



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Gerland, E.: Der Frankfurter Warenhandel von 1750 bis 1866

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

die Landtage, die Regierungen der Einzelstaaten.“ Aber mit Recht verlangt Wagner doch auch, daß die „eigenen“ Reichseinnahmen für die — auch beständig wachsenden — Finanzbedürfnisse, die nicht durch Schuldaufnahmen gedeckt werden dürfen, ausreichen, und dazu seien auch direkte Reichssteuern (Einkommen-, Vermögens-, Erbschaftsteuer) sehr wohl in Betracht zu ziehen. Wenn man jedoch „in außerordentlichen Fällen“ auf die Erhebung der Matrikularbeiträge zurückgreifen müßte, so würde die Regelung der direkten Landessteuern durch das Reich auch dafür erst den richtigen Repartitionsmaßstab statt des rohen gegenwärtigen nach der Kopfbzahl geben: „Man würde nach der in der Einkommen- und Vermögenssteuer sich kundgebenden Leistungsfähigkeit die Summen der Matrikularbeiträge jedes Einzelstaats bestimmen und sie dann innerhalb desselben nach der Veranlagung zu diesen Steuern auf die einzelnen Zensiten umlegen.“

May von Seydel erkennt die Befugnis des Reichs, für seine Zwecke sowohl indirekte wie „direkte“ Steuern aufzuerlegen an. Er hält aber die Frage, ob direkte Reichssteuern einzuführen seien, „rechtlich und wirtschaftlich“ für nicht unbedenklich. Die Erhebung direkter Reichssteuern enthalte einen „bedeutenden Eingriff in die innere Verwaltung und insbesondere in den Haushalt der Bundesstaaten.“ Auf diesem Wege könne in „mittelbarer“ Weise das ganze Steuersystem des Staats vom Reiche „beeinflusst“ werden, und es setze eigentlich eine direkte Reichsteuer — wenn sie eine bedeutende sei und nicht wirtschaftlich nachteilige Folgen erzeugen solle — eine gleichmäßige Ordnung des Steuersystems in allen Bundesstaaten voraus. Eine solche „mittelbare Beeinflussung“ der Steuerfassung der Einzelstaaten kann doch nach dem von Seydel selbst zugegebenen Sinne der Verfassung „rechtlich“ nicht bedenklich sein. Es wird sich immer nur fragen, ob sie wirtschaftlich zweckmäßig ist. Und daß sie das wenigstens sein „kann,“ wird Seydel kaum leugnen. Von einem Recht des Reichs, gesetzgeberisch in das Landessteuerrecht einzugreifen, ist nirgends die Rede. Mit dieser ganzen Ausführung ist Seidel entschieden im Unrecht. Sie kann eigentlich nur politisch erklärt werden, und dann wäre ihr Sinn ausgesprochen partikularistisch.



Der Frankfurter Warenhandel von 1750 bis 1866

Von E. Gerland in Homburg v. d. Höhe

1. Die Verkehrsmittel



Die moderne Handelsgeschichte lehrt uns vor allem eins: wie un-
gemein rasch sich einschneidende Änderungen vollziehen, und wie
oft sich in wenig Jahren die Grundbedingungen eines ganzen
Handelszweiges radikal verändern können. Es mag sein, daß
uns die ältern Zeiten, weil wir sie aus größerer Ferne betrachten,
nicht mehr ein so genaues Bild gewähren und deshalb den Eindruck größerer
Stabilität in allen Lebensverhältnissen hervorbringen; aber Thatsache bleibt

