



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Der Unterscheidungszoll.

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

Der Unterscheidungs Zoll.

Wiederholt schon ist in den letzten Monaten in der Presse die Rede davon gewesen, daß es wünschenswerth sei, durch Erhebung eines sogenannten „Unterscheidungszolles“ (surtaxe d'entrepôt) die Einfuhr außereuropäischer Producte direct aus dem überseeischen Erzeugungslande vor der indirecten Einfuhr über nichtdeutsche europäische Handelsplätze zu begünstigen, weil dadurch der nationalen Rhederei, Seefahrt und Schiffbauerei ein Gebiet wieder erobert werden könne, welches sie durch gleiche Maßregeln unserer Nachbarn in früheren Zeiten verloren hat. Das Streben nach einem solchen Zolle ist in diesen Tagen besonders in Bremen und hier wieder vor allem durch den Reichstagsabgeordneten Mosle laut geworden. Derselbe hat in Folge dessen allerhand Anfechtungen zu erleiden gehabt, sich aber von Verfolgung seines Zieles nicht abschrecken lassen. Jetzt vertritt er seine Ansichten in einer ausführlichen Darlegung unter dem Titel: „Der Unterscheidungs Zoll von A. G. Mosle, Mitglied des Reichstags“ (Bremen, Rühlmann, 1880).

Der von Mosle angeregte Gedanke ist, wie er selbst sagt, kein neuer. Ähnliches wurde schon vor mehr als drei Jahrzehnten (1844) von dem Bremer Bürgermeister Duckwitz lebhaft befürwortet und (1845) in einer Denkschrift des preussischen Handelsamtes begründet. Die letztere veranlaßte den Zusammentritt einer Commission hamburgischer Kaufleute und Juristen, die 1847 über das Ergebnis ihrer Berathung dahin berichtete, daß die Idee der preussischen Denkschrift ausführbar sei und eine wohlthätige Wirkung auf Handel und Schiffahrt ausüben werde. Ein 1847 erschienenenes Promemoria anderer Hamburger bekämpfte diese Ansicht von einseitigem Standpunkte und mit schwachen Gründen. 1848 empfahl Duckwitz, damals Reichshandelsminister, die Einführung des Unterscheidungszolles von neuem, und in jüngster Zeit (im Januar v. J.) erklärte einer der bedeutendsten Makler der Börse zu Hamburg der dortigen Handelskammer, daß „Hamburgs oder vielmehr Deutschlands überseeischer Proper-Handel auf irgend eine Weise begünstigt werden muß, indem der directe über-

Grenzboten III. 1880.

seeische Import in Betreff des Einfuhrzollcs günstiger gestaltet wird als der Import von anderen europäischen Häfen, sonst wird speciell Hamburg seinen überseeischen Handel verlieren und successive zum Expositionsplazc herabsinken.“

Der Verfasser unserer Schrift verfährt nun in der Art, daß er seine Wünsche in einen Gesetzentwurf zusammenfaßt, dem ein Tarif angehängt ist, und daß er seine Vorschläge erst im allgemeinen, dann speciell begründet. Als Anhang folgen darauf als Belege drei statistische Tabellen über Hamburgs Ein- und Ausfuhr gewisser außereuropäischer Producte nach verschiedenen europäischen Ländern und über die directe und indirecte Einfuhr außereuropäischer Producte in das deutsche Reich — Tabellen, die das Jahr 1878 betreffen.

Der Gesetzentwurf Mosles lautet in seinen Hauptbestimmungen folgendermaßen: „1. Außereuropäische Producte unterliegen bei der Einfuhr in das deutsche Zollgebiet, wenn sie indirect aus außereuropäischen Plätzen eingeführt werden, einem Unterscheidungs Zoll, einerlei, ob sie im Uebrigen zollpflichtig oder zollfrei sind; die im Sinne dieses Gesetzes direct eingeführten gleichen Producte sind dagegen dem Unterscheidungs zolle nicht unterworfen. 2. Die directe Einfuhr gilt als nachgewiesen: a) bei der Einfuhr seawärts, sofern die auf die Ladung bezüglichen Schiffspapiere ausweisen, daß die Waare in einem außereuropäischen Plazc eingeladen und entweder in directer Fahrt oder in der Staffelfahrt (Anlaufen in mehreren Plätzen) oder über einen Ordreplaz mit einem Schiffe oder durch Umladung aus demselben in einem oder mehreren Zwischenplätzen auf ein oder mehrere andere Schiffe in das deutsche Zollgebiet eingeführt ist; b) bei der Einfuhr landeinwärts einerseits und bei der Einfuhr seawärts über fremde europäische Plätze, bei welcher der Nachweis des § 2 nicht zutrifft, andererseits sofern durch eine vom Consulat im außereuropäischen Einladeplazc zur Zeit der Einladung beglaubigte Factura nachgewiesen wird, daß die in das deutsche Zollgebiet eingeführte Waare schon zur Zeit der Verladung im außereuropäischen Abladeplazc für das deutsche Zollgebiet bestimmt war. 3. Die im § 2 vorgesehene Factura muß alle gewöhnlichen Angaben, namentlich aber die Bezeichnung des Empfängers im Zollgebiet und den Bestimmungsort der Waare daselbst enthalten. 4. Sollte in Folge von Gefahren während des Transportes oder aus anderen Gründen unterwegs die Art der Beförderung der Waare verändert oder die mit einem Schiffe verladene oder auf einer Factura verzeichnete Waare ganz oder theilweise vom Schiffe getrennt und mit anderer Transportgelegenheit verladen oder theilweise verloren gegangen oder veräußert sein oder eine andere Bestimmung erhalten haben, oder sollte bei Ankunft in einem fremden europäischen Plazc die Waare wegen Beschädigung theilweise veräußert sein, so ist ein glaubwürdiger Nachweis beizubringen, woraus die eingetretene Veränderung erhellt.“

