



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Die ersten deutschen Handelsverträge.

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

erhalten, und bin Ihnen dafür, so wie für die Empfehlung der Madame Fonk, die sich seit einigen Tagen in unsern Mauern befindet, aufrichtig und freundschaftlichst verbunden. Daß das Cassationsgesuch am 14. dieses hier verworfen worden, werden Sie mit der heute abgehenden Post wol noch besonders erfahren, wenn es durch das tausendjüngige Posaunengewebe der Sana nicht schon früher nach Grefeld gebracht sein sollte. Ich habe diesen Ausgang der Sache allerdings besorgt, denn das Antlig befangener Richter, wenn sie auch nicht in leinenen Kitteln sitzen, kann kein Gott auf einen andern Gesichtspunkt richten. Ihre Schrift hat hier Beifall gefunden, wie sie verdient.

Der Herr Fürst Staatskanzler ist Ihnen etwas näher gerückt, nach Pyromont, von wo er in den ersten Tagen des k. M. zurückkehren dürfte. Ob er zum Congreß nach Italien gehen werde, ist unbestimmt. Der Herr Graf Bernstorff begiebt sich am 20. d. M. nach Wien, wo man die Griechen, die Spanier und die Portugiesen wägen und hoffentlich zu leicht finden wird. Inzwischen messen die Griechen mit dem Dreizack, dem neptunischen, ihre türkischen Freunde, worüber sich Herr v. Genz, der mit Leib und Seele an dem Capudan Pascha hing, nicht sonderlich freuen soll.

Die Angelegenheiten Frankreichs gefallen mir gar nicht, und die heiligen Bundesmächte würden zu unser Aller Heil wahrscheinlich viel verständiger handeln, die Sache dort nicht aus dem Gleichgewicht kommen zu lassen, als sich um Spanien zu kümmern. Indesß wie Gott will. Es ist allerdings schlechtes Wetter.

Bewahren Sie mir Ihr freundschaftliches Wohlwollen.

v. Stägemann.

Die ersten deutschen Handelsverträge.

Am 13. Mai d. J. ist Graf Eulenburg von Berlin abgereist, um in Singapore das Geschwader zu treffen an dessen Spitze er die beiden ersten deutschen Handelsverträge mit China und Japan schließen soll. Wir sagen mit Bedacht deutsche Verträge, weil zum erstenmal sich nicht nur Mecklenburg, sondern auch die Hansestädte dem Zollverein in einer von Preußen geführten

Unterhandlung anschließen. Die Bedeutung dieses Vorganges ist groß und einer eingehenderen Betrachtung werth.

Die Hansestädte sind die Haupthäfen Deutschlands, ihre Energie und Umsicht hat dem deutschen Handel immer neue Absatzorte eröffnet, sie haben auch überall Verträge zu erreichen gewußt, durch welche sie ebenso günstig gestellt wurden als Engländer oder Amerikaner. Die hanseatischen Rheder und Capitäne, nicht durch Kriegsflotten geschützt, mußten sich um so mehr bestreben, durch Güte ihrer Schiffe und Waaren, durch umsichtige Benutzung aller Umstände sich neben mächtigeren Concurrenten zu behaupten, und haben dies erfolgreich gethan: man zieht vielfach hanseatische Schiffe den englischen vor, aber eben deshalb sehen auswärtige Mächte mit Mißgunst auf die Hanseaten und besonders ist dies in letzter Zeit in China der Fall gewesen. Der deutsche Handel, namentlich durch hamburgische Häuser vermittelt, hat in den dortigen Gewässern einen großen Aufschwung während der letzten 15 Jahre genommen. Bisher konnte sich derselbe ohne besondere staatliche Fürsorge günstig entwickeln, wozu wesentlich der Umstand beigetragen hat, daß der im Jahre 1840 zwischen Großbritannien und China abgeschlossene Vertrag die dem englischen Handel und der englischen Flagge ausbedingenen Begünstigungen auch allen übrigen handeltreibenden Nationen bis auf Weiteres zu Theil werden ließ. Die neuesten Ereignisse haben diese Sachlage geändert. Großbritannien, Frankreich, die Vereinigten Staaten und Rußland haben in den beiden letzten Jahren Handelsverträge mit China geschlossen, es schien also sehr ungewiß, ob die bisherige Gleichstellung der hanseatischen Flagge und der hanseatischen Angehörigen in den chinesischen Häfen mit denjenigen Staaten, welche neuerdings Verträge mit China abgeschlossen haben, fortbestehen würde, namentlich in Betreff des Verkehrs mit den neueröffneten Häfen. Und wenn eine solche Zulassung factisch auch einstweilen geschehen sollte, so blieb dies immer nur ein sehr prekärer Zustand, dessen Fortdauer durch Nichts garantirt war und der also jeden Augenblick aufhören konnte, welche Betrachtung natürlich auf den umsichtigen Geschäftsmann lähmend einwirken und die Entwicklung des hanseatischen Verkehrs mit China beeinträchtigen mußte. Hierzu kommt noch die eigenthümliche Bedeutung des europäischen Consulatswesens im Orient, welches nur auf Grund bestehender Handelsverträge eine feste Stellung hat, so daß es ungewiß blieb, ob und wie weit die hanseatischen Angehörigen bei Differenzen oder Verlegenheiten in chinesischen Häfen eine ausreichende Vertretung und Beschützung zu erwarten haben würden. Das Auskunftsmittel, daß in vorkommenden Fällen die Vertreter fremder Staaten, denen Verträge zur Seite stehen, sich der Sache der hanseatischen Angehörigen annehmen, würde ein höchst unsicheres geblieben sein.

