



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Wagner, Hans: Die Verkehrsmittel in Deutsch-Ostafrika

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



Die Verkehrsmittel in Deutsch-Ostafrika

Von Hans Wagner (in Frankfurt a. d. O.)



So lange es in Deutsch-Ostafrika Handelsverkehr giebt, ist Menschenkraft ausschließlich das Mittel der Warenbewegung gewesen. Daß sich dieses primitivste aller Verkehrsmittel bis auf den heutigen Tag gehalten hat und voraussichtlich in dem größern Teile unsrer Kolonie noch jahrzehntelang halten wird, daran ist nicht die Tsetsefliege schuld, die nach der veralteten Meinung einiger Schriftsteller die Anwendung von Lasttieren verbietet, auch nicht die schlechten Wegeverhältnisse, sondern es ist begründet in der Geschichte des Karawanenverkehrs, der konservativ an seinen Gewohnheiten festhält.

Die Handelsbeziehungen des innern Ostafrikas zur Küste wurden hervorgerufen durch die gesteigerte Nachfrage nach Sklaven in den zwanziger Jahren dieses Jahrhunderts. Vorher bestand zwischen Küste und Inland kaum mehr als ein geringer Hausirhandel. 1820 aber wurde in dem Gebiete von Sansibar die Gewürznelkenkultur eingeführt und kam bald zu hoher Blüte. Sie erforderte jedoch große Sklavenmassen. Die Waniamwesi, die bis dahin den Bedarf der Araber an Hausklaven gedeckt hatten, konnten die Nachfrage nicht mehr befriedigen, sie nahmen daher arabische Händler mit in ihr Land, damit sie von dort aus an der Quelle selbst die begehrte Ware suchen möchten. So entstand in den zwanziger Jahren die erste arabische Niederlassung in Innerafrika und zwar in Tabora. Der Handel hob sich seitdem, da soziale Verhältnisse die Araber immer mehr nötigten, ihren Beruf, die Landwirtschaft, mit dem Karawanenhandel zu vertauschen. Als neuer, wichtigster Handelsartikel kam Elfenbein hinzu. Dennoch lag keine Veranlassung vor, die Träger durch ein neues Transportmittel zu ersetzen, im Gegenteil, man mußte sie beibehalten. Denn die Menge der Tauschwaren war gering, sie bestand aus wenigen Ballen Stoffen, Perlen usw., aber der Karawanenführer bedurfte zu seinem Unternehmen etwas viel wichtigeres: ein Schutz- und Trugmittel gegen die feindlichen Stämme, in deren Gebiet er eindringen wollte. So ist und bleibt das erste Erfordernis eines arabischen Handelsunternehmens die Schar bewaffneter Sklaven, die außer ihren Waffen auf dem Hinwege noch die wenigen erforderlichen Tauschwaren

tragen, während die erbeuteten oder erhandelten Sklaven auf dem Rückwege kostenlos den Transport bewerkstelligen. Sklaven waren und sind demnach eine Ware, die nicht nur sich selbst transportiert, sondern noch andre Waren dazu. Weshalb hätte also der Araber neue Transportmittel erfinden oder einführen sollen, die teuer waren und außerdem seine Beweglichkeit mehr hinderten, als das langsamste und rentabelste aller Haustiere, der Sklave! Wo er etwas andres, etwas besondres zum Transport brauchte, hat er es sich auch verschafft, z. B. Maskatesel zum Reiten. Nur wenig bekannt scheint übrigens die Thatsache zu sein, daß der Araber von Tabora aus den Transport seiner Waren zur Küste sehr oft kostenlos bewerkstelligen kann, indem sich Waniamwesi-träger, die nach der Küste wollen, für diese Reise in seinen Schutz begeben und als Entgelt für diesen Schutz und für Verpflegung ihre Arbeitskraft hergeben.