diese rasche Aufeinanderfolge der Entwicklungsreihen für die neuern Zeiten. Auch das Jahrhundert, das Hugo Kanter in den volkswirtschaftlichen Abhandlungen der badischen Hochschulen (in dem kürzlich erschienenen dritten Heft des V. Bandes) für die Frankfurter Handelsgeschichte zu betrachten unternommen hat, lehrt uns diese Erfahrung von neuem erkennen. Übrigens pflegt sie sich auch der einfachsten und natürlichsten Betrachtung geradezu aufzudrängen. Denken wir nur an die Entwicklung der Verkehrsmittel. Im Beginn der Periode, die uns Kanter vorführt, seit 1765 etwa, fing man eben in Deutschland an, nach dem Muster der Franzosen Straßen mit fester Trace, d. h. mit Seitengraben, festem Damm und Baumreihen, anzulegen, und man nannte sie, eben weil man die Einrichtung den Franzosen entlehnt hatte, mit französischem Namen „Chausseen.“ Aber wie lange dauerte es noch, ehe die deutschen Straßen mit den französischen auf dem linken Rheinufer konkurrieren konnten. Obwohl die österreichische Regierung wegen ihrer Besitzungen im Breisgau, der sogenannten vorderösterreichischen Lande, alles that, eine gute Verbindung zwischen Frankfurt und der Schweiz auf dem rechten Rheinufer herzustellen, so hat doch die Stadt Frankfurt noch im Jahre 1775 entschieden, daß die französische linksrheinische Straße die bessere und billigere sei und deshalb trotz der entgegenstehenden Kreisbeschlüsse des oberrheinischen Kreises von ihren Fuhrleuten befahren werden solle. Allmählich aber wandte sich das Interesse aller deutschen Regierungen der Verbesserung und der Anlage von Kunststraßen zu, umso mehr als die vorhandenen natürlichen Wasserwege zumeist in einem ziemlich traurigen Zustande waren. Es ist vielleicht bezeichnend für das allgemeine Interesse, das diese Fragen seinerzeit fanden, daß die kursächsische Regierung zeitweilig daran dachte, einen der bekanntesten Reiseschriftsteller der damaligen Welt, den berühmten Spaziergänger nach Syrakus, Joh. Gottfried Seume, in die Verwaltung der sächsischen Chausseen zu berufen. Es war dies überhaupt die große Zeit des Fuhrmannsgeschäfts, das noch jetzt in so vielen litterarischen Denkmälern in einer gewissen Glorie fortlebt; freilich auch zugleich die Zeit für ein andres weniger respectables Geschäft. Es ist kein Zufall, daß gerade um die Wende des achtzehnten zum neunzehnten Jahrhundert der Schinderhannes im Nahethal jenseits des Rheins und andernorts der berühmte Lips Tullian ihr Wesen trieben, und daß damals so manche Räubergeschichten Schriftsteller und Leser fanden. Diese Entwicklung des Fuhrwesens dauerte bis weit ins neunzehnte Jahrhundert hinein und hat vielleicht damals erst seine höchste Blüte gefeiert. Noch jetzt wissen ja ältere Leute zu erzählen, wie sich in ihrer Jugend an den Thoren unsrer deutschen Städte an gewissen Wochentagen die Wagenreihen sammelten, bis man ihnen die Stadthore öffnete, und wie sich dann die lange Linie durch die Straßen der Stadt bewegte. Wie manches weitläufig angelegte Wirtshaus an den Heerstraßen ist noch jetzt eine Erinnerung an diese Zeit und den einstigen Wohlstand seiner Bewohner.

Dann kam der große Umschwung durch die Eisenbahnen. Kanter unterscheidet vier Perioden im Ausbau der deutschen Bahnen. Die erste, die bekanntlich mit dem Bau der Strecke Nürnberg-Fürth im Jahre 1835 begann und nur die Verbindung naheliegender Städte wollte, hatte für Frankfurt

namentlich durch den Beginn der Taunusbahn (1838) Bedeutung. Die zweite Periode, die die Verbindung größerer Industrie- und Handelszentren beabsichtigte, brachte Frankfurt die Strecken Frankfurt-Mannheim und Mannheim-Basel (geplant seit 1842, die Main-Neckarbahn eröffnet 1846). Die dritte Periode beginnt für Frankfurt mit dem Jahre 1852; die Stadt ist jetzt an alle großen Linien angeschlossen; durch die Main-Neckarbahn und die badische Staatsbahn an den Süden (Italien und die Schweiz) und an den Westen (Paris); durch die pfälzische Ludwigsbahn über Mannheim an Paris, sowie schon seit längerer Zeit durch die rheinischen und die belgischen Bahnen an Paris; durch die Main-Weserbahn an den Norden und Nordosten; durch die Strecke Frankfurt-Dresden an Böhmen und Wien. Die vierte Periode brachte den innern Ausbau des Bahnnetzes; auch kleinere Städte streckten jetzt ihre Zügel zu den größern Linien aus, so wurde die Strecke Frankfurt-Homburg im Jahre 1860 eröffnet. Eine fünfte Periode hat in unsern Tagen begonnen. Überall zeigt sich das Bestreben, sich unabhängiger von den großen Eisenbahnlinien zu machen. Darum die vielen projektierten und zum großen Teil auch schon gebauten Neben- und Kleinbahnen, die dem Verkehr gleichsam auf seinen intimsten Wegen nachgehn; darum aber auch das Bestreben, sich überhaupt von einer bestimmten Route, von Fahrplänen und Haltestellen frei zu machen. Unfre Landstraßen haben sich wieder gewaltig belebt, und Fahrräder wie Automobile verkünden die Wahrheit des alten Sages, daß neue Verkehrsmittel die alten nicht zu schädigen brauchen, sondern diese durch die Steigerung des Verkehrs eher zu vervollkommen und neu zu beleben pflegen.