Was nun ferner Japan betrifft, so lag hier der Uebelstand, wenn han-

seatischer Seite kein Handelsvertrag mit dem Staate geschlossen wurde, noch klarer vor Augen. Mit diesem, dem Weltverkehr bisher verschlossen gewesenem, aber für diesen so sehr günstig gelegenen Lande, sind in letzterer Zeit Verträge zu Stande gekommen von: den Vereinigten Staaten am 31. März 1854 und 17. Juni 1857; Großbritannien am 14. October 1854 und 26. August 1858; den Niederlanden am 9. Novbr. 1855 und 16. Octbr. 1857; Rußland am 26. Januar 1855 und Frankreich im Jahre 1858. Alle diese Verträge stimmen darin überein, daß sie noch den Charakter einer ängstlichen Exklusivität tragen und die eingeräumten Verkehrsbewilligungen an genau bestimmte Bedingungen und Derlichkeiten knüpfen. Um so weniger durfte darauf gerechnet werden, daß die von den Japanesen zugestandenen ausnahmsweisen Begünstigungen nünmehr ohne Weiteres auch den Schiffen anderer Nationen, welche keine Verträge mit ihnen abgeschlossen haben, zu Gute kommen würden. Die Erfahrung hat dies auch bereits bestätigt. Der China Overland Trade Report v. 29. Januar 1859 meldete, daß für das hamburgische Schiff „Sophie“, welches in Shanghai für eine Reise nach Japan gechartert war, die Verfrachtung wieder aufgehoben, weil bekannt geworden, daß die nicht durch Vertrag privilegierten Flaggen dort nicht würden zugelassen werden, und das dänische Schiff „Wilhelmine“, das mit einer Ladung von Hongkong in Japan angekommen war, wurde dort abgewiesen. Das hamburgische Schiff „Georg Krell“, welches auf einer Reise von San Francisco nach dem Amur in den japanesischen Hafen Sakodadi einlaufen mußte, verdankte es nur der besonderen Verwendung der dort weilenden Amerikaner, daß seinem Aufenthalte keine Hindernisse in den Weg gelegt wurden.

Es leuchtet nun von selbst ein, von wie großer Wichtigkeit es unter diesen Umständen war, daß auch der hanseatische Handel des Schutzes von Handelsverträgen mit China und Japan theilhaft werde; denn wenn dies unterbleibt, muß außer andern Verkehrsbehinderungen für diese Schiffe, die so bedeutende und einer weiteren gedeihlichen Entwicklung so sehr fähige Frachtfahrt in den ostasischen Gewässern gestört oder doch äußerst erschwert werden. Wären hanseatische Schiffe vom Verkehr mit den japanischen und vielleicht auch mehreren sonst eröffneten chinesischen Häfen ausgeschlossen, oder unterlägen sie in den chinesischen Häfen lästigen Differentialabgaben und entbehrten der Sicherheit einer kräftigen consularischen Vertretung, so müßte nothwendig, trotz aller sonstigen Beliebtheit der deutschen Schiffe in den dortigen Häfen, die deutsche Rhederei beim Frachtverkehr in den Indischen und den benachbarten Meeren überhaupt die Reciprocität der begünstigten Flaggen das Feld räumen. Es war also für die Hansestädte geboten sich durch Vertrag die Stellung der meistbegünstigten Nationen zu sichern und zwar erschien dies dringlich. Noch waren die neuen Handelsverträge nicht in Kraft getreten,

