinen Vizekonsul mehr besolden zu wollen³⁷¹). Das aber rief eine überaus große Entrüstung in Bremen hervor. Der Senat verhinderte zwar die Anerkennung Schwoons für das bremische Stadtgebiet, aber damit war noch nicht die Frage des vakanten Konsulats in Bremen geregelt. Seine Wiederbesetzung wurde vielmehr zum wichtigsten Ziel der bremischen Handelspolitik gegenüber England während der letzten Jahre des Deutschen Bundes. Hartnäckig verfolgte es der Senat, solange er noch eine selbständige Handelspolitik treiben konnte, und sah in der Lösung dieser Frage eine der vornehmsten Aufgaben, die Bremen den hanseatischen Vertretern in London — Göschen, Schleiden, Geffcken — der Reihe nach zu stellen hatte.

Zwei grundverschiedene Auffassungen stießen hier aufeinander. England sah in den Konsuln ganz wesentlich oder ausschließlich Hilfsbeamte zur Wahrnehmung britischer Interessen und maß ihnen in handelspolitischer Beziehung nur geringe Bedeutung bei. Sie waren weder berechtigt noch verpflichtet, als Quasidiplomaten zur Förderung der internationalen Beziehungen beizutragen. Da sich der größere Teil des englischen Handels- und Schiffsverkehrs in Bremerhaven und nicht mehr in Bremen abspielte, hatte man sich ganz nüchtern und geschäftsmäßig für die Tochterstadt als geeigneten Wohnsitz des englischen Konsuls entschieden, während man auf einen zweiten Beamten in Bremen selbst verzichten zu können glaubte. Bei wichtigen Problemen waren der Generalkonsul und der Gesandte ohnehin die zuständigen Mittelspersonen. In Bremen dagegen sah man die Konsuln in einem anderen Licht und wies ihnen auch sozial eine viel höhere Stellung zu. Die Anwesenheit eines englischen Konsuls erschien nicht nur aus rein handelstechnischen Gründen, sondern auch deswegen wichtig, weil man in ihm den Vermittler der handelspolitischen Beziehungen Englands zu Bremen und somit eine deutliche Anerkennung des freundschaftlichen Verhältnisses zwischen den beiden Staaten sah. Mußte man schon die dauernde Abwesenheit des englischen Gesandten bei den Hansestädten als einen Nachteil für die Pflege der bremisch-englischen Beziehungen ansehen und hinnehmen, so schien die Aufhebung auch des Konsulats einer höchst geringen englischen Meinung von der Bedeutung Bremens als Seehandelsplatz deutlichen Ausdruck zu geben. Die Zurücksetzung nicht nur gegenüber der eigenen Tochterstadt, sondern vor allem auch gegenüber Hamburg, das den Gesandten und Generalkonsul, einen weiteren Konsul und einen Vizekonsul in Cuxhaven aufzuweisen hatte, schien den Bremern unerträglich. Sie wurde als „unverdiente Rücksichtslosigkeit der britischen Regierung“ empfunden; die Wiederherstellung des status quo, die Erlangung des Eingeständnisses, „daß man uns gegenüber im Unrecht ist“, ward zum „staatlichen Ehrenpunkt“³⁷²).

³⁷¹) Ward an Bürgermeister Duckwitz, 20. und 25. März 1862.

³⁷²) Promemoria Senator Smidts vom 28. April 1865; Senator Smidt an Schleiden, 28. April 1865.

So wurde denn der Versuch, die an sich unwichtige und nur den tatsächlichen Verhältnissen Rechnung tragende, aber eben das bremische Prestige ernstlich beeinträchtigende Maßnahme der englischen Regierung rückgängig zu machen, vom Senat zu einer hochwichtigen Angelegenheit gestempelt, die zugleich ein Licht auf die bremisch-englischen Beziehungen wirft. Den kühl rechnenden Männern in Whitehall konnte man nun natürlich nicht mit den wirklichen Argumenten aufwarten, sondern mußte die bedeutende Stellung der Stadt Bremen im Englandhandel betonen. So wies der Senat immer wieder darauf hin, daß Bremen Sitz der obersten Behörden, der großen Handelshäuser, der Dampfschiffahrtlinien und Seeversicherungsgesellschaften, als eigentlicher Sitz des Handelsgeschäfts überhaupt Mittelpunkt des bedeutenden Verkehrs mit England und seinen Kolonien sei, während Bremerhaven mit seinen 7000 Einwohnern zwar Endpunkt für den größeren Teil des transatlantischen, nicht aber des europäischen Verkehrs und überhaupt kein selbständiger Handelsplatz von größerer Bedeutung sei, sondern nur einer der Löschplätze des stadtbremischen Handels. Dementsprechend hätten alle in Bremen beglaubigten Konsuln ihren Wohnsitz in der Stadt, und es sei der bremischen Regierung und der Kaufmannschaft dringend erwünscht, daß auch der Vertreter Englands in ihren Mauern wohne. Müsse die zweite Handelsstadt Deutschlands als souveräner Staat schon auf einen diplomatischen Vertreter verzichten, so sei sie aber gewiß nicht gewillt, die Unmöglichkeit hinzunehmen, sich wie bisher mit dem Konsul in Verbindung setzen zu können. Viele bremische Kaufleute seien zudem bereit, das Amt ohne Besoldung zu übernehmen.

Die ersten Vorstöße, die Göschen im Sommer 1862 auf dieser Linie in London bei dem Außenministerium unternahm, erwiesen sich als ganz ergebnislos³⁷³⁾. Hatte man in Bremen zunächst geglaubt, daß die Maßnahme lediglich auf entstellende, durch Einflüsterungen Schwoons beeinflusste Berichte des nur ungenügend informierten Gesandten John Ward zurückzuführen und daher durch die Gegenargumente leicht zu berichtigen sei³⁷⁴⁾, so mußte man jetzt erfahren, daß die Maßnahme letzten Endes auf einen Entscheid Lord Russels selbst begründet war. Und dieser war nicht bereit, von dem einmal gefaßten Beschluß abzuweichen. Auch als der Senat, nachdem die bremischen Argumente keine Wirkung gezeigt hatten, englische Interessenten vorschickte, so etwa die Handelskammer von Liverpool oder Firmen, die mit Bremen in Handelsbeziehungen standen, ja, selbst als sich

³⁷³⁾ Unterstaatssekretär Layard an Göschen, 22. Juni 1862.

³⁷⁴⁾ Bürgermeister Duckwitz behauptete später, Ward habe die ganze Sache angezettelt, nachdem bremische Kaufleute, die er zu Nachfolgern Parkes' aussersehen hatte, sein Ansinnen abgelehnt hätten, ihm die Hälfte der anfallenden Konsulargebühren abzugeben, während Schwoon, mit dem er ohnehin „von Haus aus durchsteckte“, die Forderung akzeptierte; Duckwitz an die Kommission für auswärtige Angelegenheiten, 25. Februar 1870.

Parlamentsmitglieder bei Russell für die Wiederbesetzung verwandten, ließ er nur erwidern, daß eine erneute gründliche Untersuchung der Angelegenheit zu dem endgültigen Schluß geführt habe, daß vom englischen Standpunkt aus kein Bedürfnis für eine solche Besetzung bestünde³⁷⁵).

An die Ernennung Rudolf Schleidens zum hanseatischen Ministerresidenten in London knüpfte man bremischerseits in erster Linie die Hoffnung, daß er nunmehr die englische Regierung zur Ernennung eines neuen Konsuls in Bremen bewegen werde³⁷⁶). Schleiden ging wirklich mit Umsicht und Ausdauer ans Werk, um die auf ihn gesetzten Hoffnungen zu erfüllen. Auch er bediente sich der wichtigsten mit Bremen in Handelsbeziehungen stehenden Firmen (Frederick Huth & Co., Frühling & Göschen, Baring Brothers und Rothschild) ebenso wie der Handelskammer von Liverpool und der in Bremen ansässigen englischen Firmen. Ihre auf Wiederbesetzung drängenden Petitionen, die von dem Unterhausabgeordneten Crawford Russell überreicht wurden, unterstützte er mit einer längeren Note, die die bremischen Argumente wiederholte und auf die nun schon drei Jahre andauernde Verkehrserschwerung hinwies³⁷⁷). Zunächst erreichte er wenigstens, daß ein neuer Bericht Wards angefordert wurde, worauf Senator Smidt in Bremen alles tat, um Ward zu einer für Bremen günstigen Parteinahme umzustimmen³⁷⁸).

Bevor der Bericht Wards eintraf, setzte Schleiden seine mündlichen Vorstellungen bei Layard, Murray und Lord Russell fort. So nahm er die Gelegenheit eines Besuches auf Russells Landgut Pembroke Lodge (9. Juli) wahr, um diesem „gehörig einzuheizen“, und erreichte auch das Versprechen, daß nichts ohne seine vorherige Hinzuziehung geschehen sollte³⁷⁹). Ein daraufhin eingesandtes Memoire legte noch einmal die ganze Sachlage vom bremischen Standpunkt aus dar und drohte schließlich indirekt mit dem Entzug des Exequatur für Ward, wenn den bremischen Wünschen nicht entsprochen würde. Damit war Schleiden allerdings etwas über das Ziel hinausgeschossen, und Smidt in Bremen war nicht ganz behaglich zumute bei dem Gedanken daran, daß ein Kleinstaat wie Bremen nicht gut in der Lage war, von dem Recht zur Entziehung des Exequatur Gebrauch zu machen³⁸⁰).

Inzwischen hatte Russell auch den Bericht Wards erhalten, der nun allerdings wieder davon sprach, daß der ganze Seehandel Bremens sich in Bremerhaven konzentriere und somit das gegenwärtige Arrangement den

³⁷⁵) Unterstaatssekretär Murray an die Handelskammer von Liverpool, 25. März 1863.

³⁷⁶) Courier an der Weser, 29. Dezember 1864.

³⁷⁷) Schleiden an Russell, 27. Juni 1865.

³⁷⁸) Russell an Schleiden, 29. Juni 1865; Senator Smidt an Ward, 4. Juli 1866.

³⁷⁹) Schleiden an Senator Smidt, 8. und 13. Juli 1865.

³⁸⁰) Schleidens Memoire an Russell, 19. Juli 1865; Senator Smidt an Schleiden, 18. Juli 1865.

englischen Interessen entspreche³⁸¹). Auf Grund seines persönlichen Einflusses aber war es Schleiden gelungen, Lord Russell etwas günstiger für die bremische Sache zu stimmen, und der Bericht Wards blieb ohne die befürchtete Wirkung. Auch die in diesen Wochen anlaufenden Verhandlungen über den Handelsvertrag zwischen den Hansestädten und England trugen zu dem Entschluß des Außenministers bei, den status quo ante wiederherzustellen. Nicht weil englische Interessen es erforderten, sondern um dem Wunsch der englischen Regierung, die Freundschafts- und Handelsbeziehungen zwischen England und Bremen zu fördern, Ausdruck zu geben, wolle sie nach Abschluß des Handelsvertrages einen Vizekonsul in Bremen bestellen, teilte Russell schließlich Schleiden mit³⁸²). Nun lenkte auch Ward ein und nahm den Kaufmann Joseph Hachez für das Amt in Aussicht.

Aber die Vertragsverhandlungen zogen sich in die Länge, und in je größere Ferne der Abschluß rückte, desto mehr mußten die Hoffnungen Bremens, das Konsulat wiederbesetzt zu sehen, schwinden. Dennoch gab man den Mut keineswegs auf, wozu besonders der inzwischen eingetretene Regierungswechsel zu berechtigen schien. So erhielt Geffcken im Dezember 1866 den Auftrag, die Sache erneut zu betreiben. Als er sie auf dem Außenministerium berührte, begegnete er aber sogleich einer geradezu schroffen Ablehnung. Der Unterstaatssekretär Hammond erklärte ihm, die englische Regierung habe niemals zugegeben, daß das Verlangen der Bremer begründet sei. Wenn Lord Russell bedingungsweise ein Nachgeben in Aussicht gestellt habe, so liege nun, da der Handelsvertrag wegen der politischen Verhältnisse nicht zustande gekommen sei, um so weniger Veranlassung für England vor, dem Wunsche Bremens nachzukommen³⁸³).

Solche Worte konnten in Bremen schließlich nichts anderes bewirken, als daß die Hoffnung auf Wiederbesetzung des Konsulats vorerst begraben wurde, und in der Tat ruhte die Frage, bis sie bei der Aufhebung der englischen Gesandtschaft und des Generalkonsulats bei den Hansestädten im Jahre 1870 erneut und in akuter Form wieder aufgeworfen wurde³⁸⁴). Nun endlich gelang es dem Senat, durch Vermittlung Wards und auf Grund einer umfassenden Denkschrift der Handelskammer³⁸⁵) den Außenminister, Lord Granville, für die Wünsche Bremens zu gewinnen. Für das wiedereingerichtete Konsulat, dem der Vizekonsul in Bremerhaven in der Folge wieder direkt unterstellt wurde, wurde William Ward, der Sohn des bisherigen Geschäftsträgers, ausersehen, und im Oktober 1871 konnte ihm vom Reichskanzleramt das Exequatur erteilt werden³⁸⁶).

³⁸¹) Ward an Russell, 15. Juli 1865.

³⁸²) 22. Juli 1865.

³⁸³) Geffcken an Senator Smidt, 26. Dezember 1866.

³⁸⁴) Ward an Bürgermeister Duckwitz, 20. Februar 1870.

³⁸⁵) 2. Mai 1870.

³⁸⁶) Philipsborn an den Senat, 11. Oktober 1871.

Damit hatte ein Konflikt sein Ende gefunden, der sehr deutlich gezeigt hatte, was einerseits die „unabhängige Handlungsfreiheit in der äußeren Handelspolitik“ für einen Staat wie Bremen in dieser Zeit bedeutete und welcher geringer Verlust der schließliche Verzicht auf sie in Wirklichkeit war, zum anderen aber, wie es um das bremisch-englische Verhältnis bestellt war. Um nichts weiter als einen Höflichkeitsbeweis, um die Berücksichtigung eines Ehrenpunktes hatte die Hansestadt gebeten und trotz aller, nicht immer ganz würdevollen Vorstellungen zehn Jahre lang nichts erreicht als eine ungewisse Zusage. Darin dokumentierte sich denn gewiß „eine Geringschätzung des Handelsplatzes Bremen“³⁸⁷⁾. Wie sehr sich die Dinge gewandelt hatten, geht deutlich aus einem Vergleich mit einem Vorgang aus dem Jahre 1822 hervor. Damals hatte der englische Vizekonsul in dem vor der Gründung Bremerhavens aufblühenden oldenburgischen Brake bei dem bevorstehenden Abtritt Coleman-Macgregors ganz ähnliche Ziele wie später Schwoon verfolgt. Damals aber hatte der Unterstaatssekretär Planta solche Pläne scharf zurückgewiesen und auch Castlereagh vor jeder Maßnahme gewarnt, die auch nur die geringste Besorgnis und das geringste Mißbehagen in der Stadt Bremen verursachen könnte, „deren Gefühle“, so versicherte er Colquhoun, „in bezug auf Vorschläge, die auf Veränderungen in ihren politischen und wirtschaftlichen Beziehungen zu Großbritannien hinzielen, stets die freundlichste Berücksichtigung von seiten der englischen Regierung finden werden“³⁸⁸⁾.

III. Handel und Wirtschaft

1. Die Handelsbeziehungen

Handel und Wirtschaft bestimmten die bremische Politik seit der Zeit, da nicht mehr das Eigenleben der Kirche, sondern das des unternehmenden Bürgertums der Stadt das innere Gepräge gab: die Geschichte Bremens war seitdem weitgehend die Geschichte seines Seehandels³⁸⁹⁾. Wie im Innern alles dem einen Ziel, der Förderung des Handels und des Verkehrs, untergeordnet wurde, so waren auch die auswärtigen Beziehungen der Stadt Ausdruck der Gesetze, nach denen sie lebte. Gerade die bremisch-englischen Beziehungen sind ein sehr deutliches Beispiel dafür, wie Bremens Verhältnis zu fremden Mächten und zu internationalen Problemen in weitestem Maße von den Interessen seines Handels bestimmt wurden.

Bei der folgenden Darstellung wird zu beachten sein, daß Zahl und Wert der Quellen, die über das rein Wirtschaftliche aussagen, jedoch im umgekehrten Verhältnis zu der Wichtigkeit, die dieser Gegenstand als Basis der beider-

³⁸⁷⁾ Promemoria Senator Smidts, 28. April 1865.

³⁸⁸⁾ Colquhoun an Syndikus Heineken, 19. Februar 1822.

³⁸⁹⁾ Beutin, Wirtschaftsraum und Wirtschaftsart der Hansestädte, S. 154.

seitigen Beziehungen bildet, stehen und sich fast ausschließlich auf die amtliche Überlieferung beschränken. Das trifft in besonders starkem Maße für die Zeit vor der erst um die Mitte des 19. Jahrhunderts einsetzenden amtlichen Statistik zu³⁹⁰⁾.

a) Im Zeichen der Vormachtstellung Englands

Ein kurzer Rückblick zeigt, daß Bremens Wirtschaftsbeziehungen zu England in die Zeit zurückreichen, in der man zuerst von einem bremischen Seehandel überhaupt sprechen kann³⁹¹⁾. Seit dem frühen Mittelalter, dann im Rahmen der Hanse und über die Beseitigung der hansischen Vormachtstellung durch die Tudors hinweg bestand ein steter und regelmäßiger Verkehr zu dem Inselreich, das, insbesondere mit seiner Ostküste, fortwährend eines der Hauptziele des einerseits nach dem Binnenland, zum anderen nach Skandinavien und Westeuropa orientierten bremischen Handels bildete. Im 17. und 18. Jahrhundert, als die Hansestädte die Rolle des Zwischenhändlers zwischen Deutschland und den Kolonialstaaten übernahmen, trat dann allerdings erst der Handel mit den Niederlanden, dann derjenige mit Frankreich in den Vordergrund, während Bremens Anteil an dem aufblühenden englischen Handel abnahm und dieser sich mehr und mehr Hamburg zuwandte. Die bremische Kaufmannschaft versuchte zwar, den englischen Handel wieder stärker an die Weser zu ziehen. So erhob sie etwa 1697 Vorstellungen in England, um zu zeigen, „wie die Stadt Bremen wegen Ihres Lagers vor Hamburg bequemer situiert sey, umb englische Waren in das Reich zu debitiren“³⁹²⁾, und um die gleiche Zeit wurde eine „Englische Compagnie“ gegründet, die eine regelmäßige Börtfahrt auf England unterhielt³⁹³⁾. Abgesehen von nur zeitweiligen, durch die allgemeine Handelslage begünstigten Ausnahmen³⁹⁴⁾ hatten jedoch diese wie auch die späteren Versuche, den Verkehr mit England zu beleben, insbesondere der für England äußerst günstige Handelsvertrag von 1731, wenig Erfolg, und das englische Geschäft blieb im Gegensatz zum französischen begrenzt und weit hinter dem Hamburgs zurück³⁹⁵⁾. „Die Engländer sagen, die Bremer Handlung währe nur ein kleißeß licht in ihren augen. Dißes iß im Grunde wahr“, mußte sich 1757 der Eltermann David Ludwig Buhle eingestehen, obwohl der Wert

³⁹⁰⁾ Der Mangel an statistischen Erhebungen in den Hansestädten erwies sich bei den Vertragsverhandlungen mit England als ein deutlich fühlbarer Nachteil. Colquhoun wies die Senate wiederholt auf die Notwendigkeit solcher Angaben England gegenüber hin. Preußen war den Städten in dieser Beziehung weit voraus. Vgl. bes. Colquhoun an den Senat, 24. Juli 1827.

³⁹¹⁾ Müller, Handel und Verkehr Bremens im Mittelalter, S. 208; Prüser, Der Bremer Überseekaufmann, S. 425.

³⁹²⁾ StAB.: W. 9. n.

³⁹³⁾ StAB.: W. 9. x.

³⁹⁴⁾ v. Witzendorff, Bremens Handel im 16. und 17. Jh., S. 145 ff.

³⁹⁵⁾ v. Witzendorff, Beiträge zur bremischen Handelsgeschichte, S. 353 ff.

der jährlichen Einfuhren (vor allem Kolonialwaren, Blei, Zinn, Leder, Textilien und Butter aus Irland) in diesen Jahren noch durchschnittlich 1 400 000 Rtl., derjenige der Ausfuhr nach England (vor allem Textilprodukte, zeitweise Getreide), etwa 850 000 Rtl. betrug³⁹⁶). Nach dem Siebenjährigen Krieg, der eine vorübergehende Belebung brachte, da Bremen als Nachschub- und Verpflegungsbasis für die englisch-hannoverschen Truppen diente, schrumpfte der bremisch-englische Handel weiter zusammen und erreichte 1779 mit 28 Importschiffen seinen tiefsten Stand. Zur gleichen Zeit überstieg der Wert der Einfuhren aus Frankreich den aus England um mehr als das Doppelte³⁹⁷), ein Verhältnis, das sich in den folgenden Jahren noch weiter zugunsten Frankreichs verschob: allein 1788 betrug der Wert der Einfuhren von dort etwa 11 Millionen Livres³⁹⁸).