Für den arabischen Händler giebt es also kaum ein billigeres Verkehrsmittel als Träger. In ganz anderm Lichte erscheinen diese aber vom Standpunkt der deutschen Kolonisationsbestrebungen. Angehörigen christlicher Staaten ist es in Deutsch-Ostafrika verboten, Sklaven zu halten. Wollen sie also Waren transportieren lassen, so müssen sie sich Träger mieten, wodurch sich nach amtlichen Berechnungen die Transportkosten auf 4 Mark 80 Pfennige bei 100 Kilometer Weges für eine Last (= 65 Pfund) stellen. Bei solchen Unkosten ist es bisher europäischen Unternehmern unmöglich gewesen, die Handelskonkurrenz der arabischen und indischen Händler zu ertragen. Nur dem bekannten Irländer Stokes war es möglich, sich zu behaupten und ein weitverzweigtes innerafrikanisches Expeditionsgeschäft zu errichten. Da er der Schwiegersohn eines Waniamwesi-häuptlings war, so standen ihm stets billige und zahlreiche Träger zur Verfügung, während europäische Karawanenunternehmer von der Gunst indischer Vermittler abhängig sind. Stuhlmann z. B. hat an Sewa Hadshi, der jetzt fast ein Monopol für Bildung von Karawanen hat, für Anwerbung von Trägern zu der Expedition des Emin Pascha 18000 Mark Provision zahlen müssen. Europäern wird also die Teilnahme am Karawanenhandel verschlossen oder wenigstens sehr erschwert werden, solange man sich der Träger bedient. Weit mehr fällt aber noch ins Gewicht die Rücksicht auf den Plantagenbau. Durch die Trägereinrichtung werden dem Plantagenbau die Arbeitskräfte entzogen. Der Elfenbeinhandel setzt jährlich etwa eine halbe Million Menschen in Bewegung. Nach Reichard passiren allein Mpwapwa jährlich 100000 Menschen. Exportirt werden jährlich aus Deutsch-Ostafrika 200000 Kilogramm Elfenbein im Werte von 800000 Dollars. Wie gering ist der Wert der Ware gegenüber den zu ihrem Transport verwendeten Menschenkräften! Das Trägerwesen schädigt also den Plantagenbau in unsrer Kolonie schwer, indem es den so oft beklagten Arbeitermangel hervorruft. Allerdings wird man diesem Übelstande kaum durch Verbesserung der Verkehrsmittel

allein abhelfen. Das könnte in erfolgreicher Weise nur dadurch geschehen, daß man den Arabern mit ihren Sklaven einen lohnendern Erwerb durch Plantagenkulturen eröffnete und sie aus den Wucherkrallen der Indier befreite, die allein aus dem Elfenbeinhandel Vorteil ziehen und ihre Schuldner an ihn fesseln.

Wie sollen nun die Verkehrsmittel in Deutsch-Ostafrika verbessert werden?

