

Mittheilung des Senats

vom 13. Juli 1880.

1. Freihafenstellung Bremens.

Die Deputation wegen der Freihafenstellung Bremens hat einen Bericht eingereicht, welchen der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerschaft zur Beschlußnahme hieneben zugehen läßt.

Bericht.

Anlage.

Durch ihren Beschluß vom 28. Februar 1877 beantragte die Bürgerschaft die Niedersetzung einer Deputation zur Berathung und Berichterstattung über die Frage:

Ob und eventuell wie weit die Freihafenstellung Bremens aufzuheben sei.

Der Senat erklärte sich unterm 13. März desselben Jahres mit dem Antrage einverstanden und die in Folge dessen erwählte Deputation trat am 12. April 1877 zu einer ersten Sitzung zusammen. Nachdem sie bis Ende Februar 1878 ihre Berathungen eifrigst fortgesetzt hatte, faßte sie im Hinblick auf die Bedeutung, welche die Lösung der schwebenden Tabaksteuerfrage für die der Deputation vorliegende Angelegenheit etwa haben könnte, den Beschluß, sich bis auf Weiteres zu vertagen. Nach eingetretener Klärung dieser Frage nahm sie am 1. December 1879 ihre Berathungen wieder auf und führte sie möglichst rasch, ohne die Gründlichkeit ihrer Erörterungen zu beeinträchtigen, ihrem Ende zu. Hieraus erklärt es sich, daß die Deputation erst jetzt in der Lage ist, ihren Bericht erstatten zu können.

Bei Beginn ihrer Berathungen einigte sich die Deputation dahin, daß zunächst die Handelskammer, die Gewerbekammer und die Kammer für Landwirthschaft zu ersuchen seien, sich gutachtlich über die Frage des Zollanschlusses zu äußern.

Diesem Ersuchen haben die drei Kammern zu besonderer Dankverpflichtung der Deputation bereitwilligst entsprochen. Die von ihnen erstatteten Gutachten geben durch ausführliche, gründliche und zweckentsprechende Behandlung der bei Beantwortung der wichtigen Frage in Betracht zu ziehenden bestehenden und im Falle der Aufhebung der Freihafenstellung muthmaßlich sich verändernden Verhältnisse unseres Freistaats so reichliches Material an die Hand, daß die Deputation sie zur Grundlage ihrer Berathungen genommen hat. Sie wird sich im Verlaufe der Berichterstattung erlauben müssen, des öfteren auf diese Gutachten Bezug zu nehmen, und überreicht dieselben daher dem Senate und der Bürgerschaft als Anlagen dieses Berichts.

Die Handelskammer spricht als Gesamtergebnis ihrer Untersuchungen aus, daß der Handel und die Schifffahrt Bremens beim Zollanschlusse zurückgehen werden, und daß dies in verstärktem Maße sich zeigen werde, wenn Bremens größter Concurrent, Hamburg, nach wie vor Freihafen bleibe.

Die Gewerbekammer dagegen erachtet vom gewerblichen Standpunkte aus den Zollanschluß des ganzen bremischen Staatsgebiets für dringend erforderlich, und hat sich in späteren bei Gelegenheit der Einverleibung des Stadtwerders in das Zollgebiet und anlässlich der Einführung des neuen Zolltarifs an den Senat gerichteten und von diesem der Deputation mitgetheilten Eingaben noch entschiedener dahin ausgesprochen, indem sie betont, daß sie einstimmig dieser Ansicht sei.

Die Kammer für Landwirthschaft kommt in ihrem Gutachten zu dem Schlusse, daß sie vom Standpunkte der von ihr vertretenen Interessen die freiwillige Aufgabe der jetzigen Freihafenstellung Bremens und der dem Zollgebiete nicht angeschlossenen Theile des bremischen Landgebiets nicht zu befürworten vermöge. Freilich sollen dem Vernehmen nach der neue Zolltarif und die dadurch bedingten Controlemassregeln den landwirthschaftlichen Interessen manche früher nicht gekannte

Schwierigkeiten bereiten. Der Deputation ist jedoch nicht zur Kunde gekommen, daß die Kammer für Landwirthschaft ihre im September 1877 ausgesprochene Ansicht deshalb geändert habe.

Ebenso wie diese Gutachten in Beantwortung der gestellten Hauptfrage von einander abweichen, haben auch im Kreise der Deputation von Anbeginn der Berathungen an und im mehrjährigen Verlaufe derselben, während welcher Zeit auch theilweise eine Personalveränderung der Deputation stattgefunden hat, entgegenstehende Ansichten sich geltend gemacht, die trotz des guten Willens von beiden Seiten, das Endresultat einer Einigung aus den jedem Einzelnen beizubehaltenden Erfahrungen und aus den vielseitigen Erkundigungen und Ermittlungen herbeizuführen, auch heute noch bestehen und in dem nachfolgenden Bericht ihren gleichmäßigen Ausdruck finden sollen. Dabei mag es gestattet sein das Bild der sich widerstrebenden Ansichten zunächst in großen Zügen vorzuführen, um alsdann über die einzelnen Punkte der Verhandlungen zu berichten.

Die Minderheit der Deputation hebt im Anschluß an das Gutachten der Gewerbekammer und mit dem Hinweis auf die darin enthaltenen Ausführungen vor Allem nachdrücklich hervor, daß die jetzige Ausschlußstellung Bremens in Folge der außerordentlichen Beschränktheit des Absatzgebiets nicht allein zu einer Verkümmerung des Gewerbes und des Kleinhandels führe, sondern auch viele Industrien erheblich schädige. Und das um so mehr, als der Abschluß von dem Hinterlande sich seit Erlaß des neuen Zolltarifs nur noch um so empfindlicher fühlbar mache, namentlich für die Kistenfabriken, Mahlmühlen, Maschinenfabriken, Eisengießereien, Lohgerbereien, Holzschnidereien u. Mit dem Wegfall der Zollschranken, wodurch dem Bremischen Gewerbe das ganze Reich als Absatzgebiet sich öffnen werde, würden zweifellos Gewerbe und Industrie einen Aufschwung nehmen, der für ganz Bremen von großem Vortheil sein werde. Das erweiterte Absatzgebiet werde den Gewerbestand anspornen, sich dort ein großes Arbeitsfeld zu erobern. Erhöhte Gewerbetätigkeit werde auch ein erhöhtes Selbstbewußtsein und Ehrgeiz, den Kampf mit den vorgeschrittenen Concurrenten des Inlandes aufzunehmen, erzeugen. Meister und Gesellen würden sich höhere Ziele stecken, und insbesondere Letztere durch die Gelegenheit zur praktischen Ausbildung eine Summe von technischen Fertigkeiten und Kenntnissen sich aneignen, über die der Meister mit Zuverlässigkeit gebieten müsse, wenn er den hochgespannten Anforderungen der Gegenwart genügen wolle, und die ihn vornehmlich auch in die Lage bringen würden, die einheimische Kundschaft wiederzugewinnen, die jetzt in nicht geringem Maße ihm untreu geworden sei.

Auch der Entwicklung der Großindustrie dürfe für den Fall des Anschlusses in nicht allzu ferner Zeit ein günstiges Prognostikon gestellt werden. Der Einwand der Gegner, daß der Großindustrie in den vor einer Reihe von Jahren dem Zollgebiete einverleibten Theilen des bremischen Staats — in der Südervorstadt und Begeja — hinreichend Raum und Gelegenheit zur Entfaltung geboten sei, erweise sich als nicht stichhaltig. Die südliche Vorstadt habe keine directe Verbindung weder mit dem Flusse noch mit der Eisenbahn, zudem eine so niedrige Lage, daß fast jeder Bau einer kostspieligen Terrainerhöhung bedürfe, so daß jene Gegend ungeeignet für die Errichtung industrieller Etablissements sei. Begeja habe zwar Wasser- und Eisenbahnverbindung, auch eine genügend hohe Lage, allein es sei zu entfernt von Bremen. Die Entwicklung des kleinen Gewerbebetriebes zum Großbetrieb, der einen Theil seiner Erzeugnisse nach auswärts absetzen müsse, sei durch den Anschluß der Südervorstadt durchaus nicht ermöglicht. Die naturgemäße Entwicklung vom Kleinen zum Großen lasse sich nur im engsten Anschlusse an den bereits bestehenden Betrieb erreichen. Es sei den bremischen Gewerbetreibenden schon in Folge des dadurch bedingten Kostenaufwandes entweder gar nicht oder nur in seltenen Fällen möglich, ihr Geschäft an zwei Stellen, im Zollausschluß und im Zollgebiet zu betreiben, ganz abgesehen von der durch eine solche Zweitheilung bedingten und mit bedeutendem Verlust an Zeit und Arbeitskraft verbundenen Nothwendigkeit der Beaufsichtigung zweier verschiedener Betriebsstätten, welche Beaufsichtigung, so lange von einem eigentlichen Großbetriebe nicht die Rede sein könne, immer eine nur mangelhafte und dadurch mit Verlust

verbunden sein müsse. Nur allmählich könne sich der Uebergang vom Kleinbetrieb zum Großbetrieb, vom Handwerk zur Fabrikation vollziehen und nur in diesem allmählichen Fortschreiten liege die Basis einer gesunden Entwicklung.

Werde so durch die Beseitigung der Zollschranken Gewerbe und Industrie zum Wohle des Ganzen einen erhöhten Aufschwung nehmen, so sei auf der andern Seite eine Schädigung für den Handel durch den Anschluß nicht zu befürchten. Bezüglich einer Reihe von Geschäftszweigen, zu denen in erster Linie der dem Werthe nach auf ca. 44 Procent der Einfuhr sich belaufende Expeditions-handel, sowie der Handel mit den zollfreien Gütern und die Einfuhr aus dem Zollgebiet gehöre, würden die Zollcontrollen und Formalitäten sich gar nicht fühlbar machen. Wo dies aber dennoch mit Grund zu besorgen stehe, da werde sich durch besondere Vorkehrungen, wie namentlich durch die Herstellung von Freivierteln und zollfreien allgemeinen und Privat-Niederlagen, leicht Abhilfe schaffen lassen. Beweise doch das Beispiel ausländischer großer Seeplätze, von denen die meisten unter viel strengeren Zollgesetzen und Kontrollen arbeiten müßten, daß der Welthandel schwungvoll betrieben werden könne ohne das Erforderniß der Freihafenstellung. Auch sei zu erwarten, daß die Reichsverwaltung solche Erleichterungen in den Zollcontrollen und Zolleinrichtungen, welche sich als im Interesse des Geschäfts erforderlich herausstellen sollten, bereitwilligst zugestehen werde, wenn Bremen freiwillig seine Freihafenstellung aufgebe, ebenso wie alsdann auf eine finanzielle Beihilfe des Reichs zu den Kosten der etwa staatsseitig herzustellenden Entrepôts gerechnet werden dürfe, falls nicht die Privatspeculation die Herstellung derselben übernehme oder in Folge der Anlage von Freivierteln ganz auf dieselbe verzichtet werden könne. Die Bedenken, daß Bremens Handel durch den Verzicht auf die Freihafenstellung leiden werde, seien daher unter diesen Voraussetzungen — denn ohne derartige Aequivalente wolle auch die Minderheit dem Anschlusse nicht das Wort reden — hinfällig. Im Gegentheil müsse darauf aufmerksam gemacht werden, daß nach dem Zollanschlusse durch die damit ermöglichte Entwicklung der bremischen Industrie und durch die alsdann bestehende ungestörte Verbindung mit dem Hinterlande dem Bremischen Handel neue Bahnen geöffnet sein würden, da dieser sich dadurch in die Lage versetzt sehe, den bisher vernachlässigten Export deutscher Fabrikate zu betreiben. Aus allen diesen Gründen sei auch der Einwand der Gegner, daß Bremen in keinem Falle sich dem Zollgebiet anschließen dürfe, wenn nicht Hamburg gleichzeitig seine Freihafenstellung aufgebe, unzutreffend. Lübeds Beispiel thue dar, daß Handel und Gewerbe sich bei dem Zollanschlusse wohl stehen werden. Uebrigens müsse einer einseitigen Betonung der Bedeutung des bei der Zollausschlußstellung interessirten Handels gegenüber hervorgehoben werden, daß die Zahl der im Bremischen Staate beim Gewerbebetriebe theilhaftigen Personen ansehnlich genug sei, um das Verlangen gerechtfertigt erscheinen zu lassen, daß deren Interessen bei der Entscheidung der Frage, ob Freihafenstellung, ob Zollanschluß vollgültig in die Waagschale gelegt würden, und gleichfalls sei bereits die Industrie in einigen Fächern so ausgebildet und bedeutend, daß man wohl erwägen solle, ob man deren durch die neuen Zollgesetze herbeigeführte schwere Schädigung unberücksichtigt lassen könne. Schließlich dürfe man auch nicht verkennen, daß gerade bei dem engen Zusammenhange des Handels mit der Industrie, deren Interessen in sehr vielen Beziehungen identisch seien, es als ein bedeutender Vortheil für den ersten bezeichnet werden müsse, wenn möglichst viel der von ihm herangezogenen Rohprodukte am Orte selbst geeignete Verwendung finden könnten, da der Handel für den Verbrauch am Orte selbst die auswärtige Concurrenz am wenigsten zu scheuen brauche. Bremens Handel mit Taback, seinem hervorragendsten Stapelartikel, würde kaum zu der Bedeutung gelangt sein, wenn nicht seiner Zeit Bremen zugleich der bedeutendste Fabrikationsplatz für Taback gewesen wäre, denn neben anderen für den Tabackshandel sich daraus ergebenden Vortheilen sei dadurch die für diesen Artikel ganz besonders nothwendige Specialkenntniß außerordentlich gefördert worden.

Diesen Ausführungen gegenüber erkannte die Mehrheit zwar an, daß das Bremische Kleingewerbe und der Detailhandel in Folge des Wegfalls der Zollschranken insofern gewinnen würde, als für diese Geschäftszweige die Möglichkeit

im jetzigen Zollgebiet einen erweiterten Absatz zu finden geboten werde. Abgesehen davon, daß damit jedoch auch dem Bremischen Gewerbe die Concurrenz innerhalb der eigenen Grenze sehr vermehrt werde und ein Ersatz für die drohende Einbuße zu finden nicht leicht sein dürfte, könne nicht verkannt werden, daß immerhin nur ein Nuchtheil der Gewerbetreibenden von einem größeren Absatzgebiet Nutzen zu ziehen in der Lage sei, während die Mehrheit derselben in Gewerben solcher Art beschäftigt sei die wie Maurer, Zimmerer, Maler, Bäcker &c. ausschließlich oder doch ganz vorwiegend für den Platzbedarf bestimmt seien und unter allen Umständen auf den Absatz am Orte angewiesen bleiben würden. Ferner komme in Betracht, daß manche Industrien gerade im Freihafengebiet sich entwickeln könnten, die im Bereiche der Zollgeze gar nicht, oder doch nur kümmerlich zu existiren im Stande seien, da für sie ein zollfreies Rohmaterial die Bedingung der concurrenzfähigen Herstellung des Fabrikats sei. Daß aber, wie die Gegner voraussetzen, im Falle des Anschlusses eine erhebliche Großindustrie sich entwickeln werde, dafür fehle jeder Anhaltspunkt. Für solche Industriezweige, welche zu ihrem Gedeihen der Lage im Zollgebiet bedürften, sei schon jetzt in den angeschlossenen Theilen der Stadt und in Begesack die Gelegenheit zur Entwicklung gegeben, und wenn auch einige Unbequemlichkeiten und Nachtheile mit der Errichtung und dem Betriebe dort belegener Etablissemens verbunden sein möchten, so seien doch auf der anderen Seite die auf dem großen Markte sich darbietende reiche Auswahl und die geringen Transportkosten des Rohmaterials nicht zu unterschätzende Vortheile. Sonach seien die Hoffnungen, welche von der anderen Seite an den Zollanschluß bezüglich des Aufblühens von Gewerbe und Industrie geknüpft würden theilweise trügerisch, theilweise übertrieben, in jedem Falle aber so unsichere, daß sie nicht als Grundlage für folgeschwere Entschlüsse dienen könnten.

Indessen, man möge über diese Fragen denken wie man wolle, in erster Linie komme es auf die Frage an, welche Wirkung der Zollanschluß auf den Großhandel und die Schifffahrt haben werde. In dem Handel und der Schifffahrt liege der Schwerpunkt der Bremischen Interessen, und mit dem Gedeihen des Handels sei auch das Gedeihen des Bremischen Gewerbes auf das Innigste verknüpft. Werde jener geschädigt und damit die Hauptquelle des Bremischen Wohlstandes verstopft, so leide auch dieses, da es doch zunächst und vor Allem auf den Absatz in Bremen angewiesen sei. In dem Handel und der Schifffahrt liege aber auch die Bedeutung Bremen's für Deutschland, und was dem Bremischen Handel verloren gehe, gehe Deutschland verloren, da Deutschland's Antheil am Welthandel neben Hamburg zunächst durch Bremen vertreten werde.

Handel und Schifffahrt nun seien, wie Jedermann wisse und wie die Zahlen des statistischen Jahrbuchs nachweisen, bei der Freihafenstellung Bremens zu immer steigender Blüthe gelangt. Und diese thatsächliche und bestehende Blüthe wolle man auf's Spiel setzen lediglich um der noch dazu bestrittenen Möglichkeit willen, daß demnächst einmal Gewerbe und Industrie einen erhöhten Aufschwung nähmen? Denn in der That sei eine schwere Schädigung des Bremischen Welthandels von einem Zollanschlusse zu befürchten. Die völlig freie Beweglichkeit, wie sie die Freihafenstellung ermögliche, sei eine Lebensbedingung für einen Theil des Bremischen Handels und zwar nicht nur für den Eigenhandel, sondern auch für den in Bezug auf rasche Abfertigung sehr empfindlichen Expeditions-handel, insbesondere aber für das Geschäft in demjenigen Artikel, der für Bremen von der größten Bedeutung sei, für den Taback. Werde diese freie Beweglichkeit durch Zollformalitäten eingeschränkt oder aufgehoben, so werde der Handel sich andern Plätzen zuwenden; denn gerade in der gegenwärtigen Zeit, wo die Concurrenz auf das Alleräußerste angespannt sei, bewirkten anscheinend geringfügige Ursachen, wie z. B. kleine Unterschiede in den Unkosten u. dgl., daß der Handel alte Wege verlasse und neue aufsuche. Der Hinweis der Gegner, daß den mit den Zollcontrolen an sich verbundenen Uebelständen durch Gewährung von Erleichterungen und durch Herstellung von Entrepots abgeholfen werden könne, sei nicht stichhaltig; denn abgesehen davon, daß mit Zug bezweifelt werden könne, ob denn die Zollverwaltung geneigt sein werde, aus Rücksicht für das Bremische Geschäft neue, von den bisher festgehaltenen Grundsätzen abweichende Normen ein-

zuführen, und daß gar keine Bürgschaft dafür zu erlangen sein werde, daß die zunächst etwa zugestandenen Verkehrserleichterungen als dauernde Einrichtungen angesehen werden dürften, daß vielmehr gerade die neuerdings eingeschlagene Zollpolitik des Reichs darauf hinweise, wie man sowohl hinsichtlich der Tarifbestimmungen als auch der zollamtlichen Behandlung auf Veränderungen der einschneidendsten Art jeder Zeit gefaßt bleiben müsse; — abgesehen davon, daß insbesondere bezweifelt werden könne, ob die Reichsgewalten gewillt sein würden, eine finanzielle Beihilfe zu den Kosten für die Herstellung großer Niederlagegebäude zu leisten; — abgesehen endlich davon, daß die Errichtung solcher Entrepôts durch die dann eintretende Entwerthung der Packhäuser eine bedenkliche Verschiebung der Grundwerthverhältnisse in Bremen zur Folge haben würde, — abgesehen von dem Allen, sei es irrig zu glauben, daß Entrepôts die Vortheile, welche die Freihafenstellung gewähre, ersetzen könnten. Eine solche freie Bewegung, wie sie jetzt hier vorhanden sei, die dem Kaufmann gestatte mit der Waare jede für dieselbe erforderliche Behandlung zu jeder Zeit und an jedem ihm am geeignetsten erscheinenden Orte vorzunehmen und dadurch der Waare nicht nur die rationellste Behandlung angedeihen zu lassen, sondern auch die Spesen auf das geringste Maß herunterzudrücken, sei eben in den Entrepôts nicht möglich. Gegen diese Auffassung beweise auch das Beispiel anderer großer ausländischer Seepläze nichts, deren Handel, trotzdem sie nicht Freihäfen seien, blühe. Denn einmal seien diese Städte — London, Antwerpen, Havre, Newyork u. a. m. — zu einer Zeit dem Zwange der Zollregulative unterworfen worden, in der Handel und Schifffahrt noch nicht annähernd den complicirten Organismus besaßen, wie jetzt, — und ein anderes sei es, allmählich unter Berücksichtigung der Zollschranken heranzuwachsen, ein anderes plötzlich als fertiger Körper in neue, die bisherige freie Bewegung hemmende Regulative eingezwängt zu werden. Sodann komme die ungünstige geographische Lage Bremens jenen weit besser gelegenen und reicheren Concurrenten gegenüber in Betracht, die schon jetzt das Einsetzen der ganzen Kraft nöthig mache, um den Welthandel wenigstens zu einem kleinen Theile hier zu fesseln. Endlich sei zu bedenken, daß es sich bei dem Verkehr der deutschen Freihäfen theilweise gerade um solche Geschäftszweige handele, die sich bloß wegen des in einem Freihafen möglichen rationelleren Betriebes von jenen großen Plätzen nach den deutschen Seestädten gezogen hätten.

Werde hiernach dem bestehenden Handel durch die Beseitigung der Freihafenstellung ein schwerer Schaden erwachsen, so sei auf der andern Seite die von der Minderheit ausgesprochene Hoffnung, es werde durch den Anschluß das Bremische Exportgeschäft einen Aufschwung erfahren, eine irrige. Wer die einschlagenden Verhältnisse kenne, wisse, daß die Lagerung von Waaren am Verschiffungsplatze für den Export gegenwärtig von keiner Bedeutung mehr sei, daß vielmehr der Schwerpunkt des Exporthandels in den Händen des Hauses im Bezugslande liege. Dieses, welches den Geschmack und den Consum des überseeischen Landes kenne, schreibe die Waaren vor, welche es beziehen wolle, und habe sehr häufig in den Industriezentren selbst seine Vertreter, durch welche es mittelst Proben und Muster auf dem Laufenden erhalten werde. Der Kaufmann in den deutschen Seestädten versehe bei diesem Geschäft wesentlich die Rolle des Vermittlers, indem er, durch seine überseeischen Verbindungen mit der Creditwürdigkeit des die Exporte beziehenden Hauses bekannt, dem Fabrikanten gegenüber mit seinem Credite für das ihm befreundete überseeische Haus eintrete. Hieraus ergebe sich, daß der Umstand, ob die Seestadt, von der aus die Verschiffungen geschehen, Freihafen sei oder nicht, völlig gleichgültig für das Exportgeschäft sei, vielmehr die mehr oder weniger innigen Geschäftsbeziehungen zu dem Bezugslande der maßgebende Faktor seien.

Aus allen diesen Gründen stehe Bremen eine schwere Schädigung seiner vitalsten Interessen bevor, wenn es dem Zollgebiet einverleibt werde. Diese Ueberzeugung könne auch durch das von gegnerischer Seite angeführte Beispiel Lübeds nicht erschüttert werden, dessen eigenartiger Ostseehandel und sonstige besonderen Verhältnisse nicht mit Bremen verglichen und dessen Prosperität nach dem Zollanschlusse daher nicht zur Consequenz herangezogen werden könne, eine Prosperität, die zudem nach dem Erlaß des neuen Zolltarifs bedenklich in Frage gestellt sei.

In keinem Falle aber dürfe Bremen daran denken, seine Freihafenstellung aufzugeben, ohne daß Hamburg, der andere große deutsche Freihafen, den gleichen Schritt thue. Denn als sicher sei anzunehmen, daß ein Handelsplatz wie Hamburg, der Bremen gegenüber von der Natur so sehr bevorzugt sei, noch weit mehr Anziehungskraft üben würde, wenn ihm die freie Bewegung verbliebe, während sie Bremen genommen würde, und daß manche Geschäftszweige, die Bremen durch sehr langes Mühen seines Handelsstandes an sich gefesselt habe, alsbald der Schwesterstadt zufallen und, einmal von hier abgezogen, unwiederbringlich verloren sein würden.

Im Einzelnen ist über den Verlauf der Verhandlungen das Folgende zu berichten:

Um einen Ausgangspunkt für ihre Berathungen zu finden, glaubte die Deputation an der Hand des die Nachtheile eines Zollanschlusses für Handel und Verkehr schildernden Gutachtens der Handelskammer vor Allem sich darüber klar werden zu müssen, was für den Fall des Anschlusses des ganzen Bremischen Staatsgebiets unbedingt zu verlangen sei, um diese Nachtheile, wenn nicht abzuwenden, so doch zu mildern. Man war darin einig, daß es nicht zweckmäßig sein werde, die Stadt Bremerhaven in ihrer Freihafenstellung zu belassen, falls die Stadt Bremen dem Zollgebiet einverleibt würde, daß jedoch in Bremerhaven im Falle des Zollanschlusses auf genügende Freidocks im Interesse der Schifffahrt und in Bremen auf freie Niederlagen im Interesse des Waarenverkehrs Bedacht zu nehmen sein werde.

Unter der Voraussetzung der Errichtung von Freidocks in Bremerhaven, die bei den dort obwaltenden lokalen Verhältnissen sich verhältnißmäßig leicht herstellen lassen würden, glaubte die Minderheit die Besorgniß, es werde bei einem Zollanschlusse der Schifffahrtsverkehr leiden, als hinfällig bezeichnen zu müssen. Der große Seeverkehr werde alsdann sich nach wie vor völlig frei bewegen können, und was den Verkehr der Leichterfahrzeuge betreffe, so müßten schon seit dem Jahre 1857 fast sämtliche Leichterschiffe ihre Reisen auf der Unterweser unter Zollverschluß machen, was bisher zu keinen Klagen Veranlassung gegeben habe, und es müsse bestritten werden, daß durch die Zollkontrollen dieser Verkehr eine ihn schädigende Belästigung erfahren werde.