Dieser Gesetzesentwurf wird vom Verfasser mit einer Motivirung empfohlen, deren Hauptgedanken und Hauptthatsachen folgende sind. Deutschland bedarf für seinen Consum und seine Fabrikthätigkeit eine Menge außereuropäischer Producte. Es muß streben, mit den Ländern, welche dieselben hervorbringen, in directen Verkehr zu treten, einerseits, um diese Producte dort möglichst gut und billig, durch Zwischenhandel unvertheuert, zu erwerben, andererseits, um jenen Ländern dagegen die Producte seiner Industrie zuführen zu können. Thatsächlich wird jedoch das deutsche Reich mit außereuropäischen Producten größtentheils durch belgische, holländische, französische und englische Seeplätze versorgt, und so vertheuern sich jene Waaren für uns wesentlich, und die Nachbarn prosperiren auf unsere Kosten direct, d. h. durch Ankauf, Verschiffung und Wiederverkauf jener, und indirect, d. h. durch Eintausch der Rohproducte gegen die Erzeugnisse ihrer Industrie. Mit anderen Worten: Deutschland überläßt seinen Nachbarn zum guten Theile den Nutzen, welchen der Bezug und Vertrieb überseeischer Producte erfahrungsmäßig der Schifffahrt, dem Handel, den Hafenbevölkerungen, den Transportanstalten und schließlich auch der Staatskasse in ausgiebiger Weise gewährt, und läßt die naheliegende Gelegenheit unbenutzt, ein ausgedehntes Absatzgebiet für Waarenerzeugung seiner Fabrikanten sich zu öffnen und auszubeuten.

Einigermassen umfangreich hat sich in Deutschland der Bezug außereuropäischer Waaren nur in Bremen und Hamburg gestaltet, die Ostseestädte betreiben vorwiegend den europäischen Handel, und selbst jene Emporien an der Nordsee erfreuen sich trotz ihrer Freihafenstellung keiner völligen Selbständigkeit ihres Handels mit Colonialwaaren und tragen in befremdend großem Maße dazu bei, die merkantile Macht unserer Nachbarn zu stärken und zu erweitern, indem sie einen bedeutenden Theil der überseeischen Producte nicht direct aus deren Erzeugungsländern, sondern aus England, Frankreich, Holland und Belgien beziehen. Wie groß das Quantum außereuropäischer Waaren ist, welches Hamburg, der maßgebende Markt für Deutschland, alljährlich aus den genannten vier Staaten bezieht, und wie wenig es seinerseits dahin ausführt, ergiebt sich aus der ersten Tabelle unserer Schrift, die zugleich zeigt, daß Hamburg vorzüglich den Bezug geringwerthiger Stapelartikel betreibt und denjenigen der werthvolleren Producte Asiens u. s. w. seinen Nachbarn in Holland und England überläßt, um sich bei diesen damit zu versorgen. Der Verkehr, in welchem der deutsche Seehandel sich besonders unselbständig zeigt, ist also der mit hochwerthigen Colonialwaaren, welche naturgemäß leichter einen Nutzen abwerfen als geringwerthige, während allerdings billige Massenartikel behufs des Transports eine größere Anzahl von Schiffen erfordern.

Wie groß der Betrag ist, welcher den nichtdeutschen Seehandelsplätzen

Europas bei der Versorgung des Zollvereinsgebietes mit außereuropäischen Producten zufällt, läßt sich zahlenmäßig nicht genau nachweisen, weil große Massen von den in die deutschen Zollausschlüsse eingeführten Waaren von da nach fremden europäischen Plätzen wieder ausgeführt werden. Es kann daher nur für das ganze deutsche Reich (Zollausschlüsse und Zollgebiet) statistisch darge-
 than werden, wie groß die indirecte Einfuhr außereuropäischer Producte im Vergleich mit der directen gewesen ist, und zwar dadurch, daß man die Einfuhr in die Zollausschlüsse mit der Einfuhr über die anderen Grenzen des Zollge-
 bietes zusammenstellt und addirt. Dies geschieht in der zweiten und dritten Tabelle unserer Schrift. Aus der letzteren Tabelle ergibt sich, daß von 48 Hauptwaarengattungen der in das deutsche Reich im Jahre 1878 eingeführten außereuropäischen Producte eingeführt worden sind: direct dem Werthe nach 39, dem Gewichte nach 55, indirect dem Werthe nach 61, dem Gewichte nach 45 Procent. Das indirect zugeführte Quantum, welches durchschnittlich 51,26 Mark pro Centner werth war, hatte also einen um 91 Procent höheren Werth als das direct zugeführte, welches durchschnittlich nur 26,81 Mark pro Centner werth war.

