



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Aus Hamburgs Handelsgeschichte

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

möge. Nur dann und durch gleichzeitige Heranziehung versicherungstechnisch geschulter Kräfte in den Reichsdienst würde die Reichs-Gesetzgebung und -Verwaltung ihre Aufgabe auf dem in Rede stehenden Gebiete zu lösen und Zustände, die die wirtschaftlichen Bedürfnisse der Nation dauernd befriedigen, zu schaffen im Stande sein.



Aus Hamburgs Handelsgeschichte



In diesen Tagen sind endlich die Zollschranken gefallen, die Hamburg von dem übrigen Deutschland trennten, und damit hat die Stadt die Schwelle seiner neuen Entwicklungsperiode betreten, in der ihr Handel vereint mit der Gütererzeugung des gesamten Reiches glänzendem Gedeihen entgegengeht. In diesem Augenblicke hat es ein doppeltes Interesse, zu fragen, wie, mit welchen Maßregeln und auf welchen Wegen sie zu ihrer jetzigen Bedeutung für die Nation gelangt ist. Diese Frage kann nur eine Hamburger Handelsgeschichte beantworten, ein Werk, das große Vorarbeiten erfordert. Eine solche liegt uns aber jetzt in einer Schrift Dr. R. Ehrenbergs vor: Die Anfänge des Hamburger Freihafens, die eine Reihe von Abhandlungen unter dem Titel „Wie wurde Hamburg groß?“ eröffnet, welche sich mit der Entwicklung der Stadt zu ihrer gegenwärtigen Wichtigkeit auf merkantilem Gebiete beschäftigen sollen.

Spricht man heutzutage vom Freihafen, so denkt man dabei an Freihandel. Man wird also mit Erstaunen aus unsrer Schrift sehen, daß der Gedanke, aus Hamburg einen Freihafen zu machen, schutzzöllnerischen Bestrebungen entsprang, man müßte denn wissen, daß jener Gedanke zuerst gegen das Ende des siebzehnten Jahrhundert auftauchte, wo noch nirgends von Freihandel die Rede war, vielmehr allenthalben der Merkantilismus in Blüte stand, der insofern berechtigt war, als er den bis dahin herrschenden Fiskalismus verdrängt hatte, bei dem die Regierenden unbekümmert um die dauernde Volkswohlfahrt, ja auf Kosten derselben, das augenblickliche Interesse der Fürstenmacht im Auge hatten, während nunmehr der Volkswohlstand von oben her zu fördern versucht wurde, ohne daß man dabei immer und in erster Reihe an sofortige Früchte für den Schatz des Fürsten oder für den Geldbeutel der herrschenden Klasse dachte. Richtschnur der merkantilistischen Politik war die Absicht, den Interessen aller

Volksklassen möglichst zu entsprechen, doch bevorzugte sie lange Zeit die Industrie und den Ausfuhrhandel, und in ihrem Rahmen fand auch die Errichtung von Freihäfen Raum. Der Gedanke aber, für einzelne Plätze die Zölle zu ermäßigen oder aufzuheben und dem Handel derselben sonstige Erleichterungen zu gewähren, ist durchaus nicht das Kind des Grundsatzes Laissez aller, laissez faire, sondern demselben Boden entsprossen, wie die Privilegien des Mittelalters. Man begünstigte einzelne Orte, Körperschaften, Handelszweige u. dergl., um andern den Verkehr und Verdienst abzugraben. Zu diesem Zwecke zunächst wurden in Italien Livorno und später in Holstein Altona mit Vorrechten ausgestattet, die durch ihre Natur stark an die „Freiheiten“ erinnern, die im Mittelalter bei Städtegründungen erteilt worden waren. Es war nur eine merkantilistische Maßregel zur Hebung des Volkswohlstandes, wenn Friedrich III. von Dänemark den dicht bei Hamburg gelegenen Flecken Altona 1664, nachdem er ihn zur Stadt erhoben hatte, unter andern Privilegien auch mit Zollfreiheit für die Durchfuhr aller fremden, sowie für die Ausfuhr der in dem Orte selbst gefertigten Waren begnadigte. Die dabei obwaltende nächste Absicht, dem benachbarten großen Handelsplatze (den Dänemark beiläufig als alte Landstadt Holsteins betrachtete und am liebsten dem Herzogtume wieder einverleibt hätte) Konkurrenz zu machen, wurde erreicht, aber nur für einige Zeit. Denn Altona wurde auch ein Sporn für den bis dahin nicht besonders regen, eher schwerfälligen Unternehmungsgeist der Hamburger und zwang ihn schließlich, als es gefährlich zu werden begann, seine Fesseln zu sprengen. Wesentlich auf die Konkurrenz Altonas sind die Anfänge des Hamburger Freihafens zurückzuführen, und erheblich wurde durch den Wettkampf mit jener Stadt die notwendige und bereits begonnene, aber noch sehr langsame Entwicklung Hamburgs aus einem mittelalterlichen Stapelplatze zu einem modernen Börseplatze und Zwischenmarkte gefördert.