2. Die Stände in ihrer Beziehung zum Warenhandel

a) Die Handwerker und die Krämer

Kanter hat in seiner Abhandlung, wie schon der Titel angiebt, den Geldhandel nicht erwähnt; es fehlt demnach der wichtigste Zweig des Frankfurter Geschäftslebens, und man muß sich das bei der Lektüre des Buches beständig gegenwärtig halten. Aber auch der gesamte Warenhandel ist der Besprechung nicht unterzogen worden, sondern nur der Handel mit gebrauchsfertiger Ware. Mit andern Worten: von dem Handel mit Rohprodukten und deren Verarbeitung ist nicht die Rede. Der jeweilige Stand der Frankfurter Industrie wird nur nebenbei nach den Bedürfnissen des Themas gestreift. Was aber ergiebt sich aus der Untersuchung für die Gesamtheit des Frankfurter Lebens in den Jahren 1750 bis 1866? Wir können danach innerhalb der städtischen Bevölkerung vier Klassen je nach ihrem Verhältnis zum Warenhandel unterscheiden: 1. die Handwerker, 2. die Krämer, 3. die Handelsleute, 4. den Adel.

Die Handwerker gehören zum Warenhandel, insofern ihnen gesetzlich der Handel mit allen in ihr Handwerk einschlagenden Artikeln vorbehalten ist. Über die politische Seite dieses sogenannten Nahrungsschutzes gedenke ich nachher zu sprechen. Lassen wir uns vor der Hand an der Thatsache genügen. Diese Thatsache aber hatte um so größere Bedeutung, je mehr die Erzeugnisse des Handwerks nach und nach der kapitalistischen Unternehmung, der Herstellung in Fabriken, anheimfielen. Einige solcher Erzeugnisse waren schon zu

Beginn unsrer Periode dem Vertrieb durch die Krämer freigegeben, nämlich Leinwand, Bandwaren, Galanterie- und Bijouteriewaren. Man sieht, es sind dabei die ältesten Erzeugnisse der deutschen Industriethätigkeit. Andre Waren aber wurden dem Verkauf durch Handwerker vorbehalten, obwohl sie auch schon im achtzehnten Jahrhundert in kapitalistischen Betrieben hergestellt wurden. Es sind das die Gold- und Silberwaren, Kürschnerwaren, Knopfmacherwaren, Posamentierwaren, Glaswaren, Dreherwaren, Messerschmiedewaren und Buchbinderwaren; die Uhrmacher durften Schwarzwälder Uhren, die Schmiede steirische Sensen und die Hutmacher Berliner Hüte verkaufen. Der Gedanke des Nahrungsschutzes blieb nun in Frankfurt — trotz mancher Modifikationen im einzelnen — fast bis zum Augenblick des Untergangs der städtischen Freiheit rechtskräftig (genau gesagt, bis zum 12. Januar 1864). Es ist bezeichnend, daß es in der Zeit nach der Begründung des Deutschen Bundes wegen dieser Fragen zu einer Art politischem Konflikt, zu einem Handelskrieg zwischen Frankfurt und Baden gekommen ist. Frankfurt hatte die Einfuhr der Chaisen einer Rastatter Firma untersagt, worauf die badische Regierung mit dem Verbot des Musterreisens der Frankfurter Kaufleute in ihrem Gebiet antwortete. Aber das sind Kleinigkeiten, und die Hauptsache war, daß die städtischen Körperschaften am Prinzip des Nahrungsschutzes ruhig festhielten.