Nach dem Ergebnis der dritten Tabelle hat bei den unter A aufgeführten 17 Gruppen außereuropäischer Producte, welche zum dreifach höheren Betrage indirect über fremde europäische Plätze in das deutsche Reich eingeführt worden sind, der Durchschnittspreis 61,42 Mark pro Centner betragen, wogegen er bei den unter B aufgezählten 8 Gruppen solcher Producte, welche zum doppelt höheren Betrage direct von außereuropäischen Plätzen eingeführt wurden, 20,26 Mark pro Centner betrug.

Fragt man weiter nach dem Quantum, mit welchem die verschiedenen Nachbarstaaten bei Versorgung des deutschen Reiches mit außereuropäischen Erzeugnissen einzeln betheilt sind, so ergibt sich ungefähr Folgendes: Indirect zugeführt wurden im Ganzen für 979 Millionen Mark; davon fielen auf Großbritannien etwa 200, auf Frankreich (Havre) 79 und auf Holland und Belgien 700 Millionen Mark. Da nun direct über Hamburg, Bremen und die anderen deutschen Häfen und Plätze nur für 622 Millionen Mark solcher Waaren eingeführt wurden, so haben Holland und Belgien allein weit mehr geliefert. Bringt man dann noch in Anschlag, daß von den 622 Millionen Mark werthen Waaren, die in Deutschland direct eingeführt wurden, ein bedeutendes Quantum wieder nach Scandinavien abgefandt worden ist, so zeigt sich, daß die Versorgung Deutschlands mit außereuropäischen Producten ungefähr zu zwei Dritteln von den Nachbarnationen besorgt worden ist, und daß Antwerpen, Amsterdam und Rotterdam dabei mit der Hälfte betheilt sind. Diese fremden Städte haben sich denn auch entsprechend mehr bereichert als unsere Seeplätze, und die Zahl

der Kaufherren, deren Vermögen sich auf eine Million Mark und darüber beläuft, wird sich im Vergleich zwischen Hamburg und Bremen einerseits und Antwerpen, Amsterdam und Rotterdam andererseits etwa wie 1 zu 10 stellen. Die Kaufleute in Belgien und Holland leben aber ebenso wie die hanseatischen von ihren Kunden im Binnenlande, und dieses Binnenland ist für jene wie für diese vorzüglich Deutschland; denn der eigene Verbrauch Hollands und Belgiens ist dem Verbrauch Deutschlands gegenüber nicht erheblich.

Wir sahen, daß 1878 nur für 622 Millionen Mark außereuropäische Waaren direct, dagegen für 979 Millionen Mark indirect in Deutschland eingeführt wurden. Auf diesen hohen Betrag haben unsere Nachbarn nicht bloß die Mehrkosten, welche der Zwischenhandel veranlaßt, von uns eingeheimst, auch die zahlenmäßig nicht nachzuweisenden indirecten Vortheile, welche eine solche Waarenbewegung durch den Ankauf im Auslande, durch die Verfrachtung zur See, durch den Verkauf im Hafenplätze, durch den Wiederverkauf in Deutschland in reichstem Maße den Kaufleuten, der Seeschiffahrt, den Hafenanstalten, den Eisenbahnen, der Flußschiffahrt und zuletzt dem Staate gewährt, haben jene vorher abgeschöpft.

Die directe Einbuße, welche ein Land erleidet, wenn es die für seine Consumption und Fabrikation erforderlichen außereuropäischen Erzeugnisse nicht aus dem Productionslande selbst, sondern indirect aus einem fremden europäischen Plaze bezieht, läßt sich nach Mosle auf fünf Procent vom Werthe der Waaren veranschlagen. Darnach hat Deutschland bei der indirecten Einfuhr von außereuropäischen Waaren für 979 Millionen Mark im Jahre 1878 rund 50 Millionen Mark an das Ausland verschwendet. Der indirecte Vortheil und Nutzen, welchen Preissteigerungen solchem Handels- und Schiffahrtsverkehr im Laufe der Zeit zu bringen pflegen, läßt sich nicht in Zahlen ausdrücken, aber „wenn man bedenkt,“ sagt unsere Schrift, „daß zwei Seehandelsstädte wie Hamburg und Bremen im Ganzen von außereuropäischen Producten, deren Bezug die Grundlage ihrer Existenz bildet, für 600 Millionen Mark (22 Millionen mögen auf die Ostsee kommen) eingeführt und ein großes Quantum davon nach Scandinavien u. s. w. wieder ausgeführt haben, daß dagegen ihr Hinterland noch für weitere 979 Millionen Mark solcher Producte in sich aufgenommen und verarbeitet hat, so folgt daraus ganz klar, daß mindestens noch drei weitere Seeplätze vom Kaliber Hamburgs und Bremens Nahrung in Deutschland finden würden, wenn dieses es aufgeben könnte, seinen Bedarf an solchen Producten in fremden Plätzen einzukaufen.“