Bald nach dem westfälischen Frieden begann die Stadt zu spüren, daß ihr Stapelrecht schwer bedroht war, indem einerseits von Magdeburg und mit Unterstützung des großen Kurfürsten von der Mark aus versucht wurde, den Hamburger Stapel über Harburg zu umgehen, andererseits Dänemark durch die erwähnte Begünstigung Altonas den Stapelverkehr an der Quelle abzugraben drohte. Aber zunächst bewog dies die Hamburger nur, ihre alten Rechte schärfer auszubilden und geltend zu machen. Sie verlangten, daß keinerlei Güter, insbesondere kein Getreide zu Wasser oder zu Lande an ihren Zollstätten vorbeigefahren werde, und daß alle stromabwärts oder von der See her kommenden Schiffe nur in Hamburg löschen und wieder laden dürften; man stellte den Grundsatz auf, wer keine Ladung bringe, solle auch keine zurücknehmen, suchte das alte Verbot des Handels zwischen Gast und Gast wieder aufzufrischen, wollte die Fremden zwingen, ihr Getreide nur an Bürger zu verkaufen und nur von Bürgern zu kaufen, und dachte sogar daran, den Magdeburger Korn-

händlern den Preis für ihre Ware bei Verkäufen an Hamburger vorzuschreiben. Kurzum, man konnte sich offenbar noch nicht daran gewöhnen, daß die Zeit für ausschließlichen Properhandel vorbei war und an die Pflege des Kommissions- und Speditionsgeschäfts gedacht werden mußte, die der Hamburger Kaufmann von altem Schrot und Korn bisher als bloße Notbehelfe vermögensloser Anfänger angesehen hatte. Namentlich der Rat, der unter dem Banne eines engherzigen Fiskalismus stand und bei seinen wirtschaftspolitischen Erwägungen stets zuerst an die Zolleinnahme dachte, huldigte solchen veralteten Grundsätzen. Dagegen gab es in der Kaufmannschaft, obwohl auch sie überwiegend monopolistisch gesinnt war, immer Leute, die den rechten Weg begriffen hatten und nach ihm hindrängten. Allerdings war die wirtschaftliche Politik des Rates erklärlich. Die Stadt hatte während des Krieges sehr viel für Befestigungen und „Soldateska“ ausgegeben, auch wiederholt große Kontributionen zahlen müssen. Der Schutz der Schifffahrt gegen Seeräuber und Kaper fiel hauptsächlich ihr zur Last, und sie hatte das Leuchtfeuer auf Neuwerk sowie die Tonnen und Baken auf der Elbe zu unterhalten. Sämtliche Zölle waren also ursprünglich zur Deckung der Kosten öffentlicher Leistungen bestimmt, und der Rat hätte, wenn er einmal dem Kaiser schrieb, niemand im Reiche befüße solche Zölle sub titulo magis oneroso, nichts unbilliges behauptet, wenn die Einnahmen der Stadt durch das gewaltige Anwachsen des Weltverkehrs nicht allmählich viel größer geworden wären, als die soeben bezeichneten Ausgaben. War ferner der Zoll mäßig, so gab es außer ihm zahlreiche Nebengebühren, die, an sich schon beträchtlich, dem Verkehre dadurch noch lästiger wurden, daß sie mit endlosen Plackereien und Weitläufigkeiten verknüpft waren und somit Zeitverlust und Aufenthalt zur Folge hatten. „Sowohl auf dem Herren- wie auf dem Bürger- und auf dem Admiralitätszolle erhielt jeder Schreiber und jeder Knecht von jedem Schiffe eine gewisse Gebühr, und daneben mußten alle Schiffs-, Zoll- und Freizettel besonders bezahlt werden. Handelte es sich um geistige Getränke oder Essig, so hatte man zur Weinaccise zu gehen und hier gleichfalls an Schreiber und Knecht Gebühren zu entrichten. Dann kamen die Hafenmeister am Niedernbaum oder am Deich, Zollschreiber und Zöllner, Baumschließer und Visiteur am Niedernbaum, der Zollauffseher am Winkerbaum, die Aufseher an den Vorsetzen und an den Rayen, der Aufseher des Holzzolles am Deichthore, der Börtmeister oder Gildknecht — alle hatten ihre »Accidentien« zu bekommen, von den Zollbeamten am Stein-, Millern- und Damnthore ganz zu schweigen.“