Dem gegenüber hielt die Mehrheit an der Ansicht der Handelskammer fest, daß einmal es nicht ganz unzweifelhaft sei, ob die örtlichen Verhältnisse Bremerhaven's die Anlage genügender Freidocks gestatten würden, daß aber, auch wenn es gelingen sollte, die erforderlichen Docks herzustellen, die Belästigungen, welchen die großen Schiffe auf diese Weise entgehen würden, um so schwerer auf den Verkehr der Leichterfahrzeuge und derjenigen Schiffe fallen würden, welche in der Stadt Bremen ihre Ladung löschen — ein Umstand, der namentlich im Hinblick auf die fortschreitende Verbesserung des Fahrwassers der Weser von Bedeutung sei. Und diese Belästigung des Verkehrs, welche zweifellos die Güterbewegung verteuern und verlangamen werde, sei als so erheblich zu betrachten, daß man selbst bei der Einrichtung von Freidocks in Bremerhaven ernste Bedenken bezüglich der Schifffahrtsinteressen hegen und sich den Anschauungen, welche die Handelskammer zur Begründung ihrer Behauptung, daß die jetzige freie Bewegung wesentlich verkümmert werden würde, anschließen müsse.

Zu der Frage übergehend, wie ein Zollanschluß auf den Waarenhandel einwirken würde, mußte die Deputation bestrebt sein, so weit als thunlich darüber zu einer geläuterten Ansicht zu gelangen, ob der Großhandel so sehr durch das Aufgeben der Freihafenstellung geschädigt werden würde, um die von dem Zollanschlusse andererseits erwartete größere Prosperität des Kleinhandels, der Gewerbe und der Industrie, sowie einzelner Handelzweige, wie z. B. des Handels mit Wein, Holz, Drogen u. d. deshalb hintanzuhalten.

Die Handelskammer hat fünf Handelzweige bezeichnet, welche für die Beurtheilung des Großhandels als maßgebend sich darstellen und von denen auf das vielfache Geäder des übrigen Handelsverkehrs hinsichtlich seiner Existenzfähigkeit und der dafür erforderlichen Vorbedingungen weitere Schlüsse zu ziehen sind. Es

sind genannt worden: der Handel mit Manufacturwaaren, Wein, Colonialwaaren, Reis und Taback.

Zunächst das Geschäft mit Manufacturwaaren anlangend, so war man darüber nicht im Zweifel, daß die Händler durch den Zollanschluß ein erweitertes Absatzgebiet in der Umgegend Bremens gewinnen würden, daher für sie im Großen und Ganzen ein Vortheil in der Beseitigung der Freihafenstellung liegen würde, wenn schon das Platzgeschäft mit Manufacturwaaren ausländischen Ursprungs darunter leiden würde. Nach den durch die Handelskammer eingezogenen Erkundigungen findet der Hauptumsatz in zollvereinsländischen Fabrikaten statt. Daß dieses Geschäft nicht den Character des Großhandels in sich birgt, wurde allseitig zugegeben; daß aber das Fallen der Zollschranken ihm diesen Character, namentlich durch Hebung des Exportgeschäfts, aufprägen werde, wie die Minderheit behauptet, wurde Seitens der Mehrheit bestritten. Allerdings werde vielfach beklagt, daß Bremens Handelsstand sich zu wenig mit der Ausfuhr deutscher Industrieerzeugnisse nach fremden Ländern befaße, und von einem unbehinderten Verkehre mit dem Hinterlande die Erwartung gehegt, daß Lager deutscher Manufacturwaaren im großen Maßstabe in Bremen etablirt, durch die dadurch ermöglichte vielseitige Auswahl Käufer herangezogen und unsere Großhändler in Folge dessen veranlaßt werden würden, einen Geschäftszweig zu cultiviren, welcher bisher fast ganz vernachlässigt worden sei. Aber diesen Hoffnungen gegenüber sei die bereits oben erwähnte Thatsache nochmals hervorzuheben, daß nicht so sehr die ungehinderte Verbindung mit dem fabricirenden Hinterlande, als vielmehr der wechselseitige Verkehr mit solchen überseeischen Ländern, welche vornehmlich deutsche Waaren kaufen und verbrauchen, die Hauptbedingung für ein belangreiches Exportgeschäft sei. Namentlich aber sei die Ansicht, als ob für den Export von Manufacturwaaren die Anhäufung größerer Waarenlager in den Seestädten, in denen der Käufer sich seinen Bedarf aussuchen könne, von irgend welcher Bedeutung sei, eine völlig irrige. Weder in Hamburg, noch in den englischen Exportplätzen sei das gegenwärtig noch der Fall. Vielmehr habe sich dieser Geschäftsbetrieb im Laufe der Zeit so gestaltet, daß die Bestellungen und Käufe auf Grund von Proben und Mustern erfolgen. Die Freihafenstellung des Verschiffungsplatzes sei daher ohne jeden Einfluß auf das Exportgeschäft in Manufacturwaaren.

In Betreff des Handels mit Wein war die Minderheit der Ansicht, daß für diesen Geschäftszweig erhebliche Vortheile von dem Zollanschlusse zu erwarten seien. Sie befürchtete auch für das hier betriebene Spirituosengeschäft keine Nachtheile; im Gegentheil seien für den Handel mit dem Inlande bedeutende Vortheile zu erwarten. Auch könne dies Geschäft mit einigen Modificationen in der Lagerung nach wie vor in denselben Räumen und mit derselben Sorgfalt betrieben werden. Die Mehrheit gab zu, daß für den Weinhandel, wenn man ihn von dem Spirituosengeschäft getrennt halte, erhebliche Nachtheile von einem Zollanschlusse nicht zu besorgen seien, jedenfalls auch Vortheile im Verkehre mit Flaschenweinen den entstehenden Nachtheilen gegenüber sich herausstellen würden. Sie wies indessen darauf hin, daß von Bremen aus ein bedeutendes Geschäft mit Spirituosen, insbesondere mit Rum und Arrak, in Verbindung mit dem Geschäft in Weinen betrieben werde, und daß die Lagerung dieser zollamtlich verschieden behandelten Artikel der sorgfältigsten Handhabung bedürfe; daß die Lagerräume eine Beschaffenheit haben müßten, die den Erfordernissen für Erhaltung der Qualität und Quantität der Waare entspreche; daß für große Raumcomplexe zur Lagerung nur in einzelnen Fällen vorgesorgt sei, viele Lagerräume aber in der Stadt zerstreut lägen und folglich, unter Zollverschluß gestellt, schwierig zu bewirthschaften, namentlich aber, wenn einmal mit Spirituosen belegt, für Wein nicht zu benutzen sein würden.

Daß der Kleinhandel mit Colonial- und Fettwaaren unter der Beschränkung seines Absatzgebietes, die als eine Folge des Näherrückens der Zollgrenze sich mehr und mehr fühlbar mache, leide, ward von keiner Seite bestritten, vielmehr ward zugegeben, daß, wenn ihm auch innerhalb des Freihafengebiets eine kaufsfähige Kundschaft geblieben sei, ein Zollanschluß ihm diese nicht nehmen, dagegen aus

der Umgegend ihm neue Abnehmer zuführen würde, die im wohlverstandenen eigenen Interesse lieber aus der großen Stadt mit ihren vielseitigen Bezugsquellen ihren Bedarf beziehen, als aus zweiter und dritter Hand kaufen würden, sofern sie nur der Zollformalitäten überhoben seien, so daß zu erwarten stehe, es würden die bremischen Händler im Falle des Anschlusses den Händlern des Zollgebiets theilweise eine siegreiche Concurrenz machen. Die Mehrheit hob jedoch hervor, daß ihrer Ansicht nach dem Kleinhandel gewisse Vortheile auch unter den jetzigen Verhältnissen geblieben seien, u. A. Stundung des Zolls bis zum Momente des Verkaufs nach dem Zollgebiete und daher die Fähigkeit ein billigeres Lager ausländischer Waaren zu halten, während der Großhandel mit Colonial- und Fettwaaren namentlich in Folge des neuen Zolltarifs vom 15. Juli 1879 sicher verlieren werde, da auch dieser Zweig des Bremischen Geschäfts an freie Handhabung gewöhnt sei und unter Zolleinschränkungen manche Einbuße erleiden werde.

Ueber den wichtigen Artikel Reis hat sich die Handelskammer in ihrem Gutachten ausführlich verbreitet. Sie kommt zu dem Ergebniss, daß nach Anhörung von Sachverständigen sie die ernstesten Bedenken beim Zollanschluß in Bezug auf diesen Handelszweig hegen müsse. Die Minderheit hält diese Bedenken für ungerechtfertigt. Sie macht geltend, daß nicht der Umstand, ob die Mühle im Zollgebiet oder Zollanschluß liege für deren Gedeihen entscheidend sei — habe sich doch der Verbrauch der Mühle in Flensburg von ca. 6000 Tons in 1877 auf ca. 10 000 Tons in 1879 gehoben und belaufe sich der Import der Lange'schen Mühle und Stärkfabrik in Osterholz bereits in den ersten sechs Monaten dieses Jahres auf ca. 10 000 Tons — sondern die größere oder geringere technische Vollkommenheit des Betriebes, die in Bremen sehr weit vorgeschritten sei. Die mit dem Anschlusse eintretende Zollcontrole werde lediglich eine kleine Belästigung mit sich bringen, mit nichten aber zu einer Schädigung des Geschäfts führen, wie denn insbesondere darauf aufmerksam zu machen sei, daß die seitens der Zollverwaltung zugestandene Vergütung von 20 % für den Abfall, durchschnittlich gerechnet, vollkommen genüge und daß die Gebühren für die Zollbewachung sehr geringe seien, da für das einfache Auf- und Abbringen vom Lager keine Gebühren erhoben würden. Dem gegenüber hob die Mehrheit hervor, daß erfahrungsgemäß die Reismühlen innerhalb des Zollgebiets nicht prosperirten, wofür der Grund vornehmlich in den erschwerenden Zollcontrollen, denen die dort gelegenen Mühlen unterworfen seien, zu suchen sei. Gerade bei dem Bremer Geschäft mit seinen großen auf wenige Monate sich zusammendrängenden Zufuhren des Rohmaterials — im Jahre 1879 über drei und neunzig tausend Tons — deren Bewältigung momentan eine außergewöhnliche Erschwerung des Verkehrs und Hemmung der Beweglichkeit doppelt fühlbar machen. Ob die Zollverwaltung stets in der Lage sein werde, diesen außerordentlichen Anforderungen Rechnung zu tragen, wie die Minderheit behaupte, sei durchaus nicht sicher. Sicher dagegen sei, daß die Reismühlen bei dem jetzigen Stand der Dinge in vollem Gedeihen sich befänden.

Mit Bezug auf den Artikel Taback, welcher für Bremens Handel unbestritten den ersten Rang unter den marktgängigen Waaren einnimmt, wurden eingehende Besprechungen gepflogen, weil von keiner Seite verkannt wurde, daß für Bremen's mercantile Zukunft die Erhaltung dieses Geschäftszweiges von der allergrößten Wichtigkeit sei. Die Minderheit hielt zwar dafür, daß die Ausführungen des Gutachtens der Handelskammer übertrieben seien. Es würden sich schon Einrichtungen treffen lassen, welche dem Lagerinhaber die Zollformalitäten erleichterten, so daß im Wesentlichen die Arbeit in den Räumen eben so frei und unbehelligt, wie jetzt, vor sich gehen könnte; man habe nicht die Möglichkeit berücksichtigt, daß die Privatlager als Theilungslager bewilligt würden, man übersehe, daß schon jetzt beim Zulagerbringen Gewichtsaufnahme und Feststellung des Inhalts in den meisten Fällen statfinde; auch wurde bestritten, daß die Bewachungskosten dem Inhaber des Privatlagers zur Last fielen; zum Mindesten wurde angenommen, daß wenn gegenwärtig Preussischerseits diese Kosten mit M. 1.50 bezw. M. 2.50 für den Tag und den Beamten berechnet würden, Bremen bei seinem Eintritte in das Zollgebiet sich eine Befreiung

von solchen Lasten oder eine Ermäßigung derselben werde ausbedingen können. Uebrigens werde, wie schon erwähnt, für die Beaufsichtigung des einfachen Aufbringens auf das Lager und des Abnehmens von demselben keine Gebühr erhoben; auch sei nicht zu bezweifeln, daß die für Weintheilungsläger bewilligte Gebührenfreiheit für dreißig Tage im Jahre auf Privattheilungsläger für andere Waaren werde ausgedehnt werden. Die Mehrheit dagegen hegte die ernstesten Befürchtungen, daß die Bedingungen, durch welche Bremen ein Weltmarkt im Tabackshandel geworden sei — die unbehinderte Behandlung der Läger und die ausgedehnteste Auswahl der Sorten je nach dem vielseitigen Bedarfe der Käufer nicht allein für das deutsche Zollgebiet, sondern auch für andere europäische und selbst überseeische Länder, — nach einem Zollanschlusse so wesentliche Beschränkungen erfahren würden, daß der Handel mit Taback einen argen Stoß erleiden werde. Von dieser Seite wurden denn auch die Ausführungen der Handelskammer, wie sie in deren Gutachten niedergelegt sind, als zutreffend geschildert.

Auch betreffs der Wirkungen, welche der Anschluß auf die Cigarrenfabrikation haben werde, konnte in der Deputation eine Einigung nicht erzielt werden. Die Minderheit wies zunächst auf die Bedeutung hin, welche der Kleinbetrieb in diesem Geschäftszweige für Bremen habe. Von den im Bremischen Staate gezählten Betriebsstellen werde die Hälfte nur von einem Arbeiter und nur wenige von einer größeren Anzahl betrieben. Das erhellt auch aus den Ermittlungen des Jahres 1877 (s. Jahrbuch für Brem. Statistik, 1878, pag. 84), wonach im Bremischen Freihafengebiet 113 Fabriken mit 1445 Arbeitern, im Bremischen Zollanschlusse 40 Fabriken mit 627 Arbeitern, im deutschen Zollgebiete 88 Fabriken mit 4582 Arbeitern für Bremische Rechnung betrieben wurden. Diesem Kleinbetriebe würde nach der Ansicht der Minderheit insofern der Zollanschlusse zu Gute kommen, als der kleine Fabrikant, da er am hiesigen Markte die beste Auswahl des Rohtabacks habe, im Stande sein würde, die Concurrenz mit dem Großbetriebe erfolgreich zu bestehen, sobald er nur keinen höheren Zoll zu bezahlen habe. Die Gegner wiesen indessen darauf hin, daß eine solche Fabrikation in dem angeschlossenen Gebiete der Südervorstadt schon Gelegenheit habe, sich zu entwickeln, hoben aber hervor, daß noch andere Factoren in Betracht kämen, namentlich die auch durch die angeführten Zahlen bestätigte Thatsache, daß diese Fabrikation die Tendenz habe, sich mehr und mehr in den Händen des Großbetriebes zu concentriren, welcher den Anforderungen des Publikums hinsichtlich eines gleichmäßigen Fabrikats allein zu genügen im Stande sei, sodann auch die wichtige Frage des Arbeitslohns, welcher je nach den verschiedenen Gegenden auch sehr verschieden sei. Es wurde u. A. constatirt, daß dasselbe Fabrikat in Bremen M. 12, in Achim M. 9, in Süddeutschland M. 6 per mille an Arbeitslohn koste. Darin aber begegneten sich die Ansichten, daß es auch nach dem Zollanschlusse einer geraumen Zeit bedürfen werde, ehe die Cigarrenfabrikation in Bremen selbst wieder in erheblichem Maße aufblühen werde, weil die Fabrikanten ihre auswärtigen Etablissements, zu deren Errichtung sie durch die Zollverhältnisse gezwungen worden, aufzugeben und hieher zu verlegen keine Veranlassung haben würden, es sich daher nur um neu einzurichtende Fabriken und Erweiterung der wenigen hier gebliebenen Etablissements handeln würde.

Es wird nicht erforderlich sein, außer den vorgenannten Ein- und Ausfuhrartikeln des Bremischen Marktes noch andere aus der großen Liste, wie sie z. B. im Jahrbuch für Bremische Statistik von 1879 pag. IV. enthalten ist, heranzuziehen. Mehr oder weniger wird nach Ansicht der Mehrheit bei allen, für welche die Zollfrage bedeutsam ist, das Bedenken sich geltend machen, daß der freie Verkehr aufgegeben und damit auch auf raschen Umsatz bei möglichst geringem Kostenaufwande, einem wesentlichen Erfordernisse des modernen Geschäftsbetriebes, verzichtet werden müsse und dies um so mehr, als neuerdings nicht etwa die Zahl der zollpflichtigen Artikel verringert worden — eine Eventualität, von der man sich früher eine rationelle Veranlassung zur Aufhebung der Freihafenstellung versprach, — sondern das Gegentheil eingetreten ist, in Folge dessen der Anschluß an das Zollgebiet auch größere Belästigung verheißt.

Um dem Handel die erforderliche Beweglichkeit zu sichern, oder doch die

Beschränkungen auf ein erträgliches Maß zurückzuführen und gleichzeitig der Herstellung kostspieliger Entrepôts überhoben zu sein, wurde von der Minderheit die Einrichtung von Freivierteln, welche den Charakter des Zollauslandes haben würden, empfohlen. Es würde hiedurch nach dieser Ansicht die Zollausschlußstellung Bremens für alle diejenigen, welche derselben zu ihren Geschäften zu bedürfen glaubten, erhalten bleiben; nur würde dieselbe räumlich auf das zur Betreibung dieser Geschäfte erforderliche Maß beschränkt und allen andern der ungehinderte Verkehr mit dem Inlande und die ungehinderte Ausnutzung ihrer Kräfte gewährt werden. Zur Zeit bestehen solche Freiviertel in den größern Handelsplätzen des deutschen Zollgebiets nicht. Wohl sind große Complexe von Lagerräumen, deren Ausgänge zollseitig leicht zu überwachen sind, zu Packhofsniederlagen umgewandelt worden in der Weise, daß diese Waarenspeicher Eigenthum der Privatunternehmer, seien es nun einzelne Personen oder Corporationen, bleiben. Diese haben sich den Vorschriften der Zollverwaltung zu unterwerfen und treten im Uebrigen zu den Einlegern in das Verhältniß eines Vermiethers. Zu Freivierteln würden sich allerdings einzelne Stadttheile, z. B. der Theerhof, die Neustadt zwischen Allee und Sicherheitshafen, wo eine Menge von Packhäusern vorhanden sind; zu Packhofsniederlagen die großen Speichercomplexe in der Neustadt, an dem Stephanithorsbollwerk u. A. wohl eignen. Allein, bedenkt man, abgesehen davon, daß die Zollverwaltung sich auf die Zulassung von Freivierteln kaum einlassen dürfte, daß Alles, was von zollpflichtigen Waaren in der Stadt Bremen zu Lager gebracht werden müßte, alsdann diese bevorzugten Stadtviertel oder Speicher aufsuchen würde, so liegt die Besorgniß nahe, daß solchem Andrang doch nicht genügt werden könnte, nicht zu gedenken der Ausbeutung dieses Privilegiums zum Schaden des Handels, und daß dann mit um so größerem Nachdrucke das Verlangen nach Erbauung von Staatsentrepôts hervortreten würde. Um diesen Uebelständen vorzubeugen, müßte vielmehr mit allen Kräften dahin gestrebt werden, daß die Benutzung von Privatlagern mit und ohne Zollverschluß zugestanden werde und in ausgedehntem Maße zur Anwendung komme. Es dürfte das schon zur Vermeidung einer Entwerthung des Grundeigenthums erforderlich sein. Die Zahl der Packhäuser ist so groß und die Lage derselben eine so zerstreute über fast alle Theile der Stadt, daß, wollte man gewisse Concentrationspunkte für den freien Waarenverkehr etabliren, eine höchst bedenkliche Verschiebung der Grundwerthverhältnisse die unausbleibliche Folge sein würde. Nach amtlichen Ermittlungen beträgt der Grund- und Gebäudewerth der in der Stadt Bremen belegenen Packhäuser rund 25½ Millionen Mark, davon:

in der südöstlichen Altstadt	129	Gebäude im Werthe von 6,5 Millionen,
" " nordwestlichen Altstadt	106	" " " " 5,3 "
" " Neustadt, östl. d. Gr. Allee	83	" " " " 4,9 "
" " Neustadt, westlich " "	71	" " " " 4,6 "
" " Vorstadt	53	" " " " 4,2 "
442 Gebäude.		Werth ca. 25,5 Millionen.

Rechnet man von diesen 25½ Millionen ungefähr 3 Millionen auf Gebäude, die zum Theil Fabrikzwecken dienen, 6 Millionen auf Speicher, die wenigen Eignern je im Zusammenhange angehören und berücksichtigt man auch, daß der obige Schätzungswerth schon heutigen Tags eine Abminderung erfahren möchte, so bleibt doch eine so große Summe investirten Kapitals übrig, daß sich die Frage wohl der ernstesten Erwägung verlohnt, was aus diesem werthvollen Grundeigenthum werden soll, wenn die Zollverhältnisse dessen volle Ausnutzung nicht gestatten sollten. Freilich wird diese Frage von den Fürsprechern des Zollausschlusses so bedenklich nicht angesehen. Außer der schon erwähnten Thatfache, daß ein Theil jener Gebäude Fabrikzwecken dient, ein anderer Theil Contore einschließt, wird noch angeführt, daß die einen größeren Complex bildenden Lager Räume durch einen Zollausschluß nur an Werth gewinnen würden, und daß, wenn man bezüglich der anderen Packhäuser von einer Entwerthung sprechen wolle, diese nur die Gebäude, nicht den Grund und Boden treffen würde. Auch müsse das Eintreten einer derartigen Entwerthung bestritten werden, denn es sei nicht zu bezweifeln, daß von der jedem zuverlässigen Gewerbetreibenden zu ertheilenden

Erlaubniß zur Einrichtung von Privatlagern mit oder ohne Zollverschluß in der ausgiebigsten Weise werde Gebrauch gemacht werden.

Im Verfolge der vorbereiteten Ermittlungen ist die Deputation sodann dahin gelangt, die finanzpolitische und die steuerpolitische Frage in den Kreis ihrer Berathung zu ziehen.

Nach der für das Budget von 1880 Seitens der Finanzdeputation aufgestellten Berechnung der Beiträge Bremens an die Reichskasse, cf. Verh. pag. 66, 1880 Febr. 20, beträgt das auf Bremen fallende Aversum für Zölle und Verbrauchssteuern, einschließlich eines Zuschlags von M. 5 für den Kopf der im Zollauschlusse wohnenden stadtbremischen Bevölkerung M. 1 408 000. (Die Erhöhung des stadtbremischen Zuschlags von M. 3 auf 5, wie sie vom Jahre 1880 an hat zugestanden werden müssen, beläuft sich bei einer Bevölkerung von rund 93 450 Köpfen auf M. 186 900.) Jene Summe ermäßigt sich um den Antheil Bremens an demjenigen Theil der Einnahmen des Reichs an Zöllen und Tabacksteuern und an Aversen, welcher den Betrag von 130 Millionen Mark übersteigt und an die Einzelstaaten nach Maßgabe ihrer Gesamtbevölkerung zurückgezahlt wird. Diese Rückzahlung ist für Bremen auf rund M. 135 000 Seitens der Finanzdeputation angeschlagen worden, so daß als Betrag des Aversums sich die Summe von M. 1 273 000 ergibt. Es fragt sich nun, welche Vortheile erwachsen dem Staate und der Bevölkerung durch das Aufhören dieser Aversionalzahlung.

Die nächste Folge des Anschlusses an die Zollgemeinschaft würde die Revision der Consumtionsabgabenrolle sein. Diese theilt sich in fünf Rubriken: 1. Eßwaaren, 2. Feuerung, 3. Fourage, 4. Baumaterialien, 5. Getränke.

Man darf annehmen, daß die meisten Eßwaaren, die in Bremen zur Verzehrung gelangen, aus dem deutschen Zollgebiete herkommen werden; es wird daher bei ihnen die Vorschrift des Zollgesetzes nicht Platz greifen, welcher zufolge die Consumtionsabgabe von denjenigen Gegenständen nicht erhoben werden darf, für welche bei der Einfuhr ein Eingangszoll von mehr als M. 1.50 vom Centner entrichtet worden ist oder welche Behufs Entrichtung eines solchen Eingangszolles zollamtlicher Behandlung unterliegen. Träfe jene Voraussetzung nicht zu, so würde außer Mehl, welches einem Zolle von M. 2 für 100 kg unterworfen ist, kaum eine der 19 Positionen der Rubrik 1 abgabepflichtig bleiben, es sei denn das lebende Vieh, welches stückweise der Verzollung unterworfen, je nach dem Ausfalle des Gewichts abgabepflichtig sein würde oder nicht. — Auf alle Fälle würde Amerikanische Butter, desgleichen Speck, Holländischer und Schweizer Käse, fremde Austern u. A. m. abgabefrei sein, indem nach dem Zolltarife vom 15. Juli 1879 für Fleisch M. 12 pr. 100 kg, Butter M. 20, Käse M. 20, Austern M. 24 Zoll zu entrichten ist. Würde dieser Ausfall auch wenig bedeuten, so würde von wesentlichem Einflusse auf den Ertrag der Consumtionsabgabe sein zunächst der Ausfall der unter I Nr. 22 bis 24 aufgeführten Mahlabgabe für die Branntweinbrenner, ebenso der Ausfall der unter I Nr. 25 aufgeführten Mahlabgabe von Malz für die Bierbrauer, die freilich zum Theil beizubehalten, aber nach Ansicht der Mehrheit auf die Dauer kaum auch für diesen Theil aufrecht zu erhalten sein würde; ferner der Wegfall der Steuer für die unter IV. Nr. 31 bis 38 benannten Baumaterialien, welche abgabefrei sein würden, und schließlich die Aufhebung der Getränksteuer, deren einzelne Positionen unter V. Nr. 39 bis 44, da Wein und Schaumwein gar nicht und Bier nur niedrig besteuert werden darf, im Uebrigen ihren fiskalischen Werth verlieren würden. Denn, zu der Gesamtsumme der im Jahre 1879 bezahlten Consumtionsabgabe, nämlich M. 1 176 866. —

haben beigesteuert:

die Mahlabgabe für Brenner	M.	84 502. —
die Mahlabgabe für Brauer	"	75 768. —
die Abgabe für Baumaterialien	"	24 394. —
die Abgabe für Getränke	"	313 302. —

497 966. —

und von den sonach verbleibenden M. 678 900. —

würde noch ein Betrag abzuziehen sein, welcher den Ausfall an Steuern für

ausländische Eßwaaren begliche. Berücksichtigt man ferner, daß die Abgabe für Baumaterialien im vorigen Jahre wegen der mäßigen Bauhätigkeit einen geringen Procentsatz der Gesamteinnahme bildet und zu andern Zeiten einen weit bedeutenderen Factor in der Rechnung ausmacht, so darf man wohl den Schluß ziehen, daß bei einem Zollanschlusse die Hälfte des Ertrages der Consumtionsabgabe wird geopfert werden müssen. Aber nicht genug, daß dieses Opfer unvermeidlich sein wird; im Schooße der Deputation erhob sich schon eine Stimme für die gänzliche Aufhebung der Consumtionsabgabe, die nach der dabei ausgesprochenen Ansicht der Bevölkerung nicht mehr auferlegt werden dürfe, sobald sie von den wichtigsten Verzehrungsartikeln Zoll bezahlen müsse.