Niemand wird behaupten, daß das von Mosle aufgerollte Bild den Patrioten mit Befriedigung erfüllen könne. Selbst die Consumenten-Anwälte, die, welche das wirthschaftliche Heil der Nation darin finden, daß sie ihre Con-

sumptions- und Fabrikationsartikel möglichst billig kauft, einerlei, wo und an wen sie ihr Geld dafür bezahlt, sollten davor zur Einsicht kommen; zumal da sie recht gut wissen, daß die Versorgung der deutschen Märkte direct aus den Productionsländern ganz zweifellos auch die Preise der Producte für den Käufer ermäßigt. Wie dem aber auch sei, ein solcher Zustand bedarf baldiger Abhilfe durch die Gesetzgebung des Reiches. Deutschland kann diese Abhilfe so wenig wie andere Nationen, die sich einst in gleicher Lage befanden, von den Kaufleuten der Seestädte allein erwarten, alle anderen Stände müssen dazu beitragen, und der Reichstag muß denselben Weg einschlagen, auf dem andere Gesetzgebungen dem Uebel zu steuern versuchten und Erfolge erzielten. Dieser Weg bestand darin, daß man Unterscheidungszölle auf die indirecte Einfuhr legte oder die directe auf andere Weise begünstigte.

Die Vereinigten Staaten erhielten einst die meisten ostindischen Waaren über England und Holland. Dies dauerte auch nach der Unabhängigkeits-Erklärung fort, bis endlich das 1862 erneuerte Gesetz wegen Erhebung eines Unterscheidungszolles (discriminating duty) auf den indirecten Import der Sache ein Ende machte. Dieses Gesetz bestimmt, daß alle in den Ländern jenseits des Caps der guten Hoffnung erzeugten Waaren, auch die sonst zollfreien, wenn sie über Plätze diesseits des Caps eingeführt werden, einen Zoll von 10 Procent des Werthes zu zahlen haben und zwar als Additional-Zoll bei solchen Waaren, auf welche auch bei directer Einfuhr schon ein Zoll erhoben wird. „Sofort nach Inkrafttreten des Gesetzes änderte sich die Sachlage. Die ostindischen Producte wurden mit dem besten Erfolge direct eingeführt, und Europa verlor den Zwischenhandel gänzlich. Durch das frühere Festhalten am alten Wege trotz der zwischen England und der Union herrschenden Animosität wird bewiesen, wie sehr der Handel geneigt ist, altgewohnte, selbst ganz unrationelle Wege weiter zu verfolgen, durch das rasche Einlenken in den neuen Weg nach Erlaß des Gesetzes, wie leicht er neue Wege beschreitet, wenn es sein muß.“

Die Niederlande erreichten ein gleich günstiges Ergebnis auf andere Weise. Um den Handel mit den Erzeugnissen ihrer ostindischen Colonien an das Mutterland zu fesseln und diesem tributpflichtig zu machen, bewilligten sie von dem in den Colonien erhobenen Ausfuhrzoll für den Fall, daß die betreffenden Producte dem Mutterlande direct zugeführt würden, eine Rückvergütung zuerst von 10, dann von 5 und 3 Procent. Sie haben dadurch die deutsche Concurrenz, auf die es vor allem abgesehen war, ferngehalten, obgleich Deutschland der stärkste Consument jener Producte ist, und diese Zollbegünstigung erst aufgegeben, nachdem der directe Handel zwischen den Colonien und dem Mutterlande so erstarkt und zur Gewohnheit geworden war, daß er sich von uns nicht

mehr anfechten läßt. Es hat das seinen Grund auch darin, daß für den Seehandel Vorbereitungen zu treffen sind, welche sich nicht leicht herstellen lassen, und daß sich Capital und Credit leichter dem Handel auf gewohnten als dem auf neuem Wege zuwenden. Wollte überdies ein deutscher Kaufmann auf Java, seinem Vortheil folgend, seinen Tabak oder Kaffee nach Deutschland, wo er consumirt wird, statt nach Holland, wo man ihn wieder ausführt, schicken, so würde er dieses Verfahren vor den Anfechtungen des holländischen Nationalgeistes bald wieder aufgeben müssen. Erschwert dagegen Deutschland die indirecte Einfuhr von Tabak, Kaffee, Gewürzen u. a. aus den ostasiatischen Colonien der Niederlande durch einen Unterscheidungs Zoll, so werden jene Producte ihren Weg so gut direct nach Deutschland finden, wie sie in Folge der zehnpcentigen discriminating duty den directen Weg nach den Vereinigten Staaten gefunden haben. „Die Holländer, deren Colonial-Producte sonst nur in Holland selbst auctionsweise verkauft wurden, haben diese Versteigerungen den amerikanischen Rundschaft gegenüber auch in Padang und andern Orten eingerichtet, um der amerikanischen Rundschaft entgegenzukommen; sie wissen eben jede Rundschaft zu schätzen und ihr Rechnung zu tragen.“