Bei solcher Belästigung ist es um so begreiflicher, daß der Hamburger Stapel im letzten Viertel des siebzehnten Jahrhunderts immer massenhafter umgangen wurde. Mit der Zunahme der Ausfuhr binnenländischer Artikel war die Selbständigkeit der Händler und Schiffer des Binnenlandes gestiegen. Brandenburg, seit 1680 im Besitze Magdeburgs, begann den Hamburger Vor-

rechten ernstlicher als früher zu Leibe zu gehen, und zu gleicher Zeit brachte in Altona die Rührigkeit dortiger Kaufleute, die Begünstigungen der Regierung eifrig benutzend, das Kommissions- und Speditionsgeschäft zur Blüte. Das ist der Zeitpunkt, wo die Bestrebungen zur Einführung zollfreien Verkehrs in Hamburg ihren Anfang nahmen. Indes sah man diese Reform zunächst und noch viele Jahre nur als eins der Mittel an, mit denen man den immer mehr verfallenden Stapelzwang wieder beleben zu können hoffte. Denn hieran hielt man mit Zähigkeit fest, ohne sich des innern Widerspruchs zwischen Stapelzwang und Zollfreiheit bewußt zu werden, da man eben nicht von volkswirtschaftlichen Theorien ausging, sondern einzig und allein ein augenblickliches Bedürfnis befriedigen und eine dringende Gefahr abwenden wollte. Erst im Verlaufe einer jahrzehntelangen Erörterung der Sache gelangte man zu festen Grundsätzen, wobei die sich gleichfalls erst allmählich klärenden Anschauungen der holländischen und englischen Freihändler zuletzt bedeutenden Einfluß übten.

Zuerst wurde die Errichtung eines Freihafens oder eines Porto Franco, wie man damals sagte, am 21. November 1692 in einer Versammlung einiger Kommerzdeputirten angeregt, und es wurde beschlossen, einen Meinungs- austausch zu veranlassen, wie die Sache ins Werk zu richten sei. Aber erst am 21. Mai 1694 faßte die Kommerzdeputation den Beschluß, „um die Handlung aller Waaren und Orten besser beizubehalten, mit den Herren Abjunctis zu delibereiren, wie das Porto Franco zu erhalten, und damit auf ein oder zwei Jahre zu versuchen, und ob nicht deswegen ein Haus am Grasbrook an der Elbe zu erbauen“ — womit der Gedanke an ein Freilager austauchte, welches auf einem kleinen Teile desselben Gebietes errichtet werden sollte, das heutzutage das große Hamburger Freihafenviertel einnimmt. Am 31. Oktober des letztgenannten Jahres beriet die Kommerzdeputation auf Anregung des Rates die Angelegenheit von neuem, wobei zwei ältere Schiffer als Sachverständige zugezogen waren und beschlossen wurde, den Rat um Auskunft über die Traktate mit Brandenburg und Lüneburg sowie über die kaiserlichen Privilegien auf dem Elbströme anzugehen, wonach derselbe „der Stadt frey gegeben, die Waren verzollen zu lassen, da man gerne sähe, daß solche alte Freyheit mögte unterstützet und fortgepflanzt werden, daß nämlich die, welche der Stadt vorhin vorbeigefahren, müßten vor den Baum legen und verzollen . . . das sollte bei den betreffenden Potentaten und deren Ministern in Liebe und Freundschaft gesucht werden.“ Wegen des Freihafens verlangte man reisliche Überlegung und Einziehung von Erkundigungen über ähnliche Einrichtungen und erklärte, daß man „den Porto Franco bey dieser Zeit (d. h. zur Zeit) nicht wohl practicable finde.“ Der Rat entsprach dem Wunsche nach reislicher Überlegung so sehr, daß zwanzig Jahre verflossen, ehe ein entscheidender Schritt in der Sache erfolgte. Was in der Zwischenzeit von Seiten der Kaufmannschaft geschah, mag man in unsrer Schrift selbst nachlesen. Die