Eine grundsätzliche Wandlung dieser Verhältnisse trat erst mit den See- und Revolutionskriegen ein. Frankreich wurde nach dem Verlust seiner westindischen Kolonien und seiner Flotte, Holland nach seiner Besetzung als Handelspartner und Zwischenhändler weitgehend ausgeschaltet. Der sprunghafte Aufschwung, den der Handel der neutralen Hansestädte nun nahm, brachte für Bremen die erste Blüte seines direkten Verkehrs mit Nordamerika und Westindien, vor allem aber gewann auch derjenige mit England, das nun die Weltwirtschaft zu monopolisieren begann, in erstaunlichem Maße. Zwischen den Jahren 1792 und 1794 lag der Wendepunkt, an dem der Warenverkehr Bremens mit England den Handel mit Frankreich überflügelte. Der Schiffsverkehr Bremens mit dem Inselreich stieg von 1789 bis 1800 auf das Fünffache: es gingen

1789	21	Schiffe mit	3 110	Tonnen,
1800	123	Schiffe mit	16 566	Tonnen

von Bremen nach England³⁹⁹). Auf der Weser kamen aus England

1789	66	Schiffe,
1795	104	Schiffe,
1800	157	Schiffe

an⁴⁰⁰). Die britische Ausfuhr an Kolonialwaren nach Hamburg und Bremen stieg von 1792 bis 1798 von 1,3 auf 8,5 Millionen £ Sterling⁴⁰¹). Neben

³⁹⁶) Notizen über den Verkehr mit England 1755—1759, StAB.: ad W. 9. z.

³⁹⁷) v. Bippen, Geschichte der Stadt Bremen, Bd. III, S. 258; v. Witzendorff, a. a. O., S. 355.

³⁹⁸) Vogel, Die Hansestädte und die Kontinentalsperre, S. 4; vgl. v. Hess, Ueber den Werth und die Wichtigkeit der Freiheit der Hanse-Städte, S. 38 f. Nach Storck, a. a. O., S. 151, waren unter den 487 im Jahre 1786 in Bremen angekommenen Seeschiffen 101 in Frankreich, 61 in England beladen worden.

³⁹⁹) Vogel, a. a. O., S. 5; Fuhse, a. a. O., S. 103 ff.

⁴⁰⁰) v. Witzendorff, a. a. O., S. 387.

⁴⁰¹) v. Witzendorff, a. a. O., S. 372. Vgl. Über den wichtigen und allgemein nützlichen Einfluß der Reichsfreyen Hansestädte, S. 79.

diesem gesteigerten Kolonialwarenhandel, der an die Stelle desjenigen mit Frankreich trat, trugen vor allem der erhöhte Getreide- und Lebensmittelbedarf Englands und seine durch den Krieg belebte Gewerbetätigkeit, die nach Metallen und Textilien verlangte, zur Aufwärtsentwicklung des bremisch-englischen Handels bei. So entscheidend war dieser Aufschwung, daß am Anfang des 19. Jahrhunderts unter allen Handelsverbindungen Bremens die mit England die weitaus bedeutendste geworden war.

Aber diese glückliche Entwicklung fand rasch ein Ende, als Napoleon, nachdem schon seit dem Wiederausbruch der Feindseligkeiten zwischen Frankreich und England im Frühjahr 1803 die Wesermündung mehrmals blockiert worden war, die Kontinentalsperre gegen England errichtete. Mit ihr wurde jeder Handel Bremens mit England unnachgiebig unterbunden, wurden die großen Vorräte englischer Waren in der Stadt konfisziert, abtransportiert oder verbrannt, wurde überhaupt jegliche Verbindung zu dem Inselreich verboten. Wohl kaum eine deutsche Stadt außer Hamburg wurde schwerer durch das Kontinentalsystem geschädigt als Bremen, das Handels-tor zwischen England und dem westdeutschen Binnenland⁴⁰²). Sieben Jahre lang ruhte — abgesehen vom Schmuggel und dem geringfügigen Lizenzhandel — die bremische Schifffahrt, nachdem mit dem Englandhandel zugleich auch die „goldene Periode der bremischen Handlung“ ihr Ende gefunden hatte.

Als an dem denkwürdigen 9. November 1813 das erste große Seeschiff, mit englischem Kaffee und Zucker beladen, wieder die Weser herauffuhr, hatte sich die Lage gegenüber der Vorkriegszeit weiter in starkem Maße zu Englands Gunsten verändert. Es war das wahr geworden, was der bremische Senator Gröning im Dezember 1806 in Posen Napoleon gesagt hatte: „Wir und die Amerikaner waren die einzigen Konkurrenten der Engländer, jetzt werden sie allein den ganzen Handel besitzen.“ Die Kontinentalsperre hatte wesentlich dazu beigetragen, das bereits durch die Revolutionskriege hervorgerufene Übergewicht des britischen Seehandels vollends zu einem erdrückenden und England zum Mittelpunkt für die Aufstapelung und Verteilung der Welthandelswaren zu machen. Seine Handelsflotte, mit der es den Welt-handel beherrschte, hatte jetzt den entscheidenden Vorsprung gewonnen. Während beispielsweise die bremische Handelsflotte schon 1814 nur $\frac{2}{3}$ des Bestandes von 1806 umfaßte (112 Schiffe mit 23 592 Tonnen) und über zehn Jahre noch unaufhörlich kleiner wurde⁴⁰³), hatte sich die englische stetig vermehrt. Hatte sie vor dem Kriege etwa die dreifache Größe der Gesamtheit der deutschen Handelsflotten besessen (1800: 1 700 000 Tonnen : 570 000 Tonnen), so war ihre Überlegenheit nach dem Kriege auf das Achtfache ge-

⁴⁰²) Vgl. über die bremisch-englischen Beziehungen in der Zeit der Kontinentalsperre: Schäfer, Bremen und die Kontinentalsperre, und Vogel, a. a. O.

⁴⁰³) Entholt, a. a. O., S. 155.

stiegen (1825: 2 400 000 Tonnen : 300 000 Tonnen)⁴⁰⁴). Das britische Kolonialreich war weiter gewachsen, seine Produkte flossen in unaufhörlicher Folge nach dem Mutterland. Vor allem aber war die englische Industrie inzwischen vielfach vervollkommnet und war, da sie einen Vorsprung von mindestens einem Menschenalter erlangt hatte, den kontinentalen Fabriken weit überlegen.

Ungeheure Mengen an Kolonialwaren und Manufakturen waren während der Absperrung in England, auf den Kanalinseln und vor allem auf Helgoland gestapelt worden und warteten auf den Transport nach dem Festland. Bremen war der erste deutsche Hafen, über den sich der englische Handelsstrom, die Produkte aller anderen Länder zunächst verdrängend, ergoß, um von dort das Binnenland zu überschwemmen. Während sich Hamburg noch in den Händen der Franzosen befand, kamen in Bremen allein im Dezember 1813 163 Schiffe aus England und Helgoland an, die Kolonialwaren und Industrieprodukte brachten, und auch im folgenden Frühjahr nahm die Weser den gesamten Einfuhrhandel aus England auf. Dann waren die Hansestädte gemeinsam der Flut englischer Waren ausgesetzt, die bei zunächst noch sehr hohen, dann aber ständig, bis unter ihren Wert, sinkenden Preisen raschen Absatz fanden. Andererseits gingen die angesammelten Bodenerzeugnisse des Binnenlandes nach England, und zwar ebenfalls in solchen gewaltigen Mengen, daß auch hier die Preise unter diejenigen des Ursprungslandes sanken. Bis 1815 hielt diese durch das Kontinentalsystem und seine Folgen bedingte Hochkonjunktur für die Städte an. Dann war das erste ungewöhnliche Absatzbedürfnis Englands überwunden, die Korngesetze setzten den Getreidelieferungen nach dort eine Schranke, und der Handel und die Schifffahrt Bremens gerieten allmählich wieder in normalere Bahnen⁴⁰⁵).

Aber auch in den folgenden Jahren behielt England, wie das nach den geschilderten Handelszuständen schwerlich anders zu erwarten war, eine durchaus beherrschende Stellung im bremischen Handel, während die völlig unterbrochenen Beziehungen nach Übersee nur ganz allmählich wieder angeknüpft werden konnten und die Einfuhren aus den anderen europäischen Ländern ungefähr den Umfang wie vor der Blockade annahmen. Aus Mangel an genauen Statistiken über den bremischen Handel in dieser Zeit lassen sich keine sicheren Angaben über den Warenverkehr mit England machen; die Einfuhren von dort dürften aber auch von 1815 bis zum Anfang der zwanziger Jahre mindestens die Hälfte bis ein Drittel der bremischen Gesamteinfuhr ausgemacht haben⁴⁰⁶). Nach stetigem Absinken betrug der Wert der

⁴⁰⁴) Vogel, a. a. O., S. 59.

⁴⁰⁵) Schäfer, a. a. O., S. 473 f.

⁴⁰⁶) A. Storck, a. a. O., S. 161 ff., gibt den Wert der bremischen seewärtigen Gesamteinfuhr 1815—1820 mit durchschnittlich 14—16 Millionen Tlr., zusammen 88 273 445 Tlr. an.

Einfuhren aus England im Jahre 1821, für das zuerst eine genauere Aufstellung der englischen Importe vorhanden ist,

3 244 833 Reichstaler,
im Jahre 1822 3 463 258 Reichstaler⁴⁰⁷⁾,
während die bremische Gesamteinfuhr 1821 einen Wert von
10 671 721 Reichstaler,
im Jahre 1822 von 11 424 737 Reichstaler⁴⁰⁸⁾ hatte.

Unter den eingeführten Waren nahmen die — indirekt über die britischen Inseln oder durch die Einfuhr britischer Schiffe bezogenen — Kolonialwaren, d. h. sowohl Genußmittel wie Rohprodukte, den weitaus wichtigsten Platz ein. Und zwar standen dabei wiederum an der Spitze:

Einfuhr von Kolonialwaren (in Rtl.)

1 8 2 1	von England	insgesamt ⁴⁰⁹⁾
Baumwolle	31 469	117 019
Indigo	117 750	127 461
Kaffee	1 446 135	3 262 816
Pfeffer, Piment	63 245	74 646
Reis	17 513	145 280
Zucker, roh	355 304	1 415 928
Zucker, raff.	177 110	
Rum	104 535	140 000
Tabak	240 012	1 880 955
1 8 2 2	von England	insgesamt ⁴¹⁰⁾
Baumwolle	173 283	473 300
Indigo	13 464	358 059
Kaffee	1 603 201	3 134 140
Pfeffer, Piment	118 656	(105 000)
Reis	120 648	248 081
Zucker, roh	449 792	1 333 925
Zucker, raff.	174 780	
Rum	35 120	140 000
Tabak	20 999	1 606 697

⁴⁰⁷⁾ Diese wie auch die folgenden Zahlenangaben sind, soweit nicht anders vermerkt, den „Listen der von England, Schottland und Irland eingeführten Waren“ (1821—1838) des Schlachtvogts W. Wilders sen. entnommen (StAB.: Ss. 2. a. 4. g.). — 1 Reichstaler (= 72 Grote zu 5 Schwaren) = 3,32 Goldmark oder 3s. 2d.; 1 £ Sterling = 6 Rtl., 22 Grote, 4 Schwaren.

⁴⁰⁸⁾ Nach Rauers, a. a. O., Statistisches Tabellarium, S. 1 f. Diese wie auch die folgenden Gesamtangaben von Rauers, die hier alle in Reichstaler umgerechnet sind, sind durchweg mit Vorsicht zu werten.

⁴⁰⁹⁾ Rauers, a. a. O., Statistisches Tabellarium, S. 34, und Storck, a. a. O., S. 161 ff.

⁴¹⁰⁾ Ebd.

Außerdem kamen u. a. größere Mengen an Drogen, Gummi, Farb- und Edelhölzern, Gewürzen, Kakao, Ölen, Südfrüchten und Vitriol aus den englischen Besitzungen nach Bremen. Die Aufstellung zeigt, daß sich zwar in diesen Jahren schon wieder ein lebhafter Verkehr mit Nordamerika und Westindien angebahnt hatte, woher ein guter Teil der Kolonialwaren, darunter besonders Tabak, direkt bezogen wurde, daß aber ein ganz wesentlicher Teil eben aus England und seinen überseeischen Besitzungen kam. Ebenso war England das Ursprungsland der meisten in Bremen eingeführten Rohstoffe und Fabrikate, von denen die wichtigsten die folgenden waren:

Einfuhr von Rohstoffen und Fabrikaten (in Rtl.)

1821	von England	insgesamt ⁴¹¹⁾
Eisen- und andere Bleche	29 247	125 689
Stab- und Gußeisen	25 127	
Glas	3 275	?
Seife	11 973	?
Kupfer	2 132	?
Zinn	9 016	9 015
Salpeter	25 526	33 068
Steinkohlen	11 792	11 791
Tran	94 107	340 499
Häute	97 281	137 882
Salz	26 316	?
1822	von England	insgesamt ⁴¹²⁾
Eisen- und andere Bleche	45 807	178 838
Stab- und Gußeisen	48 988	
Glas	1 645	?
Seife	8 400	?
Kupfer	4 988	?
Zinn	2 525	?
Salpeter	32 382	?
Steinkohlen	13 280	13 280
Tran	53 618	346 806
Häute	—	25 056
Salz	44 600	?

⁴¹¹⁾ Ebd.

⁴¹²⁾ Ebd.

An reinen Manufakturwaren wurden eingeführt:

1821	120 757 Rtl.
1822	106 650 Rtl.

Damit zeigt es sich, daß die Befürchtungen und Anschuldigungen der deutschen Fabrikanten, deren Zorn gerade diese Manufakturwaren hervorriefen, in bezug auf Bremen sehr übertrieben waren, denn diese Artikel stellten ja nur einen Bruchteil der bremischen Einfuhr dar. Natürlich war ihr Anteil in den ersten Nachkriegsjahren wesentlich größer, aber auch da traten sie gegenüber den Kolonialwaren weit zurück⁴¹³). Außerdem darf nicht vergessen werden, daß der größere Teil der Kolonialwaren in rohem Zustande eingeführt wurde und so den deutschen Fabriken zugute kam, in denen er verarbeitet wurde, und daß Bremen andererseits mehr deutsche Manufakturwaren nach anderen Ländern exportierte, als es englische von England einfuhrte.

Ihr Ziel fanden die Einfuhren aus England von Bremen aus dann zum größten Teil in der eigentlichen bremischen Handelsprovinz: Westfalen, Hessen, Sauerland, Weserbergland, Braunschweig und in geringerem Maße in Hannover und Oldenburg. Es ist dabei zu betonen, daß der Verkauf der englischen Waren stets ganz in den Händen der bremischen Kaufleute blieb, diese Gebiete also in keiner Weise eine Handelskolonie des englischen Kaufmanns wurden, der in anderen Teilen Deutschland ja häufig direkt mit dem Verbraucher in Verbindung trat. Über diese bremischen Absatzgebiete hinaus fanden die englischen Waren, besonders etwa die Baumwolle, weiter in Süddeutschland und Ostdeutschland stärkeren Absatz. Ein beträchtlicher Teil der Einfuhren ging natürlich nach Preußen, das selbst in diesen Jahren etwa nur den siebenten Teil der importierten englischen Waren über seine eigenen Häfen bezog⁴¹⁴). Im Jahre 1823 ging etwa ein Viertel der bremischen Einfuhr von England nach Preußen zum dortigen Verbrauch, noch höher war der Wert des bremischen Transithandels durch preußisches Gebiet.

Die Kritik der Binnendeutschen an Art und Umfang der Ausfuhr von Bremen nach England, die weit hinter der Einfuhr zurückblieb, wurde schon mit größerer Berechtigung vorgetragen, obwohl es nicht die Schuld der Hanseaten war, wenn ihr Handel hier das Mißfallen ihrer Landsleute hervorrief. Stand England bei der Einfuhr an erster Stelle, so folgte es bei der Ausfuhr hinter Westindien, Portugal und Spanien erst an vierter Stelle in der bremischen Handelsbilanz. Und zwar betrug der Wert der Lieferungen deutscher Waren über Bremen nach England in den drei Jahren

⁴¹³) Storck, a. a. O., S. 164, gibt den Wert der zwischen 1815 und 1820 eingeführten Manufakturwaren mit 900 000 Rtl., jährlich also ca. 150 000 Rtl., an, womit sie nur den 88. Teil der Gesamteinfuhr betragen hätten. Diese Zahlen dürften allerdings, dem Zweck seiner Arbeit gemäß, sehr knapp bemessen sein.

⁴¹⁴) Parliamentary Paper Nr. 277, London, 1. Mai 1827.

1818, 1819 und 1820 1 743 661 Rtl.,

jährlich also ca. 580 000 Rtl.⁴¹⁵). Zwar war Bremen grundsätzlich immer mehr Einfuhr- als Ausfuhrhafen, wie denn auch in diesen Jahren das Verhältnis von Ein- und Ausfuhr allgemein wie 3 : 1 (14—16 Millionen Rtl. : 4—6 Mill. Rtl.) stand. Da aber die Einfuhr von England mehr als sechsmal größer als die Ausfuhr nach dort war, so war ganz offensichtlich, daß hier ein Mißverhältnis in den Handelsbeziehungen vorlag, ein Mißverhältnis, das Bremen indessen nicht allein betraf: Trotz der steigenden englischen Importe war die deutsche Gesamtausfuhr nach dem Inselreich, die zwar immer weit geringer als jene gewesen war, gegenüber dem Jahre 1800 ganz allgemein jetzt um mehr als ein Drittel ihres Volumens gesunken⁴¹⁶).

Die Gründe für diese Verhältnisse lagen eben in den ausführlich geschilderten Beschränkungen des fremden Handels durch die Navigationsgesetze Englands, die durch die differentielle Behandlung fremder Schiffe und ihrer Ladungen in britischen Häfen ganz wesentlich verschärft wurden, und sie lagen vor allem auch in dem englischen Schutzzollsystem. Dieses Zollsystem, das den inländischen Gewerbezweigen jeder Art im ganzen Umfange des britischen Reiches einen Vorsprung vor fremdem Wettbewerb sichern sollte, belastete fast jeden nur möglichen Importartikel — es enthielt 1200 Einfuhr- und 150 Ausfuhrzölle —, insbesondere Manufakturwaren (die Zölle auf Baumwollwaren betrug 50 bis 70 % des Werts), so schwer, daß die Einfuhr keinen Gewinn versprach und daher auf ein ganz geringes Maß beschränkt wurde, oder untersagte diese ganz⁴¹⁷). Dieses System, das Ergebnis einer langen Entwicklung, war entgegen den Hoffnungen des Kontinents nach dem Kriege nicht abgebaut, sondern im Gegenteil zu einem reinen Prohibitivsystem weiter verschärft worden. Dazu trugen vor allem auch die im März 1815 erlassenen Korngesetze bei, die in normalen Zeiten den früheren Austausch englischer Manufakturwaren gegen Getreide unmöglich machten, da sie alle Korneinfuhr untersagten, bis der Quarter Weizen einen Preis von 80 s erreicht hatte. 1825 setzte Huskisson zwar die ersten Erleichterungen und Zollsenkungen durch; entscheidende Maßnahmen auf dem Wege vom Schutzzoll zum Freihandel stellten aber erst die beiden großen Zollreformen Peels in den Jahren 1842 und 1845/1846 dar, denen erst dann die Aufhebung der Korngesetze folgte.

England unterschied sich mit dieser seiner Zollpolitik zwar nicht wesentlich von den anderen Seemächten, rief dennoch aber damit in erster Linie die Beschwerden Deutschlands hervor, das einen wesentlichen Anteil des britischen Gesamtexports aufnahm, seinem eigenen Handel nach England

⁴¹⁵) Storck, a. a. O., S. 173.

⁴¹⁶) Vogel, a. a. O., S. 58.

⁴¹⁷) Brady, a. a. O., S. 112; Customs Tariffs of the United Kingdom, 1800—1897 (Imperial Bluebook), S. 38.

aber unüberwindliche Schranken gesetzt sah. Die im Zusammenhang mit diesen Zuständen erhobenen Anklagen gegen die Hansestädte, wonach diese zwar britische Produkte massenweise nach Deutschland importierten, aber die deutschen Erzeugnisse nicht nach England brachten, waren hingegen weitgehend ungerechtfertigt. Denn gerade in den Hansestädten sah man im Interesse des eigenen Handels und der deutschen Industrie die englische Haltung mit nicht geringerem Mißfallen als im Binnenland, denn ein erweiterter Export nach England hätte ja beiden nur dienlich sein können. Man beklagte die unnachgiebige und Deutschland gegenüber zweifellos ungerechte Einstellung Englands, hegte aber auf Grund genauer Kenntnis der dortigen Verhältnisse keineswegs große Hoffnung auf ein Abweichen Englands von seiner Schutzzollpolitik in diesen Jahren. In Bremen machte sich vor allem Senator Albert Lönning, dem England von häufigen Aufenthalten gut bekannt war, zum Sprachrohr der Kaufleute und Exporteure und griff wiederholt die Abriegelung des Inselreiches gegen deutsche Erzeugnisse und Fabrikate an⁴¹⁸). So war den Hanseaten weder wegen des geringen Umfanges noch wegen der Art ihres Handels nach England in rechtem Licht besehen ein Vorwurf zu machen.