Frankreich hat ein ganzes System von Unterscheidungs zöllen (surtaxes d'entrepôt), mit denen es sowohl die directe Einfuhr von außereuropäischen als die von europäischen Producten bevorzugt, und es begegnet damit nicht nur der englischen und der belgischen Concurrrenz, die es früher in Betreff einer langen Reihe von Producten versorgten, sondern hat dadurch seine Hauptseehandelsplätze Marseille und Havre sehr gehoben, so daß von letzterem aus den Hansestädten im Innern Deutschlands mit Erfolg Concurrrenz gemacht wird und Hamburg und Bremen sogar manche außereuropäische Producte von Havre beziehen. Von Frankreich wurden im Jahre 1878 in Hamburg außereuropäische Waaren im Gewicht von 272 961 Centnern und im Werthe von 16 738 702 Mark eingeführt, während das Gewicht der von Hamburg nach Frankreich ausgeführten Producte der genannten Art nur 72 073, und deren Werth nur 5 416 527 Mark betrug. „Das demnach mehr als dreimal größere Quantum, welches Hamburg von Frankreich bezog, stammt zum weitaus größten Theile aus Havre, welches nicht Freihafen ist, wohl aber die erforderlichen liberalen Entrepôt-Vergünstigungen genießt. Es ergiebt sich daraus, daß es der Freihafenstellung zur Betreibung eines ausgedehnten internationalen Zwischenhandels keineswegs bedarf. Da aber diese Ausfuhr nach Hamburg ebenso wie die noch weit größere Ausfuhr Havres nach dem deutschen Zollgebiet sich erst entwickelt hat, seitdem auf Havres Handel die surtaxe d'entrepôt ihre wohlthätige Wirkung ausübt, so wird dadurch weiter unumstößlich bewiesen, daß der Zwischenhandel oder internationale Handel, den die Hansestädte durch ihren

Eintritt in das Zollgebiet für höchst gefährdet halten, im Gegentheil durch diesen Eintritt und den Unterscheidungs Zoll neues Leben und rasches Wachstum gewinnt, was auch ganz natürlich ist, da der Zwischenhandel mit dem Eigenhandel oder Nationalhandel steigt und fällt.“

England ist radikaler als irgend ein anderes Land gegen die indirecte Einfuhr außereuropäischer Producte vorgegangen. Es begnügte sich nicht mit einem Unterscheidungs zolle gegen dieselbe. In England war die Einfuhr solcher Producte aus europäischen Plätzen fast zweihundert Jahre lang durch die Navigationsacte von 1660 bei Strafe der Confiscation von Schiff und Ladung verboten. Dieses Gesetz richtete sich, als es erlassen wurde, besonders gegen die Concurrnz der Hanseaten und der Niederländer, und ohne dasselbe hätte Englands Handel sicherlich nicht so kolossal gestärkt und vermehrt worden sein können, wie dies in der That der Fall war; denn anerkanntermaßen ist das kaufmännische Element in Deutschland und den Niederlanden tüchtiger und leistungsfähiger als in England. Es bedurfte daher so radical protectionistischer Gesetze und einer so langen Dauer derselben, um den Handel Englands vor Concurrnz zu schützen, und erst 1850, als die dadurch gebotenen Wege altgewohnte geworden und der directe überseeische Handel zu überwältigender Macht angewachsen war, so daß es keiner Restrictionen mehr bedurfte, proclamirte man die Handelsfreiheit. „Erst als das crasseste Schutz Zollsystem England groß gemacht hatte, ging es, nicht etwa der Theorie zu Liebe, sondern weil es nunmehr vom Freihandel größere Vortheile erwarten durfte, zum Freihandelsystem über und hob 1850 durch die neue Navigationsacte die vorerwähnten Verbote auf. Erst jetzt konnten seine Freihandelsapostel auf England als leuchtendes Vorbild hinweisen und anderen Völkern die den Engländern nun wünschenswerthe Nachfolge predigen.“ Uebrigens führte England 1850 die Freihandelstheorie keineswegs in allen ihren Consequenzen ein. Noch jetzt gewährt es, obwohl durch seine Lage, seine älteren Verbindungen, seinen großen Colonialbesitz und die Macht seines ungeheueren Capitals begünstigt, dem Welthandel, um ihn an sich zu fesseln, eine sehr wesentliche Unterstützung in Gestalt von Subventionen an die Dampferlinien, die es mit allen überseeischen Plätzen verbinden und außerordentlich viel zur Förderung des Handels mit denselben, zur Belebung der directen Einfuhr überseeischer Producte und zur Versorgung der Productionsländer mit englischen Erzeugnissen beitragen. „Während es noch bis vor kurzem reichlich 30 Millionen Mark jährlich zu solchen Subventionen verwandte, predigen seine Freetrade-Apostel, daß es allein richtig ist, wenn solche Dampferlinien aus eigener Kraft im natürlichen Laufe der Dinge entstehen, und die deutschen Freihändler beten ihnen das nach. England braucht den Schutz nicht mehr, hat ihn aber klugerweise nicht verschmäht, als es seiner bedurfte.“