Unsre Kolonie ist fast eine Insel zu nennen, die großen Seebecken an ihrer West-, Nordwest- und Südwestseite machen zusammen mit der östlichen Meerbegrenzung ihre Lage fast zu einer insularen. Leider stehen diese großen Wasserbecken nur in geringer Beziehung zu unsrer Kolonie, ihre Abflüsse, Nil, Zuzuga, Shire, führen in das Kolonialgebiet fremder Staaten. Es ist daher anzunehmen, daß der Handelsverkehr, wenn er sich in dem Gebiete dieser Seenplatte einst in regerer Weise als bisher entwickeln sollte, den Weg auf den billigsten Verkehrsstraßen, den Flußläufen, nach dem Nil, dem Kongo und dem Sambesi, nehmen würde. Die deutsche Kolonie würde dann kaum imstande sein, einen siegreichen Kampf gegen dieses natürliche Verkehrsmonopol der benachbarten Kolonien durchzusetzen. In Frage kommen könnten als Transitartikel nur Elfenbein und Plantagenartikel, Kakao, Tabak, Kaffee. Von diesen verträgt nur das Elfenbein höhere Transportkosten, während Plantagenartikel bei der herrschenden Überproduktion nur dann Gewinn versprechen, wenn sie mit möglichst geringen Transportunkosten auf den Weltmarkt gebracht werden können. Es kommt also als Transitartikel für Deutsch-Ostafrika nur Elfenbein in Frage. Aber dieser Artikel ist der Menge nach zu gering, als daß seinetwegen eine kostbare Verkehrsverbesserung nach den Seen hin geschaffen werden könnte. Zur Zeit werden, wie gesagt, etwa 200 000 Kilogramm Elfenbein aus Deutsch-Ostafrika exportiert; 110 000 Kilogramm, mehr als die Hälfte davon, kommen aus Innerafrika, sind also Transitartikel. Außerdem ist zu befürchten, daß auch dieser Transithandel bald ganz aufhören wird, weil es an Material fehlen wird, oder daß er andre Wege nimmt. In den letzten Jahren ist als Elfenbeinstraße immer mehr der Kongo in Aufnahme gekommen, was am besten daraus hervorgeht, daß die Bedeutung von Antwerpen als Elfenbeinmarkt gewachsen ist. 1888 wurden 6400 Kilogramm, 1890 77 500 Kilogramm, 1893 224 000 Kilogramm und 1894 264 000 Kilogramm Elfenbein in Antwerpen auf den Markt gebracht. Nach diesen Zahlen ist es wahrscheinlich, daß der Transithandel Deutsch-Ostafrikas, dessen einziger Artikel Elfenbein ist und sein kann, dahin-schwinden wird, daß daher der Bau einer Eisenbahn nach der West- oder Nordgrenze unsrer Kolonie zu dem Zwecke, den Transitverkehr zu heben oder zu fesseln, ein totgebornes Unternehmen wäre. Wenn das erfahrene England mit großen Kosten nach Uganda eine Eisenbahn baut, so beabsichtigt es wohl weniger, für später zu erwartende Plantagenerzeugnisse einen Schienenweg zu schaffen, als sich Uganda, den Schlüssel des Sudans, politisch zu sichern. Sollten sich auch die Uferlandschaften des Viktoria Nyanza und des Tanganjika als geeignet

für Plantagenwirtschaft erweisen, so würde das immer noch nicht den Bau von Eisenbahnen dorthin rechtfertigen. Denn nach neuern Ermittlungen ist es sogar fraglich, ob Plantagenerzeugnisse von Ufami und den übrigen Randgebirgen die Transportkosten auf der Eisenbahn nach den Hafenorten ertragen könnten. Eine Zentralbahn nach den Seen würde zwar beweisen, daß wir ausgedehnte Kolonialbahnen bauen können, aber außer diesem unnötigen Beweise würde kaum ein wirklicher Nutzen in wirtschaftlicher Hinsicht für unsre Kolonie geschafft werden.

Etwas anders steht es mit dem Bau von Bahnen nach Gebieten, die der Küste näher liegen und wegen ihrer Fruchtbarkeit Aussicht auf Gewinn bieten, wie das Ufambara-Kilimandscharogebiet, sodann Ufami. Aber auch hier müßte jedenfalls erst der Beweis geliefert werden, daß diese Landstriche wirklich produktionsfähig sind. Nicht immer schaffen die Verkehrsmittel allein den Verkehr, wie man neuerdings oft von Offizieren, die über wirtschaftliche Fragen sprechen, hören kann: die Hauptbedingung ist die Produktionsfähigkeit des betreffenden Landstrichs, in dem sich der Verkehr heben soll. Und da gilt es denn vor allem, in Deutsch-Ostafrika durch genaue Erforschung die Gebiete festzustellen, die so produktionsfähig sind, daß man das Verkehrsmittel, zu dem das größte Anlagekapital gehört, die Eisenbahn, zu ihrer Erschließung mit gutem Gewissen anwenden darf. Sonst muß man sich einstweilen mit Verkehrsmitteln begnügen, die wegen des geringern Anlagekapitals kein zu großes Risiko einschließen, wenn sie auch nicht alle Erfordernisse des modernen Verkehrs wesens erfüllen. Ein Beispiel möge das erläutern.