noch blühte der hanseatische Handel in den chinesischen Häfen, im Jahre 1859 liefen in Canton 84 hamburgere Schiffe ein, in Wampoa 40 und 7 bremische. Grund genug um sich durch Engländer und Amerikaner nicht aus dem Felde schlagen zu lassen. Die Chinesen und Japanesen konnten keinen Grund haben, den Deutschen das zu verweigern, was sie den andern zugestanden, es war aber jede Verzögerung möglichst zu vermeiden, da inzwischen leicht neue Verwicklungen mit England oder Amerika eintreten und jede Verhandlung unmöglich machen konnten. Wollte man aber einen Vertrag schließen wie die andern Nationen, so mußte man auch wie dieselben auftreten und den Afiaten die unterhandelnde Macht in Gestalt von Kriegsschiffen vor Augen führen, welche den Gesandten geleiteten, die Hansestädte aber besitzen keine Flotte. Außerdem schien es nach dem Vorgang der andern Nationen nothwendig einen ständigen Gesandten in Peking und Jeddo zu haben, was für die Hansestädte sehr schwierig sein würde. Noch weniger schien es möglich durch Vermittlung einer fremden Macht zu einem Vertrage zu gelangen, weil jene Regierungen natürlich ihren Angehörigen möglichst ausschließlich die erreichten Vortheile sichern wollten.

So mußte es die Aufmerksamkeit des hanseatischen Handels auf sich ziehen, daß die preussische Regierung den Plan aufnahm, eine von Kriegsschiffen begleitete Gesandtschaft nach Ostasien zu senden, um Handelsverträge für die Zollvereinsstaaten abzuschließen. Zum erstenmal kam der Anschluß der Hansestädte an den Zollverein bei einem gemeinschaftlichen Werke in ernstliche Erwägung, und es zeigte sich bei genauerer Prüfung, daß von einer solchen Verbindung auf beiden Seiten nur Vortheile zu erwarten standen. Die Kosten der Mission wurden kaum vermehrt und die Erreichung des Zweckes befördert. Die hamburgere und die bremere Flagge sind in jenen Meeren ungleich frequenter als die preussische, hannoversche und oldenburgische, und es wird den preussischen Unterhändlern in China und Japan unverkennbar ein größeres Ansehen verleihen, wenn sie bevollmächtigt sind zugleich für die Hansestädte mit abzuschließen. Die Hauptsache aber ist, daß, indem die preussische Regierung Verträge zu Stande bringt, welche den hanseatischen Schiffen in den chinesischen und japanischen Häfen die Zulassung und Behandlung auf dem Fuß der meistbegünstigten Nation verschafft, sie eben dadurch für die Handels- und Industrie-Interessen der Angehörigen des Zollvereins viel wirksamer sorgt, als durch nur für die Zollvereinsstaaten abgeschlossene Tractate geschehen könnte. Diese letzteren würden augenscheinlich in ihren practischen Ergebnissen für jene Interessen keineswegs ein Aequivalent abgeben. Es ließ sich also der Natur der Sache nach mit Zuversicht voraussehen, daß, wenn die Hansestädte sich dieserhalb an die preussische Regierung wendeten, ihre Anträge eine willkommene Aufnahme zu erwarten haben würden.

Ja man darf sagen, erst der Anschluß der Hansestädte als Hauptvertreter des überseeischen deutschen Handels gab dem preussischen Unternehmen seinen rechten Inhalt. Man konnte kaum sagen, daß Preußens eigne Interessen geboten bedeutende Opfer für die Erreichung von Verträgen mit China und Japan zu bringen; geschah dies doch, so unterzog sich Preußen aufs Neue einer wahrhaft deutschen Aufgabe: mit preussischen Mitteln wurde Deutschland die Stellung gesichert, welche ihm an einem wichtigen Punkte des Weltverkehrs gebührte, grade so wie die jetzige preussische Gesandtschaft nach Persien Deutschland vertritt. Wo die Interessen beider Theile so für die Gemeinsamkeit sprechen, mußten sich die entgegenstehenden Schwierigkeiten überwinden lassen, und daß diese nicht gering waren, läßt sich begreifen, wenn man einerseits den Formalismus der preussischen Bürokratie kennt, welcher stets am grünen Tisch unpraktische Dinge ausfinnt, und andererseits weiß, wie spröde der Selbstständigkeitstrieb in den Hansestädten ist. Es ist daher doppelt erfreulich, daß die Gemeinsamkeit der Interessen stark genug gewesen ist, den Anschluß zu Stande zu bringen, und da auch Mecklenburg beigetreten, so kann Graf Eulenburg zum erstenmale als ein Gesandter des gesammten Deutschlands (von Oestreich natürlich abgesehen) auftreten. Einiges ist in der That verkehrt bei der Expedition angefangen; für unnütz halten wir namentlich die Begleitung der sachverständigen Handels- und Gewerbtreibenden, welche Absatzwege für die deutsche Industrie erkunden sollen. Diese Absatzwege kennen die deutschen Häuser in Ostasien ganz genau, sie wissen auch ebenso was die Bewohner des himmlischen Reiches kaufen und verkaufen wollen, und werden diese ihre mühsam erkundete Wissenschaft, auf der ihr Geschäft beruht, gewiß nicht ausplaudern, um sich selbst überflüssig zu machen, diese Sachverständigen werden also wahrscheinlich die Rolle des fünften Rades am Wagen spielen. Vortrefflich ist dagegen die wissenschaftliche Ausrüstung der Expedition. Vier Naturforscher sollen das reiche ihnen gebotene Feld im Interesse der Wissenschaft und der vaterländischen Sammlungen ausbeuten. Diese Fachgelehrten bestehen aus einem Geologen, einem Botaniker, einem Zoologen, einem den Botaniker begleitenden Gärtner. Die Wahl dieser Herren ist auf Veranlassung des Herrn Cultusministers der königl. Akademie der Wissenschaften überlassen worden und kann als eine überaus glückliche bezeichnet werden. Daß die Stellungen durch Leute von den gediegensten Kenntnissen ausgefüllt seien, ließ sich voraussetzen; allein noch in anderer Beziehung erregen die betreffenden Herren die gegründetsten Hoffnungen auf schöne Resultate ihrer Arbeiten. Bei derartigen Unternehmungen ist außer hoher wissenschaftlicher Bildung eine große Dehnbarkeit des Geistes, eine vorurtheilsfreie Beobachtungswaise, getragen und unterstützt von körperlichen Kräften, Lebensmuth und Ausdauer, zur Erfüllung der schönen Aufgabe nöthig. Diese Eigenschaften