Alle diese Länder wissen die Vortheile, welche der überseeische Handel dem Volkswohlstande zuführt, zu schätzen. Sie suchen ihn durch ihre Gesetzgebung heranzuziehen, zu pflegen und an sich zu fesseln, sie unterstützen ihn durch Vermehrung und Verbesserung der Wasserstraßen und Schifffahrts-Verbindungen und werden überdies vor Ausbeutung ihres Gebietes von Seiten des fremden Handels durch einen thatkräftigen Nationalgeist geschützt, der die heimische Arbeit der ausländischen vorzieht. In Deutschland war bis auf die letzten Jahre von alle dem wenig zu bemerken. Seine geschichtliche Entwicklung hat einen thatkräftigen Nationalgeist auf merkantilem Gebiete nicht aufkommen lassen, sie hat hier bisher das Zusammenwirken aller Kräfte der Nation gehemmt und Separatinteressen und Zollschranken da hervorgerufen, wo der überseeische Handel bisher allein in ausgedehntem Maße betrieben wurde: in den Hansestädten und in Altona. Und doch mangelt Deutschland durchaus nicht das Material, um sich in seinen Handelsbeziehungen vom Auslande zu emancipiren; denn der deutsche Kaufmann besitzt in gleichem, ja vielleicht in höherem Grade als der holländische, englische und französische die Fähigkeit, den Welthandel erfolgreich zu betreiben. Sind doch in allen Welttheilen unter denen, welche den allerersten Rang einnehmen, deutsche Firmen zahlreich vertreten. Aber das Bestreben, seine Arbeit auch dem Vaterlande zu Gute kommen zu lassen, durch dieselbe dessen Schifffahrt, Handel und Industrie zu fördern, wird den deutschen Kaufleuten im Auslande schwieriger gemacht als denen unserer Nachbarnationen, die es verstehen, diese Arbeit durch ihre Unterstützung für ihre nationale Wohlfahrt nutzbar zu machen, indem sie die Früchte jener Arbeit auf ihr Gebiet leiten und den Waaren die Wege zu ihren Seestädten ebnen, welche keine Sonderinteressen verfolgen, sondern mit jeder Faser mit ihrem Hinterlande zusammenhängen. „Das politisch wieder geeinigte deutsche Reich muß sich auch wirtschaftlich consolidiren, die Schäden heilen, welche seine merkantile Unselbständigkeit hervorgerufen hat, und seine Gesetzgebung ergänzen, um die mehr und mehr überhandnehmende Ausbeutung seines Wirtschaftsgebietes durch fremde Nationen zu hintertreiben. Diese Tendenz hat die Revision des Zolltarifs zu Gunsten der Industrie und der Landwirthschaft verfolgt. Die durch die Unterscheidungszölle beabsichtigte Begünstigung und Kräftigung des Seehandels und der Seeschifffahrt ist die logische Folge der nationalen Wirtschaftspolitik, ein weiterer Schritt zur segensreichen Durchführung derselben und ein Mittel einschneidendster Art, welches sich wie in anderen Ländern auch bei uns bewähren wird. Wie bei der Revision des Zolltarifs werden sich auch hier Schwierigkeiten ergeben; denn hier wie dort hat der bisherige Zustand eine Reihe von Sonderinteressen geschaffen, welche nicht fortbestehen können. Diese Sonderinteressen werden sich mächtig gegen die Neuerung auflehnen und nicht müde werden, vor-

Grenzböten III. 1880.

zustellen, wie groß die Schäden und Schmerzen sind, welche ihnen aus derselben erwachsen. Das Reich muß dem gegenüber wie der klar sehende Arzt handeln, der heilende Schnitt darf nicht unterlassen werden, weil er Schmerzen verursacht; er ist lediglich zu prüfen auf seine Nothwendigkeit und seine Heilkraft.“ So der Verfasser, dem wir in allen Stücken beistimmen.

Mozle betrachtet nun eingehend die drei Hauptpunkte, welche bei Einführung des Unterscheidungszolles zu berücksichtigen sind: die Freihafenstellung der Hansestädte, die geographische Lage der Rhein- und Moselgegenden und ihr Verhältniß zu den holländischen und belgischen Hafenplätzen, endlich die Ems- und die Ostseehäfen. Indem wir uns vorbehalten, das, was der Verfasser über die beiden letzten Punkte bemerkt, später einmal auszugsweise mitzutheilen, geben wir hier im wesentlichen bloß das wieder, was er über den ersten Punkt sagt.