Es wurden seinerzeit Himmel und Hölle in Bewegung gesetzt, um den Bau der Ufambarabahn zu ermöglichen. Jetzt hat man sie mit kolossalen Unkosten — 3 Millionen Mark sind ausgegeben worden — durch ödes Gebiet vom Tanga bis an den Pangani fertig. Aber niemand hat daran gedacht, vorher zu untersuchen, ob man nicht statt mit 3 Millionen mit 30000 Mark dasselbe erreichen könnte, nämlich indem man den Pangani erforschte und erschloß. Nun ist durch die Untersuchungen von Baumann und Meinecke festgestellt, daß der Pangani sechzig Kilometer weit und gerade bis zu der Stelle, wo die Ufambarabahn jetzt endet, für Schiffe mit ein Meter Tiefgang jederzeit fahrbar ist. Der ganze Bahnbau hat sich also als überflüssig erwiesen!

Das ist ja überhaupt eine Eigentümlichkeit in der Kolonisationsgeschichte von Deutsch-Ostafrika, daß man die Flüsse ganz unbeachtet gelassen hat, während doch in allen übrigen Ländern die Kolonisationsbestrebungen den Flüssen folgen. Die Ursache für diese sonderbare Erscheinung mag wohl darin liegen, daß dort auch der Eingeborne den Wert seiner Flüsse nicht kennt und sich nirgends Anfänge zur Flußschiffahrt zeigen. Und daß man in deutschen Kolonialkreisen erst seit kurzer Zeit den Flüssen Deutsch-Ostafrikas seine Aufmerksamkeit zuwendet, liegt wohl daran, daß die Erforschung der Flüsse eine

zu unscheinbare Aufgabe ist, bei der nicht so viel Ruhm zu ernten ist, wie in dem zu Heldenthaten reizenden Innerafrika. Hoffentlich ist nun die Zeit der Ruhmsucht vorbei und die Zeit redlichen Schaffens gekommen. Es würde sich sicher der Mühe lohnen, die Flüsse der Kolonie zu erforschen, weil sich sehr bald zeigen würde, daß nur die Erschließung der Flußläufe dem Schmerzenskinde der deutsch-kolonialen Bestrebungen zu wirtschaftlichem Aufschwung verhelfen kann.

Die Schiffbarkeit des Pangani ist in seinem Unterlauf festgestellt in einem Gebiet, das für Zuckerrohranbau wie geschaffen ist. Der Flußschiffahrtsverkehr würde sich hier höchst einfach gestalten, da durch die Flut die Rähne stromauf getrieben werden würden, während sie zur Zeit der Ebbe mit Rückladung stromab treiben könnten. Wie die Verhältnisse im Mittel- und im Oberlauf des Pangani sind, ist noch nicht mit Gewißheit festgestellt, doch müßte sich auch dort ein Verkehr mit Flößen oder Treidelfähnen streckenweise ermöglichen lassen.