Verhandlungen des Rates und des Sechzigerkollegiums über den Porto Franco begannen erst zu Anfang des Jahres 1713, und erst am 3. Mai war der Entwurf des „Transito,“ wie man sich jetzt ausdrückte, fertig. Am 8. Juni wurde er von der Bürgerschaft genehmigt und damit Gesetz. In der Einleitung wurden „die dieser Stadt von uralten Zeiten competirenden und von Kayserl. May. allergnädigst confirmirten Zoll-Gerechtigkeiten expresse vorbehalten, so daß, falls dieser bloß zum Versuche eingeführte Transito den verhofften Endzweck und Nutzen nicht haben mögte, die Stadt ihre habende Zoll-Gerechtigkeit auf denselben Fuß wie bisher geschehen und gleich als wenn dieser Transito niemahls introduciret worden, nach wie vor zu exerciren berechtigt sein wolle.“ Im übrigen war das Gesetz eine halbe Maßregel, die die Belästigung des Durchfuhrverkehrs nur wenig verminderte, nur etwa 350 Personen zugute kam und die Zolleinnahmen fast gar nicht beeinflusste. Die Konkurrenz Altonas wurde durch sie nicht unschädlich gemacht. Indes brach wenigstens mit der Verordnung das Eis, das starre Festhalten am Fiskalismus und Stapelzwange wurde aufgegeben, und man sah, daß Hamburg darüber nicht zusammenstürzte. Alle späteren Schritte in derartiger Richtung sind Folgen dieses Anfangs, so unvollkommen er auch war. Auch über diese späteren Schritte wolle man sich von unsrer Schrift selbst berichten lassen. Wir erwähnen nur, daß sie wieder von der Kaufmannschaft ausgingen, vom Rate unterstützt wurden und nur im Sechzigerkollegium Widerspruch und Behinderung fanden. Erst 1727 erfolgte mit einer neuen Transitoverordnung der Übergang von einem vorwiegend fiskalischen zu einem mehr merkantilistischen Standpunkte der Gesetzgebung. Der nächste Abschnitt in der Entwicklung des Hamburger Freihafens beginnt etwa 24 Jahre später. 1755 verlangte die Kaufmannschaft die Beseitigung aller Ein- und Ausgangszölle, wobei zwar die Konkurrenz Altonas noch immer eine wichtige Rolle spielte, aber auch andre Umstände hinzukamen. Der Senat widersprach, und es dauerte fast zehn Jahre, bis wieder eine Reform zu Stande kam: 1764 wurden alle Ein- und Ausgangszölle auf Leinwand, Garn, Kupfer und Blech aufgehoben. Auch weiterhin wurde lange Zeit immer nur den dringendsten Bedürfnissen nachgegeben, wenn hier reformirt wurde, und erst 1874 gelangte Hamburg zu ganz unbeschränkter Zollfreiheit.

Fragen wir nun mit dem Verfasser, welche Folge die Einführung der Durchfuhrfreiheit in Hamburg für das übrige Deutschland gehabt hat, so ist zu antworten: für einen großen Teil desselben gar keine, für einen andern nur eine geringe, und zwar zunächst eine günstige. Das Stromgebiet des Rheins gravitirte mit seinem Verkehr nach Amsterdam, das der Weser einschließlich Hessens und eines Theiles von Franken nach Bremen, Mecklenburg handelte vorzüglich über den Lübecker, Pommern über den Stettiner, Westpreußen über den Danziger Hafen. Das eigentliche Handelsgebiet Hamburgs

dagegen umfaßte zunächst alle von der Elbe durchflossenen Landschaften bis nach Böhmen hinauf, sodann aber auch ein gutes Stück von Franken, ferner die Mark Brandenburg sowie Schlesien, und gerade hier, in Sachsen, im Brandenburgischen und in Schlesien hatten sich damals die Anfänge deutscher Großindustrie entwickelt, welche die Einführung zollfreier Durchfuhr in Hamburg zu wünschen allen Grund hatten. Wünsche derart ließen sich besonders aus den Kreisen der schlesischen Leinwandfabrikanten vernehmen; denn für diese war Hamburg bei weitem der wichtigste Ausfuhrhafen, während ihre festländischen Hauptkonkurrenten, Westfalen und Holland, über Bremen und Amsterdam exportirten. Der zweitgrößte Zweig der damaligen deutschen Industrie, die Tuchmacherei, wurde von der Hamburger Transitofreiheit wenig berührt, weil schon vor Einführung der letztern der Einfuhrzoll für englische Tuche gerade für die größten Importeure, die Mitglieder der „Court,“ ganz geringfügig gewesen war, und weil es die deutschen Tuchfabrikanten nicht kümmerte, ob die Tuche Englands über Hamburg oder Altona ins Land kamen. Ohne Zweifel aber würde sich dieser Verkehr immer mehr nach der letztern Stadt hingezogen haben, wenn die erstere nicht endlich die Durchfuhr freigegeben hätte. Nach diesen beiden Beispielen aus der gewerblichen Thätigkeit des deutschen Binnenlandes läßt sich die Wirkung der hier besprochenen handelspolitischen Maßregel auf alle andern Zweige der deutschen Industrie beurteilen, mochten diese damals (was sehr wenig der Fall war) für die Ausfuhr schon genügend entwickelt sein oder nur noch ein kleines Gebiet im Binnenland mit ihren Erzeugnissen versorgen können. Überdies reichte der alte Hamburger Zoll allerdings hin, den Warendurchgang aus und nach dem Auslande von Hamburg abzulenken, er war aber kaum groß genug, um der Aus- und Einfuhr der meisten Waren der Industrie als ein ernstes Hindernis in den Weg zu treten. Dagegen war die Transitofreiheit für die Ausfuhr der Rohprodukte Deutschlands, soweit es dabei nach dem Obigen in Betracht kam, für den Export von Getreide, Wolle, Flachs, Hanf, Metallen also, eine sehr bedeutende Erleichterung, da diese Produkte damals noch bei weitem nicht ganz von den Gewerbsleuten des Inlandes verarbeitet werden konnten. Und ebenso lag es im Interesse der deutschen Konsumenten, daß ihnen die Kolonialwaren und andre notwendige Einfuhrartikel nicht mehr durch die Abgaben verteuert wurden, die Hamburg bei deren Durchfuhr bis dahin erhoben hatte.