Die Entwicklung des Frankfurter Handwerks ergibt sich aus einer lehrreichen Tabelle, die Ranter auf Seite 108 seines Buches veröffentlicht hat. Von dieser Tabelle sind zunächst die Bauhandwerker, die Metzger und die Bäcker, deren Geschäft eine eigne und im allgemeinen recht günstige Entwicklung nahm, ausgeschlossen. Für die übrigen Handwerke aber sind auf Grund brauchbarer Quellen die Jahre 1836, 1858 und 1861 nebeneinander gestellt. Aus diesen Zahlen ergibt sich folgendes: 1. Einzelne Handwerke verschwinden nach und nach, d. h. sie werden durch den Verkauf von Fabrikwaren ersetzt, zum mindesten aber verschwindet die Spezialisierung der Gewerbe. So sind von früher vorhandenen Betrieben im Jahre 1861 ganz ausgefallen: die Barchent- und die Leineweber, die Färber, die Büchsenmacher und die Feilenhauer, die Kurzmesserschmiede, die Sporer- und die Zeugschmiede, die Pergamentler, die Siebmacher, die Säcker, die Tuchbereiter, die Wagner und die Knopfmacher. An Personal und Arbeitsstätten sind absolut zurückgegangen: die Schmiede, die Kupferschmiede, die Schwertfeger, die Kammacher und die Seiler, auch die Dreher, die Gürtler und die Zinngießer. Zwar nicht absolut, aber im Verhältnis zur wachsenden Einwohnerzahl der Stadt sind die Bürstenbinder zurückgeblieben. 2. Das Handwerk beginnt sich kapitalistischer zu gestalten, d. h. die Zahl der Betriebe geht zurück, während die Stärke des Personals steigt. Dies zeigt sich namentlich bei den Bindern (Bandmachern), den Gerbern, den Sattlern, den Schneidern und den Schuhmachern; auch bei den in unsrer Tabelle nicht inbegriffenen Bauhandwerkern, den Metzgern und den Bäckern. 3. Einzelne Handwerker werden mehr und mehr zu bloßen Händlern mit Reparaturwerkstätten; so die Gold- und Silberarbeiter, die Kürschner und die Uhrmacher. 4. Andre Gewerbe halten sich konstant, d. h. sie vermehren sich dem Steigen der Bevölkerung entsprechend sowohl an Zahl der Betriebe wie in

der Stärke des Personals; hierher würden die Buchbinder, die Hutmacher und die Posamentierer zu rechnen sein.

Gehn wir nunmehr zu einer Betrachtung der Krämer über, so wird uns folgendes Bild entgegentreten. Auch die Thätigkeit der Krämer war durch gesetzliche Bestimmungen beschränkt. So war ihr Arbeitsgebiet gegen die Handwerker abgegrenzt: nur bestimmte Industrieartikel, die schon oben erwähnt worden sind, waren ihnen freigegeben; von den Nahrungsmitteln war ihnen der Verkauf von Fleisch, der natürlich den Metzgern zufiel, untersagt. Dagegen stand ihnen das weite Feld der vegetabilischen Nahrungsmittel, sowie der Handel mit Wildbret, Geflügel usw. offen. Aber auch innerhalb des Standes gab es trennende Gesetze. Das ganze Gebiet war in Branchen eingeteilt, und bei der Bewerbung um die Konzession für einen Detailhandel, die das Rechnungs- und Rentenamt erteilte, hatte man die Branchen, die man führen wollte, namhaft zu machen. Ein Hinausgehen über die einmal gezogene Grenze und ein Hinübergreifen in andre Branchen war nicht erlaubt. Das Recht zum Detailhandel hatte jeder Frankfurter Bürger und jede Bürgerwitwe; in Ausnahmefällen erhielten auch Weisassen die Konzession. Eine besondere kaufmännische Vorbildung wurde nicht verlangt. Auch beim Vorhandensein nur ganz geringer Vermögen wurde die Erlaubnis von der Behörde erteilt. Diesen Verhältnissen entspricht auch der allgemeine Zustand des Gewerbes. Es nährte, kann man sagen, in auskömmlicher Weise seinen Mann. Bei dem notorischen Wohlstande der Stadt und der absichtlich zurückgehaltenen Konkurrenz fanden die vorhandenen Geschäfte ihren Verdienst. Dagegen war aber auch jede größere Spekulation und jedes bedeutendere Risiko ausgeschlossen. Der Kapitalismus stand mit andern Worten dem Detailhandel noch ganz fern. Große Warenhäuser mit einer Unzahl von Artikeln, die teilweise dem Verderben oder dem Wechsel der Mode ausgesetzt sind, und die also ein größeres Risiko mit sich bringen, gab es noch nicht.