Eine ungleich größere Bedeutung darf der Rufidschi beanspruchen, von dem schon Kapitän Malcolm 1873 sagte, „er versprache, der ostafrikanische Rhein zu werden.“ Man braucht nur einen Blick auf die Karte zu werfen, um den unermesslichen Wert dieses Flusses für unsre Kolonie zu begreifen. Seine beiden mächtigen Quellflüsse Ruaha und Ulanga führen bis ins Herz der Kolonie. Der Ruaha entspringt unweit des Nordendes des Nyassasees auf dem Rondeplateau, in einer Gegend, die man für kohlenreich hält. Dann durchströmt er ein bisher unbekanntes Hochland Ururi, auf das man alle Hoffnungen für Viehzucht und Reiskultur setzt. Von links nimmt er dann den Rikigo auf, den Fluß Ugogos, dann fließt er ständig ostwärts bis zu seiner Einmündung in den Rufidschi. Der Ulanga ist zwar kartographisch festgelegt, wie weit er aber schiffbar ist, ist bisher nicht erkundet. Nur von dem Unterlauf bis zu den Panganifällen weiß man, daß er schiffbar ist. Für diesen Unterlauf hat nach Wismanns Angaben die Regierung bereits einen Heckrad-dampfer in Bau gegeben. Das wäre wenigstens ein Anfang. Alles deutet darauf hin, daß das Gebiet des Rufidschi unser Indien ist; das Delta ist von äußerster Fruchtbarkeit, in Uhehe und Mahenge (Ausfuhr über Mochorro-Nilva) wächst Reis, der nach der amtlichen Denkschrift (1894/95, S. 62) den indischen übertrifft, und die Gebiete, in denen er rationell angebaut werden könnte, sind unermesslich. Dazu kommt der Viehreichtum des Landes. Es ist daher unverständlich, warum man sich mit kleinlichen Versuchen plagt, während hier ein großer und sicherer Gewinn winkt. Es ist geradezu schmachvoll, daß unsre Kolonie jetzt aus Indien Reis im Werte von Millionen beziehen muß, während sie doch berufen ist, dieses Land bei Hungersnöten zu versorgen. Wenn es noch eines Grundes für die Notwendigkeit einer schnellen Erforschung des Rufidschi bedürfte, so brauchte man nur auf die Wahehegefahr zu weisen.

Man stationire einen kleinen Dampfer auf dem Rufidschi, und die Anwohner werden für alle Zeiten beruhigt sein. Statt dessen sammelt man große Summen für einen ganz unnützen Zweck: den Tanganjikadampfer.

Die Erschließung der Flußläufe ist für den Verkehr die erste und wichtigste Frage, deren Lösung unbedingt notwendig ist, wenn unsre Kolonie wirtschaftlich gedeihen soll. Nun giebt es aber große Gebiete in Deutsch-Ostafrika, die nicht der Segnungen der Flußschiffahrt theilhaftig werden können. Für sie müssen andre Ersatzmittel für die Trägereinrichtung geschaffen werden. Für einzelne Gebiete, wie Kilimandscharo, Usagara, Rondo, würden Eisenbahnen den Anschluß an die Flußschiffahrt herstellen können. Für die meisten andern Landschaften aber würden sich Eisenbahnen kaum rentiren, sodaß nur noch Last- und Zugtiere in Betracht kämen, wie sich ja auch in allen kultivierten Ländern Gebiete finden, die auf diese primitiven Verkehrsmittel angewiesen sind. Es sind in dieser Hinsicht auch schon mancherlei Versuche gemacht worden, doch meistens fehlgeschlagen, weil man die Landesnatur zu wenig berücksichtigte.

Die Tsetsegefahr ist auf Grund neuester Untersuchungen in das Bereich der Fabel verwiesen worden. Man hat oft behauptet, daß das Vorkommen dieses Insekts (*Glossina morsitans*) die Verwendung von Tieren zum Transport unmöglich mache. Wie irrig das ist, beweist schon der Umstand, daß überall in Deutsch-Ostafrika Viehzucht getrieben wird. Schon Livingstone führt den Verlust seiner Esel (am Südennde des Tanganjika, im November 1873) nicht wie seine Begleiter auf den Biß der Tsetsefliege zurück, sondern auf die schlechte Behandlung, die die Träger den Tieren zu teil werden ließen, und auf die außerordentlichen Strapazen.