Im einzelnen zeigt die Exportliste, daß nicht mehr Manufakturwaren, d. h. Leinwand und Leinenerzeugnisse, die seit dem 17. Jahrhundert den bedeutendsten Artikel der bremischen Ausfuhr nach England gebildet hatten und um 1800 jährlich im Werte von ca. 800 000 Rtl. nach dort gebracht worden waren, die Hauptausfuhrwaren Bremens bildeten. Die deutsche Leinenindustrie in Westfalen und Schlesien wurde im Gegenteil ja gerade durch die englischen Baumwollwaren mehr und mehr ruiniert. Die Hauptmasse der bremischen Lieferungen nach England in den Jahren 1818 bis 1820

⁴¹⁸) In seinen „Bemerkungen wegen Einfuhr Deutscher Fabrikate in England“ vom 8. Dezember 1819 hieß es etwa (StAB.: M. 3. C. 4.):

„England ist das Land, wovon uns am meisten zugeführt wird, und worüber aus dem Grunde wohl mit Recht die bittersten Klagen geführt werden, weil es streng darauf hält, daß kein deutsches Fabrikat eingeführt werden darf. (Das sind) Maßregeln, die nicht allein auf die Fabriken Deutschlands, sondern auch auf die Schifffahrt und den Handel von Bremen und Hamburg sehr nachtheilig gewürkt haben und noch würken . . . Wenn gleich Retorsions-Maßregeln gegen England für die Hanse-Städte nicht heilsam, auch wohl schwerlich je beschlossen noch weniger ausgeführt werden; so entsteht bey diesen Ansichten . . . wohl mit Recht die Frage: Ist denn schon alles geschehen, was geschehen konnte, England zu vermögen, mildere Maßregeln gegen Deutsche Fabrikate eintreten zu lassen? — . . . Ob übrigens eine Vorstellung bey England etwas fruchten wird, ist sehr zweifelhaft! Die dabey Betheiligten dürfen und müssen aber bey dessen bisherigen Benehmen nicht länger ruhig seyn, wenn nicht der Untergang vieler Deutscher Fabriken, und die Stockung eines seiner ersten Handels-Zweige die Folge davon seyn soll.“ Vgl. auch Storck, a. a. O., S. 100.

stellte vielmehr Getreide (ca. 1 100 000 Rtl.) dar, dessen Einfuhr die Lage der englischen Landwirtschaft zeitweise erlaubte. In den Rest teilten sich vor allem Wolle (ca. 170 000 Rtl.), die in den hochentwickelten englischen Manufakturen verarbeitet wurde, Lumpen und Lohe (130 813 Rtl.) und kleinere Mengen Garn, Wachs, Wein, Ölkuchen, Leinen und Mineralwasser⁴¹⁹).

Obwohl der Handel bei den lebhaften Einfuhren gute Einnahmen zu verzeichnen hatte, so ließen diese unerquicklichen Verhältnisse einen für beide Seiten gleichermaßen ersprießlichen Warenverkehr eigentlich nicht aufkommen. Aber da England Bremens wichtigster Handelspartner war und vorerst blieb, mußte sich der Stadtstaat mit der englischen Handels- und Zollpolitik abfinden, wenn er nicht seine Haupteinnahmequelle verlieren wollte. England nahm eben eine ganz klare Vorrang- und Vormachtstellung im bremischen Wirtschaftsleben ein, die sich auf allen Gebieten zeigte. Vor allem hatte die englische Handelsflotte bei dem traurigen Zustand der bremischen Reederei — 1825 war der Tiefstand mit 99 Schiffen zu 19 528 Tonnen erreicht⁴²⁰ — in den Häfen der Stadt einen hervorragenden Platz: von den im Jahre 1818 in Bremen angekommenen 1236 größeren Schiffen waren zum Beispiel 279 bremische und 235 englische Fahrzeuge⁴²¹); und bis zum Ende der 1820er Jahre hin war jedes dritte aus England kommende Schiff englisch, jedes vierte bremisch. Auch ergab sich bei dem Mangel an eigenem Kapital und dem Fehlen eigener Banken eine starke Abhängigkeit vom englischen Kredit; die bremischen Firmen arbeiteten durchweg in enger Verbindung mit den großen Londoner Akzepthäusern.

b) Übergang zum transatlantischen Handel

„Der Handel Bremens hatte im zweiten Viertel des Jahrhunderts eine große Wandlung erlebt, deren Beginn freilich noch zwei bis drei Jahrzehnte weiter zurücklag, er war überwiegend ein transatlantischer geworden“⁴²²). Es war dies der für das ganze bremisch-englische Verhältnis entscheidende Prozeß, dessen Auswirkungen auf politischem und wirtschaftspolitischem Gebiet in den vorhergehenden Abschnitten beleuchtet worden ist. Bremen drängte, je weiter seine Gesundung und der Wiederaufstieg seines Handels voranschritt, unter Wiederanknüpfung und Ausbau der bereits im 18. Jahrhundert eingeleiteten Beziehungen zu den Vereinigten Staaten, dem nicht-britischen Westindien und Südamerika mehr und mehr aus dem Bereich des

⁴¹⁹) Storck, a. a. O., S. 168 ff., und „Statistische Notizen und diversa über die bremischen und die im bremischen Handel beschäftigten Schiffe“ (StAB.: R. 11. e.).

⁴²⁰) Entholt, a. a. O., S. 155.

⁴²¹) Storck, a. a. O., S. 156.

⁴²²) v. Bippen, Geschichte der Stadt Bremen, Bd. III., S. 491.

britischen Übergewichts heraus. An die Stelle der Abhängigkeit von England trat die direkte Verbindung mit überseeischen Gebieten selbst. Indem sich aber die bremischen Kaufleute von der Bevormundung durch London freimachten und selbst unabhängige überseeische Verbindungen herstellten, traten sie zugleich mit den Produkten der deutschen Industrie in Wettbewerb mit den Engländern, deren Vorrangstellung in vielen dieser fernen Länder vorher unangetastet war, und nahmen so zusammen mit den Hamburgern als erste Deutsche den Konkurrenzkampf gegen den britischen Handel auf ⁴²³).

Der bremische Handel gewann in dieser Zeit die für seine Zukunft charakteristischen Züge: im Gegensatz zu der Vielseitigkeit der hamburgischen Geschäfte konzentrierte er sich auf wenige wichtige Stapelartikel, Tabak, Baumwolle, später dann auch Reis und Petroleum, die zur Grundlage seiner Wirtschaftsbedeutung wurden und für deren Einfuhr die Stadt zum wichtigsten Hafen des Kontinents wurde; bei der Ausfuhr trat an die Stelle des Leinens der Transport von Auswanderern nach Amerika, der sich des billig zur Verfügung stehenden Schiffsraumes bediente. Auch die innere Struktur des bremischen Handels wandelte sich mit dieser Entwicklung. Waren vorher viele Waren auf Konsignation für fremde, besonders englische Rechnung herübergekommen, begann nun der Eigenhandel gegenüber Spedition und Kommission zu überwiegen. Verknüpft mit dem Aufstieg des Eigenhandels und in der sogenannten Kaufmannsreederei eng mit diesem vergesellschaftet, war die Ausbildung der Eigenreederei, die wiederum den bremischen Handel immer mehr von der Bevormundung durch fremde Flotten unabhängig machte ⁴²⁴).

Dieser für die bremische Handelsgeschichte wichtige Vorgang wird im Rahmen dieser Untersuchung nur soweit von Interesse sein, wie er die allmähliche Abkehr Bremens von dem englischen Handelspartner betrifft. Verdeckt wird diese Entwicklung zunächst allerdings dadurch, daß der bremische Handel sich durch die Nachwirkungen des Krieges ganz allgemein auf absteigender Bahn befand oder zumindestens stagnierte und erst seit ungefähr 1830 wieder eine Aufwärtsentwicklung zeigte. Ein Vergleich der Werte der seewärtigen Gesamteinfuhr einerseits und der Einfuhr von England andererseits zeigt aber dennoch ganz deutlich, wie die Bedeutung des bremischen Englandhandels abnahm und wie demgegenüber die direkte Verbindung nach Übersee an Boden gewann.

⁴²³) Über die Rolle der Hanseaten im deutsch-englischen Konkurrenzkampf in Übersee ausführlich P. E. Schramm, Deutschland und Übersee, Braunschweig 1950.

⁴²⁴) Vgl. Entholt, a. a. O., S. 155; Beutin, Handel und Schifffahrt Bremens, S. 298 ff.; Schramm, Hamburg, Deutschland und die Welt, S. 250, betont den Unterschied zwischen den Kaufleuten, die durch die Teilnahme am englischen Handel gediehen, und solchen, die als Reeder überall auf die englische Übermacht stießen.

Die bremische Einfuhr 1825—1838 (in Rtl.)

	seewärtige Gesamteinfuhr ⁴²⁵⁾	Einfuhr von England
1825	9 329 212 (100 0/0)	1 762 137 (19 0/0)
1826	9 528 352 (100 0/0)	1 775 142 (19 0/0)
1827	10 330 084 (100 0/0)	1 742 417 (17 0/0)
1828	10 174 371 (100 0/0)	1 590 003 (16 0/0)
1829	9 280 498 (100 0/0)	1 503 598 (16 0/0)
1830	11 802 246 (100 0/0)	1 580 001 (13 0/0)
1831	11 993 565 (100 0/0)	1 416 634 (12 0/0)
1832	13 323 127 (100 0/0)	1 071 681 (8 0/0)
1833	10 341 816 (100 0/0)	831 577 (8 0/0)
1834	11 968 111 (100 0/0)	826 619 (7 0/0)
1835	12 234 047 (100 0/0)	1 446 504 (10 0/0)
1836	12 002 785 (100 0/0)	478 422 (4 0/0)
1837	14 907 650 (100 0/0)	837 965 (6 0/0)
1838	15 900 000 (100 0/0)	730 549 (5 0/0) ⁴²⁶⁾

Diese deutlich erkennbare, gerade mit der erneuten Aufwärtsentwicklung des bremischen Handels hervortretende Verminderung der englischen Einfuhren wurde eben verursacht durch den vermehrten direkten Bezug überseeischer Waren, besonders von Tabak und Kaffee, von denen vorher der größere Teil über England bezogen worden war. Der Vergleich des englischen Anteils einiger dieser für Bremen besonders wichtigen Artikel macht das ganz deutlich:

Einfuhr 1824—1838 (in Rtl.)

	von England	insgesamt ⁴²⁷⁾
	Kaffee	
1824	489 082	2 125 455
1826	373 986	2 165 300
1828	182 814	1 549 411
1830	215 109	1 461 591
1832	65 547	2 536 945
1834	15 209	2 443 036
1836	899	2 712 293
1838	15 383	1 995 063

⁴²⁵⁾ Rauers, Statistisches Tabellarium, S. 1 f., und Vizekonsul Papendiek, Gross Return of British and Foreign Trade at the Port of Bremen, 1829 ff. (P. R. O., F. O. 33: 67 ff.)

⁴²⁶⁾ Über die Schiffsankünfte in diesen Jahren Rauers, a. a. O., Statistisches Tabellarium, S. 44 f. Es ist dabei zu beachten, daß nach England meistens kleinere Schiffe als nach Übersee eingesetzt wurden; die Zahl der Ankünfte ohne Tonnageangaben ergibt daher ein schiefes Bild. Bremen stand vor allem mit London, Liverpool, Hull, Newcastle, Sunderland, Leith, Cardiff und Helgoland in Verbindung.

⁴²⁷⁾ Nach Rauers, a. a. O., Statistisches Tabellarium, S. 34 ff.

	von England	insgesamt ⁴²⁸⁾
	Zucker (roh u. raff.)	
1824	236 088	1 183 596
1826	497 516	1 773 281
1828	678 114	2 078 103
1830	514 620	1 815 200
1832	114 228	2 498 738
1834	12 419	1 192 271
1836	9 846	1 829 770
1838	9 931	3 964 098
	Tabak	
1824	82 881	1 046 491
1826	107 743	1 193 153
1828	63 433	1 785 993
1830	91 688	2 043 710
1832	64 662	2 738 012
1834	121 249	3 205 970
1836	19 748	2 651 543
1838	41 505	2 351 025
	Indigo	
1824	74 421	94 316
1826	129 921	176 586
1828	76 867	141 094
1830	43 438	77 602
1832	74 420	99 452
1834	47 243	92 159
1836	28 462	84 778
1838	53 323	69 868
	Baumwolle	
1824	35 444	63 844
1826	130 070	410 571
1828	27 931	267 836
1830	9 677	141 253
1832	33 644	272 615
1834	23 645	505 466
1836	2 911	527 365
1838	—	293 009
	Reis	
1824	2 794	124 184
1826	21 621	253 406
1828	19 326	349 650

⁴²⁸⁾ Ebd.

	von England	insgesamt ⁴²⁹⁾
1830	26 905	238 471
1832	—	169 833
1834	7 991	212 252
1836	9 903	220 403
1838	44 688	143 057

Während sich auch bei den übrigen Kolonialwaren eine ganz ähnliche Entwicklung nachweisen läßt, blieb demgegenüber die Einfuhr von Rohstoffen, Fabrikaten und Manufakturwaren (außer Baumwolle und Twist) konstant oder zeigte sogar einen Auftrieb. Es handelte sich hierbei eben um Artikel, nach denen in Binnendeutschland nach wie vor eine starke Nachfrage bestand, weil sie nur England in der erwünschten Qualität liefern konnte. Auch hier läßt sich die Entwicklung an einigen markanten Beispielen nachweisen:

Einfuhr 1824—1838 (in Rtl.)

	von England	insgesamt ⁴³⁰⁾
Stab- und Gußeisen, Eisen- und andere Bleche		
1824	79 070	259 463
1826	73 660	110 528
1828	94 918	112 500
1830	131 246	171 018
1832	173 690	202 133
1834	177 849	196 225
1836	39 093	96 794
1838	133 939	197 545

Steinkohlen

1824	2 640	2 640
1826	6 030	6 150
1828	5 012	5 075
1830	24 456	24 927
1832	10 395	10 500
1834	5 083	6 061
1836	8 008	8 118
1838	17 449	(13 641)

Kupfer

1824		⁴³¹⁾
1826	1 278	
1828	10 449	
1830	23 823	

⁴²⁹⁾ Ebd.

⁴³⁰⁾ Ebd.

⁴³¹⁾ Es liegen keine Gesamteinfuhrzahlen vor.

	von England	insgesamt
1832	30 751	
1834	38 563	
1836	14 231	
1838	27 488	
	Manufakturwaren	
1824	55 421	⁴³²⁾
1826	22 642	
1828	40 036	
1830	35 228	
1832	52 261	
1834	127 171	
1836	16 955	
1838	49 753	

Aber auch diese Vermehrung in der Einfuhr verschiedener Rohstoffe, die fortan die Grundlage der bremisch-englischen Handelsbeziehungen bildete, konnte — wie schon die Gesamteinfuhrzahlen zeigten — die rückgängige Tendenz des Handels mit England nicht aufhalten.

Auch die Ausfuhr von Bremen nach England wird eine ähnliche Entwicklung gezeigt haben, wenn diesem nun auch die Vergünstigungen des Reziprozitätsvertrages in erster Linie zugute kamen. Allerdings liegen für diesen Warenverkehr gar keine Zahlenangaben oder sonstige Unterlagen vor, so daß auf eine Darstellung verzichtet werden muß.

Nicht vergessen werden darf, daß neben dem direkten Austausch zwischen Bremen und England der indirekte Handel mit britischen Waren für die bremischen Kaufleute eine nicht unwichtige Rolle spielte. Ausgehenden fremden Schiffen erlaubte die englische Navigationsakte bekanntlich die Fahrt nach allen nichtbritischen Teilen der Welt. Daher kam es oft vor, daß bremische Schiffe auf dem Wege von Deutschland etwa nach Westindien englische Häfen anliefen, um ihren Ladungen an deutschen Manufakturwaren usw. auch britische Erzeugnisse beizuladen. Statistisch läßt sich jedoch auch dieser indirekte Verkehr nicht untermauern, obwohl er zeitweise, zum Beispiel Ende der dreißiger Jahre, eine beträchtliche Rolle spielte⁴³³⁾. Theoretisch bestand ja auch für bremische Schiffe die Möglichkeit, Kolonialwaren aus den britischen Besitzungen zu holen, von der sie jedoch nur in bezug auf Jamaica häufiger Gebrauch machten, weil diese Insel leicht in die Fahrt nach den Vereinigten Staaten eingeschaltet werden konnte. Indessen liegen auch für diesen Verkehr vor Ende der 1840er Jahre keine genauen Angaben vor.

⁴³²⁾ Desgl.

⁴³³⁾ J. H. W. Smidt, Uebersicht der Bremischen Seeschiffahrt in den Jahren 1838, 1839 und 1840, Bremen 1841.

Auch der Schiffsverkehr selbst zeigt, daß die britische Flagge bei weitem nicht mehr die Rolle in den bremischen Häfen spielte, die sie früher innegehabt hatte:

Bremischer Seeschiffsverkehr 1829—1839

	Eingekommene Seeschiffe ⁴³⁴⁾	davon englische ⁴³⁵⁾
1829	651	36
1830	1 055	74
1831	794	54
1832	825	58
1833	735	38
1834	714	36
1835	738	22
1836	775	11
1837	761	16
1838	746	23
1839	855	37

Dagegen traten jetzt die stetig wachsende bremische und die amerikanische Handelsflotte viel wesentlicher hervor. Um wieviel stärker die englische Flagge im hamburgischen Wirtschaftsleben beschäftigt war, geht etwa aus der Tatsache hervor, daß unter den ca. 2630 im Jahre 1833 dort angekommenen Schiffen mit zusammen 235 915 Reg.-Tonnen 896 englische Fahrzeuge mit 140 167 Reg.-Tonnen waren. Dabei muß aber betont werden, daß Hamburg, dessen Warenverkehr an Umfang und Vielseitigkeit den bremischen beträchtlich überragte, der Hauptmarkt für den englischen Handel war und blieb, über den gewaltige Warenmengen ihren Weg nach Binnendeutschland fanden, die noch desto mehr answollen, je mehr sich Bremen dem Überseehandel widmete ⁴³⁶⁾.

Die erste Hälfte des fünften Jahrzehnts brachte dann allerdings trotz der allgemeinen wirtschaftlichen Depression auch für Bremen wieder einen Aufschwung seines Englandhandels. Der Grund dafür lag in dem durch die Eisenbahnbauten zwischen Hannover, Braunschweig und Magdeburg hervorgerufenen starken Bedürfnis nach englischem Eisen und Eisenwaren, insbesondere nach fertigen Eisenbahnteilen und -maschinen ⁴³⁷⁾ und in der verstärkten Nachfrage nach englischen Steinkohlen für die neuen Lokomotiven

⁴³⁴⁾ Gesamteinkommender Seeverkehr ohne Küstenfahrt, nach Rauers, a. a. O., Statistisches Tabellarium, S. 42.

⁴³⁵⁾ Nach den Berichten der Vizekonsuln Papendiek und Pearkes.

⁴³⁶⁾ Vgl. Schramm, a. a. O., S. 508 ff.

⁴³⁷⁾ 1843 hob England das Maschinenausfuhrverbot auf (6 & 7 Vict. c. 84).

und Dampfschiffe⁴³⁸⁾. Die bremische Einfuhr an Eisen- und Eisenwaren allein (einschließlich des schwedischen Anteils) hatte einen Wert von

1842	419 502 Rtl.
1843	672 080 Rtl.
1846	1 286 872 Rtl.

Wenn auch dieser Aufschwung des Englandhandels keine sehr wesentliche Steigerung seines verhältnismäßigen Anteils an der durch gewaltige Importe amerikanischen Tabaks stark angeschwellenen bremischen Gesamteinfuhr brachte, so kam in diesen Jahren doch wieder der zehnte Teil dieser Einfuhr aus England.

Die bremische Einfuhr 1842—1844 (in Rtl.)⁴³⁹⁾

	seewärtige Gesamteinfuhr	Einfuhr von England
1842	19 120 715 (100 0/0)	1 828 900 (9,5 0/0)
1843	19 671 067 (100 0/0)	2 039 551 (11 0/0)
1844	16 448 927 (100 0/0)	1 711 873 (11 0/0)

Verbunden mit der Steigerung des Imports aus England war ein vorübergehender, hauptsächlich durch ein erhöhtes Bedürfnis an Brotgetreide hervorgerufener Aufschwung des Exports dahin, der jedoch wieder weit hinter der Menge der Einfuhr zurückblieb. Von hier aus sind daher die energischen bremischen Vorstöße in der „Nationalhäfen“-Frage zu verstehen, deren Gewährung automatisch eine Steigerung der bremischen Lieferungen nach England mit sich bringen mußte.

Die bremische Ausfuhr 1842—1844 (in Rtl.)⁴⁴⁰⁾

	seewärtige Gesamtausfuhr	Ausfuhr nach England
1842	9 420 000 (100 0/0)	600 000 (6 0/0)
1843	8 635 000 (100 0/0)	500 000 (6 0/0)
1844	8 924 500 (100 0/0)	250 000 (3 0/0)

⁴³⁸⁾ Steinkohle war einer der wenigen Artikel, die einem Ausfuhrzoll unterlagen, und der einzige, der bei der Ausfuhr in fremden Schiffen höher besteuert wurde als in englischen. Und gerade für diesen einen, für die erweiterte Dampfschiffahrt und für die Eisenbahnen so wichtig gewordenen Artikel hatte die englische Regierung den vertragsmäßig der britischen gleichgestellten fremden Flaggen diese Gleichstellung zwar nicht vorenthalten, aber doch auf die Rückkehr nach den Heimathäfen beschränkt. Wollten also bremische Schiffe Kohlen nach den dritten Ländern, etwa Hannover oder Oldenburg, einnehmen, was ihnen nach der Navigationsakte erlaubt war und häufig geschah, mußten sie hinter den britischen Schiffen zurückstehen und entgegen den Bestimmungen des Reziprozitätsvertrages von 1825 jenen Differentialzoll bezahlen. Nach wiederholten Beschwerden erhielten die Hansestädte erst durch eine Verordnung des Schatzamtes vom 28. August 1843 die Gleichstellung mit den nationalen Fahrzeugen.