Die Eventualität eines Ausfalles von jährlich M. 500 000 muß zum Mindesten in's Auge gefaßt werden, wenn man auch von weiteren Conjecturen absehen will. Dazu kommen die Jahreszinsen der Anlagelkosten, die eventuell für Herrichtung von öffentlichen Freilägern aufzuwenden sein werden, soweit sie nicht etwa durch die Betriebseinnahmen gedeckt werden. Es würde unnütz sein, darüber Berechnungen aufzustellen, weil für jetzt jeder Anhaltspunkt fehlt; allein, überflüssig ist es nicht, auf diese eventuelle Belastung hinzuweisen, da er sich dabei nach Ansicht der Mehrheit voraussichtlich um Summen handeln wird, die zu erschwingen die Kraft unseres Gemeinwesens auf's Aeußerste anspannen, vielleicht übersteigen würde.

Die Deputation hielt es auch im Uebrigen nicht für geeignet, ohne besondere zuverlässige Grundlage sich in Muthmaßungen über die dem Bremischen Fiskus durch den Zollanschluß etwa noch entstehenden Nachtheile zu ergehen; dagegen schien es ihr unerlässlich, die Folgen, welche der Zollanschluß für die Lebensbedürfnisse der Bevölkerung, insbesondere für die Unbemittelten haben werde, sich zu vergegenwärtigen.

Die Minderheit vertrat einer solchen Berechnung gegenüber von vornherein entschieden die Ansicht, daß die Erwerbsverhältnisse nach dem Anschlusse sich so sehr verbessern würden, daß etwaige Nachtheile, welche für die Consumtionsverhältnisse der weniger bemittelten Bevölkerung etwa entstehen möchten, dadurch reichlich ausgeglichen würden. Sie müsse jedoch in Ermangelung der betreffenden Zahlen und jeder weiteren Nachweisung das Entstehen derartiger Nachtheile entschieden bestreiten. Die Zölle würden weniger den Unbemittelten als den Reichen und Consumfähigen treffen, namentlich im Vergleich mit unsern gegenwärtigen bremischen Steuerverhältnissen und beim etwaigen Wegfall der Consumtionsabgabe für die nothwendigen Lebensmittel. Auch sei es zweifellos, daß das Aversum gegenüber dem wirklichen Verbräuche an zollpflichtigen Waaren viel zu hoch sei. Es solle auch thatsächlich nicht dem genauen Consum unserer Bevölkerung, sondern dem Ausfall, den die Zollkasse durch die Anschlußstellung Bremens erleidet, entsprechen, und nur daraus könne die Berechtigung seiner Höhe hergeleitet werden. Es sei ferner noch ganz besonders zu erwähnen, daß schon gegenwärtig der größte Theil der hier verbrauchten Verzehrungsgegenstände, sowie ein erheblicher Theil unserer sonstigen Lebensbedürfnisse aus dem Zollgebiet herkommen, wir also für diese außer dem Aversum die etwa dafür bereits entrichteten Zölle in Form eines Preiszuschlags zu bezahlen hätten. Zudem sei bei dem Fortbestand des Freihafengebiets durch den damit gegebenen Anreiz zum Schmuggel die Gefahr einer allmählichen Demoralisation der unbemittelten Volksklassen vorhanden. Die Mehrheit dagegen wies darauf hin, daß der Wegfall des Aversums keine Erleichterung, sondern nur eine Verschiebung der Steuerlast und zwar zu Ungunsten der Minderbemittelten bedeute. Angenommen, daß das jetzige Aversum im Betrage von M. 1 273 000 dem Consum des Bremischen Freihafengebiets an zollpflichtigen Waaren entspreche, so würden die Bremischen Consumenten beim Zollanschluß mehr zu zahlen haben, als die Consumtionsabgabe ihnen heute auferlege, da diese einen Ertrag von M. 1 176 866 aufbringe. Also selbst beim gänzlichen Wegfall dieser Abgabe würde das Verhältniß sich für die Consumenten immer noch ungünstiger gestalten, ganz abgesehen davon, daß die jetzigen Consumtionsabgaben für die minder Bemittelten durchaus nicht so drückend seien, wie die demnächstige eventuelle Zollbelastung, welche so wesentliche Consumartikel, wie Schmalz, Petroleum, Kaffee, Taback, die nicht consumtionssteuerpflichtig seien, stark in Mitleidenschaft zieht.

Bei theilweiser Aufrechterhaltung der Consumtionsabgabe falle aber ferner die Thatfache schwer in's Gewicht, daß, während jetzt das Aversum durch andere Steuern, die namentlich die besser situirten Klassen der Bevölkerung trafen, aufgebracht würde, demnächst der Zoll aus der Tasche jedes Einzelnen bezahlt werden müßte.

Aus allem Vorhergehenden erhellt zur Genüge, daß im Kreise der Deputation unvereinbare Gegensätze sich geltend machten. Auf der einen Seite der Wunsch, für den Kleinhandel, für Gewerbe und Industrie ein erweitertes Absatzgebiet hergestellt zu sehen, die Ueberzeugung, daß durch den Anschluß an das Zollgebiet der Handel nicht leiden, wohl aber die andern Erwerbszweige gewinnen würden, und die Befürchtung, daß die Reichsgewalten den Anschluß fordern und, wenn diesseits gezögert werde, ihre volle Macht anwenden würden, um ihn durchzusetzen, und dann unter für Bremen weit ungünstigern Bedingungen als wozu sie jetzt wahrscheinlich bereit sein würden. Auf der andern Seite die Ueberzeugung, daß das Gedeihen Bremens die Aufrechterhaltung der Freihafenstellung verlange, deren sein Großhandel unter den heutigen Verhältnissen noch bedürfe und die den Gesamtinteressen Deutschlands nicht nur in keiner Weise schade, sondern in mancher Hinsicht förderlich sei, und daß in keinem Falle auf diese Stellung verzichtet werden könne, so lange Hamburg Freihafen bleibe; sodann der Zweifel, ob denn bei der Mehrzahl der Gewerbetreibenden das Bedürfniß nach einem vergrößerten Absatzgebiete und die Fähigkeit es auszunutzen, wirklich vorhanden sei, und schließlich die Zuversicht, daß auch an maßgebender Stelle im Reiche die Ansicht sich Bahn brechen werde, wenn es dessen überhaupt bedürfe, daß es keinem Theile frommen könne, wenn eine durch die unermüdliche Betriebsamkeit ihrer Kaufleute und die ihr vergönnte freie Bewegung zu einer bedeutsamen, für Deutschland höchst vortheilhaften Stellung im Welthandel gelangte Stadt in eine Zwangslage versetzt werde.

Die Deputation stellt hiernach die Entscheidung über die ihr zur Berathung verstellte Frage dem Senate und der Bürgerschaft anheim, indem sie zum Schlusse anzuführen sich erlaubt, daß von ihren fünfzehn Mitgliedern eines sich der Abstimmung enthielt, zehn gegen und vier für die Aufhebung der Freihafenstellung Bremens sich erklärt haben, letztere jedoch nur insoweit als es ohne Schädigung des Handels und der Schifffahrt geschehen könne, was nach ihrer Ueberzeugung durch Belassung entsprechender Freiviertel und Freidocks in Bremen und Bremerhaven vollständig zu erreichen sei, und unter der Voraussetzung, daß das Reich die erforderliche finanzielle Beihilfe gewähre und die nothwendigen Erleichterungen zugestehen.

(gez.) **Grave.**

(gez.) **Aug. Rebelthau.**

Gutachten der Bremer Handelskammer.

Unterantl. 1.

Bremen, den 22. Juni 1877.

Mittels Schreiben vom 14. April d. J. ist die Handelskammer zu einer Aeußerung darüber aufgefordert,

welche Vortheile für die bremischen Handels- und Schifffahrtsinteressen sie in der Beibehaltung der jetzigen Freihafenstellung Bremens erblicke, und welche Nachtheile sie von einem Zollanschlusse des bremischen Staatsgebiets befürchten zu müssen glaube.

Der Fragstellung entsprechend unterläßt es die Handelskammer, sich auch über die Wirkung eines Zollanschlusses in steuerpolitischer Beziehung und in Bezug auf die Staatsfinanzen auszulassen, obgleich in ersterer Richtung manches dafür spricht, daß sich der Ersatz des Zollaversums durch Reichsconsumtionssteuern wegen der damit in Verbindung stehenden totalen Verschiebung der directen und der indirecten Steuern als eine gewagte steuerpolitische Maßregel herausstellen würde, und nach der anderen Richtung hin das Bedenken sehr gerechtfertigt erscheint, ob dem bremischen Staatsfädel gerade jetzt eine sich nach Millionen beziffernde Ausgabe für bedeutende Staatsbauten, welche bei einem Zollanschlusse mit Sicherheit

bevorständen, zugemuthet werden kann. Desgleichen hat sich die Kammer davon zurückgehalten, die ihrer Ansicht nach weit übertriebenen Vorstellungen der Zollanschlußpartei über den bei Aufgabe der Freihafenstellung zu erwartenden Aufschwung der Gewerbe und der Industrie auf den Boden der Thatfachen und der Berechnung zurückzuführen.

Die ihr gestellten Fragen somit scharf begrenzend hat sich die Kammer aber andererseits bemüht, den ihrem Gutachten unterworfenen Gegenstand möglichst erschöpfend zu behandeln, und hat zu dem Ende den Kreis der in ihrer eigenen Mitte vorhandenen Sachverständigen bei Prüfung der wesentlichsten bremischen Handelszweige durch Zuziehung dritter Personen, welche als sachkundig und nicht voreingenommen erschienen, erweitert und auch von auswärts gutachtliche Äußerungen eingeholt.

Ehe nunmehr auf die eigentliche Beantwortung der aufgeworfenen Fragen eingegangen wird, gestattet sich die Handelskammer vorab, der häufig ausgesprochenen Ansicht entgegenzutreten, als spreche der Umstand ohne weiteres für den Anschluß Bremens an das Zollgebiet, daß andere große Handelsstädte, wie Amsterdam, Antwerpen, Havre, London, Liverpool, Newyork u. eine Freihafenstellung nicht inne haben und doch empor blühen.

Es mag dahingestellt bleiben, ob diese Städte eine solche Blüthe erreicht haben würden, wenn ihnen im eigenen Lande Freihäfen Concurrenz gemacht hätten, wie dies beim Anschluß Bremens in Bezug auf Hamburg der Fall sein würde, aber soviel leuchtet schon bei oberflächlicher Anschauung ein, daß es ein gewaltiger Unterschied ist, ob eine Handelsstadt unter Berücksichtigung stets vorhandener Zollschranken heranwächst oder ob sie — unter entgegengesetzten Bedingungen aufgeblüht — als fertiger Körper in eine nach kleineren Verhältnissen zugeschnittene Schnürbrust hineingezwängt werden soll. Das Hineinleben jener anderen großen Städte in die Zollregulative ging außerdem in Zeiten vor sich, in denen Handel und Schifffahrt auch nicht annähernd den complicirten Organismus besaßen, wie dies heute der Fall ist. Der Kaufmann macht nicht mehr der Regel nach wenige Geschäfte mit jedesmal verhältnißmäßig großen Vortheilen, sondern viele mit oft sehr geringfügigem Gewinn. Es müssen somit in jedem einzelnen Falle alle kleinsten Momente mit in Rechnung gezogen werden. Winzige Ersparungen in den Frachten, Spesen und sonstigen Unkosten, geringe Erleichterungen am Bestimmungsort und die Möglichkeit, wenige Tage Zeit zu gewinnen, sind nicht selten für das Zustandekommen eines Geschäfts entscheidend, und gerade solche Vortheile, welche früher wenig in die Waagschale fielen, bietet ein Freihafen in Menge.

Das ganze Verkehrsleben ist intensiver und gleichsam mathematischer geworden; auch die kleinsten Vortheile bekommen Bedeutung. Bedenkt man endlich noch, daß Bremens geographische Lage jenen weit besser gelegenen und reicheren Concurrenten gegenüber schon jetzt das Einsetzen der ganzen Kraft nöthig macht, um den Welthandel wenigstens zu einem kleinen Theile hier zu fesseln, so muß die Behauptung, Bremen im Zollgebiet werde nichts von seiner Bedeutung als Handelsstadt einbüßen, weil London, Newyork und Antwerpen ohne Freihafenstellung große Handelsplätze seien, als wenig beruhigend angesehen werden, besonders wenn in einzelnen Fällen, wie dies nachstehend geschehen wird, direct nachgewiesen werden kann, daß sich mancher Handelszweig bloß wegen seiner rationelleren Behandlung in Freihäfen von jenen großen Plätzen nach Hamburg und auch nach Bremen gezogen hat, obgleich, wenigstens in England, Holland und Belgien die Zollverwaltung noch in ganz anderer Weise den Bedürfnissen des Verkehrs entgegenkommt, als dies bislang in Deutschland der Fall ist.

Diesen Bedenken gegenüber würde selbst die Behauptung, daß Lübeck daselbe Experiment des Eintretens in den Zollverein, wie man es jetzt Bremen anrath, 1868 gemacht und gerade dadurch einen Zuwachs an seinem Handel erlangt habe, nur von geringer Bedeutung sein, auch wenn die Behauptung richtig wäre. Denn Lübeck's Handel ist weit weniger umfangreich, als der bremische. Der Schwerpunkt desselben ruht ferner — ganz abgesehen von Lübeck's überwiegendem Expeditionsgeschäft — im Kleinverkehr mit dem nächsten Hinterlande

bezw. in dem alt hergebrachten Verkehr mit dem europäischen Norden, und der Import vom Zollauslande umfaßt zur Hauptsache zollfreie Artikel, wie Holz, Kohlen, Pottasche, Eisen, Getreide, — kurzum die dortigen Verhältnisse sind von den bremischen durchaus verschieden.

Aber die Behauptung, daß sich Lübeck wegen seines Anschlusses an das Zollgebiet stark gehoben habe, ist zudem in seiner Allgemeinheit von sehr zweifelhafter Richtigkeit. So betrug z. B. dem Werthe nach Lübecks Einfuhr, welche sich vom Jahre 1855 bis zum Jahre 1865 von *M.* 71 890 192 auf *M.* 109 716 980 gehoben hatte, im Jahre 1868, im Jahre des Eintritts in den Zollverein, *M.* 94 747 768 und fiel 1869 auf *M.* 91 096 916; 1870 blieb die Einfuhr 91 Millionen und stieg dann rasch auf rund

129 Mill.	in 1871,
158 "	" 1872,
171 "	" 1873,
214 "	" 1874,

um im Jahre 1875 wieder auf 194 Millionen zu fallen. Der Verlauf der Entwicklung war somit der, daß nach dem Zollanschluß einige Jahre hindurch ein Rückgang des Geschäfts erfolgte und erst nach dem Kriege ein Aufschwung bemerkbar wird, wie ein solcher damals allenthalben in Deutschland erfolgte.

Hat sich doch die bremische Einfuhr im Durchschnitt der Jahre 1872—76 gleichfalls um beinahe das Doppelte gegenüber dem Durchschnitt der Jahre 1862—66 gehoben, nämlich von

M. 244 309 422 auf
M. 481 417 765.

Soweit endlich im Einzelnen nachweisbar eine Entwicklung Lübecks auf den Eintritt in den Zollverein zurückzuführen ist, beruht dies auf einer Sachlage, zu welcher sich in Bremen durchaus keine Analogie findet.

Mit Lübeck traten 1868 Mecklenburg und die Elbherzogthümer, welche ihre Bedürfnisse von Hamburg zu beziehen gewohnt waren, in den Zollverein; zwischen diesen Provinzen und Hamburg wurden somit Zollschranken aufgerichtet, während der freie Verkehr mit Lübeck blieb. Dies Verhältniß schaffte Lübeck für den Kleinverkehr mit Colonialwaaren einen Vorsprung in der Concurrenz mit Hamburg, um so mehr, als es für jene Districte zum Theil günstiger liegt, als Hamburg, und außerdem der Nordosten Mecklenburgs durch die Eröffnung der Bahn Lübeck-Kleinen (1870) in eine engere Verbindung mit Lübeck gebracht wurde.

Derartige aus der verschlechterten Lage von Concurrenten erwachsenden Vortheile hat Bremen bei einem etwaigen Eintritt in das Zollgebiet absolut nicht zu gewärtigen.

Nach diesen Vorbemerkungen, welche etwas ausführlicher gehalten sind, um zu beweisen, daß für die Frage, ob Bremen seinen Anschluß an das Zollgebiet beantragen solle, das Vorgehen anderer Städte oder die Verhältnisse in anderen Staaten nur sehr wenig maßgebend sein können, und daß insbesondere das bequeme Hinweisen auf angebliche Vortheile, welche Lübeck durch den Zollanschluß erlangt habe, nur mit Vorsicht aufgenommen werden darf, erlaubt sich die Handelskammer, auf die eigentliche Beantwortung der ihr vorgelegten Fragen einzugehen.

Die Aufgabe gliedert sich in drei Theile, je nachdem man annimmt,

- a. daß das ganze bremische Staatsgebiet angeschlossen wird, oder
- b. daß die Docks von Bremerhaven allein ausgeschlossen bleiben, oder
- c. daß ganz Bremerhaven — und nur dies — Freihafen bleibt.

Dabei ist wieder die vermuthliche Einwirkung auf

- A. die Schifffahrt von der auf
- B. den Handel zu trennen.

Welchen Einfluß würde nun zunächst der Anschluß des ganzen Staatsgebiets auf die Schifffahrt haben?

Unter Zugrundelegung der fast gleich lautenden Hafenregulative für Lübeck und für Stettin aus dem Jahre 1872, welche zu den liberalsten von allen deutschen Hafenregulativen gehören, dürfte ein in Bremerhaven einlaufendes Schiff etwa folgender zollamtlicher Behandlung unterliegen:

Beim Eintritt in den Hafen kommen sofort Zollbeamte an Bord, denen bis zur vorläufigen Revision des Schiffes obliegt, jede Communication des Schiffes mit dem Lande zu verhindern.

Der Schiffsführer hat sodann eine generelle Declaration über die Ladung, eine Lufendeclaration und eine Schiffsprovisionsliste unter Beobachtung der vorgeschriebenen Förmlichkeiten auszufertigen, falls dies nicht bereits im Voraus erfolgt ist, und bei dem Zollamte einzureichen.

Hierauf findet die vorläufige Revision des Schiffes, womit sich die specielle Revision des Proviantes und der Effecten von Schiffsmannschaft und Passagieren verbindet, statt; — das Schiff wird verschlossen oder bleibt unter amtlicher Bewachung und erhält einen Löschplatz. Die Entlösung selbst kann nur an einem von der Zollbehörde bestimmten Plage erfolgen. Die Zollbehörde wird sich gewöhnlich mit dem Hafenmeister über den Löschplatz verständigen, das Zollamt ist aber bei Meinungsverschiedenheiten Ausschlag gebend.

Nach einem Berichte der Handelskammer in Danzig ist ein solcher Conflict noch nach dem Jahre 1872 daselbst vorgekommen, es ist von beiden Parteien die höchste Instanz angegangen, aber „der Finanzminister, der oberste Chef der Zollverwaltung, erwies sich stärker, als der Handelsminister, der oberste Chef der Hafenpolizei“.

Es wird durch diesen an sich geringfügigen Vorfall die Thatfache illustriert, daß die Zollverwaltung wenig geneigt ist, den Schiffsverkehr, welchen sie controlirt, an diejenigen Stellen aufzusuchen, welche die Rücksichten des Hafendienstes anweisen.

Nach Einnahme des Löschplatzes handelt es sich, um die Entlösung selbst bewirken zu können, weiter darum, von den Ladungsempfängern die nothwendigen speciellen Declarationen zu erhalten, welche die Menge und Gattung der Waaren — bei verpackten Waaren für jedes Collo — nach den Benennungen und Maßstäben des Tarifs und die Angabe enthalten müssen, welche Abfertigungsweise begehrt wird.

Bedenkt man, daß ein großer Dampfer regelmäßig Stückgüter für 100 und mehr Empfänger enthält, daß die Empfänger häufig nicht sofort entscheiden können, was mit ihren Gütern geschehen soll, auch gern mit ihren Erklärungen so lange wie möglich warten, daß endlich in den meisten Fällen Ordregüter mitgebracht werden, deren Empfänger erst ermittelt werden müssen, so ist es gewiß nicht zu hoch angeschlagen, wenn man den auf Zollformalitäten zurückzuführenden Zeitverlust, welcher vom Einlaufen des Schiffes bis zum Beschaffen der Special-Declarationen resp. bis zur Ertheilung der Erlaubniß zur Entlösung erwächst, auf mindestens 24 Stunden beziffert, ein Verlust, welcher bei Dampfern bereits ins Gewicht fällt.

Dabei ist die erforderlich gewordene Mehrarbeit noch nicht in Rechnung gestellt.

Man könnte vielleicht einwerfen, warum bestimmt nicht der Schiffer durch eine Connossementsclausel, daß bei Ankunft des Schiffes von den Empfängern sofort die Erklärung abgegeben werden muß, in welcher Weise die Waaren einzudeclariren sind, und zwar unter dem Präjudiz, daß sonst solche vom Schiffer zur Niederlage declarirt werden, — eine durch die Zollregulative gebotene Auskunft —, aber der Sachkundige in Schiffsfahrtsangelegenheiten weiß, daß eine derartige Vorschrift auf die Dauer schon deshalb praktisch undurchführbar wäre, weil die Empfänger oft erst mit den Dampfern, welche die Ladung bringen, die Connossemente und Dispositionen über dieselbe erhalten.

In der Regel würde somit der Schiffer mit der Entlösung auf die Einlieferung der Specialdeclarationen zu warten haben.

An dieser Regel ändert wenig die Ausnahmebestimmung der Hafenregulative, daß beim Fehlen einzelner specieller Declarationen mit der Entlösung unter Genehmigung des Zollamts trotzdem begonnen werden kann, weil es einerseits Voraussetzung ist, daß nur einzelne Declarationen fehlen dürfen und andererseits gerade die Entlösung aus Dampfern so rasch vor sich geht, daß der Fall, wo die fehlenden Declarationen nicht bis zur Beendigung der Entlösung nachgebracht werden, häufig vorkommen wird. In diesem Falle träte dann wieder die Härte ein, daß die betreffenden Waarenposten, welche jetzt bei den zumeist in Frage

kommenden Dampfern des Norddeutschen Lloyd einfach in Rähne übergeladen und nach Bremen dirigirt werden, auf Gefahr und Kosten des Eigenthümers zur Niederlage zu schaffen sind.

In dringenden Fällen und vorausgesetzt, daß die Ausladung unter amtlicher Aufsicht stattfinden kann und daß geeignete Räume vorhanden sind, um die ausgeladenen Waaren bis zur zollamtlichen Abfertigung unter sicheren amtlichen Verschuß zu nehmen, kann die Entlösung eines Schiffes auch vor der Uebergabe der speciellen Declarationen gestattet werden. Diese Bestimmung charakterisirt sich aber schon ihrer ganzen Fassung nach als Ausnahmebestimmung, während sie die gesetzliche Regel bilden sollte. Der praktische Gebrauch dieser Ausnahmebestimmung ist in den verschiedenen deutschen Häfen sehr verschieden. In Stettin interpretirt man diese Bestimmung gutem Vernehmen nach sehr liberal, in anderen Häfen ziemlich streng.

Die Entlösung selbst kann ferner nicht so rasch geschehen, wie augenblicklich, wo oft Nacht und Tag und auch an Sonntagen ununterbrochen weiter gearbeitet wird.

Hinsichtlich der Abfertigungsstunden sind vielmehr die Bestimmungen in § 133 des Vereinszollgesetzes maßgebend, und diese Bestimmungen werden z. B. in Lübeck im Allgemeinen strict innegehalten; in Stettin soll man auch in dieser Beziehung weniger rigoros sein.

Mit der Entlösung darf in der Regel nur solange fortgefahren werden, daß die entlöschten Waaren noch am Tage der Ausladung revidirt und abgefertigt werden können.

Um Mittag, sowie Abends, verschließt die Zollbehörde alle Zugänge zum Schiffsraum, falls das Schiff nicht unter zollseitiger Bewachung steht; mit dem Aufschließen und Zuschließen von Seiten der Zollbeamten geht durchschnittlich abermals je $\frac{1}{4}$ bis $\frac{1}{2}$ Stunde Arbeitszeit verloren; die Arbeitsleistung innerhalb dieser durch häufige Pausen unterbrochenen und verringerten Arbeitszeit ist natürlich entsprechend geringer, der Lohn für die Arbeiter selbst also relativ höher.