machen sich am kräftigsten geltend zu jener Zeit, wo die jugendliche Begeisterung festere Denkweise, der entwickelte Körper widerstandsfähigere Muskulatur annimmt, in jener Periode, die gewöhnlich im 25. Lebensjahre beginnt und bis zum 40. Jahre währt, manchmal auch sich noch darüber erstreckt. Diesem Kraftalter, wo der Geist eine selbstständige Form angenommen, ohne dabei seine Frische und Empfänglichkeit zu verlieren, der Körper größere Widerstandsfähigkeit besitzt, ohne dabei die Geschmeidigkeit der Jugend einzubüßen, diesem schönsten Theile des Mannesalters gehören sämmtliche die Gesandtschaft begleitende Gelehrte an. Bei den meisten Expeditionen der Vergangenheit entstanden erhebliche Schwierigkeiten durch Beschädigung der wissenschaftlichen Instrumente, durch die Unmöglichkeit, dieselben wieder in Ordnung zu bringen. Diesem Uebelstande ist hier dadurch nach Kräften vorgebeugt, daß ein Optiker und ein Uhrmacher aus der telegraphischen Werkstätte der Herren Siemens und Halske, welche die nöthigen telegraphischen Apparate geliefert, dem See-Bataillon sich haben als Freiwillige einreihen lassen, so wie auch ein praktischer Drucker, Schriftsetzer und Schriftgießer zur Handhabung der verschiedenen an Bord der Schiffe befindlichen Pressen mitgehen.

Um die von den Gelehrten erforschten Gegenden, Thiere oder Menschen, so wie die im Laufe der Expedition sich ereignenden Vorfälle bildlich darzustellen, begleiten zwei Zeichner nebst einem Photographen den Gesandten; zwei Gehülfen des Photographen haben in der königl. Marine und dem See-Bataillon Dienste genommen, und verschiedene Mitglieder der Expedition erregen durch ihre künstlerische Begabung Hoffnung auf reichliche Beiträge.

Das Geschwader besteht aus 4 Schiffen. Die Corvette Arcona (Flaggschiff), 27 Kanonen, 340 Mann, Commodore Sundewall; Fregatte Thetis, 38 Kanonen, 370 Mann, Capitän Jachmann; Schooner Frauenlob, 1 Kanone, 44 Mann, Lieutenant zur See Regle, und das Transportschiff Elbe, 6 Kanonen, 44 Mann, Lieutenant zur See Werner.

Die Schiffe sammeln sich in Singapore, wo sie den Chef der ganzen Gesandtschaft Graf Gulenburg treffen, der als Generalconsul in Antwerpen langjährige Erfahrungen gesammelt hat und die nöthige Energie und Gewandtheit besitzt, welche für die Unterhandlung mit jenen verschlagenen Asiaten erforderlich ist.

Nicht un Zweckmäßig ist auch die Begleitung des bekannten Malers und Reisenden W. Heine, der die amerikanische Expedition des Commodore Perry mitgemacht hat und so Menschen und Dinge einigermaßen kennt.

Mögen günstige Gestirne dem Unternehmen leuchten, das bezweckt zum erstenmal die deutsche Nation als ein Ganzes in fernen Weltgegenden zu vertreten.