Einzig maßgebend bei Einführung von Transporttieren sind also die Verhältnisse. Kunstwege, die für den allgemeinen Verkehr von Wert sind, giebt es nicht. Von den einzelnen Stationen aus sind allerdings Kunststraßen von geringer Länge erbaut, die aber nur die örtliche Bedeutung haben, müßige Hände beschäftigt zu haben. Einen Wegebau durchzuführen, der einen wirklichen Nutzen schaffen könnte, indem er das ganze große Gebiet umfaßte, dazu reichen die Kräfte der Kolonie nicht aus. Man wird also die gegebenen Verhältnisse berücksichtigen müssen. Die ostafrikanischen Wege sind unsern Waldpfaden zu vergleichen, nur Lasttiere würden sie begehen können. Da hat man denn zu einem künstlichen Mittel seine Zuflucht nehmen wollen, indem man Kamele einführen und Elefanten zähmen wollte. Gegen die Einführung der Kamele spricht aber der Mangel an geeigneten Futterkräutern und das ungeeignete Klima. Die Einführung oder Zähmung von Elefanten aber dürfte zu kostspielig sein. Beide Absichten hat man als unfruchtbar aufgegeben. Auch hier aber bewahrheitet sich das Wort: „Warum in die Ferne schweifen, sieh, das Gute liegt so nah!“ Unsre Kolonie hat eine Viehzucht, die zu den schönsten Hoffnungen berechtigt. Die würden sich erfüllen, wenn man vor allem das

vom Lande gebotne Vieh berücksichtigen wollte. Massaiesel sind billig und von hervorragender Beschaffenheit. Sie kommen auch schon bei Karawanen nach den Massailändern immer mehr in Aufnahme. Daß sie lange Zeit unbeachtet geblieben sind, lag wohl an der noch vor wenigen Jahren grassirenden Furcht vor den Massai. Das Massailand bietet und benutzt aber auch schon ausgiebig ein andres Lasttier, den Ochsen. Auch der Reichtum der Wahehe an Vieh ist nicht zu unterschätzen und verdient Berücksichtigung. Als Vorzug bei der Verwendung von Ochsen und Eseln zum Transport fallen ins Gewicht: Billigkeit, Ausbildungsfähigkeit der Tiere zum Karawanendienst, ferner der Umstand, daß Menschen zum Nutzen der Plantagenwirtschaft gespart werden und die Viehzucht einen bedeutenden Aufschwung nehmen wird. Natürlich würde sich die Beschaffenheit der Tiere noch bedeutend durch rationelle Zucht verbessern lassen, wie das ja schon jetzt nebenbei die „Kilimandscharo-Straußenzuchtgesellschaft“ mit der Züchtung eines kräftigen Zugtieres (Kreuzung zwischen Zebra, Halbesel und Pferd) versucht. Daß bisher verhältnismäßig wenig Versuche gemacht worden sind, die Träger durch bessere Transportmittel zu ersetzen, liegt wohl daran, daß die Expeditionen keine Versuche machen konnten, und vor allem auch daran, daß sie wegen der allgemein herrschenden Unsicherheit der Straße die Träger bevorzugen mußten. Die Versuche aber, die ungünstig verlaufen sind, haben keinen stichhaltigen Beweis gegen die Verwendbarkeit von Lasttieren liefern können. Meist hat wohl unrichtige Behandlung der Lasttiere den Mißerfolg herbeigeführt. Allerdings bezeichnete auch Premierleutnant v. Heydebreck in einem Vortrag (Kölnische Zeitung 1896, Nr. 177) über den Untergang der Expedition Zelewskis den Versuch, Esel als Lasttiere zu benutzen, für mißlungen, da die Tiere, die die Geschützteile trugen, die Kolonnen verlängerten und den Marsch erschwerten und dann, als es zu dem Überfall kam, durch das Feuer geängstigt entflohen. Das ist aber doch kein Beweis gegen ihre Verwendbarkeit im Handelsverkehr.