Dieser Verlust ist nicht bloß auf dem Papier vorhanden, sondern durchaus fühlbar, wie der Handelskammer beim Nachfragen in Lübeck bestätigt wurde.

Als dritter greifbarer und in Zahlen umzusetzender Schaden neben der Verlängerung der Löszeit und der Verminderung der Arbeitsleistung ist ferner die Erhöhung der Unkosten durch die Gebühren für Zollwächter etc. zu nennen. Der letztere Posten ist unter Umständen keineswegs unbedeutend. Nach der Versicherung eines Lübecker Schiffsmäkers betrug derselbe in seinem Geschäft im letzten Jahre allein über 6000 Mk.

Welchen nachtheiligen Einfluß ferner selbst verhältnißmäßig kleine Unkosten auf den Verkehr üben können, wird in einem Gutachten der Stettiner Handelskammer folgendermaßen verdeutlicht:

„Bei Verladung seewärts — so heißt es in diesem Gutachten — tritt öfters der Uebelstand ein, daß kleinere Sendungen zollpflichtiger Waaren von Schiffen, welche zollfreie Güter zu laden haben, nicht angenommen werden, wenn Collo-Verschuß oder, was insbesondere bei englischen Dampfern zutrifft, Lufen-Verschuß unmöglich ist, da in solchen Fällen die durch zollamtliche Begleitung des Schiffes entstehenden Kosten gar nicht im Verhältniß zu der anzulegenden Fracht stehen. Die Absendung kleinerer Transito-Sendungen nach England wird hierdurch nicht selten wesentlich verzögert.“

Mit den entlöschten Waaren wird dann je nach ihrer Bestimmung weiter verfahren: entweder treten sie als zollfreie nach einer kurzen Revision, welche meistens rasch erfolgt, sofort in den freien Verkehr, oder sie gehen unter Begleitschein I bezw. II weiter, oder sie werden unter Verschuß oder Bewachung in eine Niederlage — allgemeine oder private — gebracht. In welcher Weise dort mit ihnen verfahren wird, ist weiter unten auszuführen.

Was die Beladung der Schiffe anlangt, so kommt es darauf an, ob ausschließlich zollvereinsländische Güter zur Verladung kommen oder zugleich zollpflichtige ausländische Waaren. Im ersteren Falle kümmert sich die Zollverwaltung

um nichts, im letzteren tritt wiederum die übliche Controlle durch Bewachung oder Verschuß ein.

Im Vorstehenden ist in allgemeinen Umrissen dargestellt, wie sich der Schiffsverkehr in Bremerhaven darstellen würde, wenn Bremerhaven sammt den Docks, wie z. B. Lübeck, in's Zollgebiet einträte. Daß es in diesem Falle unmöglich sein würde, die Löschung eines Dampfers von London oder Hull in einem Tage und diejenige eines transatlantischen Dampfers in zwei Tagen zu bewerkstelligen, wie das jetzt nicht selten geschieht, dürfte darnach einleuchten. In Lübeck braucht ein kleiner Dampfer von 3—500 Tons durchschnittlich acht Tage zum Löschen und Laden. Die vergrößerte Liegezeit — man weiß ja aus den Bestimmungen über die Höhe von Ueberliegegeldern, welcher Werth einer kurzen Löschezit beigemessen wird — müßte einerseits eine Vermehrung des Betriebsmaterials zur Folge haben, um die bisherigen regelmäßigen Verbindungen aufrecht zu erhalten, und andererseits eine dem Zeitverlust entsprechende Erhöhung der Frachten mit sich führen, welcher Umstand in vielen Fällen die Transportnehmer, insbesondere bei Expeditionsgütern, welche in dieser Beziehung äußerst empfindlich sind, veranlassen würde, andere Wege über ausländische Häfen, wie Rotterdam, Antwerpen, Brüssel u. einzuschlagen.

Die Concurrenz mit diesen Häfen wird schon jetzt in manchen Fällen nur wegen der Vortheile unserer Freihafenstellung siegreich bestanden, und doch sind die Hafenregulative daselbst bei Weitem weniger streng, als in Deutschland. So kann z. B. nach der Handelskammer zugegangenen glaubwürdigen Nachrichten in jenen ausländischen Häfen ein Schiff sofort nach der Ankunft, wo dasselbe auch liegen mag, mit der Löschung beginnen und die Empfänger haben erst bei Abnahme der Güter von der Kaje, woselbst letztere kostenfrei vier bis acht Tage unter Zollbewachung liegen können, die Declarationen einzuliefern.

In Antwerpen können selbst an Sonn- und Festtagen, ohne daß dringende Umstände dies erfordern, Schiffe einclariert werden. Die Entlochung kann Nacht und Tag und Sonntags vor sich gehen — und zwar nicht ausnahmsweise bzw. in Nothfällen, wie dies die deutschen Hafenregulative vorschreiben.

Hier wird man vielleicht wiederum einwerfen, daß auch Bremen diese Erleichterungen erlangen werde, falls es dieselben beantrage oder — wie eine andere vielgebrauchte Redewendung lautet — zur Bedingung seines Eintritts in's Zollgebiet mache.

Derartige Bedingungen könnten aus staatsrechtlichen Gründen natürlich gar nicht in Frage kommen, da der Bundesrath in Bezug auf seine Zollregulative keinen Pact mit einzelnen Theilen des Zollgebiets schließen kann, es könnten somit nur etwaige jeder Zeit widerrufliche Erleichterungen in Aussicht gestellt werden. Im Uebrigen aber und insbesondere in Bezug auf die unendlich wesentliche Handhabung der Regulative wäre Bremen einem fremden Willen und Verständniß unterworfen.

Daß man im Großen und Ganzen alles thun würde, um die billigen Anforderungen Bremens zu erfüllen, soll gar nicht bezweifelt werden, aber die Anschauungen von dem, was zu den billigen Anforderungen gehört, sind eben sehr verschieden.

Bekam doch noch unter dem 2. März d. J. Lübeck, welches es als mangelhaft bezeichnet hatte,

- 1) daß für die gesammte Einfuhr zur See in Lübeck nur ein Declarationsregister und ein Begleitscheinausfertigungsregister geführt werde, — und
- 2) daß den Revisionsobercontroleuren eine zu beschränkte Competenz verliehen sei,

— zwei Beschwerden, welche hiesige Handelskreise als durchaus berechtigte anzuerkennen geneigt waren — vom Bundesrath nach Erschöpfung des ganzen Instanzenzuges die Antwort, daß es beim Alten bleiben müsse, weil meistens zollfreie Artikel importirt würden und deshalb die Weiterführung mit Begleitscheinen nur verhältnißmäßig selten vorkomme.

„Es träte zwar ab und zu der Fall ein, daß nach längerer Andauer einer für das Einlaufen der Schiffe ungünstigen Wind-

richtung mit dem Windwechsel viele Schiffe zu gleicher Zeit eingingen, und sei alsdann das Beamtenpersonal den sich häufenden Anforderungen in gewünschter schneller Weise zu entsprechen allerdings nicht im Stande. Für solche Fälle könne man aber die Zahl der Beamten nicht vermehren."

Wie in diesen Fragen zuweilen mit kleineren Häfen umgesprungen wird, geht aus einer Antwort des Provinzialsteuerdirectors in Stettin auf eine unter dem 20. September 1872 von der Kaufmannschaft in Stolp und Stolpmünde über die erlassenen Hafenregulative eingereichten Beschwerde hervor.

Es heißt darin unter Abweisung des fraglichen Gesuchs zum Schluß:

"Endlich nehme ich noch Veranlassung, darauf aufmerksam zu machen, daß das Preuß. Zoll-Amt angewiesen ist, mit Strenge darauf zu halten, daß den Bestimmungen des mehrerwähnten Regulativs von Seiten der beteiligten Schiffsführer, beziehentlich Waaren-Empfänger, pünktlich Genüge geschieht, und daß insbesondere nach der zollamtlichen Abfertigung der entlochten Waaren dieselben innerhalb der in § 30 des Regulativs vorgeschriebenen Frist von der Revisionsstelle entfernt werden."

Um den Vergleich mit den Zollverhältnissen ausländischer Häfen noch auf die Vereinigten Staaten von N.-A. auszudehnen — in London und Liverpool geht die Entlochung der besonders in Frage kommenden Dampfer bekanntlich beinahe ausschließlich in zollfreien Docks, somit factisch im Zollauslande, vor sich und bietet daher keine Analogie — so sind in Newyork und anderen großen amerikanischen Häfen die Zollgesetze allerdings sehr streng. Durch die ausgezeichnete Lage, welche eine große Fülle von Löschplätzen zuläßt, begünstigt, haben sich aber die meisten Dampferlinien in Newyork durch den Erwerb eigener Piers geholfen. Dieselben sind nach dem Lande zu gesperrt, beziehungsweise zollamtlich bewacht, und bilden somit gleichsam ein Stück Zollausland.

Auf diese Weise ist man stets wieder bestrebt, für den Schiffsverkehr kleine Gebiete Zollausland zu schaffen.

Die Handelskammer muß darnach ihre bis jetzt gegebenen Ausführungen dahin resumiren, daß ein Zollanschluß des ganzen Staatsgebiets incl. der Docks von Bremerhaven völlig unzulässig sein würde, insbesondere im Interesse der bremischen Dampfschiff-Rhederei und des Expeditionsgeschäfts.

Setzen wir nun den Fall, daß die Docks Zollausland blieben, aber das ganze übrige bremische Staats-Gebiet angeschlossen würde.

Ob eine Abgrenzung der sämtlichen Docks von der Stadt Bremerhaven praktisch ausführbar ist, dürfte wenigstens in Bezug auf den alten Hafen nicht ganz unzweifelhaft sein, da bekanntlich der Raum zwischen Bassin und Häusern an der Ostseite nur äußerst knapp ist.

Aber nehmen wir die Ausführbarkeit an und lassen wir auch den Gedanken bei Seite, ob nicht bei der Tendenz gewisser Artikel, möglichst lange im Zollauslande zu bleiben, die Errichtung großer Speicher an den Bassins auf die Dauer unabwendbar sein würde.

Es handelte sich dann nur um die Erbauung einer Mauer oder eines Gitters, wodurch die Zollgrenze markirt und gesichert wäre.

Für die löschenden oder ladenden Schiffe wären — vorausgesetzt, daß in dem engen Raum hinter dem Zollgitter nicht häufig wegen der Anhäufung von Gütern Stockungen im Verkehr eintreten — damit fast alle Unzuträglichkeiten beseitigt, sie hätten ihren Freihafen, gerade wie heute; nur könnten sie nicht in der bisherigen ungezwungenen Weise mit der Stadt verkehren. Die Seelente wie die Hafenarbeiter würden das Dockgebiet nur zu bestimmten Zeiten und durch bestimmte Eingänge betreten und verlassen können. Personen und Fuhrwerke hätten manchen Umweg zu machen. Die Schiffsbedürfnisse würden nicht so ungenirt und unbesteuert, wie jetzt, sondern controllirt und theilweise besteuert bezogen werden.

Aber abgesehen von diesen und ähnlichen mehr lokalen Unzuträglichkeiten wäre dem großen Seeverkehr immerhin Genüge geleistet.

Aber die Belästigungen, welchen die großen Schiffe so entgehen würden, fielen um so schwerer auf den Verkehr mit Leichterfahrzeugen.

Die Ladung eines großen Seeschiffs wird jetzt durchschnittlich von 5 bis 10 Leichterfahrzeugen nach Bremen gebracht. Bei den Dampfern des Norddeutschen Lloyd bildet dieser Verkehr bekanntlich die Regel.

Jedes Leichterfahrzeug wird nach den Zollregulativen im Allgemeinen wie ein Seeschiff behandelt, würde somit in Bremen vorschriftsmäßig einzuclariren, zu revidiren, zu bewachen zc. sein.

Ob nicht die Zollverwaltung auch eine Bewachung auf der Fahrt von Bremerhaven nach Bremen eintreten ließe, steht dahin, muthmaßlich würde ein Zollverschluß genügen.

Eine directe Entlösung hier in Bremen vom Strom aus in Packhäuser und Revision daselbst würde vielleicht zugelassen werden, obgleich die jetzigen Regulative — soweit die Handelskammer dieselben kennt — davon nichts und eher das Gegentheil enthalten.

Welcher Zeit- und Kraftaufwand würde nicht durch die zollamtliche Revision und Ueberwachung der Löschung dieser Leichter mehr erforderlich werden!

Schon jetzt reichen die hiesigen Löschanstalten im Sommer und Herbst kaum aus, um bei einem freien Verkehr die Entlösung der Leichter einigermaßen rasch zu ermöglichen. Es müßten deshalb ganz andere Löschanstalten und ein viel zahlreicheres Material von Leichtern geschaffen werden, um dasselbe Güterquantum zu bewältigen. Also abermals Mehrarbeit und Mehrkosten, um dasselbe Resultat zu erzielen.

Dies ungünstige Verhältniß gegenüber den Leichterfahrzeugen bleibt selbstredend auch bestehen, wenn die Stadt Bremerhaven neben den Docks Freihafen bliebe. Nur die vorhin bezüglich des Verkehrs zwischen Bremerhaven und dem Dockgebiet aufgeführten Unbequemlichkeiten fielen weg.

Dahingegen würde dann Bremerhaven für denjenigen Theil des Handels, welcher den Freihafen sucht, eine solche Anziehungskraft besitzen, daß derselbe sich sehr bald von Bremen nach Bremerhaven ziehen müßte.

Damit wäre der mögliche Einfluß eines vollständigen oder theilweisen Zollanschlusses auf den Schiffsverkehr erschöpft.

Daß die Handelskammer in Bezug auf den letzteren den Zollanschluß für äußerst nachtheilig hält, soll zum Schluß nur noch ausdrücklich in Verbindung mit der ferneren Bemerkung hervorgehoben werden, daß die Handelskammer für die Schifffahrt in dem Zollanschluß keinen einzigen Vortheil sieht.

Sollte jemals — was doch immerhin nicht außer dem Bereich der Möglichkeit liegt — die Unterweser soweit vertieft werden, um auch größeren Seeschiffen das Hinaufkommen an die Stadt zu ermöglichen, so würde das über die Hemmnisse des Schiffsverkehrs Gesagte in ähnlichem Maße, wie bei einem Anschlusse der Docks in Bremerhaven, auch hier bemerkbar werden, ein Gesichtspunkt, welcher nur der Vollständigkeit halber schließlich mit erwähnt werden möge.

In den Einzelheiten anders als beim Schiffsverkehr, im Effect ziemlich ähnlich gestaltet sich die muthmaßliche Einwirkung eines Zollanschlusses auf den bremischen Waarenhandel.

Es kommen dabei die verschiedenen Modalitäten, unter denen zollpflichtige Waaren gelagert werden können, in erster Linie in Frage, während der Handel in zollfreien Gütern — abgesehen von den beim Schiffsverkehrsverkehr erwähnten allgemeinen Belästigungen — keine wesentliche Schädigung erleiden würde.

Den Niederlagen für zollpflichtige Gegenstände liegt generell ebenfalls — wie bei Docks, abgeschlossenen Piers zc. — die Idee zu Grunde, die leichte Beweglichkeit der Freihäfen auf einem beschränkteren Raume wieder herzustellen. Da diese Niederlagen aber, soweit sie nicht als Entrepôts mit den zollfreien Docks in Verbindung stehen, vom reinen Zollgebiet umgeben sind, so kann selbstverständlich ein Transport von Gütern in dieselben oder von einer Niederlage zur andern nur unter Controlle und Bewachung der Zollbehörden erfolgen, die Niederlageräume selbst müssen gegen Defraudation sicher gestellt werden, kurzum der

Zollbehörde steht eine maßgebende Einwirkung auf die Art und Zeit der Benutzung zu.

Dies Alles sind dem jetzigen ungehinderten Verkehr gegenüber nicht weg zu leugnende Schattenseiten.

Eine entschiedene Verkehrserleichterung ist andererseits der beim Zollanschluß eintretende Wegfall der kleinen Zollplackereien an der jetzigen Zollgrenze.

Was nun den Niederlageverkehr im Besonderen anbetrifft, so gestaltet sich derselbe jedesmal anders, je nachdem allgemeine Niederlagen, Privatlager unter Mitverschluß der Zollverwaltung, Privatlager ohne Mitverschluß, Weintheilungsläger für Wein und Spirituosen und endlich die sogenannten fortlaufenden Conten in Frage kommen. Die Handelskammer gestattet sich, den Einfluß dieser verschiedenen Niederlagen auf den bremischen Handel in zollpflichtigen Gütern in der Weise darzustellen, daß sie an fünf wesentlichen Handelszweigen, von welchen jeder verschiedenartige Niederlagen benutzen würde, das Wesen jener fünf Gruppen deutlich zu machen versuchen will. Dabei läßt sich zugleich am Einfachsten anschließen, was nach Ansicht der Handelskammer jene fünf Handelszweige, es sind der Handel in Taback — Reis — Colonialwaaren — Wein und Manufacturwaaren, vom Zollanschluß zu hoffen und zu fürchten haben.

Alles weitere läßt sich dann leicht im Wege des Vergleichs auf die weniger wichtigen Fächer übertragen.

Um zunächst mit dem Handel in Manufacturwaaren anzufangen, so würde derselbe in der Form, wie er zur Zeit in Bremen betrieben wird, beim Zollanschluß voraussichtlich gewinnen. Etwa $\frac{5}{100}$ aller hier zum Verkauf kommenden Manufacturwaaren sind zollvereinsländischen Ursprungs; was von hier in's Zollaussland exportirt wird, ist gleichfalls zum größten Theil im Zollgebiet producirt. Für dies gesammte Güterquantum ist der Zollanschluß insofern vortheilhaft, als dasselbe in dem angeschlossenen Bremen ganz frei circuliren und frei aus- und eingeführt werden könnte, während jetzt zwar die Einfuhr nach Bremen und die Ausfuhr in's Zollaussland, nicht aber die Rückführung in's Zollgebiet ohne Zollbelastung möglich ist. Gerade die zollfreie Zurückführung würde es aber ermöglichen, daß sich der Kundenkreis im Zollgebiet erweiterte. Die Anziehungskraft großer Städte mit ihren reicheren Lägern auf die Käufer, besonders auf die Käufer der nächsten Umgegend, dürfte sich mit ziemlicher Sicherheit auch in Bezug auf Bremen geltend machen, die auswärtige Concurrenz würde vermuthlich angelockt werden, in Bremen Filialen zu errichten oder ganz nach Bremen zu ziehen, und möglicherweise würden dadurch und durch den eventuell vermehrten Absatz auch die Preise für die in Frage kommenden Artikel herabgedrückt werden.

Wie stark sich alle diese Einflüsse erweisen würden, entzieht sich der genaueren Kenntniß der Handelskammer, da die meisten der in Rede stehenden Geschäfte von sehr geringem Umfange sind und mehr in das Gebiet der Gewerbe als in das des Handels hineinfallen. Auch hier dürfte aber wohl vor allzu großen Illusionen zu warnen sein.

Daß die hiesige zollfreie Niederlage im Stande sei, die Erleichterungen beim Zollanschluß wenigstens der Hauptsache nach zu ersetzen, wurde von den seitens der Handelskammer zugezogenen Sachverständigen verneint, insbesondere allerdings wegen der Mangelhaftigkeit der Niederlage selbst.

Was sodann das Geschäft in Manufacturwaaren zollausländischen Ursprungs anlangt, so müßte dasselbe beim Zollanschluß absolut leiden, soweit es Platzgeschäft ist, denn die auswärtigen Waaren würden nicht mehr unverzollt, sondern mit dem Zoll beschwert verkauft werden bezw. zur Consumtion kommen. Soweit es Export-Geschäft ist, liegt bei dem Verkehr mit dem Zollgebiet die Sache im Wesentlichen gerade so wie jetzt. Im Verkehr mit dem Zollausslande dagegen bietet das sogenannte *Contirungssystem* für angeschlossene Handelsplätze gewisse Erleichterungen, welche den gänzlich freien Verkehr der Freihäfen zwar nicht völlig ausgleichen, aber doch mit einiger Mehrarbeit die wesentlichsten Vortheile der Freihäfen wieder einbringen.

Es ist dem Inhaber eines fortlaufenden Contos nämlich erlaubt, zollvereinsländische und unverzollte auswärtige Waaren durcheinander zu lagern. Was von

letzteren aufs Lager gebracht werden soll, wird nach zollseitiger Feststellung des Gewichts und der Natur der Waare in ein vom Lagerinhaber zu führendes Buch eingetragen und zwar unter Sonderung nach den verschiedenen Positionen des Zolltarifs unter Bezeichnung der Mengen. Was unverzollt wieder ins Ausland geht, muß der Zollbehörde vorgeführt, von ihr revidirt und dann wieder im Lagerbuch als ausgegangen vermerkt werden. Der ganze Rest, also Alles, was im Zollgebiet abgesetzt wird, unterliegt keiner weiteren Controlle. Die Quantität dieses zu verzollenden Restes wird durch eine in der Regel alle halbe Jahre stattfindende Lageraufnahme ermittelt, und nach der Lageraufnahme tritt für diesen Rest erst die Verzollung ein.

Ueber die Buchführung und die vom Conto-Inhaber zu leistende Sicherheit, sowie darüber, wem und unter welchen Bedingungen fortlaufende Conten zu bewilligen sind, enthalten die entsprechenden Zollregulative eine Reihe von Bestimmungen, welche die im Vorstehenden geschilderten Erleichterungen im Einzelnen häufig illusorisch machen; so ist es z. B. im Manufacturwaarengeschäft Bedingung, daß die Waaren in ihren einzelnen Stücken nicht verändert werden dürfen. Auch wird die Begünstigung der fortlaufenden Conten nur Großhändlern zu Theil, kann leicht entzogen werden, wenn die zur Anschreibung gelangten bezw. die abgesetzten Waaren beim halbjährigen Contoabschluß nicht bestimmte Mengen repräsentiren u. s. w. Es liegt in der Natur dieses Systems, daß dasselbe nur auf wenige Artikel Anwendung finden kann, insbesondere nur auf solche, welche bei der Lagerung keinen Gewichtsverlust erleiden — der ja sonst mitverzollt werden müßte —, und solche, welche keiner besonderen Behandlung unterliegen.

Das Contirungssystem ist denn auch nur für sehr wenige Artikel, wie Manufacturwaaren, Kurzwaaren, lederne Handschuhe, Stroh Hüte und einige andere, zugelassen. Die fortlaufenden Conten bieten ferner nur bei verhältnißmäßig wenigen Geschäften solche Vortheile, daß die vielerlei damit in Verbindung stehenden Weitläufigkeiten dagegen aufgewogen werden.

Die von der Handelskammer aus der Manufacturwaarenbranche zugezogenen Herren Sachverständigen glaubten deshalb aus diesen Gründen und der ganzen Natur des hiesigen Geschäfts nach auch nicht, daß das genannte System hier viel praktische Anwendung finden werde.

Von dem Manufacturwaarengeschäft zum Handel mit Wein und Spirituosen übergehend, ist vorab zu constatiren: einmal, daß dieser Handel in Bremen bedeutend ist — das bremische Rumgeschäft ist sogar das größte des Continents — und ferner, daß die Zollverwaltung über die diesem Handel bislang gebotenen Erleichterungen, welche besonders seit dem Anschluß Lübecks und als Compensation gegen den früher bestandenen Weinzollrabatt ins Leben gerufen sind, schwerlich hinausgehen wird.

Für den fraglichen Handelszweig ist besonders maßgebend ein mit dem 1. Januar 1872 in Kraft getretenes Regulativ des Bundesraths, betreffend die Zollerleichterungen für den Handel mit fremden Weinen und Spirituosen. Bedeutung hat dies Regulativ übrigens nur für Großhändler, deren regelmäßiger Lagerbestand von fremden Weinen und Spirituosen oder deren jährlicher Absatz die Menge von 300 Hectolitern (150 Orhoft) übersteigt.

Denkt man sich dieses Regulativ in dem angeschlossenen Bremen eingeführt, so würde sich der fragliche Handelszweig etwa folgendermaßen gestalten:

Um zunächst die Vortheile des Zollanschlusses heranzuziehen, so würde

- 1) für alle diejenigen Weinhändler, welche mit Wein in Flaschen handeln, die Möglichkeit eintreten, ihre jetzt außerhalb Bremens im Zollgebiet befindlichen Läger nach hier zu verlegen, was jetzt nicht angebracht ist, weil keine Tara für die Flaschen selbst vergütet wird, die Flaschen deshalb mit verzollt werden müssen. Der so für leere Flaschen erwachsende Zoll beträgt nach aufgestellten genauen Calculationen ca. 6 Pf. per Flasche.

Dieser Vortheil fällt bei Spirituosen, wie Arrac und Rum, fort, da diese fast nur in Fässern versandt werden.

- 2) Ein weiterer Vortheil läge in der Möglichkeit, von hier aus einen Handel mit deutschen — jetzt bei der Zurückführung in's Zollgebiet zu verzollenden — Weinen nach dem Zollgebiet und dadurch auch einen umfassenderen Handel nach dem Auslande zu treiben.
- 3) Endlich ist noch zu berücksichtigen, daß im Zollgebiet die Verschnitte fremder im Zollgebiet abgesetzter Weine mit deutschen um den Zollsatz, welcher der Menge des abgesetzten deutschen Weines entspricht, billiger erfolgen können.

Damit dürften die Vortheile des Zollanschlusses, denen man den generellen Vortheil des dreimonatlichen Zollcredits hinzurechnen kann, erschöpft sein.