⁴³⁹⁾ Nach den Berichten des Vizekonsuls Pearkes (P. R. O., 33: 99 ff.).

⁴⁴⁰⁾ Ebd.

im Jahre 1837 — wurde mit der Gründung der neuen Gesellschaft nunmehr endlich diese empfindliche Lücke ausgefüllt.

c) In der Ära des Freihandels

Zwischen 1847 und 1857, in der Zeit also, da der Welthandel in die neue Epoche des Freihandels eintrat, erlebte die deutsche Wirtschaft eines ihrer fruchtbarsten Jahrzehnte. Während das Binnenland Eisenbahnen, Fabriken, Banken überall entstehen, die neue Form des Großbetriebes und der Aktiengesellschaft, den modernen Kapitalismus durchdringen sah, bedeutete das für den Hafenplatz Bremen einen weiteren, unter Ausnutzung der voranschreitenden Dampfschiffahrt vollzogenen Ausbau seines Überseehandels. Ohne daß die Erschütterungen von 1848 einen stärkeren Rückschlag brachten, wirkten sich die mächtigen Impulse, die um 1847 der bremischen Wirtschaft gegeben waren, in diesem Jahrzehnt aus; jetzt entschied es sich recht eigentlich, daß Bremen eine Welthandelsstadt werden sollte⁴⁴⁷⁾.

Die bremische Einfuhr von Übersee stieg von fast 9 Millionen Rtl. im Jahre 1847 auf 35,6 Millionen Rtl. im Jahre 1857⁴⁴⁸⁾. Hatte Arnold Duckwitz schon 1842 festgestellt, daß der Bremer Handel zu zwei Dritteln auf Unternehmungen nach transatlantischen Ländern begründet sei⁴⁴⁹⁾, so berichtete Otto Gildemeister zehn Jahre später: „Bremens auswärtiger Handel ist ganz überwiegend gegenwärtig ein transatlantischer. Zwar ist auch der Verkehr mit den Ostseehäfen, mit Skandinavien, Dänemark, Frankreich, Portugal, Spanien, England usw., wenn man all diese Länder zusammenrechnet, nicht ohne Erheblichkeit, allein er steht hinter dem transatlantischen doch weit zurück“⁴⁵⁰⁾. Von den wichtigsten bremischen Einfuhrwaren wurden schon 1845 durchweg fast 90 % direkt von Übersee — und zwar zumeist in eigenen Schiffen — eingeführt, so von

Tabak	92 %
Rohzucker	90 %
Kaffee	87 %
Baumwolle	92 %
Reis	80 %
Häute	91 %
Farbhölzer	89 % ⁴⁵¹⁾ .

⁴⁴⁷⁾ Beutin, Handel und Schiffahrt Bremens bis zum Weltkrieg, S. 305 ff.; Entholt, a. a. O., S. 166.

⁴⁴⁸⁾ Diese wie auch die folgenden Zahlenangaben sind, wenn nicht anders vermerkt, den Tabellarischen Übersichten des Bremischen Handels entnommen.

⁴⁴⁹⁾ Der bremische Handel in 1841, in: Beilage zum Allgemeinen Organ für Handel und Gewerbe, hg. von A. v. Binzer und C. Bedbur, 23. Februar 1842, Nr. 8.

⁴⁵⁰⁾ Die Freie Stadt Bremen, S. 259.

⁴⁵¹⁾ Die deutsche Handels- und Zollverfassung und das Freihafen-System, mit besonderer Rücksicht auf Hamburg, Frankfurt 1848, S. 8.

Umspannte dieser Warenverkehr auch mehr und mehr den ganzen Erdball, so hatte die Verbindung zu Nordamerika dabei die größte Bedeutung, sie war geradezu das Rückgrat der bremischen Wirtschaft geworden. Gleichsam symbolisch für dieses Verhältnis war die Ankunft der „Washington“, des ersten planmäßigen Dampfschiffes aus den Vereinigten Staaten, am 19. Juni 1847 in Bremerhaven, wovon die „Weserzeitung“ triumphierend meinte, nun sei der Zeitpunkt gekommen, da Deutschland sich nicht mehr länger nach Le Havre und Liverpool zu orientieren brauche⁴⁵²). Zwischen 1847 und 1857 stieg denn auch — im engen Zusammenhang mit dem Betrieb der Ocean Steam Navigation Company — der Wert der Einfuhr aus den USA nach Bremen um das Dreieinhalbfache. Bremens Beziehungen zu diesem Land verdichteten sich derart, daß aufmerksame Beobachter feststellten, die Tätigkeit der Bremer habe ein amerikanisches Gepräge angenommen und kontrastiere in ihrer Unternehmungslust und ihrer Energie stark mit dem altertümlichen gemächlichen Geschäftsbetrieb der hamburgischen Kaufleute⁴⁵³).

Aber auch der Englandhandel setzte innerhalb dieses großartigen Aufschwungs der bremischen Wirtschaft seine Anfang der vierziger Jahre begonnene günstige Entwicklung fort und gelangte nun wieder zu einer gegenüber den Vorjahren erhöhten Bedeutung. Das war zweifellos eine Folge der Anerkennung der Nord- und Ostseehäfen als hanseatische Nationalhäfen (1845) und dann in noch stärkerem Maße der Zollreformen, der Aufhebung der Korngesetze und der Navigationsgesetze, eben der Maßnahmen, mit denen England seine Wirtschaft dem Freihandel erschloß. Hier lag das praktische Resultat der bremischen Bemühungen um Aufhebung der englischen Schutzzoll- und Sperrpolitik. Zum anderen wurde dieser Aufschwung verursacht durch den Ausbau der deutschen Industrie selbst, der Fabriken, Eisenbahnen, Dampfschiffahrt usw., der eine vergrößerte Nachfrage nach englischen Rohstoffen und Fabrikaten zur Folge hatte, und ganz allgemein durch die erhöhte Konsumtionsfähigkeit des Binnenlandes, das durch steigenden Reichtum aufnahmefähiger, durch verbesserte Agrarmethoden leistungsfähiger wurde⁴⁵⁴).

⁴⁵²) 6. Oktober 1847, Nr. 1166.

⁴⁵³) Hodges an Palmerston, 18. Juni 1847; vgl. dazu die Kölnische Zeitung vom gleichen Tage.

⁴⁵⁴) So zeigte die Wirtschaft des Zollvereins folgende Entwicklung:

	Einfuhr:	Ausfuhr:
1842	189 Mill. Tlr.	163 Mill. Tlr.
1854	269 Mill. Tlr.	334 Mill. Tlr.
1857	354 Mill. Tlr.	354 Mill. Tlr.
1860	365 Mill. Tlr.	466 Mill. Tlr.

Nach H. Rau, zit. bei Sartorius v. Waltershausen, Deutsche Wirtschaftsgeschichte, S. 202.

Im einzelnen ergab sich nun für die Einfuhr folgendes Bild:

Die bremische Einfuhr 1850—1857 (in Rtl.)

seewärtige Gesamteinfuhr		
1850	15 919 839	(100 0/0)
1851	17 874 420	(100 0/0)
1852	19 528 576	(100 0/0)
1853	21 006 166	(100 0/0)
1854	26 027 452	(100 0/0)
1855	26 543 288	(100 0/0)
1856	38 114 327	(100 0/0)
1857	46 335 780	(100 0/0)

von Übersee		
1850	10 164 041	(64 0/0)
1851	11 941 507	(67 0/0)
1852	13 017 463	(67 0/0)
1853	13 619 683	(65 0/0)
1854	17 811 762	(68 0/0)
1855	18 851 162	(71 0/0)
1856	28 263 995	(74 0/0)
1857	35 559 643	(77 0/0)

von Europa		
1850	5 755 798	(36 0/0)
1851	5 932 913	(33 0/0)
1852	6 511 113	(33 0/0)
1853	7 386 483	(35 0/0)
1854	8 215 690	(32 0/0)
1855	7 692 126	(29 0/0)
1856	9 850 332	(26 0/0)
1857	10 776 137	(23 0/0)

von England		
1850	2 155 397	(14 0/0)
1851	2 080 842	(12 0/0)
1852	2 524 946	(13 0/0)
1853	2 800 970	(13 0/0)
1854	3 206 330	(12 0/0)
1855	3 462 303	(13 0/0)
1856	4 445 586	(12 0/0)
1857	5 383 382	(12 0/0)

Bei der Einfuhr aus England hatten die Kolonialwaren nur noch eine geringe Bedeutung, und zwar kam eben von England eine gewisse Menge desjenigen, ca. 10% ausmachenden Anteils dieser Waren, der nicht direkt von

Übersee bezogen wurde. Eine Ausnahmestellung nahm allerdings der Indigo ein, den Bremen fast ausschließlich, und zwar in großen Mengen (1852: für 333 776 Rtl.) von London bezog, anstatt ihn aus Bengalen zu holen. Von den Rohstoffen und Fabrikaten, deren Hauptlieferant England war, waren vor allem Steinkohlen sehr wichtig.

Einfuhr von Steinkohlen (in Rtl.)

	von England	insgesamt
1852	38 927	47 424
1854	221 356	254 148
1857	283 484	295 038

Auch der Bedarf an Roheisen wurde nahezu ganz aus Einfuhren von England gedeckt.

Einfuhr von Roheisen (in Rtl.)

	von England	insgesamt
1852	66 788	67 332
1854	60 132	60 305
1857	57 723	57 744

In ähnlichem Verhältnis zu der Gesamteinfuhr stand die Einfuhr von englischem Eisen- und Weißblech, Kupfer, ferner, wenn auch nicht in so starkem Maße, von englischem Stangeneisen und Stahl. Manches von diesen Lieferungen wurde allerdings wieder ausgeführt, vor allem nach Nordeuropa. Unter den Fabrikaten war vor allem Leinöl dasjenige, welches fast ausschließlich aus England kam.

Ebenso war England für einige Manufakturwaren und Industrieerzeugnisse der Hauptlieferant Bremens. Das traf in besonders starkem Maße jetzt für Baumwollwaren und Twist zu:

Einfuhr von Baumwollgarn und Twist (in Rtl.)

	von England	insgesamt
1852	95 768	146 451
1854	174 342	291 437
1857	1 172 455	1 390 832

Während auch ein Drittel bis die Hälfte des Wollgarns stets aus England kam, wurden demgegenüber Woll- und Baumwollwaren in nur ganz geringen Mengen eingeführt.

Ferner wurde natürlich der Bedarf an Maschinen für Industrie und Landwirtschaft, an Maschinenteilen, Gußeisen und Stahlwaren weiterhin in starkem Maße von der englischen Einfuhr gedeckt. Vor allem blieb England der Lieferant von Eisenbahnteilen aller Art, mit denen Bremen viele Staaten Deutschlands versorgte.

Einfuhr von Eisenbahnteilen (in Rtl.)

	von England	insgesamt
1852	157 339	159 303
1854	85 676 ⁴⁵⁵⁾	89 916
1857	117 251	117 251

Auch die bremische Ausfuhr nach England, die in erster Linie von der Liberalisierung des englischen Handels profitierte, zeigte einen Anstieg auf und spiegelte damit die Gesamtentwicklung des deutsch-englischen Wirtschaftsverkehrs. Vor allem der Krimkrieg, der einen erhöhten Lebensmittelbedarf in England hervorrief, hatte zeitweise ein starkes Ansteigen der bremischen Exporte nach dort zur Folge.

Die bremische Ausfuhr 1848—1857 (in Rtl.)

seewärtige Gesamtausfuhr

1848	11 921 937 (100 %)
1849	12 681 656 (100 %)
1850	16 188 306 (100 %)
1851	16 880 588 (100 %)
1852	18 969 230 (100 %)
1853	26 046 116 (100 %)
1854	27 477 217 (100 %)
1855	24 781 060 (100 %)
1856	30 509 626 (100 %)
1857	31 889 198 (100 %)

nach Übersee

1848	6 845 901 (57 %)
1849	6 923 544 (55 %)
1850	9 650 127 (60 %)
1851	10 039 145 (59 %)
1852	11 635 656 (61 %)
1853	18 277 573 (70 %)
1854	17 866 332 (65 %)
1855	14 807 008 (60 %)
1856	17 921 826 (41 %)
1857	18 522 469 (58 %)

nach Europa

1848	5 076 036 (43 %)
1849	5 758 112 (45 %)
1850	6 538 187 (40 %)

⁴⁵⁵⁾ Während des Krimkrieges war die Ausfuhr von Eisen, Maschinen- und Schiffsteilen von England nach den Hansestädten starken Beschränkungen unterworfen. Vgl. o. S. 23.

1851	6 841 443	(41 %)	
1852	7 333 574	(39 %)	
1853	7 768 543	(30 %)	
1854	9 610 885	(35 %)	
1855	9 974 042	(40 %)	
1856	12 587 800	(59 %)	
1857	13 366 729	(42 %)	
	nach England		
1848	1 111 610	(9 %)	
1849	1 050 091	(8 %)	
1850	775 780	(5 %)	
1851	336 633	(2 %)	
1852	757 540	(4 %)	
1853	903 198	(4 %)	
1854	1 444 507	(5 %)	(!)
1855	1 227 174	(5 %)	(!)
1856	892 194	(3 %)	
1857	658 654	(2 %)	

Den größeren Teil der bremischen Ausfuhr nach England bildeten während der ganzen Zeit, vor allem aber in den Hungerjahren 1848 und 1849 und während des Krimkrieges, Verzehrungsgegenstände:

1852	435 658 Rtl.
1854	956 540 Rtl.
1856	376 808 Rtl.,

von denen wiederum Getreide, das ja nun unbeschränkt eingeführt werden konnte, und andere Erzeugnisse der norddeutschen Landwirtschaft die Hauptmasse ausmachten.

An zweiter Stelle folgten dann Rohstoffe:

1852	272 353 Rtl.
1854	392 844 Rtl.
1856	406 564 Rtl.

Sie bestanden vor allem aus Lumpen, Knochen, Heede, Flachs, Häuten, Ölkuchen, Bau- und Nutzholz, Silbererz und Wolle; ferner wurden alljährlich beträchtliche Mengen an Altmetall von Bremen nach England gebracht.

Die Tatsache, daß demgegenüber nur erst ganz geringe Mengen an deutschen Manufakturwaren und Industrieerzeugnissen ihren Weg über Bremen nach England fanden (ein Drittel von diesen bestand aus Bremer Zigarren), zeigt, daß der bremisch-englische Handel in diesen Jahren durchaus noch in dem Austausch der landwirtschaftlichen Überschußbeträge und Rohprodukte Deutschlands gegen die Erzeugnisse der englischen Industrie bestand.

In der bremischen Wirtschaft begann in dieser Zeit, da die Abschaffung der Navigationsakte alle bisherigen Hindernisse beseitigt hatte, auch der Verkehr und Handel mit den englischen Kolonien eine ernsthafte Rolle zu spielen. Es ist darauf hingewiesen worden, wie diese dem hanseatischen Handel zwar seit 1827 geöffnet waren, die Einfuhrbeschränkungen aber einen ersprießlichen Verkehr unmöglich machten. Erst seit dem Zusatzabkommen von 1841 wurde ein stärkerer Verkehr dorthin bemerkbar, der allerdings zunächst im wesentlichen auf Jamaica beschränkt blieb, das allein von den englischen Kolonien auch vorher eine Rolle gespielt hatte, indem bremische Schiffe auf der Rückfahrt von den Vereinigten Staaten dort häufig Fracht einnahmen. Ende der vierziger Jahre entwickelte sich aber auch mit den übrigen Teilen des gewaltigen englischen Kolonialreiches ein immer stärker werdender Warenverkehr. Diese Ein- und Ausfuhren sind bei den obigen Angaben sinngemäß zum Transatlantikhandel gerechnet, weil sie sich unter Ausschaltung des englischen Zwischenhandels vollzogen.

Dieser Handel mit den britischen Kolonien und Besitzungen ergibt im einzelnen folgendes Bild ⁴⁵⁶⁾:

Bremens Handel mit den britischen Kolonien 1848—1856 (in Rtl.)		
	Einfuhr von	Ausfuhr nach
Jamaica		
1848	68 784	31 493
1850	204 706	59 365
1852	205 189	40 580
1854	307 259	22 671
1856	350 902	33 483
Kanada ⁴⁵⁷⁾		
1848	23	1 150
1850	—	—
1852	—	48 360
1854	—	58 809
1856	—	69 008
Honduras		
1848	—	—
1850	—	—
1852	3 668	—
1854	—	—
1856	—	—

⁴⁵⁶⁾ Für die Zeit vor 1847 liegen keine Zahlenangaben für den Handel mit den englischen Kolonien vor.

⁴⁵⁷⁾ Einschließlich Neufundland.

Kapkolonie

1848	110	16 872
1850	—	28 166
1852	11 532	38 799
1854	810	9 654
1856	—	14 301

Ostindien

1848	109 803	400
1850	226 172	25 256
1852	328 934	3 800
1854	403 614	4 119
1856	1 860 513	74 544

Australien

1848	131	22 935
1850	2 864 ⁴⁵⁸⁾	30 646 ⁴⁵⁹⁾
1852	—	5 593
1854	8 186	110 705 ⁴⁶⁰⁾
1856	—	6 239

Und zwar kamen aus Jamaica vor allem Rum, Gewürze, Tabak; es nahm selbst deutsche Baumwoll-, Woll- und Eisenwaren, zu denen noch in England geladene Manufakturwaren kamen. Nach Kanada brachten die bremischen Schiffe größere Mengen Wollwaren, Instrumente, Glas, Eisenwaren und Auswanderergut, ohne dort jedoch Rückfracht zu laden; diese nahmen sie vielmehr, da es im Norden an geeigneten Artikeln mangelte, in den Vereinigten Staaten oder in Westindien ein. Honduras, das nur ausnahmsweise angelaufen wurde, lieferte Farbhölzer. Aus der Kapkolonie holten die bremischen Schiffe Wein und Reis, während sie Geräte, Glas und Holz dorthin brachten. Die sprunghaft ansteigende Einfuhr aus Ostindien brachte Reis, Baumwolle, Öle, Tee, Zucker und Gewürze. Die auffällige Diskrepanz zwischen der Einfuhr von und der Ausfuhr nach dort war in der erwähnten Schutzzollpolitik begründet, die die Ostindische Kompanie hier bis zu ihrer Auflösung (1858) trieb und die eine Einfuhr deutscher Produkte fast unmöglich machte⁴⁶¹⁾. Was von Bremen nach dort gebracht wurde, waren lediglich Bier und Lebensmittel. Für den Transport der ostindischen Güter nach Deutschland wurden

⁴⁵⁸⁾ Einschließlich Hawaii.

⁴⁵⁹⁾ Desgl.

⁴⁶⁰⁾ Desgl.

⁴⁶¹⁾ Die Tatsache, daß Singapur 1822 als einziger ostindischer Hafen zum „Freihafen“ erklärt wurde, bedeutete nicht, daß die zugunsten des englischen Handels erhobenen Differentialzölle automatisch aufgehoben wurden.

daher zumeist viele der bremischen Schiffe eingesetzt, die sich auf der Rückkehr von Australien oder Hawaii befanden. Ähnlich wie Kanada hatte Australien, wohin Bremen Tabak, Kleidung und Eisenwaren sandte, den deutschen Kaufleuten noch nicht viel zu bieten, weswegen nur ganz geringe Mengen an Häuten und Schafwolle ihren Weg von dort in die Hansestadt fanden.

Ein in dem wirtschaftlichen Aufschwung dieser Jahre begründetes Ereignis trug zu einer Milderung der Abhängigkeit Bremens von England auf dem Gebiet bei, wo diese noch zu einem guten Teil bestand, nämlich auf dem Kapitalmarkt. Es war dies die Gründung der Bremer Bank im Jahre 1856, der später die Errichtung weiterer Banken folgte. Mit dieser Errungenschaft, die allerdings zunächst durch eine harte Bewährungsprobe gehen mußte, war der Weg angebahnt, der dazu führte, daß die bremischen Kaufleute nicht mehr auf die Kredite der großen Londoner Geldinstitute angewiesen waren, sondern mit inländischem Kapital arbeiten konnten.

Auch brauchte sich die bremische Wirtschaft trotz des Anwachsens des Englandhandels der englischen Handelsflotte nicht wieder stärker zu bedienen, weil auch die bremische Reederei einen steten Aufstieg zu verzeichnen hatte. Während in Hamburg um diese Zeit noch die Hälfte der ein- und auslaufenden Schiffe unter fremder Flagge, davon etwa zwei Drittel unter englischer Flagge fuhren⁴⁶²), war die englische Flotte an dem bremischen Schiffsverkehr in den Jahren 1854 bis 1857 zahlenmäßig mit nur ca. 7%, tonnagemäßig mit ca. 12% beteiligt. Im Seeversicherungswesen begannen allerdings gerade jetzt die englischen Firmen die einheimischen zu verdrängen.