Was die Verwendung von Zugtieren anlangt, so hat man nach dem Muster südafrikanischer Verkehrsmittel den Ochsenkarren in Vorschlag gebracht, ohne zu bedenken, daß die Vegetationsformen in Südafrika und Deutsch-Ostafrika gänzlich verschieden sind. In unsern Kolonien herrscht die Buschsteppe vor, in der für die Ochsenkarren erst breite Wege geschaffen werden müßten, was sehr schwierig ist. Zudem scheint das Vieh unsrer Kolonie zu Zugzwecken nach dem Urteil von Fachleuten wenig geeignet, und die Kosten des Transports mit Ochsenwagen würden sich mindestens ebenso hoch stellen wie die mit Trägern. Der einzige Vorteil wäre auch hier die Ersparnis an Menschenkraft.

Vorschlägen ließen sich noch schmalspurige zweirädrige Karren mit Eselspannung, wie sie in Ägypten gäng und gäbe sind. Beim Bau der Karren, die zwei bis drei Lasten fassen könnten, ließe sich der Zustand deutschostafrikanischer Wege wohl berücksichtigen. Als Reittiere sind schon seit langer Zeit

die großen Maskatesel und bei den Offizieren der Schutztruppe Pferde in Gebrauch. Ob sich Pferde als Lasttiere im Gebiet der ganzen Kolonie bewähren würden, ist noch die Frage: man fürchtet den Mangel an Futterkräutern.

Mehr denn je steht die Verkehrsmittelfrage jetzt im Vordergrund des Interesses der Kolonialreise. Möge man aber nicht wieder in die Ferne schweifen, wie das leider bisher in kolonialen Dingen der Fall gewesen ist. Man muß doch immer von dem nächstliegenden ausgehen, mit dem anfangen, was das Land selbst bietet, um dann stufenweise zu höherem fortzuschreiten. Nur so kann für die Zukunft von Deutsch-Ostafrika, dieses Schmerzenskinds unsrer Kolonialbestrebungen, eine tüchtige Grundlage geschaffen werden. Fremden Stoff schleppe man nicht eher in die Kolonie, als bis der dort in so reichem Maße vorhandne verarbeitet ist, als bis sich die heimischen Keime zur Frucht entwickelt haben.



Zur mittelalterlichen Wirtschaftsgeschichte



Der zweite Band von Ashleys Englischer Wirtschaftsgeschichte (vgl. die Grenzboten 1896, Nr. 31) umfaßt die Zeit vom vierzehnten bis zum sechzehnten Jahrhundert. Das Hauptergebnis der agrar-geschichtlichen Kapitel ist an anderer Stelle kurz mitgeteilt worden. Die gewerbe-geschichtlichen ergeben ein Bild, das dem Idealbilde der Zunftschwärmer wenig entspricht. Über die zahlreichen Aufsichtsmaßregeln, die damals den Gewerbebetrieb einschränkten, meint Ashley, sie bewiesen freilich einerseits das Gefühl der Innungsleiter für Standesehre, und andererseits, daß man den Nutzen der Ehrlichkeit für das Gewerbe als Ganzes wohl erkannt habe. „Je mehr wir jedoch in den Gedankenkreis jener Zeit eindringen, desto mehr kommen wir zu der Überzeugung, daß derartige Maßregeln erforderlich waren, nicht weil man damals weniger zu Betrug und Puscherei neigte als heute, sondern gerade umgekehrt, weil sich diese Neigung in höherm Grade bemerkbar machte.“ Die damals üblichen Formen des Betrugs, wie falsches Maß und Gewicht, das Verpacken von Steinen in Heu und Wollfäcke, waren im all-gemeinen plumper als die heutigen. „Was wir bereits früher von den kirch-lichen Einrichtungen gesagt haben, das gilt auch von den gewerblichen: der einzelne suchte bei der Schwachheit seines eignen Gewissens Zuflucht in der Stärke eines gemeinsamen Gewissens.“ Leider scheint auch heute das Vertrauen der Gewerbetreibenden auf ihr eignes Gewissen noch nicht sehr stark zu sein.