Als Nachtheile sind dagegen aufzuführen:

- a. Vor allen andern wieder die verminderte Freiheit des Verkehrs. Der fremde Wein, welcher jetzt uncontroliert eingeht und ohne Controlle lagert, würde später nur unter Bewachung der Zollbehörden auf's Lager gebracht werden können. Das Lager befindet sich dann unter Zollverschluß. Der Zugang ist nur unter Aufsicht der Zollverwaltung möglich, jede Manipulation, jeder Ab- und Zugang wird controliert, von Zeit zu Zeit treten Revisionen ein; Weine und Spirituosen dürfen nicht durcheinander gelagert werden, da sonst der Zollsatz für Spirituosen für das ganze Lager in Anwendung kommen würde, u. s. w.
- b. Diese mancherlei Weitläufigkeiten haben zugleich eine Reihe von Mehrkosten im Betriebe zur Folge. Die Zollwächter, welche die Arbeiten in der Privat-Niederlage beaufsichtigen, sind vom Lagerinhaber zu bezahlen. Für eine Bewachung von 8 Stunden werden allerdings nur 1½ Mark bezahlt. Dies muß aber, da die Unterhaltung des Wächters die Zollbehörde selbst mehr kostet, zur nothwendigen Folge haben, daß man bestrebt ist, die Zahl dieser Wächter nach Möglichkeit zu beschränken und dieselbe jedenfalls nur den regelmäßigen Bedürfnissen anzupassen.

Kosten und Unbequemlichkeiten wachsen naturgemäß relativ mit der Kleinheit des einzelnen Lagerraums. Je leichter die Räume zu bewachen sind, je mehr sie in Complexen zusammenliegen, was gerade bei den hiesigen Weinlagern nur wenig der Fall ist, desto leichter kann die mangelnde Verkehrsfreiheit ertragen werden. Eine fernere Erhöhung der Betriebskosten liegt in der Unmöglichkeit, die Weintheilungsläger so intensiv auszunutzen, wie ein freies Lager, wo alles — Wein und Spirituosen zc. — durcheinander liegen und jede Manipulation zu jeder Zeit vorgenommen werden kann.

Daß es andererseits gerade bei Wein und Spirituosen schwer möglich ist, allgemeine Niederlagen in Benutzung zu nehmen, braucht nicht weiter ausgeführt zu werden.

Alle für den Artikel Wein aufgeführten Nachtheile des Zollanschlusses treffen in gleicher Weise auch das Spirituosengeschäft, während bei demselben die erwähnten Vortheile — bis auf den dreimonatlichen Zollcredit — sämtlich wegfallen.

Der Vortheil des dreimonatlichen Zollcredits, welcher generell bei allen Artikeln gegen Sicherheitsleistung demjenigen gewährt wird, welcher jährlich 6000 Mark Zoll und mehr entrichtet, dürfte übrigens bei allen auf Credit verkauften Waaren — und das ist die größte Mehrzahl — durch den Umstand mehr als ausgeglichen werden, daß nach dem Zollanschluß die jetzt unverzollt verkaufte Waare verzollt verkauft werden würde, somit dem dreimonatlichen Zollcredit eine Creditirung des Zolls von meistens mehr als 3 Monaten, beim Wein- und Spirituosen-Geschäft z. B. durchschnittlich von 9 Monaten, entgegenstände.

Schließlich mag noch des beim Wein- und Spirituosenhandel eingeführten eisernen Zollcredits Erwähnung geschehen. Derselbe kann nur Händlern erteilt werden, welche regelmäßig wenigstens 750 Ctr. (150 Ochoft) fremden Wein im freien Verkehr auf Lager halten. Der damit verbundene Vortheil ist im Wesentlichen der, daß der Zollbetrag für eine bestimmte Quantität von Wein und

Spirituosen, welcher bereits ausgeworfen ist und an sich fällig wäre, bis zur Auflösung des fraglichen Lagers gestundet wird. Bedingung ist dabei, daß die Menge der so gelagerten Flüssigkeit stets dem eisernen Credit entspricht.

Eine genügende Sicherheitsleistung und häufige Revisionen sind hierbei selbstverständlich.

Im Uebrigen wird ein derartiges Lager behandelt, wie ein anderes im freien Verkehr befindliches. Bruch, Leckage, Verderb geschehen auch rücksichtlich des Zolls auf Kosten des Lagereigenthümers. Ein Vortheil dieser Einrichtung ist deshalb nur unter ganz bestimmten Verhältnissen vorhanden.

Was nun die Vortheile und Nachtheile des Zollanschlusses bei dem Wein- und Spirituosen-Geschäft im Großen und Ganzen betrifft, so kann die Handelskammer nicht umhin, die Nachtheile für erheblich höher zu erachten. Es entspricht dies zugleich der einstimmigen Ansicht der von ihr zusammen gerufenen Sachverständigen dieses Handelszweiges, welche alle Nuancen des Geschäfts vertraten.

Weniger einstimmig war das Gutachten der Sachverständigen aus der Colonialwaarenbranche.

Das Kleingeschäft mit dem Zollgebiet würde beim Anschluß voraussichtlich gewinnen, da es bequemer und vortheilhafter ist, ein größeres Quantum mittelst einer Revision auf einmal zu verzollen, als dasselbe Quantum in verschiedenen kleinen Partien nach einander.

Für das Geschäft mit der nächsten Umgebung ist es ferner störend, daß vor den Thoren der Stadt die Verzollung der in der Stadt aufgekauften kleinen Mengen stattfinden muß; der Consumant aus der Umgegend wird daher häufig lieber von dem directen Einkauf in Bremen zurückstehen.

Ob dieser Verlust allerdings nicht reichlich durch die vielen Käufe ganz geringer Quantitäten, welche jetzt zollfrei sind und nur deshalb hier gekauft werden, ausgeglichen wird, erscheint zweifelhaft.

Das Großgeschäft würde jedoch muthmaßlich auch bei dem Handel mit Colonialwaaren Schaden erleiden.

Der Großhändler würde die Auswahl haben, seine Colonialwaaren entweder in einer allgemeinen Niederlage oder in einem Privatlager ohne Mitverschluß — in letzterem wenigstens die meisten und wichtigsten, wie Kaffee, Thee, Cacao &c. — bis zum Uebergange in den freien Verkehr, bezw. um dieselben zollfrei in's Ausland zurückführen zu können, zu lagern.

In der allgemeinen Niederlage ist das Auslagerungsgewicht das zollpflichtige, in dem Privatlager ohne Mitverschluß das Einlagerungsgewicht. Selbst bei der Aufnahme in die allgemeine Niederlage ist Gewicht und Inhalt festzustellen, die Umpackung erfordert eine vorherige Anmeldung und hat eine Feststellung der neugebildeten Colli im Gefolge. Auch die Entnahme von Proben ist derartigen Beschränkungen unterworfen.

Bei den Privatlagern ohne Mitverschluß ist die genaue Revision bei der Aufnahme selbstverständlich, da das Einlagerungsgewicht maßgebend bleibt.

Aus dem letzteren Grunde ist aber diese Art der Lagerung in den Fällen unvortheilhaft, wo ein Gewichtsverlust durch Eintrocknen, Reinigen &c. entsteht, da auch das verloren Gegangene verzollt werden muß.

Für die zum Lager abgelassenen Waaren muß außerdem Sicherheit geleistet, alle Waaren, welche nach dem Zollaussland, nach einem anderen Lager oder mittelst Begleitschein I bezw. II versandt werden sollen, müssen vorher speciell revidirt werden, und schließlich ist auch das Umpacken, Sortiren &c. der Regel nach erst nach schriftlicher Tags vorher erfolgter Anmeldung erlaubt, sobald eine Veränderung der Colli erfolgt. Alle halbe Jahre tritt dann eine Lageraufnahme wie beim Contrirungssystem ein, um die Menge der uncontrollirt abgegangenen, somit zu verzollenden, Waaren zu ermitteln.

Der ganze Apparat ist — wie man sieht — ziemlich complicirt.

In den meisten Fällen würde deshalb doch wohl die Lagerung in der allgemeinen Niederlage vorzuziehen sein. In dieser aber ist wieder das Behandeln der Waaren sehr erschwert — Manipulationen, wie z. B. das sog. Rohlen des

Kaffees erfordert, dürften schwerlich zulässig erscheinen —, und die Lagerung selbst, das Besichtigen, Stürzen, Lüften &c. kann nicht genügend sorgfältig erfolgen.

Wie sehr dies in der Natur der Entrepôts liegt, und wie wesentlich davon ein ganzer Handelszweig berührt werden kann, dafür giebt ein im Jahre 1866 in Hamburg von Sachverständigen erstattetes Gutachten einige schlagende Beispiele.

So heißt es darin unter Anderem:

„Zanzibar und andere Sorten Copal wurden früher im rohen (un-
gewaschenen) Zustande in Newyork eingeführt, dort im Bond (unverzollt) gewaschen
und sortirt, und kamen dann regelmäßig nach Hamburg und London. Später
wurde diese Manipulation im Bond in Newyork nicht mehr gestattet, der rohe
Copal mußte vorher verzollt werden und wurde nun zum Export im gewaschenen
Zustande zu theuer. Das Geschäft, wohlverstanden das ganze Copalgeschäft für
den Export, ging in Folge dessen zum großen Vortheil von Hamburg für Newyork
verloren.

Thee ist vielfach aus dem Bond von London nach Hamburg geschickt, dort
bearbeitet, umgepackt &c. und dann nach London retournirt.“

Und ferner heißt es in diesem Gutachten:

„Gerade darin, daß alles zur guten Ausführung eines Auftrages Erforderliche
genau nach Verlangen des Bestellers in Hamburg auf eigenem Speicher, durch
eigene Leute und unter genauer Beauffichtigung ganz ungehindert vorgenommen
werden kann, während das Gleiche bei dem Entrepôtsystem unserer Concurrenz-
häfen nicht möglich ist, liegt der Vorzug und zwar der einzige Vorzug, welchen
Hamburg vor jenen Häfen voraus hat.“

Das Gutachten, aus welchem diese Stellen genommen sind und welches
noch eine Reihe ähnlicher interessanter Thatfachen vorführt, ist von 20 angesehenen
Hamburger Firmen unterschrieben, somit der Ausfluß eines sehr berücksichtigungs-
werthen Sachverständigenurtheils.

Unter den dargestellten Umständen nimmt die Handelskammer keinen An-
stand, auch bei dem Colonialwaarenhandel eine entschiedene Schädigung im Zoll-
anschluß zu erblicken.

Der unter den jetzigen Umständen etwas belästigte Kleinverkehr ist keines-
wegs in seiner Existenz und Entwicklung bedroht, dafür liefern einige hiesige Firmen,
welche eine ausgedehnte Privatkundschaft im Zollgebiet haben, den deutlichsten
Beweis. Zudem werden diese Belästigungen durch das hiesige Declarationsbureau
beim Eisenbahnversand ganz erheblich abgeschwächt und stehen jedenfalls in keinem
Verhältniß zu dem Schaden, den der Großverkehr beim Zollanschluß voraussichtlich
erleiden würde, und den Unbequemlichkeiten, welche er sicher erdulden müßte.

Es bleiben nunmehr noch die beiden wichtigsten zollpflichtigen Artikel des
bremischen Handels, Reis und Taback, zur Prüfung übrig, und es mag gleich
vorausgeschickt werden, daß die Handelskammer in Uebereinstimmung mit allen
vernommenen Sachverständigen — ohne Ausnahme — die ernstesten Bedenken
beim Zollanschluß in Bezug auf den Handel mit diesen Waaren hegt.

Mit beiden Artikeln ist ein gutes Theil Fabrikation verbunden, und trotzdem
ist diese Ansicht der Sachverständigen nicht zu erschüttern gewesen.

Reis gehört zu den Artikeln, welche wegen des geringen Zollsatzes von
1½ Mark per Centner zu einer Lagerung im Privattransitlager ohne Mitverschluß
zugelassen sind.

Was ferner das Poliren des Reises anlangt, so existiren Bestimmungen
über die Gewährung einer Zollbegünstigung für den auf inländischen Reismühlen
bearbeiteten Reis aus dem Jahre 1862, welche — soviel die Handelskammer
weiß — noch jetzt maßgebend sind.

Nach diesen Bestimmungen würde der auf hiesigen Mühlen polirte Reis
nur mit 80 % seines Gewichts im rohen Zustande bei der Abfertigung zur Mühle
als zollpflichtig zur Anschreibung gelangen. Die abgesetzten 20 % entsprechen im
Allgemeinen der Menge des beim Mahlen entstehenden Abfalls.

Binnen einer bestimmten Frist ist der sichergestellte Eingangszoll zu ent-
richten unter Abzug der unter zollamtlicher Controle nach dem Auslande aus-

geführten oder mit Begleitschein versandten und der auf eine Niederlage gebrachten Mengen des polirten Rohproducts.

Wenn Reis in der Mühle verloren geht oder vernichtet werden sollte (s. Regulativ sub 3), so erwächst hieraus dem Mühlenbesitzer kein Anspruch auf Erlass des darauf haftenden Eingangszolls.

Controlen aller Art laufen natürlich auch hier wieder nebenher.

Nun geht das Reisgeschäft z. B. hier in der Weise von statten, daß zu bestimmten Zeiten im Jahre — im Späthommer und Herbst — eine große Zahl Reisladungen hier angebracht werden. Nach ihrer Verarbeitung in den hiesigen Reismühlen geht der polirte Reis zu mehr als $\frac{5}{12}$ wieder in's Zollausland, der Rest geht in's Zollgebiet.

Beim Zollanschluß würde nun zunächst schon die nothwendige rasche Aufnahme des Rohmaterials in die Mühlen in der Weise, wie dies jetzt geschieht, voraussichtlich unmöglich sein.

Man bedenke nur, daß im vorigen Jahre über 68 Mill. Kilo roher Reis importirt sind, welcher Import sich auf wenige Monate zusammendrängt.

Im Monat September v. J. empfing z. B. eine einzige Reismühle 108,000 Sack Reis.

Um so enorme Zufuhren bewältigen zu können, muß natürlich Nacht und Tag und an den verschiedensten Stellen zu gleicher Zeit gearbeitet werden.

In diesen Zeiten würde somit momentan eine ungewöhnlich große Anzahl von Zollbeamten zur Vornahme der Eingangscontrolen nothwendig sein und an eine Einhaltung der üblichen Abfertigungsstunden wäre nicht zu denken. Ob die Zollverwaltung geneigt sein würde, diesen Verhältnissen genügend Rechnung zu tragen, ob sie es ferner gestatten würde, daß vom Strom aus direct in die Mühlen hinein entlöst würde, daß endlich polirter und unpolirter Reis neben und durcheinander lagert, muß mindestens zweifelhaft erscheinen.

Schließlich würde dann der polirte Reis nach genauer Gewichtsermittlung in eine Niederlage unter oder ohne Mitverschluß wandern, um von da weiter vertrieben zu werden.

Die bloße Schilderung des jetzigen und des späteren Geschäftsganges zeigt die großen Vortheile und Erleichterungen, welche eine Freihafenstellung dem Reishandel gewährt, und macht es begreiflich, daß bedeutendere Reismühlen wohl in den Freihäfen Hamburg und Bremen, aber nicht im Zollgebiet zur Blüthe gelangt sind. Eine in Stettin errichtete größere Mühle ist wieder eingegangen.

Schließlich mag noch bemerkt werden, daß auch die Reiskärsefabriken, von denen hier z. B. eine existirt, unter dem Zollanschluß leiden müssen, obgleich ihr Fabrikat zollfrei ist, weil ihnen das Rohmaterial nur unter mancherlei Controlen zollfrei überlassen werden kann.

Alles, was im Vorstehenden über die Beschränkungen des Handels beim Zollanschluß gesagt ist, trifft nun aber in allererster Linie den Tabackshandel. Taback ist ohne Zweifel der für Bremen wichtigste Handelsartikel.

Während die gesammte bremische Ausfuhr nämlich im Jahre 1876 dem Werthe nach M. 421 824 680 betrug, wovon 43,85 % = M. 184 949 199 auf die Durchfuhr kamen, welche der städtischen Bevölkerung nur einen geringen Gewinn bringt, bezifferte sich die Ausfuhr von Taback — Stengel und Cigarren nicht gerechnet — auf fast 63 Mill. Mark und davon war der Eigenhandel, welcher in Bezug auf das ganze bremische Waarengeschäft nur eine Ausfuhrziffer von M. 236 875 481 aufzuweisen hat, mit M. 60 778 635 theilhaftig.

Die Ausfuhr von Petroleum hatte dagegen nur einen Werth von ungefähr 50 $\frac{1}{4}$ Mill. und die von Baumwolle einen Werth von fast 50 Mill., worunter eine Durchfuhr im Betrage von nahezu 32 Mill.

Aber nicht nur seinem äußeren Umfange nach ist der Tabackshandel für Bremen von der größten Bedeutung, sondern auch deshalb, weil Taback im Gegensatz zu anderen hervorragenden bremischen Stapelartikeln, wie z. B. Petroleum, beinahe ausschließlich in der Stadt Bremen zu Lager gebracht, stets einer genauen Prüfung, häufig einer Sortirung und Bearbeitung unterworfen und endlich unter Anwendung

einer gerade bei Taback sehr wesentlichen Sachkunde den verschiedenen Nuancen seiner Qualität entsprechend hoch oder niedrig verkauft wird.

Es stehen deshalb mit diesem Artikel eine große Menge von Küpern, Tagelöhnern, Packhausbesitzern etc. zu Gute kommenden Nebenarbeiten in Verbindung, welche bei dem Umstande, daß der Taback hier durchschnittlich ein Jahr lagert, incl. Lagermiethe sicher einen Geldwerth von mehr als 2 Mill. Mark repräsentiren. Endlich spricht für die Bedeutung dieses Handelszweiges noch ferner, daß Bremen gerade in Bezug auf den Artikel Taback den Charakter einer Welt-handelsstadt trägt, und daß der Tabackshandel eine stabile Entwicklung zeigt. Selbst in den letzten im Uebrigen flauen Jahren hat sich die Ausfuhr durchschnittlich dem Werthe nach um 2 Mill. Mark p. a. gehoben.

Daß der Taback bei den Untersuchungen über die Frage, ob Bremen gut thut, sich dem Zollgebiet anzuschließen, eine vorzügliche Berücksichtigung verdient, dürfte darnach wohl keinem Zweifel unterworfen sein.

Würde nun Bremen angeschlossen, so hat der Importeur von Taback nur drei Möglichkeiten:

Entweder er verzollt denselben sofort, oder er legt ihn in eine allgemeine Niederlage oder er bringt ihn in ein Privatlager unter Mitverschluß der Zollbehörde.

Wenn hier und früher von Privatlagern gesprochen wird, so sind damit stets die sogenannten Transitlager gemeint, da die Creditlager in ihrem Effect nur auf einen Zollcredit hinauslaufen und deshalb an dieser Stelle außer Frage bleiben können.

Daß von den drei angegebenen Möglichkeiten die erste, die sofortige Verzollung, nicht gewählt werden kann, leuchtet ein, wenn man bedenkt, daß der Zoll für rohen Taback 12 Mark per Centner beträgt, daß ca. $\frac{2}{5}$ des gesammten eingeführten Tabacks wieder in's Zollaussland gelangen, und daß beim Sortiren und Reinigen des Tabacks manches verloren geht.

Es bliebe somit nur die Lagerung in allgemeinen Niederlagen, welche Bremen zu errichten hätte, oder in Transitlagern unter Mitverschluß.

Diese letzteren stehen den allgemeinen Niederlagen im Großen und Ganzen, was die zollamtliche Controlle betrifft, gleich, nur hat der Inhaber die besonderen Aufsichtskosten selbst zu tragen.

Im Gegensatz zu den jetzigen freien Verhältnissen würden sich nun bei der Lagerung in allgemeinen Niederlagen wie in den Privatlagern unter Mitverschluß folgende Unbequemlichkeiten bzw. Mehrarbeiten und Mehrkosten ergeben:

- a. Bei der Aufnahme ist Gewicht und Inhalt festzustellen.
- b. Die Umpackung erfordert eine vorherige Anmeldung und eine Feststellung der neugebildeten Colli.
- c. Bei der Entnahme von Proben ist gleichfalls eine vorherige Anmeldung erforderlich. Die entnommenen Proben — auch die in's Zollaussland gegangenen — werden dann bei Räumung des Lagers mit verzollt.
- d. Der Zugang zum Lager ist nur zu bestimmten Zeiten möglich. Auf Privatlagern darf erst gearbeitet werden, nachdem die Zollbehörde zum Oeffnen des Verschlusses herbeigeholt ist. Der Eingang wird während der Dauer der Arbeit bewacht; die Kosten der Bewachung trägt der Inhaber des Privatlagers.
- e. Das Hinbringen zum Lager bzw. der Transport von einer Niederlage zur andern geschieht gleichfalls der Regel nach unter Zollbewachung.
- f. Es tritt eine Controlle auch bei den Versendungen in's Zollaussland ein.
- g. Das Lager kann zu jeder Zeit zollseitig revidirt werden.

Diese sämtlichen Belästigungen und Mehrkosten würden beim Zollanschluß absolut hinzukommen. Bei dem Eintritt der Waaren vom Lager in den freien Verkehr sind dann dieselben zollamtlichen Manipulationen nöthig, wie jetzt beim Eintritt in das Zollgebiet.

Wie aus der gegebenen Zusammenstellung ersichtlich, werden die allgemeinen Niederlagen von den Belästigungen etwas weniger betroffen und würden daher

vorzuziehen sein, wenn sie nicht andere Mängel hätten — und zwar gemeinsam mit der freien Niederlage, dem räumlich beschränkten Zollauslande — welche ihre Benutzung bedenklich erscheinen lassen.

Diese Mängel sind theilweise schon oben bei der Untersuchung des Einflusses eines etwaigen Zollanschlusses auf den Colonialwaarenhandel hervorgehoben.

Sie bestehen einerseits in der räumlichen Trennung von den Contoren, wodurch mancher zeitraubende Gang nöthig, eine Beaufsichtigung der Arbeiter weniger leicht möglich, die Bequemlichkeit, die Waare zu besehen, für die Käufer geringer, kurzum ein leichter und beständiger Verkehr mit der Waare ausgeschlossen wird, — und andererseits in der Unmöglichkeit, die Waaren in den allgemeinen Speichern so individuell und sorgsam zu behandeln, wie es die Waare verlangt. Taback muß bald im Keller, bald auf einem Boden liegen, die Lager Räume müssen bald offen, bald geschlossen sein, die Sortirung und Verpackung muß äußerst vorsichtig erfolgen. Bei Taback in Fässern und Kisten ist außerdem eine viel Raum erfordernde Lagerung nöthig, damit die einzelnen Colli einer häufigen Besichtigung und einem wiederholten Probeziehen unterzogen werden können.

Diesen Erfordernissen kann in einer allgemeinen Niederlage oder in einem Dock (freie Niederlage) gar nicht in genügender Weise entsprochen werden, und dies ist vielleicht die einzige, jedenfalls aber eine Hauptursache, weshalb Bremen dem Tabackshandel Londons, wo sich alles in den Docks entwickelt, so siegreich Concurrenz gemacht hat.

Unabhängig von der Lagerung in allgemeinen Niederlagen oder Privatlagern, aber eine fernere schädliche Einwirkung des Zollanschlusses würde es sein, daß der Taback, welcher jetzt unverzollt in's Zollgebiet verkauft wird, später voraussichtlich verzollt verkauft werden müßte — die neue Situation würde das ohne Zweifel mit sich bringen. Geschieht das aber, so würde neben der einmal üblichen Creditirung der Kaufsumme auch die Creditirung des Zolls eintreten, wodurch das Risiko erhöht, ein durch den dreimonatlichen Zolleredit nicht aufgewogener Zinsverlust erwachsen und ein größeres Betriebscapital nöthig werden würde.

Endlich liegt auch noch darin ein Nachtheil, daß beschädigte Theile, welche nicht werthvoll genug sind, um den Zoll vertragen zu können, nach dem Zollanschluß werthlos würden, während sie jetzt von kleinen Händlern angekauft, nebenher sortirt und so zu einer im Platzconsum zu verwendenden, häufig sogar exportfähigen Waare umgewandelt werden.

Diese Arbeiten können weder in einer allgemeinen Niederlage, noch in einem Privatlager vorgenommen werden. Abfälle der bezeichneten Art würden deshalb der Zollbehörde zur Vernichtung übergeben oder in's Zollausland geschafft werden müssen, welches Letztere sich selten verlohnen würde.

Derartige anscheinende Kleinigkeiten werden häufig unterschätzt. Es giebt aber hier Tabacksgeschäfte, welche in einem Jahre 50 000 Pfund Abfall dieser Art zu verwerthen gehabt haben. Auch nur das Pfund zu 10 $\mathcal{L}$ gerechnet, ergäbe dies einen jährlichen Verlust von Mk. 5000.

Unter den Nachtheilen des Zollanschlusses würden die jungen Häuser naturgemäß am meisten leiden. Denn gesetzt auch, man bewilligte ihnen von vornherein Privatlager unter Mitverschluß, so würden sie doch der großen Kosten wegen — jetzt miethen sie zunächst hier und da einen Unterraum und Boden — sich im Anfange auf die allgemeinen Niederlagen angewiesen sehen. Ihre Concurrenzfähigkeit wäre damit schon von Anfang an in Frage gestellt. Auch würden diese jüngeren Häuser aus den schon angeführten Gründen ein größeres Betriebscapital nöthig haben.

Während so die jungen Häuser, auf denen die stete Regeneration des gesammten Handelszweiges beruht, am Aufblühen gehindert wären, würde die Concurrenz anderer Handelsplätze, wie Hamburg, Amsterdam, Rotterdam &c., eine erheblich gesteigerte, geradezu gefährliche werden.

Holland hat bekanntlich schon jetzt ein bedeutendes Tabacksgeschäft und besitzt fast ein Monopol in Java- und Sumatra-Tabacken, welche es selbst in Deutschland nach allen Richtungen hin vertreibt. Die Absatz-Verbindungen sind also vorhanden. Es bedarf nur eines kleinen weiteren Vorsprungs vor Bremen,

und den würde es beim Zollanschluß Bremens bekommen, weil im eigenen Lande der Eingangszoll auf Taback so gering ist ($\frac{7}{10}$ Gulden per 100 Kilo), daß die weitgehendsten Erleichterungen seitens der Zollbehörden zugestanden werden konnten.

Es ist aus allen angegebenen Gründen fast mit Sicherheit anzunehmen, daß sich beim Zollanschluß ein großer Theil des hiesigen Tabacksgeschäfts von hier fortziehen und nach Holland, Hamburg oder nach Bremerhaven, falls dies ausgeschlossen bliebe, übersiedeln würde.