Das Ende des Jahres 1857 brachte die große Geld- und Wirtschaftskrise, die von den USA ausgehend auf dem Wege über England im Oktober und November mit voller Wucht auf Deutschland hereinbrach. Hervorgerufen durch Kreditüberspannung, Überspekulation, Schwindelunternehmungen und dergleichen, zeigte sie zum ersten Mal die Gefahren der Wirtschaftsform des Hochkapitalismus. Für Bremen hatte diese Krise nach Jahren des Aufstiegs einen ernsthaften Rückschlag in seinem Überseehandel zur Folge, der erst nach Jahren aufgeholt wurde. Auf den Englandhandel hingegen wirkte sie sich nicht ungünstig aus. Und von England kam auch gerade die Hilfe, die der Stadt es ermöglichte, besser durch die Krise zu gelangen, als es etwa in Hamburg der Fall war, das viel stärkeren Belastungen ausgesetzt war. Daniel Meinertzhagen, ein aus Bremen stammender, nun in London etablierter Kaufmann, gewährte nämlich auf Vermittlung H. H. Meiers aus Mitteln des Hauses Frederick Huth & Co., das selbst gut durch die Krise hindurchgekommen war, der jungen Bremer Bank ein Darlehen von 50 000 £ und

⁴⁶²) Wiskemann, a. a. O., S. 189.

räumte ihr einen Kredit von weiteren 50 000 £ ein⁴⁶³). Damit war das Schlimmste, der Zusammenbruch der bremischen Wirtschaft, verhütet. Es hatte sich nicht nur gezeigt, daß die Festigkeit des bremischen Platzes ein großes Vertrauen genoß, sondern auch, daß noch starke Bindungen zwischen Bremen und London bestanden, die wie in diesem Falle nicht zuletzt auf den persönlichen Beziehungen der beiderseitigen Kaufmannschaft begründet waren.

Wie schon angedeutet, hatte die Wirtschaftskrise für den bremischen Englandhandel keine nachteiligen Folgen. Mit ihr begann vielmehr im Gegensatz zu dem Handel mit den Vereinigten Staaten, die von der Krise am stärksten betroffen worden waren, ein weiterer Anstieg der Ein- und Ausfuhrziffern von und nach dem Inselreich. Weiter gewann dann der Englandhandel für Bremen erhöhte Bedeutung mit dem Ausbruch des amerikanischen Sezessionskrieges. Was der Handel mit Amerika verlor, kam vor allem England zugute, da die Ausfälle nur teilweise durch den Handel mit anderen überseeischen Gebieten ausgeglichen werden konnten.

Die bremische Einfuhr 1857—1868 (in Rtl.)
seewärtige Gesamteinfuhr

1857	46 335 780 (100 %)
1858	36 190 789 (100 %)
1859	41 944 235 (100 %)
1860	43 638 797 (100 %)
1861	49 241 088 (100 %)
1862	43 672 186 (100 %)
1863	45 375 937 (100 %)
1864	42 495 576 (100 %)
1865	49 740 536 (100 %)
1866	55 901 502 (100 %)
1867	64 356 865 (100 %)
1868	67 656 129 (100 %)

von Übersee

1857	35 559 643 (77 %)
1858	23 252 927 (64 %)
1859	28 095 225 (67 %)
1860	28 507 792 (65 %)
1861	34 298 415 (70 %)
1862	29 110 068 (67 %)

⁴⁶³) Vgl. Hardegen/Smidt, H. H. Meier, S. 138 ff.; Gerdes, Ein Sohn Harsefelds als Großkaufmann in London, S. 42 f.; Prüser, Vom Bremer Überseekaufmann, S. 36 f.

1863	31 155 419	(69 0/0)
1864	26 746 888	(63 0/0)
1865	27 626 880	(56 0/0)
1866	32 378 407	(58 0/0)
1867	38 687 533	(60 0/0)
1868	45 451 098	(67 0/0)

von Europa

1857	10 776 137	(23 0/0)
1858	12 937 862	(36 0/0)
1859	13 849 010	(33 0/0)
1860	15 131 005	(35 0/0)
1861	14 942 673	(30 0/0)
1862	14 491 302	(33 0/0)
1863	14 220 518	(31 0/0)
1864	15 748 688	(37 0/0)
1865	22 113 656	(44 0/0)
1866	23 523 095	(42 0/0)
1867	25 669 332	(40 0/0)
1868	22 205 031	(33 0/0)

von England

1857	5 383 382	(12 0/0)
1858	8 212 469	(23 0/0)
1859	8 966 582	(21 0/0)
1860	8 752 682	(20 0/0)
1861	9 418 839	(19 0/0)
1862	8 953 918	(20 0/0)
1863	8 580 104	(19 0/0)
1864	10 955 127	(26 0/0)
1865	15 562 445	(32 0/0)
1866	17 360 425	(32 0/0)
1867	17 053 844	(27 0/0)
1868	15 880 732	(24 0/0)

Im einzelnen setzten sich die Einfuhren aus Großbritannien folgendermaßen zusammen:

Nahrungs- und Genußmittel

1858	696 927 Rtl.
1860	728 901 Rtl.
1862	919 682 Rtl.
1864	671 743 Rtl.
1866	854 431 Rtl.
1868	1 082 363 Rtl.

Halbfabrikate

1858	4 692 102 Rtl.
1860	3 501 108 Rtl.
1862	2 380 434 Rtl.
1864	2 352 262 Rtl.
1866	5 046 006 Rtl.
1868	4 648 710 Rtl.

Rohstoffe

1858	1 861 392 Rtl.
1860	3 567 812 Rtl.
1862	4 329 686 Rtl.
1864	6 453 479 Rtl.
1866	7 939 360 Rtl.
1868	8 116 994 Rtl.

Manufakturwaren

1858	461 721 Rtl.
1860	552 899 Rtl.
1862	696 881 Rtl.
1864	894 968 Rtl.
1866	1 245 507 Rtl.
1868	1 163 270 Rtl.

Industrieerzeugnisse

1858	444 327 Rtl.
1860	397 733 Rtl.
1862	627 879 Rtl.
1864	582 675 Rtl.
1866	858 131 Rtl.
1868	869 395 Rtl.

Bei den Nahrungs- und Genußmitteln, d. h. im wesentlichen den Kolonialwaren, zeigte sich jetzt ganz allgemein eine ansteigende Tendenz, vor allem aber bei Reis und Tabak. Dennoch blieben die Mengen dieser Einfuhren weit hinter denen der überseeischen zurück und konnten die Bedeutung, die sie in den 1820er Jahren gehabt hatten, in keiner Weise wiedererlangen.

Dagegen ist die bedeutende Zunahme der Rohstofflieferungen ganz wesentlich auf die verstärkte Einfuhr der Baumwolle aus England zurückzuführen, die mit dem Ausbleiben der Baumwolle aus den amerikanischen Südstaaten nötig wurde:

Einfuhr von Baumwolle 1858—1868 (in Rtl.)

	insgesamt	England	dir. v. Br.-Ostind.
1858	7 674 551	670 574	909 676
1860	10 117 372	920 222	335 118
1862	3 161 005	2 694 651	31 527
1863	4 411 809	3 534 180	111 443
1864	5 807 254	4 556 825	150 684
1866	11 874 685	4 796 260	455 988
1868	15 910 833	2 919 379	830 642

Nur langsam also konnte sich Bremen bei der Baumwolleneinfuhr wieder von dem britischen Zwischenhandel lösen, auf den es nach den verheißungsvollen Anfängen des direkten Bezuges in den vierziger und fünfziger Jahren durch die kriegerische Entwicklung in den Vereinigten Staaten angewiesen war. Völlig gelang diese Loslösung vom englischen Zwischenhandel erst im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts⁴⁶⁴).

Zu der Steigerung der Rohstoffimporte trug ferner das ruckartige Ansteigen der Schafwolleneinfuhr bei:

1862	529 737 Rtl.
1864	177 883 Rtl.
1866	1 063 874 Rtl.
1868	2 187 108 Rtl.

Diese Importe wurden dadurch hervorgerufen, daß Deutschland seinen Eigenbedarf an Wolle nur noch zu einem geringen Teil im Lande decken konnte und die Nachfrage nach eingeführter Wolle immer noch stärker wurde, je mehr die intensive Landwirtschaft die Schafzucht verdrängte. Nur langsam setzte sich jedoch die Einfuhr der Wolle aus den Erzeugungsländern durch; in diesen Jahren kamen noch zwei Drittel der bremischen Wolleneinfuhren über London⁴⁶⁵).

Auch der Indigohandel erlebte einen weiteren Aufschwung, immer noch wurde der größte Teil indirekt bezogen, erst allmählich gewann auch der direkte Import aus Britisch-Ostindien an Boden:

Einfuhr von Indigo 1862—1868 (in Rtl.)

	insgesamt	England	dir. v. Br.-Ostind.
1862	529 479	328 018	114 655
1863	815 927	573 823	200 397
1866	1 051 445	879 506	103 468
1868	1 324 575	1 161 258	154 370

Weiter kamen an Rohstoffen große Mengen Roheisen, Häute, Leinöl und Tran aus England. Die Einfuhr von englischen Steinkohlen erlebte 1860

⁴⁶⁴) Fuhse, a. a. O., S. 213.

⁴⁶⁵) Entholt, a. a. O., S. 191.

ihren Höhepunkt (271 551 Rtl.), dann setzte ein schneller und stetiger Rückgang ein. An die Stelle der englischen trat die deutsche Steinkohle: wurden 1859 nur $4\frac{1}{3}\%$ des bremischen Bedarfs durch deutsche Kohle gedeckt, so waren es 1868 schon 92% ⁴⁶⁶).

England war in dieser Zeit ferner wieder ein wichtiger Lieferant von Halbfabrikaten, insbesondere von Eisen- und Weißblech, Stangeneisen, Gußeisen, Stahl und Kupfer, vor allem aber war die Einfuhr von englischem Garn bemerkenswert:

Einfuhr von Garn aus England 1858—1868 (in Rtl.)

	Baumwollgarn, Twist	Wollgarn	Leinengarn
1858	2 731 608	1 149 600	
1860	1 346 752	912 458	
1862	477 361	831 931	446 902
1864	647 786	891 829	383 438
1866	2 234 736	1 693 876	415 301
1868	1 318 042	2 278 434	495 015

Auch Baumwoll- und Wollwaren kamen noch in geringen Mengen von England.

Bei den reinen Industrierzeugnissen waren nach wie vor Maschinen und Maschinenteile aller Art die wichtigsten Artikel:

1858	173 348 Rtl.
1860	143 679 Rtl.
1862	142 268 Rtl.
1864	191 147 Rtl.
1866	360 890 Rtl.
1868	447 284 Rtl.

Ebenso kamen Stahlwaren aller Art und Steingut in beträchtlichen Mengen. Stark nachgelassen hingegen hatte die Einfuhr von Eisenbahnteilen, die nun von der deutschen Industrie selbst gefertigt wurden und auch schon über Bremen zur Ausfuhr nach fremden Ländern gelangten.

Auch für die bremische Ausfuhr gewann England im Laufe der sechziger Jahre eine erhöhte Bedeutung, ja, die Exporte dahin erreichten einen Anteil an dem bremischen Gesamthandel, wie sie ihn vorher nie gehabt hatten:

Die bremische Ausfuhr 1857—1868 (in Rtl.)

seewärtige Ausfuhr (Gesamtausfuhr)

1857	31 889 198 (100 %)
1858	22 680 012 (100 %)
1859	30 545 458 (100 %)
1860	31 162 964 (100 %)

⁴⁶⁶) Entholt, a. a. O., S. 193.

1861	26 768 721 (100 0/0)
1862	29 108 201 (100 0/0)
1863	29 089 075 (100 0/0)
1864	27 691 941 (100 0/0)
1865	32 458 194 (100 0/0)
1866	38 365 884 (100 0/0)
1867	39 329 184 (100 0/0)
1868	35 834 484 (100 0/0)

nach Übersee

1857	18 522 469 (58 0/0)
1858	11 677 451 (51 0/0)
1859	18 048 866 (59 0/0)
1860	16 083 523 (52 0/0)
1861	9 349 823 (35 0/0)
1862	13 315 822 (46 0/0)
1863	12 283 953 (62 0/0)
1864	11 964 355 (44 0/0)
1865	19 634 742 (51 0/0)
1866	22 241 707 (58 0/0)
1867	20 813 082 (53 0/0)
1868	20 482 038 (57 0/0)

nach Europa

1857	13 366 729 (42 0/0)
1858	11 012 561 (49 0/0)
1859	12 496 592 (41 0/0)
1860	15 059 441 (48 0/0)
1861	17 418 898 (65 0/0)
1862	15 792 379 (54 0/0)
1863	16 805 122 (58 0/0)
1864	15 727 586 (56 0/0)
1865	15 823 452 (49 0/0)
1866	16 124 177 (42 0/0)
1867	18 516 102 (47 0/0)
1868	15 352 446 (43 0/0)

nach England

1857	658 654 (2 0/0)
1858	978 545 (4 0/0)
1859	1 462 986 (5 0/0)
1860	1 802 820 (6 0/0)
1861	2 268 904 (8 0/0)
1862	3 505 508 (13 0/0)

1863	4 027 428	(14 0/0)
1864	4 051 028	(15 0/0)
1865	4 015 825	(12 0/0)
1866	4 358 885	(12 0/0)
1867	5 084 697	(13 0/0)
1868	3 996 295	(12 0/0)

Auch in der Zusammensetzung der bremischen Ausfuhr nach England bahnte sich eine grundsätzliche Veränderung an. Sie wurde damit gleichsam zum Spiegelbild der großen Wandlung, die das deutsch-englische Handelsverhältnis in dieser Zeit zu erfahren begann.

Nahrungsmittel

1852	435 658	Rtl.
1854	956 540	Rtl.
1856	376 808	Rtl.
1858	577 804	Rtl.
1860	1 126 102	Rtl.
1862	2 027 756	Rtl.
1864	1 114 389	Rtl.
1866	1 450 817	Rtl.
1868	1 396 339	Rtl.

Rohstoffe

1852	272 353	Rtl.
1854	392 844	Rtl.
1856	406 564	Rtl.
1858	289 534	Rtl.
1860	349 452	Rtl.
1862	1 025 797	Rtl.
1864	1 863 332	Rtl.
1866	1 524 055	Rtl.
1866	1 231 376	Rtl.

Halbfabrikate

1852	31 455	Rtl.
1854	36 095	Rtl.
1856	38 710	Rtl.
1858	34 124	Rtl.
1860	93 128	Rtl.
1862	70 168	Rtl.
1864	119 682	Rtl.
1866	195 778	Rtl.
1868	386 575	Rtl.

Manufakturwaren

1852	480 Rtl.
1854	3 273 Rtl.
1856	46 141 Rtl.
1858	34 830 Rtl.
1860	173 017 Rtl.
1862	116 220 Rtl.
1864	344 955 Rtl.
1866	397 354 Rtl.
1868	262 150 Rtl.

Industrieerzeugnisse

1852	17 594 Rtl.
1854	55 755 Rtl.
1856	23 971 Rtl.
1858	42 253 Rtl.
1860	61 121 Rtl.
1862	270 233 Rtl.
1864	608 670 Rtl.
1866	790 881 Rtl.
1868	719 855 Rtl.

Die Aufstellung beweist, daß zwar die deutschen Agrarprodukte und Rohstoffe immer noch den größeren Teil der Ausfuhr ausmachten, daß andererseits aber nun hochwertige Erzeugnisse der deutschen Industrie in steigendem Maße nach England zu strömen begannen, wo sie der englischen Industrie auf eigenem Boden Konkurrenz machten. Die Tarifreformen Gladstones, die Beseitigung der Fabrikats- und industriellen Einfuhrzölle Englands hatten dieser Entwicklung den Weg geöffnet, die nun, da die deutsche Industrie den Vorsprung der englischen aufzuholen im Begriff war, immer stärker einsetzte. Zwar brachte es die Verselbständigung Deutschlands auf den Gebieten, auf denen England bisher die Führung innegehabt hatte, vorerst mit sich, daß es nun wieder englische Werkzeugmaschinen für die neuen Fabriken, englische Patente und Lizenzen brauchte, und so jede Loslösung von dem Inselreich eine neue Wirtschaftsverflechtung zustande brachte.

Aber es ist doch im ganzen nicht zu übersehen — und die bremischen Exportlisten offenbaren es deutlich —, daß nun die Entwicklung begann, die Deutschland schließlich von der Abhängigkeit von England befreite, wie es jetzt schon weniger englische Kohlen und englisches Kapital, schließlich auch weniger englische Maschinen brauchte, statt dessen aber, selbst zum Industrieland geworden, mit seinen eigenen Erzeugnissen auf den englischen Markt

drängte und dort und im Ausland mit der englischen Wirtschaft in immer stärkeren Wettbewerb trat⁴⁶⁷⁾.

Noch aber war die Zeit der industriellen Ebenbürtigkeit Deutschlands nicht gekommen, noch waren England und Deutschland einander die besten europäischen Kunden⁴⁶⁸⁾, was auch für den bremischen Handel bedeutete, daß sich England an die Spitze seiner europäischen Handelspartner stellte und nun zeitweise ein Siebentel der bremischen Ausfuhr aufnahm. Diese bestand, wie gezeigt wurde, in erster Linie aus Nahrungsmitteln und Rohstoffen, d. h. Getreide und anderen Lebensmitteln, Wein, Zucker, auch Tabak einerseits, Flachs, Heede, Häute, Lumpen, Ölkuchen, Knochen, Holz, Altmetall, Silbererz, Jute, Harz und Farbwaren und -stoffen andererseits. Unter den Halbfabrikaten, Manufakturwaren und Industrierzeugnissen befanden sich vor allem und in ständig steigendem Maße: wollene, baumwollene, seidene und halbseidene Gewebe, Wollgarn, Stahlwaren, Galanteriewaren, Papier, Zigarren, dann besonders Musikinstrumente, Porzellan und Spielwaren.

Im Handel mit den englischen Kolonien ergab sich im wesentlichen eine günstige Fortsetzung der schon angedeuteten Entwicklung:

Bremens Handel mit den britischen Kolonien
1860—1866 (in Rtl.)

		Einfuhr von	Ausfuhr nach
Jamaica	1860	250 358	35 234
	1861	389 234	59 100
	1862	296 151	52 913
	1863	457 806	94 498
	1864	187 172	91 060
	1865	462 796	127 450
	1866	344 698	64 482
	Trinidad	1860	—
1861		—	—
1862		—	—
1863		—	—
1864		2 435	—
1865		—	—
1866		—	—

⁴⁶⁷⁾ Schramm, a. a. O., S. 233.

⁴⁶⁸⁾ Von der Gesamtausfuhr Englands gingen in diesen Jahren etwa 35 % nach den britischen Kolonien, 15 % nach den USA, 10 % nach Deutschland (davon 8 % über die Hansestädte), erst dann folgten Holland und Frankreich. Umgekehrt war England der beste europäische Kunde der Gesamtheit der deutschen Staaten.

Kanada

1860		32 136
1861	18 762	42 347
1862	60 254	26 284
1863	111 117	42 322
1864	10 461	69 487
1865	36 170	30 247
1866	43 489	103 826

Kapkolonie

1860	515	5 166
1861	7 023	33 346
1862	7 743	13 900
1863	17 144	9 922
1864	—	3 903
1865	2 858	6 933
1866	678	2 620

Mauritius

1860	2 594	4 839
1861	63 159	28 858
1862	1 062	16 232
1863	49 490	1 190
1864	1 942	22 559
1865	—	2 035
1866	6 992	—

Australien

1860	—	6 493
1861	—	13 950
1862	—	15 710
1863	—	51 935
1864	—	17 799
1865	—	6 592
1866	—	11 935

Ostindien

1860	1 275 216	9 681
1861	1 168 915	22 934
1862	1 746 724	21 810
1863	2 606 324	52 386
1864	1 981 551	57 205
1865	2 112 050	105 682
1866	2 332 758	213 480

Verglichen mit dem Handel Bremens mit den englischen Kolonien in den fünfziger Jahren ergeben sich aus dieser Zusammenstellung einige bemerkenswerte Beobachtungen. Die vor allem aus Holz bestehenden Einfuhren aus Kanada hatten eine beträchtliche Steigerung erfahren. Andererseits blieben diejenigen aus Australien, wohin bremische Schiffe jetzt Eisenwaren in größeren Mengen brachten, ganz aus; die Erzeugnisse dieses Kontinents gelangten mehr und mehr über Hamburg nach Deutschland. Neu war der Handel mit Trinidad, das Tabak lieferte, und mit der Insel Mauritius, wohin Bremen Spirituosen, Gerät, Tauwerk und Kleidung brachte; die Rückfracht bestand aus Zucker und Gewürz.

Am wichtigsten aber war die Steigerung des Handels mit der reichsten Besetzung Großbritanniens, nämlich Ostindien. Schon jetzt stand er in voller Blüte, sollte aber im Laufe des Jahrhunderts noch weit stärker entwickelt werden. Auf die Bedeutung der indischen Baumwolle und des indischen Indigos ist schon hingewiesen worden. Weiter fanden große Mengen an Ölen, Gewürzen, Zucker, Farbstoffen, Kaffee und Tee ihren Weg von dort nach Bremen. Am bedeutsamsten aber war schon jetzt der auch in der Zukunft so wichtige indische Reis. Mit ihm recht eigentlich war der bremische Handel nach Ostasien gegangen:

Reiseinfuhr aus Britisch-Ostindien

1860	493 989 Rtl.
1861	478 227 Rtl.
1862	1 087 182 Rtl.
1863	1 176 162 Rtl.
1864	817 690 Rtl.
1865	931 894 Rtl.
1866	880 377 Rtl.
1867	741 924 Rtl.
1868	457 539 Rtl.

Diese Lieferungen bildeten die Grundlage für die Entwicklung der wichtigen bremischen Reisschälindustrie, deren Produkt, der polierte Reis, als Ausfuhrartikel dann weite Verbreitung fand.