b) Die Handelsleute und der Adel

Diese größere und umfangreichere Thätigkeit finden wir nur beim Handelsmann. Gerade die Stellung und die Aufgaben des Handelsmannes haben aber in unsrer Periode die merkwürdigsten Wandlungen erfahren. Zunächst muß man feststellen, daß sich die Mitglieder dieses Standes und zumal die führenden Personen aus lauter neuen Familien zusammensetzen. Franzosen, Flamen und Holländer (zumeist Hugonotten) sowie Italiener ließen sich in der Stadt nieder und begannen ihre Geschäfte meistens mit dem Vertrieb ihrer heimischen Industrie- und Landesprodukte. Dagegen hielt sich der eingeborne Frankfurter Stadtadel dem Warengeschäft fast völlig fern und widmete sich nur der städtischen Regierung, sowie der Verwaltung des eignen, hauptsächlich in städtischem und ländlichem Grundbesitz angelegten Vermögens. Die Thätigkeit der Handelsleute erstreckte sich hauptsächlich auf das sogenannte Großgeschäft, das erst zu Ende unsrer Periode durch das Geschäft des Großsortimenters ersetzt wurde. Aber auch das Großgeschäft hat die mannigfachsten Wandlungen erfahren. Anfangs ließen die Geschäftsinhaber durch ihre Söhne oder An-

gestellten die betreffenden deutschen oder ausländischen Bezirke bereisen und dort einen bestimmten Industrieartikel oder ein Landesprodukt aufkaufen; später vereinfachte sich die Sache insofern, als sich in den deutschen Industriebezirken kaufmännisch gebildete Leute niederzulassen begannen, die die Erzeugnisse ihres Bezirks auf die Frankfurter Messe brachten und dort an die Frankfurter Grossisten absetzten. Diese hielten in der Stadt große Warenlager, sogenannte Höfe, in denen enorme Massen, aber zumeist nur eines Artikels, aufgespeichert wurden.

Kanter hat wohl Recht, wenn er sagt, daß man manches damalige Warenlager an äüßern Umfang mit unsern heutigen Riesengeschäften wohl vergleichen könne; der Unterschied war nur der, daß sich der Grossist auf eine Branche beschränkte, während unsre heutigen Warenhäuser die mannigfaltigsten Artikel zu führen pflegen. Dieses Geschäft war an sich schon mit der Expedition verbunden. Aber die Expedition erlebte auch als selbständiges Geschäft in Frankfurt eine außerordentliche Blüte. In der ältern Zeit kamen der Expedition das Frankfurter Stapelrecht und die Expeditionsrechte zu gute; auch der Umstand, daß bei der Seltenheit fahrbarer Straßen und bei dem Fehlen jeder andern als der „alten Mainbrücke“ die Stadt Frankfurt von den Fuhrleuten nicht umgangen werden konnte.

So wurde Frankfurt der Knotenpunkt der Straßen und der Sammelpunkt der Waren; seinem Expeditionsgeschäft fielen Umladung und Weiterbeförderung der Warenballen zu. In späterer Zeit, als im Laufe der napoleonischen Wirren mit manchem andern Rechte der guten alten Zeit auch das Frankfurter Stapelrecht und die übrigen Expeditionsrechte verloren gegangen waren, kam den Frankfurter Kaufleuten ihr großer Schatz an Geschäftserfahrung zu gute. Es war auch im neuen Deutschen Bunde eine schwierige Frage, wie man eine Ware auf dem sichersten und billigsten Wege zu leiten habe. Der Kalkulation im Expeditionsgeschäft war also damit ein weites Feld eröffnet, und so blieb die Bedeutung dieses Geschäftszweiges bestehen, bis sich durch den Zusammenschluß Deutschlands zu einem einheitlichen Zollgebiet und durch die weitere Ausdehnung der Eisenbahnen der Expedition neue Aufgaben eröffneten.