Ein Arrangement in der Weise, daß hier das eigentliche Geschäft und in jenen Plätzen die Läger wären, ließe sich nicht ausführen, weil Taback eben kein Artikel ist, welcher, wie z. B. Petroleum, verkauft werden kann, ohne daß Verkäufer oder Käufer ihn auch nur gesehen haben.

Was die Cigarrenfabrikation anlangt, so dürften sich Diejenigen sehr täuschen, welche annehmen, daß sich die Fabrikthätigkeit in Bremen nach dem Anschluß stark entwickeln werde. Kommt doch jetzt sogar der Fall vor, daß ausschließlich für den Export bestimmte Cigarren lieber im Zollgebiet als hier unter den hohen Arbeitslöhnen fabricirt werden, obgleich der betreffende Fabrikant auf eine Export-Bonification verzichtet hat — begreiflich, wenn man nur einen Blick in das mit dem 1. April 1870 in Kraft getretene rigorose Regulativ, betreffend die Gewährung einer Zoll- und Steuervergütung für in das Ausland versandten Taback, wirft —, somit den ganzen Eingangszoll lieber trägt, als hier arbeiten läßt.

Damit glaubt die Handelskammer ihre Einzelausführungen schließen zu können.

Die Kammer hat es unterlassen, auch noch besonders hervorzuheben, wie die vielfachen Cautionen, welche die Zollverwaltung bei der Gewährung von Zollcredit, fortlaufenden Conten, Privatlagern ohne Mitverschluß etc. verlangt, nachtheilig auf die Verringerung des Betriebscapitals einwirken. Sie hat auch darauf verzichtet, auseinanderzusetzen, wie viel für die Erleichterung des Verkehrs im einzelnen Falle von der Coulanz der einzelnen Zollbeamten abhängt, wie sehr deren Einfluß deshalb steigt und in welcher Weise allen bisherigen Geschäftsgewohnheiten entgegen mit diesem Factor gerechnet werden muß, welcher gerade seiner großen Gewissenhaftigkeit wegen häufig mehr auf den Buchstaben, als auf den eigentlichen Willen der Regulative Rücksicht nehmen wird.

Endlich hat es die Handelskammer auch unterlassen, um das Gesamtbild nicht durch zu viele Einzelheiten undeutlich zu machen, sämmtliche, auch die weniger wichtigen, zollpflichtigen Artikel Revue passiren zu lassen. Sie passen mutatis mutandis aber sämmtlich in eine der ausgeführten Kategorien.

Um nun zum Schluß noch einmal das Gesamtergebnis der vorstehenden Untersuchungen zusammenzufassen, so hat die Handelskammer die Ueberzeugung gewonnen, daß der Anschluß Bremens an das Zollgebiet für die Schifffahrt und einen großen Theil des Handels eine totale Umwälzung allmählich unter Berücksichtigung der bremischen Freihafenstellung gewordener Verhältnisse bedeutet, daß die zollseitig gebotenen Erleichterungen den Verlust der jetzigen Verkehrsfreiheit nicht annähernd ersetzen können, und daß deshalb Handel und Schifffahrt beim Zollanschluß zurückgehen würden und zwar besonders stark zurückgehen würden, wenn Bremens größter Concurrent Hamburg nach wie vor Freihafen bliebe.

Die Handelskammer hat diese Ueberzeugung schon gehabt, auch bevor sie die eingehenden jetzigen Untersuchungen anstellte, denn um mit einem unverdächtigen Zeugen, der Handelskammer in Stettin, welche mit der Handhabung der Zollregulative im Allgemeinen zufrieden ist, zu reden:

„Es liegt schon in der Natur der Sache, daß bei einer Vergleichung der Verkehrsverhältnisse unter einer zur Sicherung der Zolleinnahmen erforderlichen Controle mit den Verkehrsverhältnissen in einem Freihafen das Zollwesen in seiner Gesamtheit als eine schwere Belastung des Handelsstandes anerkannt werden muß.“

Die Handelskammer.

Namens derselben:

(gez.) **J. Albers.**

d. z. Präses.

Gutachten der Bremischen Gewerbekammer.

Bremen, den 11. September 1877.

Auf das gefl. Schreiben vom 12. April d. J., in welchem die Gewerbekammer um eine gutachtliche Aeußerung darüber ersucht wird, welche Nachtheile für die bremischen Gewerbe die Kammer in der jetzigen Freihafenstellung Bremens erblicke und welche Vortheile sie von einem Zollanschlusse des bremischen Staatsgebiets erwarten zu dürfen glaube, beehrt sich dieselbe, sich nachstehend wie folgt zu erklären:

Seit ihrem Bestehen hat die Gewerbekammer es für eine ihrer wichtigsten Aufgaben gehalten, dahin zu wirken, daß Bremens Gewerbe und Industrie von den sie umgebenden Zollschranken befreit werden, und hat daher wiederholt desfallige Eingaben an den Senat gemacht und die darauf anderweitig gerichteten Bestrebungen unterstützt. Früher konnten immerhin die Freiheiten, welche Bremen den übrigen deutschen Staaten gegenüber genoß, als bedeutend genug angesehen werden, um die Steuern, welchen unsere bremischen Gewerbs- und Industrieerzeugnisse bei der Einfuhr in den Zollverein unterworfen sind, auszugleichen. Mit der Errichtung des norddeutschen Bundes und vollends des deutschen Reiches ist aber die Stellung Bremens eine andere geworden; was diejenigen, welche im deutschen Zollgebiet wohnen, an Steuern für Colonialwaaren verbrauchen, zahlen wir in Form der Aversionalsumme; wir haben keinerlei Vorrechte mehr vor jenen und erfüllen die nämlichen Pflichten dem großen Ganzen gegenüber, ohne jedoch an den Segnungen, welche ein einheitliches Zollgebiet mit sich bringt, theilzunehmen.

Als die Gewerbekammer sich zuletzt vor einigen Jahren an den Senat wandte, glaubte sie, als derzeit voraussichtlich erfolglos, noch nicht auf den Eintritt Bremens in den Zollverein selbst, vielmehr nur auf eine Abänderung des Vereinszolltarifs nach dem Princip der Befreiung der Arbeit von Steuern dringen zu sollen, daß nämlich der Senat dahin wirken möge, daß alle Erzeugnisse der Industrie und des Gewerbes, die hier von Rohstoffen oder Halbfabrikaten angefertigt werden, welche zollfrei sind, auch zollfrei in den Zollverein eingeführt werden dürfen, daß sodann diejenigen Arbeiten, welche nachweislich aus vom Zollverein eingeführten Rohstoffen oder Halbfabrikaten angefertigt sind, zollfrei, und endlich diejenigen Arbeiten, welche von ausländischen zollpflichtigen Rohstoffen oder Halbfabrikaten gefertigt sind, nur die Steuer der Stoffe zu entrichten haben. Die Kammer hoffte, daß bei Durchführung solcher Grundsätze Bremens Gewerbe und Industrie auf gleichem Boden mit der übrigen deutschen Industrie stehen und sich mit dieser frei werde entwickeln können.

Leider haben diese Bestrebungen keinen Erfolg gehabt; man fürchtete dem Vernehmen nach an maßgebender Stelle, daß dadurch die Gewerbetreibenden im Zollgebiet benachtheiligt werden würden, indem sie durch den von ihnen persönlich zu entrichtenden Zoll sowohl für Gewerbematerialien als auch für Lebensmittel höher belastet zu sein schienen, als die bremischen, auch wenn die letzteren in Folge des Zollaversums höher als sonst besteuert sein sollten. Wiewohl eine solche Auffassung keineswegs als richtig anerkannt werden kann, so wurde der Kammer doch klar, daß die Zollbehörden sich nicht veranlaßt sehen, Bremen mehr als ihres Erachtens nöthig entgegenzukommen, da sie augenscheinlich wünschen, daß es ganz in's Zollgebiet eingeschlossen werde. Die Kammer konnte daher, zumal inzwischen durch den Anschluß des Buntenthorsteinswegs und der angrenzenden Gebietstheile an den Zollverein das Absatzgebiet für die bremischen Gewerbetreibenden von Neuem verkleinert war, nur noch die Frage des Anschlusses des ganzen Staatsgebiets in Erwägung ziehen und hat sich dazu umsomehr berechtigt geglaubt, als die Handelsverhältnisse, welche demselben früher besonders entgegengehalten wurden, sich in letzter Zeit, wie bekannt, ganz anders gestaltet haben. Es liegt der Kammer fern, die handelspolitische Seite der vorliegenden Frage in ihren Bereich ziehen und näher erörtern zu wollen, nur soviel glaubt sie nach den eigenen Berichten der

betreffenden Behörden und Mittheilungen aus den betheiligten Kreisen als unbestreitbar annehmen zu dürfen, daß Bremens Handel durch die gegen früher so bedeutend erleichterten Verbindungsmittel nach allen Weltgegenden hin, namentlich die Benutzung der Telegraphen und die Ausdehnung des Agentur- und Commissionsgeschäfts, ein anderer geworden ist. Die Inländer bedürfen nicht mehr in gleicher Weise wie früher der Hülfe des Bremer Kaufmanns, sie verschaffen sich vielmehr heutzutage zunehmend Rohmaterial und Producte von den überseeischen Plätzen direct oder durch die Agenten. Bremen wird nicht in dem Maße wie bisher Handelsplatz bleiben können und sich daher nicht auf den Handel beschränken dürfen, vielmehr rechtzeitig darauf Bedacht nehmen müssen, daß es auch Gewerbe und Industrie möglich gemacht werde, sich zu entwickeln.

Aus welchen Gründen dies gegenwärtig nicht der Fall ist, mit andern Worten, welche **Nachteile** für Bremens Gewerbe und Industrie die Sonderstellung desselben mit sich bringt, wird jetzt näher darzulegen sein.

Zunächst muß hier die außerordentliche Beschränktheit des Absatzgebiets hervorgehoben werden. Während die im übrigen Deutschland ansässigen Gewerbetreibenden ihre Erzeugnisse im ganzen Reich vertreiben können, ohne durch Zollschranken gehemmt zu sein, stehen dieselben den bremischen fast überall im Wege; denn ihre Erzeugnisse werden nicht nur durch den Zoll, sondern verschiedene andere Umstände, welche mit der Sonderstellung verbunden sind, übermäßig vertheuert. Dahin gehört namentlich, daß der Bedarf an Arbeitskräften äußerst gering ist. Wenn wie hier der Absatz der gewerblichen Erzeugnisse auf eine Stadt mit kleinem Gebiet beschränkt ist, wenn anerkanntermaßen von einem Fremdenverkehr bei uns kaum die Rede sein kann, wenn ferner die Deckung der Lebensbedürfnisse selbst der nächsten Umgegend gegenwärtig hier höchst selten geschieht, so ist die natürliche Folge, daß die Gewinnung und Erhaltung tüchtiger Arbeitskräfte sehr erschwert wird und oft nur Arbeiter mit geringerer Leistungsfähigkeit, besonders für Reparaturen oder gewöhnliche Waare, einigermaßen dauernd und zugleich zweckmäßig beschäftigt werden können; ein Angebot von geschickten und intelligenten Arbeitern erfolgt daher seltener, so daß die häufig unmittelbare Einwirkung solcher auf die rationell-technische wie Geschmacksleistung im Allgemeinen nicht stattfindet.

Dazu kommt, daß in den meisten Fällen die Gegenstände hier nur einmal angefertigt werden, wodurch eine jedesmal erneuerte Disposition über das erforderliche Rohmaterial, die nöthigen Vorrichtungen und Werkzeuge, individuelle Geschicklichkeit, Herbeischaffung von Ausstattungsmitteln und Vollendungsarbeiten bedingt ist. Die Werthe der darauf verwendeten Zeit, der Proben und des Versuchsmaterials, der vermehrten Abfälle und der ungenügenden Arbeitskraft fallen dem einzelnen Gegenstande zur Last und sind mit Ursache der vielfach beklagten Vertheuerung, ganz abgesehen davon, daß bei der ersten Anfertigung manche Constructions- und Dekorationsmängel einem Gegenstande anhaften, welche schon bei einer Wiederholung vermieden werden können. Es ist bei vielen gewerblichen Arbeitsstücken, z. B. Möbeln, die Regel, mindestens zwei Exemplare gleichzeitig in Arbeit zu nehmen, weil nicht nur die Ausnutzung des Materials eine vollständigere sein kann, sondern auch die Art und Weise der Herstellung öfter die längere Ablegung des einen Arbeitsstückes zum Zwecke des Trocknens oder dergl. erfordert, wogegen bei Ermangelung gleichmäßiger Beschäftigung mit anderen ähnlichen Arbeitsstücken die dadurch veranlaßte Zwischenbeschäftigung mit anderen verschiedenartigen Arbeiten auf die ganze Leistung nachtheilig wirken muß.

Ein fernerer Umstand ist der Ausschluß von vortheilhafter Maschinenbenutzung. Die Maschine soll die mechanische Arbeitsthätigkeit des Menschen ersetzen; sie thut dies indessen nur dann in vortheilhafter zweckentsprechender Weise, wenn neben der Exactheit ihres Products eine größere Quantität desselben zur Ausnutzung gelangen kann. Wie aber im eigentlichen fabrikmäßigen Betrieb hat sie auch beim Handwerk dieselben Bedingungen zu erfüllen, und da ihr eigener Werth, das Anlagecapital, durch ihr Product aufgebracht werden muß, ist zunächst nur eine ununterbrochene Thätigkeit im Stande, gleichen Schritt mit ihrer Abnutzung und Veralterung als der Grenze der Amortisation zu halten. —

Der bei uns in Bremen bestehende und allein mögliche Gewerbebetrieb steht aber in directem Gegensatz zu diesen Grundsätzen, da selbst der verhältnißmäßig mehr beschäftigte Handwerker etwaige Maschinen nur in großen Zwischenräumen für kurze Dauer benutzen kann, weshalb das Anlagecapital, welches unter Berücksichtigung der fortwährend neuen Erfindungen und Verbesserungen in einer bestimmten Zeit zu decken ist, auf verhältnißmäßig wenige Erzeugnisse vertheilt werden muß. Sehr viele unserer Handwerker bedienen sich leider aus solchen Gründen überhaupt keiner Maschinen und behelfen sich mit der jenen gegenüber enorm theuren Handarbeit, sie scheuen sogar die Beschaffung neuer und vortheilhafter Werkzeuge, weil auch diese nicht die nothwendige und wünschenswerthe Ausnutzung voraussehen lassen.

Es liegt auf der Hand, daß durch derartige Umstände die meisten gewerblichen Erzeugnisse so vertheuert werden, daß die hiesigen Gewerbetreibenden zum Theil nur mit großen Opfern im Stande sind, mit denjenigen aus dem übrigen Deutschland zu concurriren; die letzteren überschwemmen dagegen, weder durch den Zoll, noch die damit verbundenen Belästigungen verhindert, unsern Markt mit ihren Erzeugnissen, wodurch unser ohnehin so beschränktes Absatzgebiet noch mehr beengt wird. Daß dies nach dem Zollanschlusse Bremens noch mehr der Fall sein werde, wie behauptet wird, ist nicht anzunehmen, denn schon jetzt haben bekanntlich diejenigen inländischen Gewerbetreibenden, welche hier ihre Waaren verkaufen wollen, die Vergünstigung, die nicht verkauften innerhalb einer bestimmten Zeit zollfrei wieder zurückzuführen. Daher werden von den hiesigen Gewerbetreibenden, zumal ihnen analoge Zollerleichterungen nicht gewährt sind, nur wenig Geschäfte nach dem Zollinland gemacht. Die Kammer bedauert lebhaft, darüber keine näheren statistischen Angaben machen zu können, da uns eine Gewerbestatistik leider fehlt und der Kammer zur Beschaffung einer solchen nicht die nöthigen Mittel und geeigneten Kräfte zur Verfügung stehen. Nach den von ihr im vorigen Jahre eingezogenen Erkundigungen waren es aber höchstens 15 000 Mark, welche im Jahre 1875 an Zoll für in den Zollverein eingeführte bremische Gewerbeerzeugnisse bezahlt worden sind. Der seitdem erfolgte Anschluß Vegesacks und des Buntenthorssteinwegs nebst den angrenzenden Gebietsheilen hat das Absatzgebiet wiederum verkleinert.

Bei solch beschränkten Verhältnissen kann sich Gewerbe und Industrie nicht entwickeln, vielmehr ist kaum zu verwundern, daß sich aus dem Handwerk als natürlichem Boden größere industrielle Unternehmungen oder eine fabrikmäßige Production nur vereinzelt herauszubilden vermocht haben. Eine große Anzahl unserer Gewerbetreibenden ist sogar in bedauerlicher Resignation schon dahin gekommen, daß sie sich mit ihren gegenwärtigen Erwerbsverhältnissen, welche ausschließlich durch die Prosperität unserer wenigen Handelsartikel bedingt sind, zufrieden erklären, dabei aber in beständiger Furcht vor Schmälerung ihrer Kundschaft durch vermehrten Bezug auswärtiger Waaren oder gesteigerter Concurrenz sich befinden.

Es fehlt den hiesigen Gewerbetreibenden daher auch der Unternehmungsgeist für neue Muster. Die Unsicherheit, mit der solche überhaupt, hier aber ganz besonders, an das Publikum abzugeben sind, die Schwierigkeit, mit denselben ein weiteres Gebiet zu beschicken, bewirkt, daß unsere Gewerbetreibenden nur vorsichtig und zögernd an die Ausführung derselben sich wagen, zumal eine große Anzahl von Ladengeschäften und der Verkehr durch Reisende auswärtige Muster leicht und ohne besonderes Risiko hier vorzuführen gestatten. Wenn man annehmen wollte, daß der letztere Umstand auch für die einheimische Production anregend wirke, so ist davon kaum etwas zu merken, was aus den oben angeführten Gründen um so leichter erklärlich ist, als den Gewerbetreibenden in der Regel nicht die erforderlichen Geldmittel, um Versuche mit ungewissem Ausgange zu unternehmen, zu Gebote stehen. Eine natürliche Folge davon ist das häufige Festhalten an hergebrachten, erlernten und gewohnten Formen und damit das Beharren auf einem anderwärts vielleicht schon längst verlassenen Standpunkt der technischen und ästhetischen Production; eine weitere Folge andererseits ist der sich mehr und mehr steigernde Bezug auswärtiger Erzeugnisse durch das Publikum, namentlich den wohlhabenderen Theil desselben, und bei Gelegenheiten, wo es sich

um große Aufträge und Anforderungen der höheren Ausstattung und Eleganz handelt, wodurch besonders bei neuen Einrichtungen eine ganze Reihe von Gewerben empfindlich berührt werden.

Daß unter diesen Umständen die bremischen Gewerbetreibenden, zumal von auswärts wenig Ansprüche an sie gemacht werden, zwar nicht in der technischen Fähigkeit, wohl aber in vielseitiger Entwicklung vielfach hinter andern zurückgeblieben sind, läßt sich leider nicht in Abrede stellen; ebenso ist die Begründung neuer Gewerbsarten hier mehr und mehr fast vollständig unterblieben, während andere zum Theil früher blühende Industriezweige entschieden zurückgegangen sind oder doch einer allmählichen Verkümmern entgegen gehen, z. B. Gerberei, Wagenbau u. s. w. Viele Gewerbe haben die Production ganz oder zum großen Theile aufgegeben und sind, der allgemeinen lokalen Strömung folgend und des scheinbar müheloseren Gewinnes halber, Handelsgewerbe geworden; noch andere sind längst geradezu durch den Zoll fast ganz von Bremen verdrängt, z. B. die Cigarrenindustrie, welche noch im Jahre 1851 hier über 5000 Arbeiter beschäftigte, deren Arbeitslohn wieder in Bremen umgesetzt wurde.

Dazu kommt, daß die Gewerbsthätigkeit überhaupt gegen früher eine andere geworden ist. Die Herstellung completer Gegenstände erfordert nicht nur meist ein Zusammenwirken mehrerer Gewerbe, sie macht auch den Bezug kleinerer Garniturtheile, Materialien und Werkzeuge erforderlich, wobei namentlich die rasche Verwendung auftauchender neuer Erfindungen wichtig ist. Um nun derartige Specialitäten kennen zu lernen, mangelt es hier fast gänzlich an Gelegenheit; denn nicht nur fehlen in der Regel den Gewerbetreibenden die Mittel, es ist auch die Nachfrage eine zu geringe, um öftere geschäftliche Reisen zur nothwendigen Informirung über Bezugsquellen u. dgl. zu unternehmen, ferner ist der Verkehr von Geschäftsreisenden in dieser Beziehung hier am Platze unbedeutend und die mit dem Vertriebe solcher Gegenstände sich befassenden Handlungen nehmen der geringen Nachfrage halber neue Erscheinungen nur zögernd und unvollkommen auf Lager, so daß thatsächlich manche Halbfabrikate, Ausstattungsmittel, feine Werkzeuge und Rohmaterial in außergewöhnlicher Form oder Beschaffenheit hier nur schwer und mit mancherlei Umständlichkeiten und Kosten zu bekommen sind.

Uebrigens ist selbstverständlich auch bei jenem Theil der Consumenten, welcher nicht in der Lage ist, öftere Reisen zu unternehmen — die Unkenntniß neuer Erscheinungen und der damit zusammenhängenden Geschmacksrichtungen auf dem Gebiete der Industrie bemerkbar und ist dies mit Ursache einer gewissen Geschmacksstagnation, die man vielfach mit patriarchalischen Sitten und Gewohnheiten zu beschönigen versucht. Als Beweis hierfür dienen manche Möbel, z. B. die sog. Hamburger Stuhlmodelle, welche hier über ein Jahrzehnt dominiert haben; die Verwendung matter oder schwarz gebeizter Möbeln, dunkle satte Tapetenfarben, die Hinneigung zu strengeren stylvolleren Mustern überhaupt sind hier vielfach erst dann zum Durchbruch gekommen, nachdem sie anderswo längst die Herrschaft in gebildeten Kreisen erlangt hatten.

In Hamburg haben sich allerdings diese Folgen der Freihafenstellung nicht in demselben Maße wie bei uns gezeigt; dies hat zunächst seinen Grund darin, daß es schon wegen seiner Größe ein weiteres Absatzgebiet hat, und ihm bis zum Zollanschluß von Holstein und Mecklenburg der Verkehr mit diesen Ländern offen stand; sodann konnten sich aber auch Gewerbe und Industrie daselbst besser entwickeln, da von jeher durch Errichtung von gewerblichen Bildungsanstalten und Schulen mehr dafür geschehen ist; in Folge dessen haben es einzelne intelligente Leute verstanden, ihr Gewerbe in hervorragender Weise zu fördern, z. B. die Möbelfabrikation. Endlich ist der Hamburger Handel der Industrie dadurch, daß er ihre Erzeugnisse in bedeutendem Maße exportirt hat, nicht unwesentlich zu Hülfe gekommen; dies konnte er mit besserem Erfolge thun, als es bei uns jemals geschehen, weil er überhaupt mehr mit Ländern, z. B. Südamerika, in Beziehung steht, wo europäische Fabrikate gesucht werden; auch haben in Hamburg die Kaufleute derartige Geschäfte fast immer für eigene Rechnung übernommen, während bei uns, abgesehen davon, daß überall wenig Industrieerzeugnisse zum Export

verwandt sind, in den meisten Fällen die Kaufleute als Commissionaire fungiren wollten und die Gewerbtreibenden das Risiko selbst tragen mußten.

Wie ihnen daher solche Geschäfte sehr erschwert sind, so ist auch der Zollbelästigungen halber ein größeres Absatzgeschäft nach dem Zollinlande für sie fast zur Unmöglichkeit geworden; die Consumenten fürchten, daß sie beim Empfang bremischer Gewerbszeugnisse wegen der Verzollung immer doch Weitläufigkeiten haben und hegen sogar bei Geschäften mit solchen bremischen Gewerbtreibenden, welche ihre Niederlassungen im Zollverein oder in den demselben angeschlossenen Theilen des bremischen Gebiets errichtet haben, — die ungegründete Vermuthung, daß die Zollpflichtigkeit des Gegenstandes an sich doch bei der Preisstellung berücksichtigt werde. Namentlich haben aber auch die Bewohner der bremischen Umgegend fast gänzlich aufgehört, hier ihre Einkäufe zu machen, und zwar sowohl von zollpflichtigen als auch zollfreien Gegenständen. Zum Theil fürchten sie nämlich auch bei den letzteren einen höheren Verkaufspreis, zum Theil wollen sie sich überall nicht den mit den Zollvisitationen verbundenen Belästigungen unterwerfen.

Auf eine nähere Darlegung dieser Belästigungen selbst glaubt die Gewerbekammer verzichten zu dürfen, da die Unannehmlichkeiten derselben für den gewerblichen Verkehr sowohl wie für das reisende Publikum zu bekannt sind, als daß es erforderlich erscheinen könnte, sie hier von Neuem eingehend zu schildern.

Da die Gewerbtreibenden unter diesen Umständen ihre Erzeugnisse nach auswärts nur erschwert absetzen können und fast lediglich auf den Platzconsum angewiesen sind, befinden sie sich in erhöhtem Maße in einem directen Abhängigkeitsverhältniß von ihren Mitbürgern, namentlich den wohlhabenderen, vom Handel lebenden und unterliegen dadurch den variablen Conjunctionen des Handels, während doch die ganze Anlage des gewerblichen Betriebs auf stabilen und allmählichen Erwerb mit kleinem Gewinn und successiver Steigerung des Geschäfts und der Betriebsmittel begründet ist. Eine thatsächliche Bestätigung dieses Mißverhältnisses zwischen Lieferanten und Kunden ist die große Anzahl der Zahlungseinstellungen, welche nach Eintritt einer Handelskrisis oder der Flauheit einer der wenigen bremischen Handelsartikel von Gewerbtreibenden erfolgen, wie die längere Dauer einer solchen Krisis besonders die kleineren Handwerker und Anfänger bitter drückt. Umso mehr wirkt dies ein, als bei vielen Bestellungen von gewerblichen Arbeiten die Auftraggeber hier ganz besondere Wünsche bei der Ausführung berücksichtigt wissen wollen, aus welchem Grunde die Gegenstände weder in Magazinen vorrätig gefunden, noch ebenso leicht und zufriedenstellend durch Bezug von auswärts beschafft werden konnten. Und wenn nun auch im Allgemeinen hiergegen nichts zu sagen ist, so gehen die besonderen Anforderungen doch sehr oft über das gewöhnliche Maß berechtigter Wünsche hinaus und zwar deshalb, weil durch die engbegrenzte Wirksamkeit der Gewerbtreibenden eine gewisse gezwungene Willfährigkeit derselben gegenüber den Bestellern Platz greift, wodurch sie oft empfindlichen Schaden erleiden, da von Seiten der Besteller ohne genügende Berücksichtigung der oft erheblichen Mehrleistung selten die äquivalente Bewilligung eines höheren Preises stattfindet.