Auch die Ausfuhr nach Britisch-Ostindien zeigte eine rasche Steigerung, nachdem mit der Ostindischen Kompanie auch deren Schutzzollpolitik aufgehoben worden war. Bremen lieferte vor allem wollene Tuche, Glaswaren, Steinkohlen, Zink, Spirituosen und Papier.

An dem eigentlichen bremisch-englischen Handel war die englische Handelsflotte in diesen Jahren zahlenmäßig mit nur noch ca. 5%, tonnagemäßig mit ca. 8% bis 9% beteiligt. An bremischen Schiffen wurden demgegenüber

1860	244 in 19 englischen Häfen,
1861	320 „ 16 „ „
1862	375 „ 17 „ „
1864	259 „ 19 „ „
1866	227 „ 16 „ „
1868	228 „ 16 „ „

bei den bremischen Konsulaten angemeldet. Da sich viele Kapitäne der Anmeldung entzogen, dürfte die wirkliche Zahl indessen noch wesentlich höher liegen. Der am häufigsten von bremischen Fahrzeugen angelaufene Hafen war nach wie vor London; weiter waren für den bremischen Warenverkehr am wichtigsten: Cardiff, Deal, Falmouth, Liverpool, Newcastle, Hull, Glasgow, Queenstown und Cork⁴⁶⁹). —

Das Verschwinden der eigenen Flagge vom Heck der Schiffe, die Aufgabe einer selbständigen Handelspolitik und die statt dessen mit dem Norddeutschen Bund einsetzende allgemein verpflichtende wirtschaftliche Gesetzgebung bedeuteten für die günstige Entwicklung des bremischen Englandhandels durchaus keinen Einschnitt. In demselben Maße, wie sich im Zeichen des Freihandels die Ein- und Ausfuhrzahlen Bremens in den kommenden Jahren vergrößerten und vervielfachten, behauptete auch der Handel mit England den Anteil, den er seit ungefähr 1860 eingenommen hatte. Englands Stellung an der Spitze der europäischen Kunden Bremens, an die es sich wieder geschoben hatte, blieb unangetastet. Diese Bedeutung des Englandhandels führte — bei aller Priorität des Transatlantikverkehrs innerhalb der bremischen Gesamtwirtschaft — dazu, daß die Stadt bis in das 20. Jahrhundert hinein eine nicht unwesentliche Rolle in dem für die Vorgeschichte des ersten Weltkrieges so bedeutungsvollen Kapitel der deutsch-englischen Wirtschaftsbeziehungen spielte.

2. Die persönlichen Beziehungen der bremischen Kaufmannschaft zu England

Wenn vom bremisch-englischen Handel die Rede ist, so darf dessen rein menschliche Seite, die persönlichen Beziehungen der bremischen Kaufmannschaft zu England und deren über das Geschäftliche hinausgehenden Einflüsse auf das wirtschaftliche und soziale Leben der Stadt, nicht unerwähnt bleiben. Sie darf am wenigsten in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts übergangen werden, waren doch gerade in dieser Zeit der wechselseitige Austausch von Menschen und der persönliche Kontakt zwischen England und Bremen weit ausgedehnter und vielgestaltiger als zu einer früheren oder späteren Zeit⁴⁷⁰).

⁴⁶⁹) Nach den Berichten Rückers.

⁴⁷⁰) Vgl. hierzu: Schramm, a. a. O., S. 238 ff.; 435 ff.; Prüser, Bremer Kaufleute in England (1939, ungedrucktes Manuskript im StAB.: C. 4. h. 1.); ders., Vom Bremer Überseekaufmann, S. 36 f.; ders., Der Bremer Überseekaufmann, S. 436.

Beredten Ausdruck fanden diese Beziehungen durch häufige Aufenthalte Bremer Kaufleute in England, das stets eines ihrer bevorzugten Ziele gewesen war, seitdem sie dort zuerst als mittelalterliche Wanderkaufleute (urkundlich seit 1100, in Schottland seit 1400 nachweisbar) erschienen. Seit den Tagen der Hanse hatten sich nun allerdings Anlaß und Umstände ihres Auftretens grundsätzlich geändert: waren sie damals als gebieterische Vermittler des Handels gekommen, so nun, da England zur ersten See- und Kolonialmacht emporgewachsen war, als Nehmende und Lernende.

Die Kaufleute, die im 18. Jahrhundert und zu Anfang des 19. Jahrhunderts zu längerem oder kürzerem Aufenthalt nach England gingen, suchten teilzuhaben an dem auf den industriellen Vorsprung und weltweite Beziehungen gestützten und daher goldene Zeiten erlebenden englischen Handel, insbesondere aber Zugang zu gewinnen zu dem einträglichen Kolonialverkehr, der ihnen zu Hause wegen der englischen Navigationsgesetze nur aus zweiter Hand möglich war. Erst der aufblühende Verkehr Bremens mit Nordamerika und die allmähliche Lockerung der englischen Schifffahrtsgesetzgebung schufen hier einen langsamen Wandel. Bis dahin aber sind bremische Kaufleute überaus häufig an den Haupthandelsplätzen Englands anzutreffen, sei es, um bei kürzerer Anwesenheit Geschäftsverbindungen anzuknüpfen und zu erneuern, oder aber um bei längerem Aufenthalt mit eigener Firma oder als Partner eines englischen Hauses teilzuhaben an der großen Mittlerrolle Englands. Es gibt bemerkenswerte Beispiele dafür, wie bremische Kaufleute in dieser Zeit nach England gingen, dort eine Firma gründeten und dann später als reiche Männer in die Heimat zurückkehrten. Da war etwa Johann Heinrich Albers (1774—1855), der im Indigohandel in kurzer Zeit ein Vermögen verdiente, 1816 nach Bremen zurückkehrte und dort — als „der englische Albers“ eine stadtbekanntere Figur — eine reiche und wertvolle Gemäldesammlung anlegte. Oder es ist Adam Heinrich Norwich (1771—1858) zu nennen, dessen in England erworbener Reichtum ihm nach seiner Rückkehr eindringende naturwissenschaftliche Studien ermöglichte.

Zum anderen aber wurde England als die führende Handelsmacht mit dem Beginn des 19. Jahrhunderts neben Holland der Lehrmeister, bei dem der bremische Kaufmann in die Schule ging, wo er moderne Wirtschaftsformen und ein neues wirtschaftliches Denken, in Deutschland noch unbekannte Industrien und neuartige Formen des Rechnungs- und Geldwesens kennenlernte, Dinge, die ihm beim Aufbau des eigenen Handels mit Übersee zugute kamen. Zwar waren auch schon früher vereinzelt angehende Kaufleute zur Ausbildung nach London, Liverpool oder Leeds, dem Mittelpunkt des Wollwarenhandels, gesandt worden, aber in der Regel hatten die Kaufleute ihre Söhne, wenn sie auswärts die „Handlung“ erlernen sollten, nicht weiter als Antwerpen und Amsterdam geschickt. Nun aber wurden die englischen Geschäftshäuser mehr und mehr die Plätze, wo man die „Routine

des Comptoirs“, wie Daniel Meinertzhagen sie nannte⁴⁷¹⁾, erlernte, bis endlich ein Aufenthalt in London der selbstverständliche Abschluß der kaufmännischen Ausbildung wurde. „Fast alle Bremer Kaufleute, welche jetzt 60 bis 70 Jahre alt sind“, berichtete Otto Gildemeister im Jahre 1852, „haben ihre Jugendjahre in London oder Liverpool zugebracht.“⁴⁷²⁾ Wie eng der persönliche Kontakt zwischen der bremischen und englischen Kaufmannschaft, der sich daraus ergab, war, geht etwa aus der Tatsache hervor, daß der spätere Senator und Bürgermeister Duckwitz, als er sich „more hanseatico“ 1823 zu einer halbjährigen Lehrzeit nach London begab, nicht weniger als 71 Empfehlungsschreiben mitnahm und übergab⁴⁷³⁾; ebenso hatte H. H. Meier, der später den Norddeutschen Lloyd gründete, 70 derartige Schriftstücke in der Tasche, als er im Jahre 1831 nach London ging⁴⁷⁴⁾.

Es ist angesichts der politisch und sozial hervorragenden Stellung der Kaufmannschaft innerhalb des bremischen Staatswesens offensichtlich, daß die in England gewonnenen Erfahrungen und Eindrücke in der Heimat eine über den Einfluß auf das praktische Berufsleben weit hinausgehende Wirkung haben mußten. Von hier aus sind die Ansätze zu einer Anglomanie zu verstehen, die, wenn auch nicht grundsätzlich von der auch im übrigen Deutschland seit den Befreiungskriegen anzutreffenden Strömung verschieden, so doch hier auf tatsächlicher Anschauung englischer Verhältnisse, auf lebendiger, durch häufige Besuche aufgefrischter Anteilnahme am dortigen Geschehen und nicht zuletzt auf Kenntnis der englischen Sprache begründet war. Diese Anglomanie, die freilich in Bremen nie zu einer solchen Blüte wie in Hamburg gelangte, reichte von Alltäglichkeiten wie der Verbrämung vor allem der kaufmännischen Berufssprache mit englischen Redewendungen und der Vorliebe für englische Kleidung, Lebensart und Zeitungen bis zu der Bewunderung der großen Leistungen des Inselreichs in Politik, Verfassung, Handel, Technik und sozialer Reform und der Frage nach der Möglichkeit, diese Errungenschaften in Bremen selbst zu verwerten. Zugleich mit der Bewunderung war aber dadurch, daß das Schülerverhältnis des hanseatischen Kaufmanns zu England in Wirtschaft und Wirtschaftsmethoden in die Tiefe ging, darin auch das — von der Kritik des Binnenlandes an den „englischen Agenten“ stets übersehene — Bedürfnis nach Emanzipation und der Keim eines Antagonismus gegen das Übergewicht Englands gelegt⁴⁷⁵⁾.

Neben den Kaufleuten, Maklern, Agenten und Lehrlingen, die nach kürzerem oder längerem Aufenthalt in England in die Heimat zurückkehrten,

⁴⁷¹⁾ Zit. bei Schramm, a. a. O., S. 439.

⁴⁷²⁾ Die Freie Stadt Bremen, S. 220.

⁴⁷³⁾ Duckwitz, Fragmente aus meinem Leben, S. 28.

⁴⁷⁴⁾ Hardegen/Smidt, H. H. Meier, S. 27.

⁴⁷⁵⁾ Engelsing, England und die USA in der bremischen Sicht des 19. Jhdts., S. 36 ff.; hier auch eine kurze Zusammenstellung der praktischen Verwertung englischer Vorbilder auf technischem und wirtschaftlichem Gebiet in Bremen.

stand die Gruppe derjenigen Bremer, die das Inselreich zu ihrer Wahlheimat machten und sich dort dauernd niederließen. Der Entschluß dazu, aus den anfangs geschilderten Motiven geboren, lag ja nicht fern und wurde dadurch erleichtert, daß sich die Hanseaten dank der Wesensverwandtschaft des norddeutschen mit dem englischen Nationalcharakter in England keineswegs als Fremde vorkamen. Dazu fanden sie dort nicht nur eine Gesellschaftsstruktur, die ihnen als handeltreibenden Bürgerlichen gar keine ständischen Schranken in den Weg stellte, wie das in Deutschland der Fall war, sondern überhaupt einen öffentlichen und privaten Lebensstil, der ihren eigenen Bedürfnissen und Anschauungen durchaus entsprach. Schließlich erleichterten die starken deutschen Kolonien an den Haupthandelsplätzen Englands den Neuankommenden den Zugang zu Geschäft und Gesellschaft: Allein in London wurde die Zahl der Deutschen 1848 auf 40 000, 1856 auf 50 000 geschätzt.

Unternehmungsgeist, Umsicht, Fleiß, Offenheit und Vermeidung jeglicher Spekulation — diese in den heimatlichen Kontoren geübten Tugenden ließen viele der Bremer, die sich in England niederließen, auch und gerade im Mutterland des Handels zu Ansehen und Wohlstand, mitunter gar zu hervorragender Stellung im englischen Wirtschaftsleben und von dort aus auch in der Politik gelangen. War schon Bremen ein Tor zur Welt, um wieviel näher noch stand ein Kaufmann in London dem Pulsschlag des Handels, der die Welt zu umspannen begann, wieviel größer war hier der Gewinn seines Wagemutes! Nicht viele konnten sich zwar mit der Familie Baring messen, die 1717 von Bremen nach England hinüberwechselte. Ihr fabelhafter Aufstieg von einer Tuchfabrik in Larkbear bei Exeter über das 1770 gegründete Bankhaus Baring Brothers, das als „sechste Großmacht Europas“ neben Rothschild nach 1815 die Geldmittel für die Neuordnung des Kontinents beschaffte, an die Spitze der englischen Wirtschaft, Hochfinanz, Politik und Aristokratie ist eingehend dargestellt worden⁴⁷⁶); er war geradezu ein Musterbeispiel der mit dem Aufkommen des Bürgertums in England sich vollziehenden sozialen Umwälzung. Aber es gab andere bremische Kaufleute, die, wenn auch nicht mit den Baring vergleichbar, so doch auch in England zu Erfolgen gelangten, die ihnen unter den weniger günstigen Umständen in der Heimat versagt geblieben wären.

So kam auf dem Umweg über Spanien im Jahre 1809 der in Harsefeld auf der hanoverschen Geest zwischen Bremen und Hamburg geborene Friedrich Huth (1777—1864)⁴⁷⁷) nach London, wo er ein kleines Kommissionsgeschäft gründete. Kaufmännische Tüchtigkeit und Umsicht ließen ihn bald

⁴⁷⁶) Baring, Die Baring, S. 93 f.; 116 ff.; Dictionary of National Biography, Bd. I., S. 1110 ff.; v. z. Mühlen, Entstehung und Sippengefüge der britischen Oligarchie, S. 36 f., 40, 68 f.; Fay, a. a. O., S. 43, 129 f.

⁴⁷⁷) Vgl. über Huth: Gerdes, a. a. O., S. 40 ff.; Meinertzhagen, A Bremen Family, S. 252 ff.; Seebo, Geschichte des Fleckens Harsefeld, S. 147 ff.

schon zu glänzenden Erfolgen gelangen, die die allmähliche Erweiterung des Hauses zu einem großen, die ganze Erde umspannenden Waren- und Bankgeschäft ermöglichten. An vielen Orten in England und auf dem Kontinent, darunter auch in Bremen, hatte das Haus Filialen; ebenso griff es nach Amerika und Ostasien hinüber. Hatte Huth anfangs das Geschäft allein betrieben, so wuchs die Zahl seiner Mitarbeiter mit der Zeit auf 50 bis 60 an, unter denen mehr als 20 Deutsche waren. Von bremischen Firmen waren insbesondere H. H. Meier & Co. eng mit Frederick Huth & Co. verbunden; Meier selbst hatte 1831 zeitweise bei Huth gelernt. Huth, den man den „Napoleon der City“ nannte, blieb bis zu seinem Tode der Heimat eng verbunden. Häufige Besuche in Deutschland, vor denen er sich selbst im hohen Alter nicht scheute, und großzügige Stiftungen bewiesen, daß er das Andenken an sie treu bewahrte. Schon seine elf Kinder jedoch fühlten sich national und politisch als reine Engländer und sprachen und dachten nur englisch: Deutschland war in ihrer Vorstellung nur noch ein geographischer Begriff.

Huths Söhne nahmen zwar in der Londoner Gesellschaft eine prominente Stellung ein, zeigten indessen für das väterliche Geschäft weder Neigung noch Talent. Die Hauptlast fiel bei zunehmendem Alter Huths daher seinem Schwiegersohn Daniel Meinertzhagen (1801—1869)⁴⁷⁸⁾ zu. Dieser entstammte einer ursprünglich in Köln, seit dem 17. Jahrhundert in Bremen beheimateten Familie, die der Hansestadt mehrere bedeutende Männer, darunter drei Senatoren, geschenkt hatte und eng mit den Familien Gröning und Tidemann verwandt war. Als das Meinertzhagensche Haus im Krisenjahr 1826 nach mehr als 150jährigem Bestehen fallierte, entschloß sich Daniel Meinertzhagen (V.) nach London zu gehen. Dort trat er in die Huthsche Firma ein, um die er sich durch Umsicht und sicheres Urteil so verdient machte, daß Huth ihn nach sieben Jahren zum Teilhaber machte und ihm seine Tochter Amelia zur Frau gab. Immer wichtiger wurde die Stellung Meinertzhagens in der Firma, bis er in den Jahren 1850 bis 1860 der eigentliche Leiter des großen Handelshauses wurde. Unter seiner Ägide erlebte die Firma glänzende Erfolge und durchstand unerschüttert alle Krisen, besonders die von 1857.

Das Bemerkenswerte und zugleich Typische an der Entwicklung Meinertzhagens ist⁴⁷⁹⁾, daß er sich einerseits sehr rasch akklimatisierte, in kurzer Zeit des Englischen mächtig war, sich mit einer Engländerin vermählte und englischer Staatsbürger wurde, zum anderen aber bis zu seinem Tode eine starke Anhänglichkeit an die Vaterstadt bewahrte. Ganz abgesehen von

⁴⁷⁸⁾ Vgl. über Meinertzhagen: Meinertzhagen, a. a. O., S. 2, 252 ff.; Gerdes, a. a. O., S. 42 ff.

⁴⁷⁹⁾ Nach Mitteilung des Herrn Daniel Meinertzhagen in London auf Grund des Nachlasses.

seinen verwandtschaftlichen und geschäftlichen Beziehungen dorthin, blieb er Bremen zugetan und war jederzeit zu uneigennützigem Diensten bereit. Pünktlich und gewissenhaft erledigte er alle von der bremischen Regierung an ihn herangetragenen Aufgaben, die, wie seine Mitwirkung beim Verkauf des Stalhofs, oft halbamtlichen Charakter trugen und nicht für ein Eingreifen des hanseatischen Gesandten geeignet schienen. Seine hervorragende Tat aber war, daß er während der großen Wirtschaftskrise von 1857 durch Vermittlung H. H. Meiers aus Mitteln des Hauses Huth der Bremer Bank ein Darlehen von 50 000 £ gewährte und damit den drohenden Zusammenbruch der bremischen Wirtschaft verhütete. Ein bremischer Kaufmann hatte seine Vaterstadt vor dem Ruin gerettet: sie dankte ihm diese Tat mit der Verleihung des Ehrenbürgerrechts. Auch die Kinder Meinertzhagens zeichneten sich durch eine ähnliche Haltung aus und blieben in enger Verbindung mit den Verwandten und Freunden in Bremen. Erst nach 1871 wurden die Beziehungen allmählich loser, um dann im 20. Jahrhundert gänzlich abzureißen.

Ein anderer, ebenfalls einer bremischen Familie entstammender Kaufmann in London war Wilhelm Heinrich Göschen (1793—1865)⁴⁸⁰), Enkel des Bremer Kaufmanns Johann Reinhard Göschen und Sohn des zu Bremen geborenen und erzogenen Verlegers der deutschen Klassiker, Georg Joachim Göschen. Göschen verbrachte seine Lehrzeit (seit 1808) bei einer Firma in Bremen. Gleich nach der Befreiung der Stadt ging er nach London, wo er zusammen mit dem wohlhabenden, gleichfalls aus Bremen stammenden Heinrich Frühling die Firma Frühling & Göschen gründete. Beide Teilhaber zeigten ein ausgesprochenes kaufmännisches Talent, so daß die Firma rasch aufblühte. Ein enges persönliches wie auch geschäftliches Verhältnis zu Bremen blieb dabei immer bestehen. Die Verbindungen des Hauses gingen zu den bremischen Niederlassungen in Nord- und Mittelamerika, in Columbien, Chile und Peru. Besonders eng waren die Beziehungen zu der großen Reeder- und Kaufmannsfirma D. H. Wätjen & Co. Viele der Wätjenschen Unternehmungen und der von Wätjen angeregten und beeinflussten Gründungen sind mit Hilfe von Frühling & Göschen erfolgt. In diesen Beziehungen des Bremer Reeders zu dem Londoner Bank- und Handelshaus steckte eine wohl in der Bremer Lehrzeit geschlossene Freundschaft der beiderseitigen Inhaber, wie denn auch ein Sohn Wätjens, Christian Heinrich, einen Teil seiner Lehrzeit bei Frühling & Göschen verbrachte⁴⁸¹). Während Frühling als reicher Kaufmann später nach Bremen zurückkehrte, leitete

⁴⁸⁰) Vgl. über die Familie Göschen: Viscount Goschen, *The Life and Times of Georg Joachim Goschen 1752—1828*; Elliot, *The Life of George Joachim Goschen 1831—1907*; v. z. Mühlens, a. a. O., S. 144; Pruser, *Vom Bremer Überseeskaufmann*, S. 36 f.; ders., *Bremer Kaufleute in England*.

⁴⁸¹) *Bremische Biographie*, S. 511.

Göschchen fast fünfzig Jahre die Geschicke der Firma, die er zu einem der ersten Häuser der Londoner City ausbaute.