Fast noch ein volles Jahrhundert verging, bis die deutsche Industrie, durch umsichtige Monarchen und große Staatsmänner geschützt und wesentlich unterstützt, sich zu solcher Kraft und Bedeutung erhoben hatte, daß sie anfang, die mittlerweile ebenfalls schärfer ausgebildete Freihafenstellung Hamburgs und der übrigen Hansestädte als schweren Nachteil zu empfinden und zu beklagen, und abermals ist dann noch die größere Hälfte eines Jahrhunderts verfloßen, ehe diese inzwischen von partikularistischer Beschränktheit und Selbstsucht zur

letzten Konsequenz entwickelte Freihafenstellung den berechtigten Anforderungen einer neuen Zeit, die innerhalb Deutschlands keine Sonderung und keinen Eigennuß diesem gegenüber duldet, geopfert werden mußte.

Der Verfasser schließt mit Worten, denen wir bereitwillig zustimmen. Er sagt, zurückblickend auf den Gang seiner Betrachtungen des Gegenstandes: „Die binnenländische Industrie und der hansestädtische Handel bedurften beide der Erziehung. Jeder dieser großen Zweige der Arbeit unsers Volkes verdankt einen guten Teil seines Wachstums Mitteln kluger Handelspolitik, wie solche seine besonders geartete Natur erforderte. In höherm Grade als die Industrie mußte der Handel sich selbst erziehen, ja sogar sich selbst erst die Politik schaffen, von der seine gedeihliche Entwicklung abhing. Daß dies notwendig war, wollen wir nicht beklagen. Denn auf diese Weise hat sich die deutsche Volkswirtschaft zwar langsamer und mühseliger, aber gewiß auch fester und dauerhafter entwickelt als diejenige mancher Nationen, die wir lange Zeit beneiden zu müssen vermeinten.“



Die Grenzen zwischen Dichtung und Wissenschaft

(Schluß)



Die größte Gefahr, die von Seiten des sogenannten naturwissenschaftlichen Geistes der poetischen Litteratur droht, liegt aber keineswegs in der Hereinziehung überflüssigen naturwissenschaftlichen Apparats in die Darstellung. Die talentvolleren Anhänger eines Irrtums vermögen leichter eine grelle Geschmacklosigkeit zu vermeiden, als den Irrtum selbst zu überwinden. Man würde hervorragenden Dichtern, die als Vertreter der Litteratur auf naturwissenschaftlicher Grundlage gelten wollen, Unrecht thun, wenn man sie ausnahmslos beschuldigte, unverarbeitetes physiologisches oder hygienisches Material in ihren Werken gehäuft zu haben. Weit bedenklicher als diese gelegentliche Geschmacklosigkeit, die jeder halbwegs begabte mit einigem Fleiß und einiger Sorgfalt leicht überwinden kann, erscheint die Herrschaft gewisser naturwissenschaftlicher Lehren und Anschauungen in poetischer Naturen und poetisch sein sollenden Werken.

Die Frage der Freiheit und der Begrenzung des menschlichen Willens ist bekanntlich durch die neuesten naturwissenschaftlichen Forschungen keineswegs so endgiltig entschieden worden, daß auch nur jeder naturwissenschaftlich ge-