Dies Alles wird noch vermehrt durch die im Verhältniß zu anderen Städten von ähnlicher Größe geringe Zunahme der städtischen Bevölkerung während der letzten Jahre in Bremen, welche in erster Linie, durch die hohen Preise aller Gegenstände hier am Orte veranlaßt, als Folge der Sonderstellung bezeichnet werden muß; es folgt aus dem Vorhergehenden mit Nothwendigkeit, daß bei der geringen Nachfrage nach vielseitiger Arbeit und dem beschränkten Absatzgebiet die Produktionskosten nicht heruntergehen und die Gegenstände nicht billiger werden können, da des unbedeutenden Umsatzes halber der Aufschlag auf die Arbeit verhältnißmäßig höher sein muß. Die allgemeine Behauptung dagegen, daß auch die Arbeitslöhne bei uns zu hoch seien, ist nur relativ richtig, insofern als die Arbeitskraft des Einzelnen, soweit gewerbliche Thätigkeit in Betracht kommt, hier meist nicht dauernd, am richtigen Platze und in der ausgiebigsten Weise zur Geltung gebracht werden kann.

Wie die Verwendung einer geringen Leistungsfähigkeit zu besseren Arbeiten nahezu unmöglich ist, so ist die Zumuthung untergeordneter Leistung an eine höher entwickelte Fähigkeit, ganz abgesehen von der naturgemäßen Abneigung des Arbeiters,

eine wirthschaftlich unrationelle und deshalb geschäftlich unvortheilhafte und hat zunächst die Wirkung, daß deren normale Gegenleistung, der Arbeitslohn, auf eine niedere Productivität übertragen wird, wodurch ein Mißverhältniß entsteht, was man zu hohen Arbeitslohn zu nennen pflegt. — In dieser Lage befindet sich durchgängig das Gewerbe in Bremen, weil die Bedürfnisse nicht zahlreich genug vorhanden sind, intelligente, höher begabte Arbeitskräfte ständig mit den ihnen entsprechenden Leistungen zu beschäftigen. Dieser Umstand hat noch die weitere Folge, daß derartige Kräfte aus den angeführten Gründen überhaupt nur schwer zu erlangen sind und jedenfalls auf die Dauer nicht festgehalten werden können, so daß auch andererseits neue Niederlassungen von höher ausgebildeten Gewerbetreibenden hier nicht in wünschenswerther Weise gegründet werden.

Aus dem Obigen ergibt sich, daß der gleiche Arbeitslohn für ihm analoge Leistungen gegeben hier nicht höher als anderswo erscheinen würde; auch müßte das richtige Verhältniß durch die Concurrenz von selbst eintreten, wenn die entsprechenden Leistungen hier einigermaßen dauernd verwendet werden könnten. Weil dies aber nicht der Fall ist, so wirken noch andere Umstände, wie Reisekosten, müßige Wartezeit, Einübungs- und Vorrichtungsarbeiten u. s. w. wesentlich alterirend auf den Arbeitslohn ein.

So können sich in Bremen Gewerbe und Industrie nicht entwickeln; die Gewerbetreibenden selbst werden nicht gewohnt, sich in größeren Verhältnissen zu bewegen; die gegenseitige Concurrenz auf engem Gebiete hält sie darnieder. Es ist daher nicht zu verwundern, daß dadurch mehr als anderswo Ausartungen in kleinliche Nörgeleien, gehässige Herabsetzungen, Brodneid und Unzufriedenheit unter den Gewerbetreibenden bemerkbar sind, zumal solche, eine freie Entwicklung hemmenden Untugenden vielfach durch penibele Umfrage nach billigster Lieferung, häufigen Bezug auswärtiger Gewerbszeugnisse und gering-schätzende Beurtheilung der einheimischen Arbeiten seitens der ausschließlich lokalen Kundschaft direct und indirect befördert werden.

Die **Vorteile** nun, welche die Gewerbekammer von dem Zollanschlusse für Bremens Gewerbe und Industrie erwartet, bestehen zunächst in der Beseitigung aller derjenigen Nachteile, wie sie die gegenwärtige Sonderstellung für dieselben mit sich bringt und im Vorhergehenden ausführlich dargestellt sind. Es wird sodann, was freilich weder durch Zahlen, noch für einzelne bestimmte Gewerbe mit apodictischer Gewißheit im Voraus nachgewiesen, aber nach den Verhältnissen und dem Vergleich mit anderen Städten gar nicht bezweifelt werden kann, — ein Aufschwung von Gewerbe und Industrie die Folge sein, wie solcher für ganz Bremen von unberechenbarem Vortheil ist.

Die Industrie und der größere Gewerbebetrieb ziehen nicht nur eine fleißige Arbeiterbevölkerung nach sich, sie haben auch die Entwicklung der kleineren Gewerbetreibenden unzweifelhaft zur Folge, weil eine Menge häuslicher und Nahrungsbedürfnisse durch jene hervorgerufen wird, weil sie zu vielfachen dauernden und lohnenden Hilfsarbeiten der Handwerker Veranlassung geben und aus sich selbst in der Regel nur intelligente Elemente ablösen, welche bekannt mit rationellem Betrieb und Vertrieb der Erzeugnisse selbständige Erwerbszweige begründen, die häufig wieder zu größeren Etablissements sich entwickeln und jedenfalls durch früher gewonnene erweiterte Anschauungen über Erwerbsweisen von lokaler Kundschaft sich unabhängiger fühlen.

Durch die Beseitigung der Zollschranken wird das Absatzgebiet unserer Industrie erweitert und das ganze Reich ihr erschlossen und es ihr möglich sein, mit den Gewerbsgenossen im übrigen Deutschland zu concurriren; insbesondere kann sie sich vielseitiger entwickeln, wozu ihr in technischer Hinsicht die Fertigkeit keineswegs fehlt. Durch die Ansprüche von außen werden die bremischen Gewerbetreibenden leistungsfähiger werden, allerdings aber auch wegen der gesteigerten Ansprüche die Gewerbsthätigkeit selbst manche Aenderungen erfahren müssen; denn für den vermehrten Umsatz müssen auch die Kräfte, mit welchen gearbeitet wird, vermehrt und erhöht werden; es wird mehr Arbeitstheilung eintreten und das Gewerbe zum Maschinenbetrieb übergehen, überhaupt das ganze Geschäft rationeller geführt werden können. Neben der naturgemäßen Erweiterung bestehender Gewerbe

wird die Entstehung neuer gewerblicher Berufsarten die unmittelbare Folge sein. Zunächst werden, wie an anderen Orten, z. B. Lübeck, viele sogenannte Handelsgewerbe beginnen, einzelne Gegenstände, wenn auch nur für den Bedarf und Geschmack des Platzes oder der nächsten Umgegend anzufertigen und wenn sich dem Absatze überhaupt keine Hindernisse mehr bieten, mehr und mehr die Vortheile der Massenproduction benutzen und allmählig in dieselbe übergehen.

Sodann werden, durch die Vortheile veranlaßt, welche der leichte Bezug von Rohmaterial, die unmittelbare Kenntniß des Bedarfs und der Producte überseeischer Länder bieten, — neue Unternehmer, mit den erforderlichen Kenntnissen und Capitalien ausgerüstet, sich hier niederlassen, um dem übrigen Deutschland die Producte oder Halbfabrikate, welche bei uns importirt werden, sofort am Platze mit Ersparung theurer Landfrachten zu verarbeiten und zu veredeln. Unsere Reismühlen sind als Beispiel solchen Veredelungsverfahrens zu betrachten, welches sich durch Erschließung des Absatzes an das Reich auch für andere Producte nur vortheilhaft erweisen kann.

Ferner werden sich die Ladengeschäfte, von welchen schon jetzt einzelne eine große Anzahl Gehülfen oder weiblicher Arbeiter beschäftigen, um so leichter vermehren, als unsere meist ländliche Umgegend noch eines günstig gelegenen industriellen Centralpunktes entbehrt, um von demselben ihren Bedarf zu entnehmen, und die notorische Wohlhabenheit der sich ziemlich weithin erstreckenden, kleinere Städte mit einschließenden Gegend eine dichtere und deshalb ärmere Bevölkerung mehr als ausgleicht.

Dazu kommt, daß viele Fabriken, namentlich Baumwollspinnereien und Webereien, Tuchfabriken u. s. w., und alle Großbetriebe, welche nur eine Theilarbeit verrichten, heutzutage durch die Concurrenz gezwungen werden, sich selbst die kleinsten Vortheile zu Nutze zu machen. Derartige Anlagen im Binnenlande hat nun oft nur das Vorhandensein billiger Wasserkräfte ermöglicht, die Werthe der letzteren sind aber stetig gestiegen, und sie selbst doch variabel und ungenügend, so daß wohl kaum irgendwo eine große Fabrik ohne wesentliche Mithilfe der Dampfkraft arbeiten könnte. — Hier in Bremen kommt nun zu den Vortheilen des billigen Bezugs des Rohmaterials die leicht mögliche Beschaffung der Kohle und die vortheilhafte Seeverfrachtung, wodurch der oft zweifelhafte Nutzen der Wasserkräfte fast völlig aufgewogen wird.

So muß sich die Industrie entwickeln, zumal die Lage Bremens zum Binnenlande durch seine vielseitigen Verkehrswege, Eisenbahnen und Wasserstraße, welche es mit den Hauptplätzen des mittlern Deutschlands verbinden, ebenfalls durchaus günstig ist.

Auch an anderen Voraussetzungen dazu fehlt es nicht; so wird sich das Capital, welches gegenwärtig fast ausschließlich dem Handel dient und höchstens in auswärtigen industriellen Unternehmungen angelegt wird, auch der Industrie zuwenden und trotz der oft gehörten gegentheiligen Behauptungen ist in unserer Bevölkerung der industrielle Sinn allerdings vorhanden, wie dies verschiedene Industrien, welche, wenn auch mit schweren Opfern und erst allmählig, ungeachtet der entgegenstehenden Zollschranken, emporgekommen sind, z. B. die Silberwaaren- und Hutwaarenindustrie, beweisen. Andere verbinden bereits bei größerem Betrieb mit der kaufmännischen Leitung selbst den eigenen Bezug ihres Rohmaterials und directen Versand ihrer Producte, wie die Reismühlen, Zuckerfabriken, Gewebe- und Gespinnstindustrien, Holzschneidereien, Stuhlrohrfabriken u. a., und zählen sich aus diesem Grunde bei uns mehr zum Handelsberufe, nicht unwesentlich zur Lebhaftigkeit unseres Handels beitragend.

Daß durch die Entwicklung der Industrie auch für den Handel neue Zweige eröffnet werden, kann darnach keinem Zweifel unterliegen; die Gewerbesammer hat zwar weder die Aufgabe noch die Befugniß, den bremischen Handel auf solche Wege hinzuweisen, das aber glaubt sie mit Recht hervorheben zu dürfen, daß wenn sich derselbe mehr als bisher des Exports der bremischen Industrie, sowie der Industrieerzeugnisse des übrigen Deutschlands annimmt, dies für Bremen von der größten Wichtigkeit sein wird. Nicht dadurch, daß er sich hauptsächlich auf den Import weniger Handelsartikel, wobei die Concurrenz anderer Seeplätze

täglich fühlbarer zu Tage tritt, beschränkt, sondern durch regen Connex mit der Industrie wird der bremische Verkehr allseitig sich entwickeln und nach jeder Richtung hin vergrößern können. Daß solche Erwartungen thatsächlich begründet sind, ist namentlich aus dem Vorgange Lübeck's zu entnehmen, wo sich nach einem Bericht der Lübeckischen Gewerbekammer Handel und Verkehr durch den Zollanschluß wesentlich gehoben haben. Dieselbe sagt darin u. a.:

„Es dürfte schwerlich auch nur ein Handels- oder Gewerbebezweig gefunden werden, der durch jenen mehr als vorübergehend gelitten hätte, gleichwie sich jetzt in Lübeck kaum eine Stimme ungünstig über jenen Schritt aussprechen würde. Selbst alle diejenigen, welche denselben früher bekämpft haben, gaben mehr oder minder später zu, daß sie sich in ihren Befürchtungen getäuscht hätten und die Zweckmäßigkeit des Anschlusses für die hiesigen Verhältnisse anerkennen müßten.

„Was sodann die positive Seite der Frage anlangt, so läßt sich im allgemeinen wohl, auch ohne Widerspruch besorgen zu müssen, so viel behaupten, daß der Anschluß unserer Stadt an den Zollverein für dieselbe von Vortheil gewesen ist. Für den Handel läßt sich dies durch die vergrößerte Zunahme des Schiffs- und des Eisenbahnverkehrs, durch die höhere Einschätzung der Kaufleute zur Einkommensteuer, durch die wachsende Zahl kaufmännischer Geschäfte, durch das Erblühen neuer und die Ausdehnung älterer Geschäftszweige, sowie durch die stete Erweiterung des Absatzgebietes hiesiger Handlungshäuser leicht darthun.

„Für das Gewerbe ist dies dagegen schwieriger, wenigstens insoweit ein directer Einfluß nachgewiesen werden soll. Die Zahl großer Fabriken und Werkstätten, deren Absatz nach auswärts, insbesondere aber nach dem deutschen Inlande geht, ist von jeher in Lübeck nicht groß gewesen und hat sich auch neuerdings nicht erheblich vermehrt; doch fehlt es auch hier nicht an der Errichtung neuer und der Erweiterung älterer Fabriken, so daß allerdings ein Fortschreiten stattgefunden hat. Ebenso läßt sich ein erfreulicher Aufschwung des Handwerkes in dem letzten Jahrzehnte constatiren; schwer ist es aber, zu unterscheiden, wie viel hiervon direct auf Rechnung des Anschlusses an den Zollverein zu schreiben ist. Möglich ist dies nur bei einzelnen Gewerben, die ihren Absatz in die nähere Umgebung der Stadt haben, als Eisengießerei, Möbeltischlerei, Polsterwaarenfabrikation und Klempnerei. Ferner steht fest, daß seit dem Anschluß Lübeck's an den Zollverein nicht nur der hiesige Handel lebhaft zugenommen, sondern auch eine erhebliche Steigerung der Einwohnerzahl der Stadt stattgefunden hat und gleichzeitig die städtische Bebauung der Vorstädte in solchem Grade fortgeschritten ist, wie sie früher nicht geahnt wurde. Infolge dessen haben denn auch sowohl diejenigen Gewerbe, welche vorzugsweise für den Handel und die Schifffahrt arbeiten, oder doch von dessen Sinken oder Blühen zunächst berührt werden, als auch die Baugewerbe einen ganz besonderen Aufschwung erfahren.“

Die Gewerbekammer weiß recht wohl, daß sich die dortigen Verhältnisse nicht ohne Weiteres auf die unsrigen anwenden lassen und der Lübeckische Handel nicht in eine Linie mit dem bremischen zu stellen ist, sie ist aber der festen Ueberzeugung, daß der Zollanschluß auch für Bremen ähnliche Folgen haben und besonders, was bei Lübeck in bedeutendem Maße der Fall gewesen ist, den Verkehr aus der ganzen Umgegend hierher führen und Bremen mehr und mehr werden wird, worauf es seiner Lage und seinen Verkehrsverbindungen nach hingewiesen ist: der Mittelpunkt des nordwestlichen Deutschlands.

Da die Gewerbekammer indessen nicht verkennt, daß der Zollanschluß unter den gegenwärtigen Zollregulativen für einzelne Handelsartikel, namentlich Taback, sowie für den Schiffsverkehrsverkehr mannigfache Erschwerungen mit sich bringen würde, so ist sie allerdings der Meinung, daß derselbe nur dann, aber auch dann unbedingt stattfinden muß, wenn für den bremischen Handel diejenigen Erleichterungen erlangt werden können, deren er zu seiner Existenz und Weiterentwicklung bedarf. Daß seitens der Reichsregierung derartige Concessionen werden bewilligt werden, glaubt die Gewerbekammer nach dem Beispiel Lübeck's, wo solche schon vor neun Jahren, besonders für den so bedeutenden Weinhandel in weitgehender Weise erfolgt sind, und im Hinblick auf die in den letzten Jahren

in der Zollgesetzgebung zur Geltung gelangten liberalen Grundsätze — mit Bestimmtheit behaupten zu dürfen.

Umsomehr ist dies anzunehmen, als aus den Verhandlungen, welche betreffs des Anschlusses einzelner bremischer Gebietstheile an den Zollverein mit den Reichsbehörden stattgefunden haben, klar hervorzugehen scheint, daß sie den Anschluß des ganzen bremischen Staatsgebiets dringend wünschen. Wenn übrigens vielfach behauptet wird, der letztere sei wegen des Anschlusses des Buntenthorsteinwegs und der angrenzenden Gebietstheile für die Entwicklung von Gewerbe und Industrie nicht mehr nöthig, so kann die Kammer nicht umhin, nachdrücklich darauf hinzuweisen, wie irrig eine solche Anschauung ist.

Allerdings ist richtig, daß solche Erwartungen davon gehegt worden sind; allein dieselben konnten bisher gar nicht erfüllt werden. Zunächst ist hervorzuheben, daß, da eine Industrie nicht auf einmal entstehen kann, vielmehr zu ihrer Entwicklung Jahre erforderlich sind, — die Zeit viel zu kurz ist, um im günstigsten Falle befriedigende Resultate hervorbringen zu können; sodann aber genügt es nicht, ein Stück Land herzugeben, damit sich daselbst eine Industrie entwickle; es sind dazu auch die Grundlagen, auf welchen sie sich errichten muß und ohne welche sie nicht existenzfähig ist, unerlässlich. Diese haben bisher gänzlich gefehlt; denn es waren dort keine Verkehrswege, weder Eisenbahn noch Mittel, die Wasserstraße zu benutzen, und erst seit Kurzem ist es durch die Herstellung des Verbindungsweges vom Buntenthor zum Hohenthor und die Errichtung der Zollabfertigungsstelle auf dem Neustadtsbahnhof möglich, zollpflichtige Gegenstände vom Buntenthorsteinweg aus direct zu befördern.

Auch das dortige Terrain ist für eine rasche Entwicklung einer Industrie nicht günstig, da es niedrig gelegen und durch hohen Wasserstand gefährdet ist, so daß es beim Bebauen erst beträchtlich erhöht werden muß; zudem fehlt eine Canalisation, wie solche bei vielen Fabriken, z. B. chemischen, unbedingt nöthig ist, noch vollständig. Es ist daher erklärlich, daß viele bremische Fabrikanten, welche ihre Etablissements von Hemelingen weg nach dem Buntenthorsteinweg oder vor das Hohenthor zu verlegen beabsichtigten, dieses der obigen Verhältnisse halber unterlassen haben. Dazu kommt ferner die allgemeine ungünstige wirthschaftliche Lage, welche auf das Entstehen neuer Unternehmungen hemmend eingewirkt und dazu beigetragen hat, daß sich das Kapital noch weniger als sonst geneigt zeigte, in der Industrie seine Verwerthung zu suchen.

Wie sich aus diesen Gründen am Buntenthorsteinwege bisher keine Industrie entwickeln konnte, — derselbe war dazu kein geeignetes „Versuchsfeld“ — so kann der Anschluß desselben auch für die Zukunft die Bedürfnisse der bremischen Industrie nicht befriedigen.

Denn abgesehen von den noch fortdauernden beregten Mängeln und der Frage des Terrains, dessen Schwierigkeiten mit der Zeit hoffentlich überwunden werden, sind die Gewerbetreibenden, welche für den Zollverein arbeiten wollen, meistens nicht in der Lage, von der Möglichkeit, ihr Geschäft am Buntenthorsteinweg zu betreiben, Gebrauch zu machen, da den meisten die Mittel fehlen, um ihren Betrieb in der Stadt ohne Weiteres aufzugeben oder am Buntenthorsteinweg ein zweites Geschäft zu errichten; sie würden deshalb, da sich das Gewerbe nur aus Kleinem heraus entwickeln kann, falls sie plötzlich ihr Geschäft verpflanzen wollten, das alte zerstören ohne ein neues dafür wieder zu haben; für zwei solcher Geschäfte aber würden, von dem erforderlichen Kapital abgesehen, die Kräfte der großen Mehrzahl nicht ausreichen, dieselben auch augenscheinlich einen fortwährenden Verkehr unter einander veranlassen, welcher durch die Zollmaßregeln sehr erschwert wird.

Wenn sich indessen trotzdem am Buntenthorsteinweg eine Industrie entwickeln sollte, so kann dies doch für die bremischen Gewerbetreibenden nicht die Folgen haben, wie der Anschluß des ganzen bremischen Staatsgebiets, da dann die Vortheile nur den wenigen, welche in der Lage sind, sich daselbst zu etabliren, zu gute kommen, nicht aber den übrigen, welche durch ihre Geschäftsverhältnisse an die Stadt gebannt sind und denen vielmehr durch den Anschluß des Buntenthorsteinwegs und das dadurch verkleinerte Absatzgebiet, sowie die vermehrte und

erleichterte Concurrenz nur Schaden erwächst. Daß auch für Bremen selbst dadurch nicht die oben dargelegten Vortheile eintreten können, braucht wohl nicht wiederholt ausgeführt zu werden.

Dem Vorstehenden nach erachtet die Gewerbekammer, welche übrigens die vorliegende Frage nur vom gewerblichen Standpunkt aus hat behandeln können, den Zollanschluß des ganzen bremischen Staatsgebiets für dringend erforderlich; die handelspolitische Seite der Frage hat sie geglaubt ebensowenig näher erörtern, wie die finanzielle und steuerpolitische überall berühren zu sollen und diese vielmehr den Berathungen einer verehrlichen Deputation überlassen zu müssen.

Die Gewerbekammer.

(gez.) **H. M. Hanschild,**

d. z. Vorsitzer.

Gutachten der Kammer für Landwirthschaft.

Unterantl. 3.

Bremen, den 19. September 1877.

Die der Kammer für Landwirthschaft zu einer gutachtlichen Aeußerung überwiesene Frage,

„welche Vortheile oder Nachtheile für die landwirthschaftlichen Interessen die Kammer in der jetzigen Freihafenstellung Bremens erblickt, beziehungsweise von einem Zollanschlusse erwarten zu dürfen glaubt,“

ist von derselben wiederholten Berathungen unterzogen worden unter besonderer Berücksichtigung der Erfahrungen, welche die Bewohner der theils bereits seit längeren Jahren, theils erst seit kurzer Zeit dem Reichszollgebiete angeschlossenen Theile des bremischen Landgebietes gemacht haben.

Da der landwirthschaftliche Betrieb in unserem Staatsgebiete nirgends mit einem, auf den Absatz nach dem Reichszollgebiete berechneten industriellen Nebengeschäfte, auf die Erzeugung von Rohproducten für Industrie oder Gewerbe verbunden ist, bei uns beispielsweise der Anbau von Runkelrüben oder von Rohproducten für die Brennerei gänzlich fehlt, so hat die Landwirthschaft treibende Bevölkerung unseres Gebiets im Allgemeinen das Interesse eines möglichst ungehinderten Verkehrs mit deren regelmäßigen Absatzgebiete für ihre Producte.

Dieses natürliche Absatzgebiet aber ist für unsere Ackerbau und Viehzucht treibenden Gebietsbewohner zwar nicht ausschließlich, aber doch in ganz überwiegendem Maße die Stadt Bremen.

Die Landwirthschaft treibenden Bewohner derjenigen Theile unseres Staatsgebiets, welche entweder bereits in Folge des die Beförderung der gegenseitigen Verkehrsverhältnisse betreffenden Vertrages vom 27. August 1856 dem Zollvereine oder aber auf Grund der Verordnung vom 4. November 1875 dem deutschen Zollgebiete angeschlossen worden sind, haben als Motiv dieser ohne ihr Zuthun und theilweise gegen ihre ausgesprochenen Wünsche staatsseitig getroffenen Maßregeln nicht etwa die Rücksicht auf eine Förderung ihrer Berufsinteressen, sondern lediglich andere, davon völlig unabhängige Erwägungen des allgemeinen Staatsinteresses angesehen, welchen nach Ansicht der beiden Factoren unserer gesetzgebenden Gewalt die Wünsche und Interessen der Landwirthe jener Gebietstheile unterzuordnen seien. Diese Auffassung haben Senat und Bürgerschaft auch ihrerseits bestätigt, indem sie sämmtlichen 1856 von den übrigen Theilen des Staats hinsichtlich ihrer Zollverhältnisse ausgeschiedenen Gebietstheilen und den fast ausschließlich von Ackerbau und Viehzucht lebenden Bewohnern der am 5. November 1875 dem deutschen Zollgebiete einverleibten Feldmarken gesetzlich bestimmte Erleichterungen von Steuern gewährten als Entschädigung für ihre Ausscheidung aus dem Freihafengebiet, welches die Stadt Bremen und die übrigen Gebietstheile noch jetzt bilden.

Sowohl nach den der Kammer bereits hinlänglich bekannten Verhältnissen als nach in Veranlassung des von ihr verlangten Gutachtens bei vertrauenswürdigem Angehörigen der angeschlossenen Gebietstheile eingezogenen Erkundigungen hat diese von unserer beiden gesetzgebenden Körperschaften getheilte Auffassung jener Gebietsbewohner durch die bisherige Erfahrung volle Bestätigung erhalten, indem die vereinzeltten Vortheile, welche den Landwirthen der angeschlossenen Feldmarken durch den Anschluß erwachsen sind, durch die dagegen eingetretenen Nachtheile entschieden und in sehr fühlbarem Maße überwogen werden.