Die Aufhebung der Zollschranken im deutschen Binnenlande hat einen großen wirthschaftlichen Aufschwung zur Folge gehabt, eine Erstarbung der Productions- und Consumtionskraft, die den Seestädten direct zu gute gekommen ist. Ebenso würde aber auch die Wegräumung der um die Seestädte gezogenen Zollbarrieren dem Binnenlande zum Vortheile gereichen; denn dieselbe trägt wesentlich zur Erleichterung desjenigen freien Verkehrs bei, dessen das Hinterland zum Absatz der Erzeugnisse seiner Industrie bedarf. In allen Ländern der Welt sind die großen Seestädte handels- und zollpolitisch mit ihrem Hinterlande vereinigt. Nur Triest und die deutschen Zollausschlüsse machen noch eine Ausnahme von der Regel. Aber Triest schießt sich an, sein Freihafen-Monopol aufzugeben, und Bremen und Hamburg können, wenn sie ihren Vortheil und den ihrer Ernährer im Hinterlande recht verstehen, auch nicht länger damit zögern. Sie müssen endlich mit dem Eintritt in das Zollgebiet Ernst machen und mit einem Zustande aufräumen, welcher gegenüber der neuen nationalen Handelspolitik und der Erstarbung des Reiches unhaltbar geworden ist. Durch die Zollschranken, welche um Hamburg und Bremen gezogen sind, hat das deutsche Reich das Handinhandgehen des Einfuhrhandels mit dem Ausfuhrhandel, die Versorgung des Inlandes mit den Erzeugnissen des Auslandes und die des Auslandes mit denen des Inlandes, die eigentliche Aufgabe der Seestädte, wesentlich erschwert, und andererseits hat es durch die Belassung der beiden Hansestädte bei ihrer Eigenschaft als Freihäfen, die der Einfuhr und dem Vertrieb fremder Industrieerzeugnisse die Thür geöffnet, Handwerk und Industrie in diesen Städten schwerer Beeinträchtigung überlassen. Der Werth der allein aus Großbritannien in Hamburg eingeführten Waaren betrug 1878 426 821 230 Mark, und darunter befanden sich für circa 230 Millionen Mark englische Industrie-Erzeugnisse. Während Hamburg also eine sehr starke Einfuhr solcher Waaren betreibt, klagen die überseeischen Einkäufer der Producte

des deutschen Gewerbefleißes, daß sie dort nicht die Auswahl finden, die ihnen in anderen Ländern geboten wird. Daß dies so ist, hat seinen Grund in der durch die Sonderstellung Hamburgs bedingten Geschäftslage. Die Freihafenstellung erleichtert den Verkehr mit ausländischen und erschwert denjenigen mit inländischen Industrie-Artikeln. Die Reichsversammlung, welche dabei neben dem Handwerk und der Industrie in den Hansestädten selbst der Leidende Theil ist, kann diesem Zustande nicht ohne weiteres ein Ende machen, denn die Aufhebung derselben hängt vom Willen der Hansestädte ab. Der Artikel 34 der Reichsverfassung, der dies bestimmt, hat den damaligen Leiter der deutschen Handelspolitik (Herrn Delbrück) zum Urheber. „Derselbe mußte in der Freihafenstellung der bedeutendsten Seehandelsstädte eine Bürgschaft für die Ausdauer der von ihm befolgten Freihandelstheorie sehen und wird es daher als beifallswürdig hinzustellen verstanden haben, daß die bezügliche Bestimmung Aufnahme fand. Es war dies damals auch eine ganz folgerichtige Annahme. . . . In dem Augenblicke aber, in welchem das Reich den bisher auf dem Gebiete der Handels- und Wirthschaftspolitik verfolgten Weg verließ, und für die Reichspolitik an die Stelle der bisher verfolgten Freihandelslehre eine protectionistische Richtung trat, mußte sich auch die Handelspolitik der Seestädte ändern; denn es schließt einen zu crassen Widerspruch in sich, wenn ein großes Land, welches seine Bestrebungen auf nationale Handelspolitik gründet, mittelst der wirthschaftlichen Verfassung seiner beiden einzigen großen Seehandelsstädte ganz entgegengesetzte Maximen verfolgt.“ Der Abgeordnete v. Bennigsen hatte ganz Recht, als er vor einigen Monaten im Reichstage sagte: „Die Hansestädte können sich auf die Dauer nicht mit den wirklichen Interessen des deutschen Reiches in Widerspruch setzen, trotz des in Artikel 34 ihnen gewährten Sonderrechts.“ Die Regierungen dieser Städte haben diese Nothwendigkeit einer veränderten Politik nicht begriffen, sie haben den Eintritt in das Zollgebiet für unzweckmäßig erklärt und beharren dabei. Man wird sie daher durch alle verfassungsmäßig gestatteten Mittel überzeugen müssen, daß ihr Widerstand keine Aussicht auf Erfolg hat. Es wäre aber besser gewesen, wenn die Hansestädte erklärt hätten, sich dem großen Ganzen freiwillig anschließen zu wollen; denn sie hätten dann Bedingungen stellen und Gehör für dieselben finden können.

Vielfach wird für das Beharren bei der Freihafenstellung angeführt, die bisherige Zunahme von Handel und Verkehr in den Hansestädten sei eine Folge derselben. Das ist unrichtig. Andere Seestädte, die nicht Freihäfen sind, haben weit mehr zugenommen. Namentlich gilt dies von Antwerpen. Der Tonnengehalt der dort angekommenen Seeschiffe betrug in den Jahren 1860 bis 1870 nicht mehr als 822 553, dagegen in dem einzigen Jahre 1879 2 856 140 Tonnen. 1863 betrug der gesammte Schiffsverkehr in Antwerpen 35 Procent weniger

als in Hamburg, 1878 aber betrug er in Antwerpen 36 Procent mehr als in Hamburg. Hamburgs großem Kaffeehandel gegenüber war der Antwerpens früher unbedeutend, jetzt hat sich dies bedenklich zu Hamburgs Nachtheil geändert. Die Einfuhr von Kaffee bezifferte sich in Hamburg 1877 auf 1327545 und 1879 auf 1350494, in Antwerpen 1877 auf 427330 und 1879 auf 745646 Sack. Also bei Hamburg fast Stillstand, bei Antwerpen eine Zunahme von 75 Procent binnen zwei Jahren. „Wie lange Hamburg angesichts solcher Zunahme des Antwerpener Kaffeehandels die Versorgung Scandinaviens noch behalten wird, mögen die Herren in Hamburg sich selbst sagen. Sicher ist, daß jener Zuwachs von derselben Kundenschaft aufgenommen worden ist, welche sich auch in Hamburg versorgt, nämlich vom deutschen Inlande, und daß jeder neue Käufer, der Kaffee von Antwerpen bezieht, dort auch andern Bedarf befriedigen wird.“