Von seinen Söhnen trat George Joachim (1831—1907) nach seiner Schulzeit in Sachsen-Meiningen und Rugby und seiner Studienzeit in Oxford 1854 in das väterliche Geschäft ein. Hatte noch sein Vater durchaus am Deutschtum festgehalten, so trat bei dem Sohn die Vermengung des deutschen und des englischen Elements — seine Mutter war Engländerin — stark hervor. Was ihn von anderen Leute unterscheidet, schrieb er an Lovelace Stamer, beruhe auf seiner zweifachen Nationalität. „Eine anhaltende Umwandlung, die in mir vorgegangen ist, ist der allmächtige Übergang vom Deutschen zum Englischen. Mein Elternhaus war in meiner frühen Kindheit sehr deutsch. Aber als ich es verließ, um englische Schulen zu besuchen, und als das Elternhaus langsam englischer wurde, schrumpfte der deutsche Teil meiner Natur vor dem englischen zusammen“⁴⁸²). Zunächst widmete er seine ganze Kraft der Firma, deren Wohlstand damit weiter vergrößert wurde, während er für sich den Ruf eines äußerst talentierten Kaufmanns gewann. Einen bedeutenden Ausdruck fand dies in seiner Ernennung zum Direktor der Bank von England im Alter von 27 Jahren.

Im Januar 1859 ernannten die drei Hansestädte Göschen zum Generalkonsul in London, ein Amt, das er mit großer Umsicht und zur vollsten Zufriedenheit der Senate ausfüllte. Als er jedoch nach dem Rücktritt Dr. Rückers gebeten wurde, auch die politische Berichterstattung vertretungsweise zu übernehmen, ging er an diese Aufgabe nur mit großem Zögern, da es ihm „schwer werde, Englische Sympathien und Vorurtheile in den Hintergrund zu setzen und die Vorgänge aus einem rein Deutschen Gesichtspunkt zu betrachten“⁴⁸³). Im Mai 1863 wurde Göschen von der Liberalen Partei bei einer Nachwahl für das Unterhaus als Kandidat aufgestellt. In dem Wahlkampf bereiteten ihm sein deutscher Name und seine Verbindung zu Frühling & Göschen große Schwierigkeiten; dennoch konnte er am 1. Juni als Abgeordneter für die Londoner City, die kurz vorher noch von Lord John Russell vertreten worden war, in das Parlament einziehen. Umgehend bat er die Städte um Entlassung von seinem hanseatischen Amt. Privatim würden die Interessen der Hansestädte, schrieb er, jedoch stets seine beste Aufmerksamkeit haben; sicher würde sich ihm Gelegenheit bieten, diese indirekt im Parlament zu vertreten⁴⁸⁴). Allein die Mühlen der hanseatischen Bürokratie mahnten langsam: mehrmals mußte Göschen auf Entbindung von seinen Amtsgeschäften drängen, da er bei der politischen Entwicklung nach beiden Seiten in ein falsches Licht käme. Zur Parlamentseröffnung im Februar 1864 wurde endlich ein Stellvertreter ernannt, nicht ohne daß vorher auch die

⁴⁸²) Zit. bei Elliot, a. a. O., I., S. 32.

⁴⁸³) Göschen an Senator Smidt, 20. März 1861.

⁴⁸⁴) Göschen an Senator Curtius, 6. Juni 1863; an Senator Smidt, 23. Juni 1863.

hanseatische Presse ihr Mißfallen über die ganze Angelegenheit geäußert hatte⁴⁸⁵).

Mit seinem Eintritt in das Kabinett Russell (Januar 1866) als Kanzler des Herzogtums Lancaster und Vizepräsident des Handelsamtes trat Göschen aus der Firma Frühling & Göschen aus und vertauschte endgültig die kaufmännische mit der politischen Laufbahn. Während seine Verbindung zu Bremen gänzlich abriß, rückte er in den folgenden Jahren zu höchsten Ämtern auf, wurde erster Lord der Admiralität, Sondergesandter in Ägypten und in der Türkei, Schatzkanzler und zog schließlich als Viscount Goschen of Hawkhurst im Jahre 1900 in das Oberhaus ein. Immer mehr ging er im Engländertum auf, immer weiter wandte er sich von Deutschland ab. 1870 begrüßte er zwar die deutschen Siege, warnte aber vor der in Bismarcks „skrupelloser, zynischer und grausamer Politik“ liegenden Gefahr und wollte einen moralischen Feldzug gegen das eröffnen, was er „Bismarckism, militarism and retrograde political morality“ nannte⁴⁸⁶). Als der ehemalige Geschäftsträger Ward dem Bremer Senat vorschlug, in der Angelegenheit der Wiederbesetzung des Konsulats in Bremen die Fürsprache Göschens zu erbitten, hielt Duckwitz das bei dessen Gesinnung für ganz unangebracht⁴⁸⁷).

Auch der jüngste Bruder George Joachims, William Edward (1847—1924), spielte eine bedeutsame Rolle auf politischem Gebiet. Als Sir William Edward Goschen vertrat er sein Land von 1905 bis 1908 am Wiener Hof und war von 1908 bis 1914 der letzte englische Botschafter vor dem Weltkrieg in Berlin. Die Leitung der Firma Frühling & Göschen dagegen lag seit dem Ende der sechziger Jahre in den Händen der Brüder Charles, Alexander und Henry und ging dann von diesen über auf den zweiten Sohn George Joachims, William Henry Göschen.

Baring Brothers, Frederick Huth & Co. und Frühling & Göschen waren nur die prominentesten unter einer ganzen Reihe von Firmen, die von bremischen Kaufleuten in England begründet worden waren und betrieben wurden. Da war z. B. die Firma Heymann, Walte & Co., von deren Inhabern Heymann der hanseatische Agent, Johann Georg Walte ebenfalls Sproß eines bremischen Kaufmannsgeschlechts war⁴⁸⁸). Nach dem Tode Heymanns setzte Walte, dessen hanseatische Gesinnung besonders stark ausgeprägt war⁴⁸⁹), mit seinen beiden Söhnen die Geschäfte fort. Da war die Firma Hermann Gerhard Hilberg oder, in späterer Zeit, Lengercke & Caesar,

⁴⁸⁵) Göschen an Senator Smidt, 22. Februar 1864.

⁴⁸⁶) Göschen an Lord Granville, zit. bei Elliot, a. a. O., II., S. 131. Als Göschen Anfang 1881 in Berlin mit Bismarck über die türkisch-griechische Grenzfrage konferierte, wurden die Verhandlungen in englischer Sprache geführt.

⁴⁸⁷) Bürgermeister Duckwitz an Ward, 4. November 1870.

⁴⁸⁸) Vgl. R. Rüttnick, Das Kaufmannsgeschlecht Walte, in: Der Schlüssel, Heft 8, Jg. 1937, S. 31 ff.

⁴⁸⁹) J. G. Walte an Syndikus Schöne, 16. September 1814.

Rösing Brothers & Co., B. Hebler — der Bremer Hebler war preußischer Generalkonsul in London — oder die Reishandlung Krüger & Co. Ltd., die später mit ihren hinterindischen Unternehmungen in die Bremer Reis- und Handels AG aufging. Noch waren die Standorte der bremischen Firmen auf die Londoner City beschränkt, wie das Haus Prange in Liverpool oder das hauptsächlich am Garnhandel beteiligte Großunternehmen de Jersey & Co. in Manchester, eine Gründung der auch bei der Entstehung des Norddeutschen Lloyds beteiligten Bremer Andreas und Johannes Frerichs, beweisen. So reißt die Kette bremischer Firmen, die in England zu Reichtum und Ansehen gelangten, das ganze Jahrhundert über nicht ab. Wenn natürlich auch ihr Handel in erster Linie dem Wohl der eigenen Firma und dem Englands zugute kam, so waren sie doch zweifellos auch für den bremischen Englandhandel von ganz wesentlicher Bedeutung.

Die rückläufige Bewegung war selbstverständlich nicht so stark: Die Zahl der sich in Bremen vorübergehend oder dauernd aufhaltenden Engländer war weit geringer als die der Bremer in England. Immerhin aber kann man im 19. Jahrhundert von einer englischen Kolonie in Bremen sprechen, wenn diese auch jüngeren Datums war und nicht auf eine Tradition und Bedeutung zurückblicken konnte wie die Hamburgs, deren Anfänge auf den Court der Merchant Adventurers zurückreichten. In Bremen hielten sich ständig etwa 100 Engländer auf. So waren es etwa 1861 107, von denen 89 in der Altstadt, 3 in der Neustadt, 10 in Bremerhaven und 5 in Vegesack wohnten⁴⁹⁰). Manche von ihnen waren vorübergehend auf kürzere oder längere Zeit in der Stadt, weil sie hier eine einträgliche Beschäftigung zu finden hofften. Das waren vornehmlich Sprachlehrer, Übersetzer, Industrie-Unternehmer, Ingenieure und Fabrikarbeiter (diese waren hauptsächlich im Eisenbahn-, Wasser- und Städtebauwesen sowie in den nach englischem Vorbild aufgebauten bremischen Steingutfabriken beschäftigt), Architekten und Geistliche. Der andere Teil, vornehmlich aus Kaufleuten bestehend, fand in der Hansestadt eine neue Heimat. Unter ihnen sind vor allem die Inhaber englischer Firmen zu nennen, die in Bremen bestanden. Während es in Hamburg ca. 50 solcher Häuser gab, war deren Zahl in Bremen allerdings auf die Dauer auf 6 beschränkt. Und zwar waren dies: James Bethuel Boyes (Kohlen, Kupfer, Eisen und Öl); Faber & Fletcher (Kolonialwaren, insbesondere Kaffee; Reedereibetrieb mit fünf Segelschiffen)⁴⁹¹); John Lewis Lamotte (Tabak); Benjamin Pearkes (Wein)⁴⁹²); Joseph Scott (Porzellan, Glas und Steingut); und Simeon Sowerbutts & Co. (Steingut und Porzellan)⁴⁹³). Die

⁴⁹⁰) Bürgermeister Duckwitz an Ward, 15. April 1861.

⁴⁹¹) Über die Firma und George William Fletcher, der aus North-Walsham eingewandert war, vgl. Peters, Über bremische Firmengründungen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, S. 329.

⁴⁹²) Der Inhaber, Benjamin Pearkes, war der englische Vizekonsul in Bremen.

⁴⁹³) Hodges an Palmerston, 4. Dezember 1848.

Beziehungen dieser Firmen und ihrer Inhaber zum Mutterland waren naturgemäß nicht minder rege als die der bremischen in England, zumal sie fast ausschließlich ihre Tätigkeit auf den Englandhandel richteten; andererseits ergab sich auch ein enger Kontakt zwischen diesen Engländern und ihrer deutschen Umgebung, mit der sie in dauerndem Verkehr standen.

Schlußbetrachtung

Seitdem in der Zeit der deutschen wirtschaftlichen Einigungsbestrebungen das Wort von den Hansestädten als „englischen Faktoreien“ gefallen ist, hat sich, von Heinrich von Treitschkes wenig liebevollen Ausführungen über die halb deutschen, halb weltbürgerlichen Kommunen an der Nordseeküste bestärkt, vielfach bis in unsere Tage der Eindruck erhalten, als seien Hamburg und Bremen bis zur Reichsgründung hin in dem gleichen Maße der deutschen Wirtschaftseinheit abgeneigt gewesen, wie sie England und seinen Interessen zugetan waren. Daß diese oberflächliche und vereinfachende Betrachtungsweise den politischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten, denen sich die Städte gegenübersehen, und der tatsächlichen Entwicklung keineswegs gerecht wird, ist des öfteren, für Hamburg noch kürzlich von Percy Ernst Schramm, gezeigt worden. Es war das Anliegen der vorliegenden Arbeit, das Verhältnis Bremens zu England in der Zeit des Deutschen Bundes, dem wichtigsten Abschnitt der jahrhundertealten bremisch-englischen Beziehungen, unter Klärung der alten Vorurteile in allen seinen Wandlungen und Schattierungen darzustellen.

Dabei hat sich gezeigt, daß die politische und vor allem die wirtschaftliche Lage nach den Befreiungskriegen zunächst allerdings zu einer engen Anlehnung der Stadt an England als die erste Wirtschaftsmacht führten. Das Interesse von Handel und Schifffahrt, der die bremische Politik bestimmenden Faktoren, spielte die entscheidende Rolle bei dieser Verbindung, die ihren staatsrechtlichen Ausdruck in dem bedeutsamen Reziprozitätsvertrag von 1825 fand. Gemeinsames Interesse an der Erhaltung des wirtschaftlichen Gesamtzustandes Deutschlands und der Selbständigkeit der Stadt verband diese zudem mit England gegen die preußischen Bestrebungen, einen Zollverein zu schaffen, wobei jedoch von keinem eigentlichen Zusammenwirken noch davon gesprochen werden kann, daß Bremens Haltung zu diesem Problem von England beeinflußt worden sei. In politischer Beziehung schreckte London in dieser Zeit allerdings nicht vor Versuchen zurück, wichtige Entscheidungen der bremischen Regierung in der ihm genehmen Weise zu lenken.

Nachdem das dritte Jahrzehnt dann die entschiedene Hinwendung der Stadt zum Überseehandel unter gleichzeitiger langsamer Abkehr von Eng-

land — das auch seinerseits sich immer mehr von kontinentalen Angelegenheiten zurückzog — gebracht hatte, kam es in den 1840er Jahren nach der Befreiung Bremens vom englischen Übergewicht jedoch zu einer Schwenkung der Hansestadt gegen die englischen Interessen. Zwar wurden die Bemühungen um vorteilhaftere Bedingungen im Handel mit dem Inselreich und seinen Kolonien fortgesetzt. Aber hatte Bremen einst mit England die wirtschaftliche Einheit Deutschlands zu bekämpfen gesucht, so wollte es nun mit Hilfe seiner Schifffahrtsbundpläne diese Einheit vor allem gegen das — auf dieses Vorhaben scharf reagierende — Inselreich durchsetzen. Ebenso kam es auf politischem Gebiet zu Differenzen, als in den Revolutionsjahren Bremens nationale Gesinnung den englischen Interessen und Absichten zuwiderlief.

Die Aufhebung der Navigationsgesetze und der Siegeszug des Freihandels lösten die Gegensätze und bahnten den Weg zu neuer Zusammenarbeit. Bremens rascher Aufstieg zum Welthandelsplatz schloß auch ein wesentliches Wiedererstarken seines Handels mit England ein; die englischen Kolonien begannen, eine nicht unwichtige Rolle im bremischen Handel zu spielen. Darüber hinaus aber kam es zu keiner neuen ernsthaften politischen oder handelspolitischen Annäherung. Als die Souveränität Bremens ihr Ende nahm, geschah das ohne tiefere Anteilnahme Englands; umgekehrt war der mit dem Eintritt in den Norddeutschen Bund verbundene Verzicht der Stadt auf eine eigene Außen- und Handelspolitik England gegenüber kein wirklicher Verlust mehr. Der Handel mit dem Inselreich erlitt jedoch durch die politische Entwicklung keine Einbuße, sondern behielt — bei aller Priorität des Überseeverkehrs — seine bedeutende Rolle innerhalb der bremischen Wirtschaft.

So kann denn im ganzen gesehen weder von einer wirklichen Beeinflussung der bremischen Haltung gegenüber deutschen Problemen durch England noch von einer durchgehend proenglischen Linie in der Politik des Stadtstaates zwischen 1815 und 1867 die Rede sein. Vielmehr war das bremisch-englische Verhältnis in dieser Zeit vielfachen Wandlungen unterworfen, Wandlungen, die auf der allgemeinen politischen und wirtschaftlichen Lage einerseits und auf dem Aufstieg der Stadt zum Welthafen andererseits beruhten. Das erklärt zugleich, daß die Haltung Bremens und Hamburgs gegenüber dem Inselreich keineswegs auf einen Nenner zu bringen, sondern durch grundsätzliche, auf ihrer verschiedenartigen Wirtschaftsstruktur beruhende Unterschiede gekennzeichnet ist.

Amtszeiten der im Text erwähnten diplomatischen Vertreter

1. Die diplomatischen Vertreter Bremens bzw. der Hansestädte in London:

	Stalhof- meister	General- konsul	diplomat. Agent	Minister- resident
Patrick Colquhoun	1814—1817	1815—1817	1815—1820	—
James Colquhoun ⁴⁹⁴⁾	1817—1853	1817—1855	1821—1855	—
Dr. Alfred Rücker	—	1855—1859	—	1855—1865 ⁴⁹⁵⁾
George Joachim Göschen	—	1859—1863	—	—
James Frederick Wulff	—	1864—1869	—	—
Dr. Rudolph Schleiden	—	—	—	1865—1866
Dr. Friedrich Geffcken	—	—	—	1866—1868

2. Die diplomatischen Vertreter Englands bei den Hansestädten⁴⁹⁶⁾:

	General- konsul	Chargé d'affaires	Minister- resident
Joseph Charles Mellish	1813—1823	1820—1823 (interimistisch)	—
Alexander Cockburn	—	—	1815—1820
Henry Canning ⁴⁹⁷⁾	1823—1841	1836—1841	—
George Lloyd Hodges	1841—1860	1841—1860	—
John Ward	1860—1870	1860—1865	1865—1870

⁴⁹⁴⁾ Sohn des Patrick C. Auch der Enkel stand als Legationsrat zeitweise im Dienst der Hansestädte.

⁴⁹⁵⁾ Rücker erhielt schon im März 1861 nach seiner Wahl in den Hamburger Senat eine inoffizielle Entlassung. Das Amt des Ministerresidenten, mit dessen Vertretung Göschen beauftragt war, blieb bis 1865 vakant.

⁴⁹⁶⁾ Sie residierten in Hamburg und waren gleichzeitig bei den drei Hansestädten, in Mecklenburg-Schwerin, Mecklenburg-Strelitz, Oldenburg und Holstein akkred-

Quellen- und Literaturverzeichnis

I. Ungedruckte Quellen

1. Akten des Staatsarchivs der Freien Hansestadt Bremen

(im Text abgekürzt: StAB.)

- C. 3. Kontor und Stalhof zu London 1815—1855
C. 4. a. 1. Den Stalhof betr. allgemeine Nachrichten und Rechnungen
C. 4. b. Hanseatische Konsuln und Agenten in England und dessen Kolonien und Korrespondenz mit denselben
C. 4. b. 1. Im allgemeinen
C. 4. b. 2. a. 1. Henry Eelking
C. 4. b. 2. a. 2. Martin Eelking
C. 4. b. 2. b. Paul Amsinck
C. 4. b. 2. c. Henry Heymann
C. 4. b. 2. d. Patrick Colquhoun
C. 4. b. 2. e. James Colquhoun
C. 4. b. 2. f. Dr. Alfred Rücker
C. 4. b. 2. g. George Joachim Göschen
James Frederick Wulff
C. 4. b. 2. h. Dr. Rudolph Schleiden
C. 4. b. 2. i. Dr. Friedrich Heinrich Geffcken
C. 4. c. Englische diplomatische Agenten, Konsuln etc. bei den Hansestädten und Korrespondenz mit denselben
C. 4. c. 1. Im allgemeinen
C. 4. c. 2. Joseph Charles Mellish
C. 4. c. 3. Alexander Cockburn
C. 4. c. 4. Henry Canning
C. 4. c. 5. George Lloyd Hodges
C. 4. c. 6. John Ward
C. 4. d. Handel und Schiffsverkehr zwischen Großbritannien und den Hansestädten
C. 4. d. 1. Generalia et diversa
C. 4. d. 2. Vertrag von 1825
C. 4. d. 3. Nach 1825
C. 4. e. Direkter Handel mit den englischen Kolonien
C. 4. h. Verschiedene Beziehungen der Hansestädte zu England
Dd. 6. b. 1. Anwesenheit regierender Herren und fürstlicher Personen in Bremen vor 1850
Dd. 11. c. 2. E. 1. Bei dem Senat akkreditierte englische Konsuln 1752—1899
G. 7. B. 1. No. 3. Smidts Sendung an das Hauptquartier der verbündeten Mächte 1813
M. 3. a. 2. Sendung Smidts zum Wiener Kongreß

ditiert. In Bremen war nur ein englischer Vizekonsul ansässig, der als rein wirtschaftlicher Agent keine diplomatische Funktion ausübte. Er war wie die Vizekonsuln in Lübeck, Rostock, Wismar, Cuxhaven, Brake, Altona, Kiel, Tönning, Glückstadt und später in Bremerhaven dem Generalkonsul in Hamburg unterstellt.

⁴⁰⁷⁾ Bruder Lord Stratford Cannings und Vetter des Außenministers George Canning.

- M. 3. b. 3. b. 2. b. Gesandtschaftsberichte Smidts vom Bundestag in Frankfurt
M. 3. c. 4. Freier Verkehr in Deutschland gemäß Art. 19 der Bundesakte
M. 3. c. 8. Aufrechterhaltung der Ruhe und gesetzlichen Ordnung in
Deutschland
M. 6. b. 4. d. 2. b. Bundesgesandtschaften im Ausland: London
M. 6. b. 4. d. 4. p. Bundeskonsulate in Großbritannien und Irland
P. 8. A. 11. d. Ehrenbürgerrecht
R. 11. e. Statistische Notizen und diversa über die bremischen und die
im bremischen Handel beschäftigten Schiffe 1765—1876
R. 11. o. 1. Herstellung einer regelmäßigen Verbindung mit England durch
Dampfschiffe
Ss. 2. a. 4. g. Listen der von England, Schottland und Irland eingeführten
Waren 1821—1838
Ss. 2. a. 4. i. 2. Angabebücher für die auf der Weser für Bremen ankommenden
Schiffe und Ladungen
Ss. 4. d. 2. d. Verhandlungen über die Vereinigung deutscher Staaten zum
Schutze deutscher Handels- und Schifffahrtsinteressen (Schiff-
fahrts- und Handelsverein)
W. 9. n. Monopolbestrebungen der englischen Compagnie in Hamburg
1697
W. 9. x. Englische Compagnie in Bremen 1701
W. 9. y. Allianz zu einer bewaffneten Neutralität 1780—1783
W. 9. z. Noviora wegen des englischen Handels bis zur französischen
Zeit
W. 9. aa. Maßregeln gegen den Handel mit England und Wiedereröffnung
desselben 1803—1814
7, 20 Smidt-Archiv
Wittheits- bzw. Senatsprotokolle
Protokolle des Bürgerkonvents
Protokolle des Collegium Seniorum
Proklame und Bekanntmachungen des Senats

2. Akten des Foreign Office im Public Record Office, London

(im Text abgekürzt: P. R. O.)