Von der Bedeutung des Frankfurter Warenhandels giebt uns ein Ereignis aus der napoleonischen Zeit selbst vielleicht das beste Bild. Napoleon hat bekanntlich seine große und, wie wir ruhig zugeben wollen, in vieler Hinsicht segensreiche Idee der Kontinental Sperre nicht ganz durchführen können. Die Kolonialwaren, die ja durch die napoleonische Maßregel zugleich mit den englischen Industrieprodukten vom europäischen Festland ausgeschlossen wurden, ließen sich nicht ganz entbehren, und so sah sich der Kaiser gezwungen, von Zeit zu Zeit gewissermaßen von Staats wegen seine Länder wieder mit Kolonialwaren zu versehen. Es geschah das auf dem Wege offizieller Versteigerungen. Im Jahre 1811 ließ Napoleon für 36 Millionen Gulden Kolonialwaren von Magdeburg nach Frankfurt schaffen und sie dort versteigern. Davon blieb ein reichliches Drittel in der Stadt, während der Rest nach dem Süden (z. B. der Schweiz) ging.

Gleichwohl dürfen wir uns darüber nicht täuschen, daß auch damals das

Hauptgeschäft der Stadt nicht der Warenhandel, sondern das Geldgeschäft war. Gerade dafür boten sich ja in den Zeiten der napoleonischen Wirren die günstigsten Chancen, ich brauche nur an den Namen des Hauses Rothschild zu erinnern. Kanter selbst bietet uns hierfür einen trefflichen Beweis. Die Macht des Frankfurter Kapitals war so groß, daß es selbst Napoleon empfindlich treffen konnte. Im Jahre 1810 hatten zwei französische Beamte in Frankfurt 85 Kisten mit englischer Ware konfisziert und vor den Thoren verbrannt. Da nahmen sich die Frankfurter Bankiers ihrer Kollegen vom Warengeschäft an und diskontierten keine französischen Wechsel mehr. Die Folge waren zahlreiche Fällissements in Straßburg, Nancy, Reims und andern Orten.

3. Die Frankfurter Handelspolitik

Ich habe aus dem reichen Inhalt der Schrift von Hugo Kanter nur einiges zur Orientierung des Lesers herausgegriffen. Zum Schluß möchte ich mir einige Bemerkungen über die auch von Kanter gestreifte Handelspolitik der Stadt in dem letzten Jahrhundert ihrer Selbständigkeit erlauben. Kanter macht ihr vor allem zwei Vorwürfe; einmal tadelt er die Einrichtung des Nahrungsschutzes, zweitens glaubt er auf ein mangelndes Verständnis für die Bedürfnisse des Warenhandels schließen zu müssen. Was die erste Frage betrifft, so schlägt sie in ein prinzipielles Gebiet der Volkswirtschaft, über das zu urteilen mir hier absolut fernliegt. Rein politisch betrachtet aber finde ich die Anschauungsweise der regierenden Frankfurter Kreise durchaus verständlich. Diese Kreise wünschten nicht, daß neben der Gruppe ungemein reicher Leute, deren Einnahmen aus ihren Geschäftsverbindungen mit den entlegensten Ländern flossen, ein städtisches Proletariat entstehe. Wer in Frankfurt wohnte, dem gönnte man gern einen Anteil am allgemeinen Wohlstand, und auf die Nachbarstaaten hatte man keine Rücksichten zu nehmen. Wenn sich dabei die Preise der Lebensbedürfnisse steigerten, so machte das für die meisten Bewohner nichts aus, und im übrigen boten die Messen eine Art Sicherheitsventil, insofern in dieser Zeit der Verkauf aller Waren freigegeben war, sodaß also für längere Zeit die Preise nicht allzusehr anziehen konnten.