Die Nothwendigkeit der Einführung eines Unterscheidungszolls wurde schon 1845 anerkannt. Die Sache unterblieb, weil die unabhängigen deutschen Staaten nicht unter einen Hut zu bringen waren. Was Preußen aber damals unterlassen mußte, kann das deutsche Reich jetzt thun. Die Schwierigkeiten, zu denen auch die Freihafenstellung der Hansestädte gehört, werden überwunden werden, zumal da der Unterscheidungszoll den letzteren große Vortheile verheißt. Das Reich kann, so lange Hamburg und Bremen Freihäfen bleiben, in denselben den Unterscheidungszoll weder als Vorzoll noch in anderer Weise erheben, da hierzu die Zustimmung der verfassungsmäßig von jedem Zoll befreiten Städte gehören würde. „Ebenso wenig aber kann die Einfuhr aus den Zollausschlüssen von der Maßregel ausgenommen werden; denn dann würde die indirecte Einfuhr über deren Gebiet freibleiben, der Zweck des Gesetzes also nicht erreicht werden, und es können auch bei der Einfuhr aus den Zollausschlüssen die direct in dieselben eingeführten Waaren nicht den gleichen Vorzug genießen wie die direct in das Zollgebiet eingeführten, weil sich kein Unterscheidungsmerkmal bietet, an dem sich beim Passiren der Zolllinie constatiren ließe, ob die Waare direct oder indirect in die Zollausschlüsse eingeführt worden ist. Das Reich muß also, wenn es den Unterscheidungszoll einführen will, eine Verständigung mit den Zollausschlüssen suchen, was angesichts der Vortheile der Maßregel wahrscheinlich gelingen wird. Sollte aber ein solcher ernstlicher Versuch mißlingen, sollten die Hansestädte trotz aller ihnen entgegengehaltenen Einwände und trotz aller ihnen gebotenen Vortheile an der Freihafenstellung festhalten, sich auf ihren Schein, den Artikel 34 der Reichsverfassung berufen, so tritt für das Reich, wenn es seinerseits auf die im Gesamtinteresse seiner Angehörigen so dringend gebotene und so außerordentlich segensreich wirkende Maßregel nicht verzichten will, die Nothwendigkeit ein, die Consequenz des Artikels 34 zu ziehen. Das Reich muß dann, der Zwangslage entsprechend, den

Unterscheidungszoll gegen die Einfuhr aus den Zollauschlüssen in ganz gleicher Weise anwenden, wie gegen das Ausland, in völliger Uebereinstimmung mit der Anwendung des Zolltarifs, der die Zollerclaven ebenfalls als Ausland behandelt.“

Die Reichsverfassung hat den beiden Hansestädten der Nordseeküste das Recht gewährt, allein darüber zu entscheiden, ob die großen Vortheile, welche der Unterscheidungszoll bei ihrem Eintritt in die Zollgrenze auch ihnen bietet, und ob die schweren Nachtheile, welche nach Einführung dieses Zolls das fernere Verbleiben in ihrer eximirten Stellung sowohl dem gesamtdeutschen als ihrem particularen Interesse zufügen würde, sie veranlassen müssen, ihre Sonderstellung aufzugeben, oder ob sie trotz alledem Freihäfen bleiben können. Lassen sie es zu der oben vom Verfasser unserer Schrift angedeuteten Maßregel kommen, so wird man ja sehen, wer die Sache länger aushält, sie oder das Reich.

In russischer Gefangenschaft.*)

(Aus den Aufzeichnungen eines thüringischen Schulmeisters.)

Mitgetheilt von Robert Keil.

1.

Ausmarsch. Bis nach Tilsit.

Man nahm mich beim Militär an, und ehe ich es mir versah, war der Schulmeister in einen Soldaten umgewandelt. Nach drei Tagen wurde ich, der ich drei Jahre lang neben dem Privatschullehrer auch Vice-Fourier gewesen war, als Sergeant-Fourier mit auf den verhängnißvollen Marsch nach Rußland gesetzt (1812). Zwar war das Weimarische Bataillon schon ausgerückt, aber es mußten, da es nicht vollständig war, noch 300 Mann gestellt werden. Thuen, die größtentheils vom Lande schnell zum Militärdienste aufgerufen und über Hals und Kopf in das Kriegsgewand gekleidet worden waren, fehlte außer der erforderlichen äußeren Politur auch das Exercitium; diesem mußten daher fast alle auf dem Marsche erst von mir unterworfen werden. So war ich durch die Umstände doch wieder in einen meiner früheren Thätigkeit ähnlichen Wir-

*) Vgl. die Einleitung im vorigen Hefte.