Während in jenen Gebietstheilen der Anschluß an den Zollverein und sodann an das deutsche Zollgebiet für den Betrieb des Ackerbaues im engeren Sinne keinerlei Vortheile zur Folge gehabt hat, wurde ein Zweig der Viehzucht durch den Wegfall eines sehr empfindlichen Eingangszolles von einer lästigen Beschränkung ihrer ungehinderten Entwicklung befreit.

Die Eingangssteuer auf Schweine von 2 Mark per Stück und 10 Pfennige auf Ferkel von weniger als 10 Kilo (20 Pfund) lebenden Gewichts hatte früher den Bewohnern unseres Staatsgebietes die Einführung der so besteuerten Thiere in das Reichszollgebiet und die notorisch sehr lohnende Aufzucht derselben zu solchem Zwecke so gut wie unmöglich gemacht, jener Zoll von 2 Mark per Stück beträgt nach den durchschnittlichen Preisen etwa 15 % des Werthes. Eine das Consumbedürfniß unseres Freihafengebietes übersteigende Aufzucht von Schweinen, welche alljährlich von Händlern in großen Massen in dem nordwestlichen Deutschland aufgekauft und nach den Rheingegenden, namentlich aber nach Frankreich und Belgien exportirt werden, würde voraussichtlich auch in manchen anderen Orten unseres Staatsgebietes einen wesentlichen Aufschwung nehmen.

Daß solche Aufzucht von Schweinen zum Export von einer nicht zu unterschätzenden Bedeutung werden kann, bezeugt deren Umfang in den nahe gelegenen Theilen der Provinz Hannover, wo beispielsweise im Jahre 1871 allein aus dem Amte Achim nicht weniger als 60 000 Ferkel zum Durchschnittspreise von 12 bis 18 Mark per Stück von Händlern aufgekauft wurden, ohne daß diese Ziffer etwa als eine abnorm hohe anzusehen wäre. Diese Thatfachen haben die Kammer bereits wiederholt, unter Anderen in den Jahren 1871 und 1872, veranlaßt an den Senat das Ansuchen zu richten, an kompetenter Stelle im Interesse unserer Staatsangehörigen auf eine Aufhebung dieser so sehr hinderlichen Eingangsabgabe hinzuwirken.

Der Kammer ist in durchaus zuverlässiger Weise bestätigt worden, daß in der That in den Bremischen Dörfern Arsten und Habenhausen seit deren Anschlusse an das Deutsche Zollgebiet, mithin in sehr kurzer Zeit die Aufzucht von Schweinen zum Export sich etwa auf das Doppelte gehoben habe, und daß dieser Betrieb bei einer durchschnittlich anzunehmenden Aufzucht von mindestens 20 Ferkeln auf jede Bauerstelle einen nach der eigenen Kunde der Kammer mit gutem Grunde anzunehmenden Bruttoertrag von M. 300 und, abgesehen von besonderen Unfällen, einen Nettogewinn von M. 150 per Jahr für jeden Züchter repräsentirt — eine Einnahme, welche in den meisten Fällen noch einer wesentlichen Steigerung fähig sein dürfte und bei den mannigfachen Beschwerden des bloßen Ackerbaues als eine sehr beachtenswerthe Quelle der Hebung des landwirthschaftlichen Betriebes zu erachten ist.

Die Kammer würde ihre Pflicht zur gewissenhaften Wahrnehmung der Interessen aller unserer Ackerbau und Viehzucht treibenden Staatsangehörigen außer Acht lassen, wenn sie es unterließe, diesen besonderen Gesichtspunkt in gebührender Weise darzulegen, allein sie erachtet sich ebenso für verpflichtet hervorzuheben, daß nicht in allen Theilen unseres Gebietes die Voraussetzungen zu einem vortheilhaften Betriebe dieses besonderen Zweiges der Viehzucht vorhanden sind. So hat sich z. B. in den bereits 1856 dem Zollvereine angeschlossenen Feldmarken des linken Weßerufers die Aufzucht von Schweinen trotzdem nicht gehoben — eine Erfahrung, welche in besonderen localen Verhältnissen ihre Erklärung findet, indem dort die Wirthschaft vorzugsweise auf die directe Verwerthung der süßen Milch gerichtet ist und es in Folge dessen an dem zur Aufzucht von Ferkeln erforderlichen Fütterungsmaterial fehlen würde.

Ganz abgesehen aber von dem Umstande, daß der Anschluß des ganzen Landgebiets an das Deutsche Zollgebiet nicht allen Theilen desselben einen so gedeihlichen und dringend wünschenswerthen Aufschwung jenes speciellen Zweiges der Viehzucht in Aussicht stellen würde, haben auch die von der Kammer dieserhalb speciell zu Rathe gezogenen und befragten Vertreter der angeschlossenen Gebiets-theile völlig übereinstimmend und entschieden ihre Ansicht ausgesprochen, daß die durch den Anschluß für die Aufzucht von Schweinen zu erzielenden Vortheile erheblich überwogen würden durch die unausbleiblichen Nachtheile, welche jene staatsseitig beliebte Maßregel für die Bewohner jener Dorfschaften thatsächlich zur Folge gehabt hat. Allerdings gestatten die Vorschriften der Zollgesetze die steuerfreie Einführung von $\frac{1}{8}$ Kilo Colonialwaaren, allein die Erfahrung der angeschlossenen Gebietsbewohner hat gezeigt, daß diese Erleichterung für sie nur von sehr bedingtem Werthe ist, da der Preis solcher kleinen Quantitäten sich annähernd ebensoviel theurer stellt als der Zoll, welcher für billiger anzuschaffende größere Quantitäten zu entrichten ist und da außerdem die Beschaffung und der Transport von dem wirklichen Bedürfnisse, namentlich größerer Haushaltungen, genügenden Mengen der unentbehrlichen Colonialwaaren einen Aufwand von Zeit der betreffenden Personen und damit einen Verlust an Arbeitskraft zur Folge hat, welcher die Bedeutung jener Erleichterungen mehr oder weniger als illusorisch erscheinen läßt.

Außer den Colonialwaaren unterliegen bekanntlich andere unentbehrliche Lebensbedürfnisse, namentlich Bekleidungsstoffe und außerdeutsche Manufacturwaaren der verschiedensten Art im deutschen Zollgebiete einer erheblichen Besteuerung und würde sich außer deren Vertheuerung der Preis des für die Verzehrer bestimmten Salzes nach dem jetzigen Tarife um M. 6 per Centner für die Consumenten erhöht werden.

Da Pferde, Rindvieh, Schafe, landwirthschaftliche Maschinen und Geräthe sowie die zum Consum des Viehs und als Düngemittel benutzten Salze auch in das Zollgebiet steuerfrei eingeführt werden können, so würden diese für Ackerbau und Viehzucht so wichtigen Objecte bei Erwägung der Frage des Anschlusses für unsere Gebietsbewohner überall nicht in Erwägung kommen, sofern und solange, wie z. B. mit Grund nicht zu bezweifeln ist, deren Befreiung von jedem Einfuhrzolle fort dauert.

Behufs einer erschöpfenden Berathung der ihr vorgelegten Fragen glaubte die Kammer sich aber nicht einer Erwägung auch der Frage entziehen zu dürfen, ob etwa die von manchen Seiten von dem Anschlusse Bremens an das deutsche Zollgebiet erwartete Entstehung einer blühenden oder doch eines bedeutenden Aufschwunges der bereits bestehenden Großindustrie Vortheile oder Nachtheile für die landwirthschaftlichen Interessen unserer Gebietsbewohner in Aussicht stelle?

Eine Prüfung und Abwägung der Chancen, welche die freiwillige Aufgabe der Freihafenstellung auf industriellem Gebiete in Aussicht stellt, würde gänzlich außerhalb des Bereiches der an die Kammer für Landwirthschaft gerichteten Frage und der von dieser Kammer zu verlangenden Sachkunde liegen, also in Wahrheit lediglich auf Muthmaßungen und Meinungen ihrer einzelnen Mitglieder hinauslaufen. Die Wahrscheinlichkeit solcher Eventualitäten abzuwägen, muß die Kammer daher lediglich den vorurtheilsfreien und motivirten Erwägungen der für Wahrung dieser Interessen bestehenden Körperschaften und unserer gesetzgebenden Behörden überlassen. Ohne damit irgend etwas Neues sagen zu wollen, verfehlt die Kammer nicht der Vollständigkeit wegen daran zu erinnern, daß eine wirklich bedeutende Ausdehnung der Industrie in der Stadt Bremen oder in den dieselbe umgebenden Gebiets-theilen naturgemäß bald eine Steigerung des Werthes des für solchen Betrieb erforderlichen und geeigneten Grund und Bodens zur Folge haben müßte, und daß dadurch manchem Bremischen Landwirth die Gelegenheit gegeben werden dürfte, sein jetzt nur für Ackerbau und Viehzucht benutztes und verwendbares Land vortheilhafter durch Verkauf zu verwerthen. Mit den Interessen von Ackerbau und Viehzucht hat eine solche Aussicht aber selbstverständlich Nichts zu schaffen, da letztere durch die Veräußerung des für ihren Betrieb unentbehrlichsten Substrats eben aufhören, solches Terrain für sich zu verwerthen. Auf Ackerbau und Viehzucht in unserem Staatsgebiete würde die Entstehung oder Ausdehnung einer

Großindustrie in der Stadt Bremen und deren bisher vom Zollgebiete eximirten Umgebung voraussichtlich zunächst eine fernere fühlbare Vertheuerung des Lohnes der ländlichen Arbeiter und des Gesindes zur Folge haben. Selbstverständlich soll mit Erwägung einer solchen Eventualität keineswegs auch nur angedeutet werden, als ob die berichtende Kammer einen solchen Aufschwung aus kleinlichen Rücksichten auf mögliche Concurrenz mit den Interessen der Landwirthschaft durch eine Ablehnung des Anschlusses vermieden zu sehen wünsche; die Landwirthschaft unseres Gebietes verkennen nicht im Mindesten, daß die Entstehung oder Ausdehnung jedes, den allgemeinen Wohlstand hebenden Erwerbes in Bremen auch den der Stadt nahe wohnenden, ja sämtlichen Producenten von Lebensmitteln in unserem Gebiete entschieden zum Segen gereichen würde, allein die Kammer darf nicht unterlassen ihrerseits hervorzuheben, daß die Gelegenheit zu einer höheren Verwerthung des Grundeigenthums durch den Verkauf desselben immerhin nur einer beschränkten Zahl unserer Gebietsbewohner geboten werden dürfte, und daß die Aussicht auf solche Eventualitäten die der Kammer vorgelegten Fragen der landwirthschaftlichen Interessen als solcher überall nicht berührt, während eine Vertheuerung des Betriebes durch eine Steigerung des Lohnes allerdings sich auch in solchen Theilen des Gebiets sofort und unbedingt fühlbar machen würde, deren Bewohner keine Aussicht haben, ihren Grund und Boden, ganz oder theilweise, besonders günstig zu verwerthen durch Abgabe an Dritte und dessen Verwendung zu anderen Erwerbszweigen.

Uebrigens kann die unterzeichnete Kammer bei Besprechung solcher Aussichten nicht unterlassen, darauf hinzuweisen, daß das Fallen der Zollschranken für die am 5. November 1875 mit dem Deutschen Zollgebiete vereinigten Gebiets-theile und die südliche Vorstadt bisher keineswegs einer großen Nachfrage nach Grund und Boden für Bedürfnisse der Industrie zur Folge gehabt hat und daß diese Erfahrung wenigstens die beachtenswerthe Lehre giebt, daß die Entstehung einer ausgedehnten Großindustrie in Bremen noch von dem Vorhandensein anderer Factoren bedingt sein muß als von der bloßen Aufnahme in das Zollgebiet des Reiches. Ob aber die mit dem Freihafengebiete bis jetzt noch vereinigt gebliebenen Feldmarken des Landgebiets oder doch die der Stadt zunächst belegenen Theile desselben für industrielle Anlagen ohne Weiteres vor der angeschlossenen südlichen Vorstadt den Vorzug verdienen würden, erscheint der Kammer mindestens z. Z. unersichtlich.

Vorläufig ist in jenen Theilen der Stadt und des Gebiets noch so viel Raum für industrielle und gewerbliche Anlagen vorhanden, daß es höchst bedenklich erscheinen würde, auf eine rasche Verwandlung jetzt landwirthschaftlich benutzter Grundstücke in Bauplätze für industrielle Anlagen zu rechnen, diese Aussicht auch nur als ein mitwirkendes Motiv für die Aufgabe der Freihafenstellung Bremens geltend zu machen.

Noch mehr als die Frage, ob der Anschluß der Stadt und des eigentlichen Landgebiets an das Deutsche Zollgebiet die Förderung einer Großindustrie zur Folge haben und dem Absatze der Erzeugnisse des kleineren Handwerkes zum Segen gereichen werde oder doch hoffen lasse, liegt es völlig außerhalb des Bereiches der Kammer für Landwirthschaft, die Eventualitäten oder die Wahrscheinlichkeit abzuwägen, ob ein in dieser Erwartung erfolgter Anschluß dagegen voraussichtlich eine fühlbare oder gar bedeutende Benachtheiligung des Handels herbeiführen werde, ob Bremen genöthigt sein würde, für die Erreichung solcher gehofften Vortheile für Industrie und Handwerk einen Theil seines, jetzt in manchen Branchen ohnedies Noth leidenden Handels in den Kauf zu geben? Wenn es überhaupt der normalen menschlichen Einsicht und Voraussicht vergönnt sein sollte, in dieser Hinsicht einigermaßen verlässliche Vermuthungen zu hegen oder gar Berechnungen aufzustellen, so muß die Kammer für Landwirthschaft auch diese Erwägungen ausschließlich den dafür maßgebenden urtheilsfähigen Körperschaften überlassen. Die unterzeichnete Kammer ist durchaus außer Stande abzuwägen, ob die Erlangung einer gesunden Großindustrie und eine Förderung des Handwerkes nur durch eine Schädigung des in Bremen noch vorhandenen Großhandels zu erkaufen sein und ob bei dem Ausgange des Kampfes solcher divergirenden Interessen die Land-

wirthschaft treibende Bevölkerung unseres Gebiets von dem Obfiege oder Vorwiegen des einen Factors schließlich Vorthail oder Nachtheil zu erwarten haben würde? Nur das kann und muß die berichtende Kammer von ihrem Standpunkte aus erklären, daß das Experimentiren mit der Eröffnung und Verbesserung der Absatzgebiete gerade für die Landwirthschaft treibende Bevölkerung in hohem Grade bedenklich sein würde, wenn dabei die Möglichkeit auf dem Spiele steht, vorhandene Quellen des Absatzes und Erwerbes aufzugeben gegen die unsichere Aussicht auf Erlangung neuer Vorthaile.

Wie dies bereits bei Verhandlungen der Thunlichkeit des Zollanschlusses in der Bürgerschaft geschehen ist, so wurde auch bei den Berathungen der unterzeichneten Kammer die Frage erörtert, ob der Wegfall des jetzt als Preis für die Aufrechthaltung der Freihafenstellung zu zahlenden Aversum Vorthaile für die landwirthschaftlichen Interessen in Aussicht stelle? In dieser Beziehung gelangte auch in der Kammer die Ansicht zum Ausdruck, daß die Ersparung eines so erheblichen Ausgabepostens in unserem jährlichen Budget die Herabsetzung anderer Steuern, namentlich aber der die Landwirthschaft besonders erheblich belastende Grundsteuer ermöglichen und dann diesem Erwerbsbetriebe wesentlich zum Nutzen gereichen werde. Die Kammer für Landwirthschaft hat niemals sich der Illusion hingegeben oder die von manchen, namentlich größere Landwirthe umfassenden Kreisen im übrigen Deutschland lebhaft erörterte Ansicht vertreten, daß die Grundsteuer überhaupt als eine irrationelle Belastung des Erwerbes bei uns abzuschaffen sei, allein sie würde glauben, einer weiteren Abwägung der Nachtheile gegen einen solchen Vorthail des Zollanschlusses näher treten zu müssen, sobald die Ersparung einer so erheblichen Ausgabe mindestens eine wesentliche Herabsetzung der Grundsteuer in Bremen als möglich erscheinen läßt, da, zumal bei der jetzigen Art der Veranlagung derselben und deren directen Einwirkung auf die erheblich gesteigerten kommunalen Abgaben, diese Steuer in der That eine sehr große Beschwerung des landwirthschaftlichen Betriebes bildet.

Im Allgemeinen und abgesehen von den Interessen solcher Landwirthe, welche zugleich Industrie treiben und für diese möglichst hohe Schutzzölle wünschen, hat die Landwirthschaft in Deutschland die durch die Zollgesetze bedingten Beschränkungen des freien Verkehrs stets als eine höchst lästige Beschwerung ihres Erwerbes empfunden und bei der Aussichtslosigkeit einer vollständigen Veränderung der leitenden Principien sich bestrebt, mindestens die Modification von Tarifen und die Beseitigung mancher anderer durch die Zollgesetze veranlaßten Erschwerungen des freien Verkehrs anzuregen. Die Berathungen des deutschen Landwirthschaftsrathes in Berlin geben von diesem Streben nach Aufhebung von durch die Zollgesetzgebung herbeigeführten Beschränkungen des freien Betriebes fast in jedem Jahre Zeugniß und bestätigen dadurch die allgemeine Erfahrung, daß die deutsche Landwirthschaft — abgesehen von jenen zufälligen und nicht aus landwirthschaftlichen Gesichtspunkten erklärlichen Ausnahmen — die Zollschranken und deren Folgen als ein Hinderniß und eine Belastung ihres Erwerbes betrachtet und daher kein Interesse haben kann, ihrerseits die Herbeiführung solcher Schranken zu wünschen oder zu befürworten.

Dieser allgemeine Gesichtspunkt aber trifft auch für die Landwirthschaft und Viehzucht betreibenden Bewohner unseres Landgebiets ebenso zu, wie im übrigen großen Vaterlande.

Nach den vorstehenden Ausführungen muß die Kammer für Landwirthschaft ihre wohl erwogene Ueberzeugung dahin aussprechen, daß die Aufhebung der Freihafenstellung Bremens und also der Wegfall sämtlicher Zölle für die Einfuhr in das deutsche Zollgebiet voraussichtlich einem Theile der Landwirthe auch der jetzt außerhalb des Zollgebiets liegenden Feldmarken die Möglichkeit eröffnen würde, einen durch einen höchst drückenden Zoll behinderten Zweig der Viehzucht — die Aufzucht von Ferkeln zum Export — in lohnender Weise betreiben zu können, daß aber nach den vorliegenden Erfahrungen dieser Vorthail selbst für die dadurch Gewinnenden erheblich überwogen werden dürfte durch die Vertheuerung vieler unentbehrlicher Lebensbedürfnisse, namentlich der Colonialwaaren, mancher außerhalb Deutschland erzeugter Manufakturwaaren und Bekleidungsstoffe und des

Salzes. Für diejenigen bremischen Landwirthe, welche aus lokalen oder anderen Gründen nicht in der Lage sein würden, in Folge der Beseitigung des Einfuhrzollses jenen besonderen Zweig der Viehzucht zum Exporte mit Vortheil zu betreiben, würde unter im Uebrigen gleichen Verhältnissen die Aufgabe der Freihafenstellung Bremens, soviel erweislich, nur Nachteile zur Folge haben. Gradezu verderblich für die landwirthschaftlichen Interessen aber würde die zwar, soweit der Kammer bekannt, bisher nicht ernstlich zur Sprache gebrachte, indessen doch nicht außerhalb des Bereiches der Möglichkeit liegenden Idee sein, die noch jetzt zum Freihafengebiete gehörenden Theile des Landgebietes allein ebenfalls aus dieser Stellung auszuscheiden und so eine Schranke zwischen ihnen und ihrem natürlichen Absatzgebiete — der Stadt Bremen — zu errichten.

Sollte etwa diese zunächst im Kreise der beratenden Deputation und eventuell von Senat und Bürgerschaft zu erörternde Frage zu Verhandlungen führen, welche Modificationen in der jetzigen Stellung Bremens hinsichtlich seiner Zollverhältnisse bezwecken oder in Aussicht stellen, so gestattet sich die Kammer auch hier darauf hinzuweisen, wie dringend wünschenswerth die Aufhebung des Einfuhrzollses auf Schweine und Ferkel für unsere Landwirthschaft und Viehzucht treibende Bevölkerung ist und daß gutem Vernehmen nach an maßgebender Stelle auf die Aufrechterhaltung dieses Zolles für die aus oder über Bremen einzuführenden Schweine kein großes Gewicht gelegt wird, da die Zahl der im bremischen Gebiete aufgezogenen Schweine im Verhältnisse zu der Production im deutschen Zollgebiete zu unerheblich ist, um die Aufhebung dieses Zolles zu beanstanden, während eine Einfuhr von Schweinen aus außerdeutschen Ländern über Bremen mit der Absicht der Ersparung des Zolles schon deshalb nicht in Frage kommen kann, weil die Kosten eines Transports nach Bremen jenen Vortheil mindestens völlig aufwiegen würden. Die zu dem die Abänderung des Vereinszolltarifs am 1. Juli 1865 betreffenden Gesetze vom 17. Mai 1870 vorliegenden Motive des Zollbundesrathes für die damals von dem Zollbundesrathe beantragte und von dem Zollparlamente beschlossene Aufhebung der Eingangsabgabe auf alle übrigen zum Consum bestimmten Hausthiere hoben u. a. hervor:

„Die nunmehr in Vorschlag gebrachte völlige Befreiung der zuvor genannten Arten von Vieh wirkt nach zwei verschiedenen Richtungen vortheilhaft, indem sie einerseits der großen Masse der Bevölkerung den Bezug eines der nothwendigsten Lebensbedürfnisse erleichtert und andererseits der Landwirthschaft die Fähigkeit gewährt, in billigerer Weise ihren Bedarf an Zuchtvieh zu decken“

1. Anlagen zu den Stenographischen Berichten über die Verhandlungen des Deutschen Zollparlaments während der Session vom 21. April bis 7. Mai 1870. Actenstück Nr. 6, Seite 38 ad 28.

Diese durchschlagenden Gründe treffen offenbar für die von der Kammer befürwortete Aufhebung der Abgabe auf Schweine und Ferkel ebensowohl zu, wie denn auch der Präsident des Senats in einem Schreiben vom 26. April 1872 der unterzeichneten Kammer mittheilte, daß unsere Vertreter bei Gelegenheit der commissarischen Verhandlungen wegen Regelung der Zollverhältnisse in Anlaß der Durchführung der Venlo-Hamburger Eisenbahn durch das Bremische Gebiet bemüht gewesen seien, die Aufhebung jenes ausnahmsweise für diese Thiergattung noch bestehenden Eingangszollses zu erwirken, der betreffende „Commissar des Reiches jedoch nicht in der Lage gewesen sei, auf eine Frage, welche eine Abänderung des Zolltarifs betreffe und daher nur in dem gewöhnlichen Wege der Reichsgesetzgebung zu erledigen sei, sich einzulassen“.

Da nun besondere Verhandlungen Bremens in Betreff unseres ferneren Verhältnisses zum Deutschen Zollgebiete, eventuell auch gesetzliche Bestimmungen auf dem Wege der Reichsgesetzgebung veranlassen dürften, so würde in solchem Falle die früher fehlende Handhabe vorliegen, auch diesen berechtigten Wunsch Bremens in geeigneter Weise geltend zu machen. Obgleich diese Verhandlungen zunächst außerhalb des Bereiches einer beratenden Deputation liegen, ist doch die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, daß bei Verhandlungen Bremens auch der Rath der bestehenden Deputation in Anspruch genommen wird und auf alle Fälle

ist anzunehmen, daß das von der Deputation, zunächst für ihre Zwecke, gesammelte Material dem Senate oder doch den Vertretern Bremens bei diesen Verhandlungen zugänglich gemacht wird. Die unterzeichnete Kammer glaubt daher, daß auch in diesem ihrem gutachtlichen Berichte allerdings der Ort sei, dieses oft von ihr angeregte Desiderium unserer Landbevölkerung zur Sprache zu bringen, indem sie sich ausdrücklich bereit erklärt, alles weiter etwa erwünschte, namentlich statistische Material zur weiteren Begründung ihres Anliegens jeder Zeit zur Verfügung zu stellen.

Daß die Rücksicht auf diesen besonderen Gesichtspunkt die Kammer nicht veranlassen kann, ihre Ansicht über die Frage des Zollanschlusses zu modificiren, ist bereits dargelegt. Die Kammer für Landwirthschaft vermag daher vom Standpunkte der von ihr vertretenen Interessen die freiwillige Aufgabe der jetzigen Freihafenstellung Bremens und der dem deutschen Zollgebiete nicht angeschlossenen Theile des Bremischen Landgebietes nicht zu befürworten.

Die Kammer für Landwirthschaft.

(gez.) **J. Depfen,**

d. j. Vorsitzer.

2. Budget des Amtsgerichts Bremen.

Nach einem dem Senat von dem Amtsgericht Bremen erstatteten Bericht haben die Ausgaben des Gerichts bezüglich einiger Budget-Positionen, namentlich der Positionen „Kanzleiausgabe und Bureaubedarf“ und „Gebühren für Zeugen und Sachverständige“ eine so unerwartete Höhe erreicht, daß die für dieselben bewilligten Beträge bereits jetzt fast verbraucht sind, während andere Ausgabe-positionen bisher nur in verhältnißmäßig geringem Umfange in Anspruch genommen wurden. Ob ohne eine Nachbewilligung mit dem ganzen Ausgabenetat auszukommen sei, lasse sich zur Zeit noch nicht übersehen, jedenfalls sei die Uebertragbarkeit der sämtlichen für die drei Abtheilungen des Amtsgerichts bewilligten Positionen, von den Gehalten abgesehen, erforderlich, um Zahlungen auf die fast erschöpften Positionen noch weiter zu ermöglichen.

Der Senat beantragt demnach die Uebertragbarkeit sämtlicher Positionen des Budgets des Amtsgerichts Bremen, von den Gehalten abgesehen, zu beschließen.