Auch in der zweiten Frage, die Kanter anschneidet, ist es jetzt leichter, den Fehler aufzudecken als in der damaligen Zeit eine Besserung zu finden. Es ist wahr, die städtischen Finanzen beruhten auf den Zöllen. War das aber nicht naheliegend bei einer Handelsstadt, die ein selbständiges Staatswesen war, gerade so naheliegend wie der Umstand, daß in den Flächenstaaten die Finanzen hauptsächlich auf der Grundsteuer ruhten? Gewiß wurde nun durch die städtischen Zölle vor allem der Warenhandel (und zwar sowohl der eigentliche Handel als das Speditionsgeschäft) getroffen. Die Bedeutung dieser Zölle aber war so groß, daß im Jahre 1820 trotz vielfacher vorhergehender Erleichterungen in den Zollsätzen der Durchgangsverkehr, also das eigentliche Geschäft der Großisten, 308 858 Gulden für die Stadt abwarf, während die in der Stadt konsumierten Waren (die Accise) nur 81 324 Gulden brachten. Wie hätte man in den städtischen Finanzen einen solchen Einnahmeausfall decken sollen, wenn man wirklich diese Zölle auf einmal radikal abgeschafft

hätte? Gewiß wäre eine Belastung des Geldgeschäfts neben dem Warenhandel und eine Abgabe von den Kapitalzinsen ein durchaus gerechtes und in der Stadt Frankfurt auch sehr wirksames Mittel gewesen. Allein bis zur Einkommen- und Vermögenssteuer in ihrer heutigen Form war noch ein weiterer Weg, und wir dürfen von den Fröhern keine politische Einsicht verlangen, die erst durch die Arbeit ganzer Generationen gewonnen worden ist.



Zur Bankreform



ein Zweig wirtschaftlicher Thätigkeit ist so sehr von dem Auf- und dem Abfluten der Konjunkturwellen abhängig wie die Bankthätigkeit. Die Vermittlerrolle in der modernen Kreditwirtschaft gab den Banken zwar die dominierende Stellung im gesamten Wirtschaftsleben, machte sie zum Herzen unsers Wirtschaftsorganismus, aber sie zog sie dafür auch in den Bannkreis des Konjunkturrennebens in den unterstützten Unternehmungen und machte sie so von dem Geschäftsgange dieser abhängig. In den Zeiten der Hausse ist diese Verflechtung der Großbanken mit der Industrie ganz unbedenklich, aber wenn dann der Hochflut die Ebbe folgt, kann die enge Verbindung den Banken oftmals gefährlich werden. Die jüngste Zeit hat diese Behauptung wieder um einige Beispiele bereichert. Es ist kein Wunder, wenn in solchen Zeiten die Lehre beim Publikum Eingang findet, daß die Verbindung der Großbanken mit der Industrie in wirtschaftlicher Beziehung unheilvolle Folgen zeitige. Von den Gelehrten sind es hauptsächlich Ad. Wagner und seine Schule, die für diese Lehre eintreten. Eine Autorität auf dem Gebiete der Finanz- und der Steuerpolitik, ist Wagner allmählich auf das benachbarte Gebiet der Bankpolitik übergegangen. Das Prinzip der Beeinflussung und Regelung der einzelnen volkswirtschaftlichen Prozesse durch den Staat hat sich bei ihm immer mehr in den Vordergrund gedrängt, und so will er auch die einzelnen Zweige der Bankthätigkeit durch den Staat bevormunden. Das Versicherungsgeschäft will er verstaatlichen und ihm abgegrenzte Arbeitsfelder zuweisen, die Hypothekenbanken will er unter Staatsaufsicht stellen und auf diese Weise die jetzt von den Hypothekenbanken angepriesene „staatliche Kontrolle“ von einer formellen zu einer thatfächlichen machen; aber auch für die Depositen- und Effektenbanken verlangt er gesetzliche Bestimmungen und Staatsaufsicht.

Die beiden ersten Vorschläge Wagners können wir mit großem Beifall begrüßen. Die Geschäftspraxis, um die es sich dort handelt, ist so, daß sie sehr wohl eine mehr schablonenmäßige Behandlung, wie sie der Staatsbetrieb mit sich bringt, und eine Verlangsamung der Entschlüsse, wie sie die Staatskontrolle zur Folge hat, vertragen kann. Und in der That ist man in Regierungskreisen schon dem zweiten Vorschlage näher getreten. Die Presse überraschte das Publikum Ende Januar mit der Mitteilung, daß im Landwirtschaftsministerium die Absicht bestünde, für die Hypothekenbanken eine Aufsichts-