F. O. 33 (Hamburgh and the Hanse Towns): 43 (1811—1813);	
F. O. 33 : 44 (1813);	F. O. 33 : 94 (1842);
F. O. 33 : 45 (1814);	F. O. 33 : 95 (1843);
F. O. 33 : 46 (1815);	F. O. 33 : 96 (1843);
F. O. 33 : 47 (1815);	F. O. 33 : 97 (1844);
F. O. 33 : 48 (1816);	F. O. 33 : 98 (1844);
F. O. 33 : 66 (1829);	F. O. 33 : 99 (1844);
F. O. 33 : 67 (1830);	F. O. 33 : 100 (1844);
F. O. 33 : 68 (1831);	F. O. 33 : 101 (1845);
F. O. 33 : 69 (1831);	F. O. 33 : 102 (1845);
F. O. 33 : 70 (1831);	F. O. 33 : 103 (1845);
F. O. 33 : 71 (1832);	F. O. 33 : 104 (1846);
F. O. 33 : 72 (1832);	F. O. 33 : 105 (1846);
F. O. 33 : 73 (1832);	F. O. 33 : 106 (1846);
F. O. 33 : 74 (1833);	F. O. 33 : 107 (1847);
F. O. 33 : 75 (1833);	F. O. 33 : 108 (1847);
F. O. 33 : 76 (1834);	F. O. 33 : 109 (1847);
F. O. 33 : 77 (1834);	F. O. 33 : 110 (1847);
F. O. 33 : 78 (1834);	F. O. 33 : 111 (1847);
F. O. 33 : 79 (1835);	F. O. 33 : 112 (1848);
F. O. 33 : 80 (1835);	F. O. 33 : 113 (1848);
F. O. 33 : 88 (1840);	F. O. 33 : 114 (1848);
F. O. 33 : 89 (1840);	F. O. 33 : 115 (1848);
F. O. 33 : 90 (1840);	F. O. 33 : 117 (1849);
F. O. 33 : 91 (1841);	F. O. 33 : 118 (1849);
F. O. 33 : 92 (1841);	F. O. 33 : 119 (1849);
F. O. 33 : 93 (1842);	F. O. 33 : 120 (1849);

F. O. 30 (Germany) : 121 (1849);

F. O. 30 : 127 (1849);

F. O. 30 : 128 (1849);

F. O. 64 (Prussia) : 268 (1846);

F. O. 64 : 270 (1847);

F. O. 64 : 295 (1849);

F. O. 64 : 308 (1849).

3. Nachlaß Rudolph Schleiden in der Universitätsbibliothek Kiel

II. Gedruckte Quellen, Handelsstatistiken, Zeitungen

Vorgeschichte und Begründung des deutschen Zollvereins 1815—1834, bearbeitet von
W. v. Eisenhart Rothe und A. Ritthaler, eingeleitet v. H. Oncken, 3 Bde.
Berlin 1934.

Parliamentary Debates, published under the superintendence of T. C. Hansard,
London 1820 ff.

Parliamentary Papers.

Handels- und Schiffahrts-Verträge der freien Hansestädte und Bremens insbeson-
dere, hg. v. J. H. W. Smidt, Bremen 1842.

Soetbeer, Adolph, Schiffahrts-Gesetze so wie Handels- und Schiffahrts-Verträge verschiedener Staaten im Jahre 1847, Hamburg 1848.
Staats-Calender der freyen Hansestadt Bremen, Bremen 1820 ff.

* * *

Bremische Wirtschaft seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts nach der amtlichen Statistik, hg. vom Statistischen Landesamt Bremen, Bremen 1938.
Tabellarische Übersichten des Bremischen Handels, zusammengestellt durch die Behörde für die Handelsstatistik, Bremen 1849 ff.
Jahrbuch der amtlichen Statistik des Bremischen Staates, hg. von dem Bureau für Bremische Statistik, Bremen 1868 ff.
Smidt, J.H.W., Uebersicht der Bremischen Seeschiffahrt in den Jahren 1838, 1839 und 1840, Bremen 1841.
Statistics of the Trade of the United Kingdom with Foreign Countries from 1849, London 1869.
McCulloch, J. R., A Descriptive and Statistical Account of the British Empire, 2 Bde., London 1854.

* * *

Weserzeitung.
Bremer Nachrichten.
Courier an der Weser bzw. Courier.
Börsenhalle.
Deutsche Handelszeitung.
Kölnische Zeitung.
Allgemeine Zeitung.
Organ für den deutschen Handels- und Fabrikanten-Stand.

Times.
John Bull.
Watchman.

III. Broschüren, Memoiren und ähnliches

Böhmert, Victor, Die Stellung der Hansestädte zu Deutschland in den letzten drei Jahrzehnten, in: Vierteljahrschrift f. Volkswirtschaft u. Culturgesch., hg. v. Julius Faucher, Jg. 1863, 1. Band.
Bowring, John, Report on the Prussian Commercial Union, London 1840.
Colquhoun, Patrick, A Treatise on the Wealth, Power, and Resources of the British Empire, London 1814.
(Duckwitz, Arnold), Ueber das Verhältniß der freien Hansestadt Bremen zum deutschen Zollvereine. Von einem Bremer Kaufmanne, Bremen 1837.
(Duckwitz, Arnold), Der Deutsche Handels- und Schiffahrts-Bund, Bremen 1847.
Duckwitz, Arnold, Fragmente aus meinem Leben, Bremen 1877.
Ders., Denkwürdigkeiten aus meinem öffentlichen Leben von 1841—1866, Bremen 1877.
Hess, Jonas Ludwig von, Ueber den Werth und die Wichtigkeit der Freiheit der Hanse-Städte, London 1814.
Höfken, Gustaf, Der deutsche Zollverein in seiner Fortbildung, Stuttgart u. Tübingen 1842.

- The Speeches of William Huskisson, 3 Bde., London 1831.
 Manuscript aus Süd-Deutschland, hg. von George Erichson, London 1820.
 Schleiden, Rudolph, Erinnerungen eines Schleswig-Holsteiners, Neue Folge
 1841—1848, Wiesbaden 1890.
 Ders., Schleswig-Holsteins erste Erhebung 1848—1849, Wiesbaden 1891.
 Ders., Schleswig-Holstein im zweiten Kriegsjahre 1849—1850, Wiesbaden 1894.
 (Storck, Adam), Ueber das Verhältniß der freien Hansestädte zum Handel
 Deutschlands. Von einem Bremer Bürger. Bremen 1821.
 Über den wichtigen und allgemein nützlichen Einfluß der Reichsfreyen Hansestädte
 in die Handlung aller Länder, in: Hanseatisches Magazin, hg. v. Joh. Smidt,
 6. Bd., 1. Heft, Bremen 1802.
 Ward, John, Experiences of a Diplomatist, being Recollections of Germany
 1840—1870, London 1872.

IV. Darstellungen

- Baasch, Ernst, Die deutschen wirtschaftlichen Einheitsbestrebungen, die Hanse-
 städte und Friedrich List bis zum Jahre 1821, in: H. Z., 122. Bd., 1920.
 Ders., Hamburg und Bremen und die deutschen wirtschaftlichen Einheitsbestrebun-
 gen von der Begründung des Zollvereins bis zum Anschluß Hannovers (1854),
 in: Hans.Gesch.bl., Bd. XXVII, 1922.
 Ders., Die Hansestädte und die Barbaresken, (Beitr. z. deutschen Territorial- u.
 Stadtgeschichte, I. Serie, 3. Heft) Kassel 1897.
 Ders., Hamburgs Handel und Verkehr im 19. Jahrhundert, Hamburg 1901.
 Ders., Geschichte Hamburgs 1814—1918, Bd. I, Gotha u. Stuttgart 1924.
 Bahr, Friedrich, Die politischen Anschauungen Friedrich Lists, dargelegt an seiner
 Stellung zu England, Diss. Leipzig, Eibau, Sa. 1927.
 Baring, Adolf, Die Baring, in: Niedersächs. Jb. f. Landesgeschichte, Bd. 17, 1940.
 Becker, J., Das deutsche Manchestertum, Karlsruhe 1907.
 Becker, Otto, Bismarcks Kampf um die Eingliederung der Hansestädte in die
 Zolleinheit, in: Städtewesen und Bürgertum als geschichtl. Kräfte, Gedächtnis-
 schrift f. F. Rörig, hg. v. A. v. Brandt u. W. Koppe, Lübeck 1953.
 Bell, Herbert C. F., Lord Palmerston, 2 Bde., London 1936.
 Bessell, Georg, Bremen, Die Geschichte einer deutschen Stadt, Leipzig 1935.
 Beutin, Ludwig, Handel und Schifffahrt Bremens bis zum Weltkriege, in: Bremen,
 Lebenskreis einer Hansestadt, hg. v. H. Knittermeyer und D. Steilen, Bremen
 1940.
 Ders., Wirtschaftsraum und Wirtschaftsart der Hansestädte, I. Bremen, in: Deutsche
 Zs. f. Wirtschaftskunde, I. Jg., Heft 1, 1936.
 Ders., Die britische Navigationsakte von 1651, in: Die Welt als Geschichte, 12. Jg.,
 1952, Heft 1.
 Ders., Bremen und Amerika, Bremen 1953.
 Bippin, Wilhelm von, Geschichte der Stadt Bremen, Bd. III, Halle und Bremen
 1904.
 Ders., Johann Smidt, ein hanseatischer Staatsmann, Stuttgart und Berlin 1921.
 Ders., Die Gründung Bremerhavens, in: Johann Smidt, Ein Gedenkbuch, hg. v. d.
 Historischen Gesellschaft d. Künstlervereins, Bremen 1873.
 Blume, Carl J. H., Hamburg und die deutschen wirtschaftlichen Einheitsbestre-
 bungen 1814—1847, Diss. Hamburg 1934.

- Borkenhagen, F., National- und handelspolitische Bestrebungen in Deutschland (1815—1822) und die Anfänge Friedrich Lists, in: *Abh. z. Mittl. u. Neueren Geschichte*, Heft 57, 1915.
- Brady, Alexander, *William Huskisson and Liberal Reform*, London 1928.
- Bremische Biographie des neunzehnten Jahrhunderts, hg. von der Historischen Gesellschaft d. Künstlervereins, Bremen 1912.
- Brinkmann, Carl, *Die Preußische Handelspolitik vor dem Zollverein und der Wiederaufbau vor hundert Jahren*, Berlin und Leipzig 1922.
- Ders., *Englische Geschichte 1815—1914*, Berlin 1924.
- Cambridge History of British Foreign Policy 1783—1919*, hg. v. A. W. Ward und G. P. Gooch, Bd. II (1815—1866), Cambridge 1923.
- Clapham, J. H., *An Economic History of Modern Britain*, Bd. I: *The Early Railway Age 1820—1850*, Cambridge 1926.
- Ders., *The Last Years of the Navigation Acts*, in: *English Hist. Review*, Bd. XXV, Juli u. Oktober 1910.
- Commerce and Industry*, hg. v. William Page, London 1919, 2 Bde.
- David, Heinrich, *Englands europäische Politik im neunzehnten Jahrhundert*, Bern und Leipzig 1924.
- Dictionary of National Biography*, Oxford 1917 ff.
- Duckwitz, Richard, *Aufstieg und Blüte einer Hansestadt*, Bremen 1951.
- Duntze, Johann Hermann, *Geschichte der freien Stadt Bremen*, Bd. IV, Bremen 1851.
- Elliot, Arthur D., *The Life of George Joachim Goschen, First Viscount Goschen 1831—1907*, 2 Bde., London 1911.
- Engelsing, Rolf, *England und die USA in der bremischen Sicht des 19. Jahrhunderts*, in: *Jahrbuch der Wittheit zu Bremen*, Bd. I, 1957.
- Entholt, Hermann, *Bremens Handel, Schiffahrt und Industrie im 19. Jahrhundert (1815—1914)* in: *Die deutsche Wirtschaft und ihre Führer*, hg. v. K. Wiedefeld, Bd. V, Gotha 1928.
- Fay, Charles Ryle, *Great Britain from Adam Smidt to the Present Day*, London 1947.
- Fink, Georg, *Diplomatische Vertretungen der Hanse seit dem 17. Jahrhundert bis zur Auflösung der Hanseatischen Gesandtschaft in Berlin 1920*, in: *Hans. Gesch.bl.*, Bd. LVI, 1931.
- Frauentdienst, Werner, *England und die deutsche Reichsgründung*, in: *Berl. Monatshefte* XIX, 1941.
- Fuhse, Georg, *Die freie Hansestadt Bremen in wirtschaftsgeschichtlicher Entwicklung*, Bremen 1927.
- Gerdes, Heinrich, *Ein Sohn Harsefelds als Großkaufmann in London*, in: *Stader Archiv*, Neue Folge, Heft 14, 1924.
- Gildemeister, Otto, *Die Freie Stadt Bremen in ihrer politischen und culturgeschichtlichen Entwicklung*, in: *Die Gegenwart* (88. Heft), Leipzig 1852.
- Goschen, Viscount, *The Life and Times of Georg Joachim Goschen, Publisher and Printer of Leipzig, 1752—1828*, 2 Bde., London 1903.
- Halévy, Elie, *The Age of Peel and Cobden, A History of the English People 1841—1852*, transl. by E. I. Watkin, London 1947.
- Hansen, Theodor, *Hamburg und die zollpolitische Entwicklung Deutschlands im 19. Jahrhundert*, Hamburg 1913.
- Hardegen, Friedrich, und Smidt, Käthi, *H. H. Meier der Gründer des Norddeutschen Lloyd, Lebensbild eines Bremer Kaufmanns 1809—1898*, Berlin und Leipzig 1920.

- Henderson, W. O., *The Zollverein*, Cambridge 1939.
- King, Wilson, *Chronicles of Three Free Cities Hamburg, Bremen, Lübeck*. London und New York 1914.
- Krieger, Adolf, *Bremische Politik im Jahrzehnt vor der Reichsgründung* (Veröff. des Archivs der Hansestadt Bremen, Heft 15), Bremen 1939.
- Lange, Günther, *Die Rolle Englands bei der Wiederherstellung und Vergrößerung Hannovers 1813—1815*, Diss. Hannover, in: *Niedersächs. Jb. f. Landesgeschichte*, Bd. 28, 1956.
- Lenz, Friedrich, *Über einige List-Funde in London und Moskau*, in: *Mitt. d. Fr. List-Gesellschaft*, Nr. 10, 10. Febr. 1930.
- Levi, Leone, *The History of British Commerce 1763—1878*, London 1880.
- Listen der in Hamburg residirenden, wie der dasselbe vertretenden Diplomaten und Consulin, in: *Zs. d. Ver. f. hamburgische Geschichte*, 3. Bd., Hamburg 1851.
- Martin, Theodore, *The Life of H. R. H. the Prince Consort*, 3 Bde., London 1877/78.
- Meinertzhagen, Georgina, *A Bremen Family*, London 1912.
- Meyer, Dora Henny, *Die Weserzeitung von 1844 bis zur Reichsgründung*, Diss. München, Bremen 1932.
- Meyer, G., *Die Freihandelslehre in Deutschland* (Dt. Beitr. z. Wirtschafts- u. Gesellschaftslehre, Bd. 4), Jena 1927.
- Morley, John, *The Life of William Ewart Gladstone*, 3 Bde., Toronto 1903.
- Mühlen, Heinrich von zur, *Entstehung und Sippengefüge der britischen Oligarchie*, in: *Veröff. d. Deutschen Instituts f. Außenpol. Forschung*, Bd. XIII, 1941.
- Müller, Johanna, *Handel und Verkehr Bremens im Mittelalter*, I. Teil, in: *Brem. Jb.*, 30. Bd., 1926.
- Oxford History of England*, Bd. XIII: E. L. Woodward, *The Age of Reform 1815—1870*, Oxford 1938.
- Pauli, Reinhold, *Der Hansische Stalhof in London*, Bremen 1856.
- Peez, Alexander von, *England und der Kontinent*, Wien und Leipzig 1915.
- Peez, Alexander von, und Dehn, Paul, *Englands Vorherrschaft*, I. Aus der Zeit der Kontinentalsperre, Leipzig 1912.
- Peters, Fritz, *Über bremische Firmengründungen in der ersten Hälfte des 19. Jahrh. (1814—1847)*, in: *Brem. Jb.*, 36. Bd., 1936.
- Petersdorff, Hermann von, Friedrich von Motz, 2 Bde., Berlin 1913.
- Precht, Hans, *Englands Stellung zur deutschen Einheit 1848—1850*, München und Berlin 1925.
- Prüser, Friedrich, *Vom Bremer Überseekaufmann*, in: *Abh. u. Vortr.*, hg. v. d. Brem. Wissenschaftl. Gesellschaft, Bd. 14, Heft 1, Bremen 1940.
- Ders., *Der Bremer Überseekaufmann, Vorläufer und Wegbereiter des bremischen Seehandels*, in: *Der Schlüssel*, 10. Heft 1938.
- Ders., *Bremer Kaufleute in England*, Bremen 1939 (ungedrucktes Manuskript, StAB.: C. 4. h. 1.).
- Rauers, Friedrich, *Bremer Handelsgeschichte im 19. Jahrhundert*, Bremen 1913.
- Rogge, H., *England, Friedrich List und der deutsche Zollverein*, Diss. Greifswald 1939.
- Sartorius von Waltershausen, August, *Deutsche Wirtschaftsgeschichte 1815—1914*, Jena 1920.
- Schäfer, Max, *Bremen und die Kontinentalsperre*, in: *Hans. Gesch.bl.*, Band XX, 1914.
- Scharff, Alexander, *Die europäischen Großmächte und die deutsche Revolution 1848—1851*, Leipzig 1942.

- Ders., König Friedrich Wilhelm IV., Deutschland und Europa im Frühjahr 1849, in: *Geschichtliche Kräfte und Entscheidungen*, Festschrift f. O. Becker, hg. von M. Göhring u. A. Scharff, Wiesbaden 1954.
- Schenk, Karl, Die Stellung der europäischen Großmächte zur Begründung des Deutschen Zollvereins 1815—1834, Diss. Göttingen 1939.
- Schnabel, Franz, *Deutsche Geschichte im 19. Jahrh.*, Bd. III, Freiburg 1950.
- Schramm, Percy Ernst, *Hamburg, Deutschland und die Welt, Leistung und Grenzen hans. Bürgertums i. d. Zeit zw. Napoleon I. u. Bismarck*, München 1943.
- Schwemer, Richard, *Geschichte der freien Stadt Frankfurt a. M. (1814—1866)*, 2. Bd., Frankfurt a. M. 1912.
- Seebo, Hermann, *Geschichte des Fleckens Harsefeld oder Rosenfeld*, Stade 1927.
- Seton-Watson, Robert William, *Britain in Europe 1789—1914, A Survey in Foreign Policy*, Cambridge 1937.
- Sieveking, Heinrich, *Hansische Handelspolitik unter dem Deutschen Bunde, nach den Papieren des Hamburger Syndikus Karl Sieveking*, in: *Hans. Gesch.bl.*, Band XXVII, 1922.
- Smart, William, *Economic Annals of the Nineteenth Century*, 2 Bde., London 1910/1917.
- Steinberg, Siegfried H., *Ansichten des Londoner Stalhofs*, in: *Städtewesen und Bürgertum als geschichtl. Kräfte*, Gedächtnisschrift f. F. Rörig, hg. v. A. v. Brandt u. W. Koppe, Lübeck 1953.
- Treitschke, Heinrich von, *Deutsche Geschichte im Neunzehnten Jahrhundert*, 5 Bde., 1879/1894 (zit. nach d. Ausgabe des F. W. Hendel Verlages, Leipzig 1928).
- Vogel, Walter, *Die Hansestädte und die Kontinentalsperre*, in: *Pfingstbl. d. Hans. Geschichtsvereins*, Blatt IX, 1913.
- Walpole, Spencer, *A History of England from the Conclusion of the Great War in 1815*, 6 Bde., London 1890.
- Wätjen, Hermann, *Dr. Rudolf Schleiden als Diplomat in bremischen Diensten 1853—1866*, in: *Brem. Jb.*, 34. Bd., 1933.
- Wiskemann, Erwin, *Hamburg und die Welthandelspolitik*, Hamburg 1929.
- Witzendorff, Hans Jürgen von, *Beiträge zur bremischen Handelsgeschichte in der zweiten Hälfte des 18. Jahrh.*, in: *Brem. Jb.*, 43. Bd., 1951.
- Ders., *Bremer Handel im 16. und 17. Jahrhundert*, in: *Brem. Jb.*, 44. Bd., 1955.
- Wohlwill, Adolf, *Die Verbindung d. Hansestädte und die hanseatischen Traditionen seit der Mitte des 17. Jahrh.*, in: *Gesch.bl.*, Band IX, 1899.
- Zimmermann, Alfred, *Geschichte der preußisch-deutschen Handelspolitik, Oldenburg und Leipzig* 1892.

