



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Büchner, Paul: Der Hamburger Handel : (Schluß)

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

nicht geringerem Maße der Sozialdemokratie die Zentrums Herrschaft zu verdanken, weil gegenüber der ersten im Reichstage ohne die zweite überhaupt nichts mehr zu erreichen ist. Die Gegendienste, die Preußen dafür dem Zentrum auf dem Gebiete von Schule und Kirche leistet, sind somit tatsächlich eine Frucht der Sozialdemokratie: gesta dei, nicht mehr per Francos, sondern per Bebel und Genossen. Eine verkehrte Welt!

Was in den Einzelstaaten im Jahre 1870 wohl am meisten befürchtet worden ist, ein allmähliches Erdrücken der partikularen Souveränität durch die Kaisermacht — gerade diese Befürchtung hat sich am wenigsten bewahrheitet. Die deutschen Landesherren sind heute noch genau so souverän wie am Tage ihres Eintritts in den neuen Bund. Jede Maßnahme im Reiche vollzieht sich unter genauester Berücksichtigung der Einzelsouveränitäten; gelegentliche Formfehler haben nur das Vorhandensein der Regel bestätigt, selbstverständlich hat es in einem Zeitraume von mehr als dreißig Jahren auch nicht an Gegenätzen gefehlt. Indem die Fürsten dem Kaiser, der die Gewalt nicht, wie nach der Verfassung von 1849, aus eigener Machtvollkommenheit, sondern im Namen des Reichs ausübt, die höchsten Ehren zollen, stärken sie nur ihre eigne Position. Sie haben durch die Reichsgemeinschaft um so größere Sicherheit gewonnen, nicht nur dem Auslande gegenüber, sondern auch gegen die Mächte des Umsturzes, die sich in Deutschland zunächst gegen die kaiserliche Gewalt richten und ihre Diskreditierung erstreben, weil sie genau wissen, daß sie den Entscheidungskampf schließlich so oder so mit der Kaisermacht und deren starken preußischen Wurzeln auszufechten haben werden. Möge diese die stärkste der ihr vorbehaltenen Prüfungen zum Heile Deutschlands bestehn. Hugo Jacobi



Der Hamburger Handel

Von Paul Bückner

(Schluß)



er Ausdehnung des Hamburger Handels entspricht die Größe der Kapitalien, die in seinen Unternehmungen angelegt sind. In der Hamburger Einkommensteuerstatistik kommt diese Kapitalkraft nur zum Teil zum Ausdruck, da viele Hamburger Kaufleute im Auslande ansässig sind und ihr Einkommen dort versteuern. Dazu gehören die überseeischen Partner von Hamburger Firmen, deren Filialen oft ein ebenso großes Betriebskapital haben wie das Stammhaus, hin und wieder sogar bedeutender sind, namentlich wenn überseeischer Grundbesitz, wie Plantagen, Gruben und Gebäude, vorhanden ist. Nur ein sehr geringer Teil dieser Hamburger Kapitalien ist in deutschen Kolonialgründungen angelegt, die meist Berliner Unternehmungen und als Kolonialgesellschaften errichtet sind, während der vorsichtige Hamburger die Form der Gesellschaft mit beschränkter Haftung für solche Gründungen vorzieht. Auch die binnenländischen Kolonialunternehmungen müssen die Dienste des Hamburger Ex- und Importeurs ge-

brauchen, da die daran beteiligten hochstehenden Persönlichkeiten und hervorragenden Kaufleute keine Erfahrungen in der Bearbeitung und Bewirtschaftung von Plantagen haben sammeln können. In vielen Fällen haben die Hamburger Kaufleute des Auslands kein eignes Einkaufshaus in ihrer Vaterstadt, sondern unterhalten hier nur einen Einkäufer, der wohl sein eignes Einkommen in Hamburg versteuert, aber nicht das seines Hauses. Da Hamburger Kapital in allen Ländern tätig ist, so kann eine Zahlenangabe über dessen Größe nicht gemacht werden.

Die Kapitalkraft des Hamburger Kaufmanns zeigt sich zunächst in seiner Zahlweise. Hamburger Gepflogenheit ist die Barzahlung. Im Einfuhrhandel ist sie die ausschließliche Regel: der Importeur zahlt bei dem Empfang der Verschiffungspapiere (Konnossemente) bar, d. h. er gibt entweder einen Scheck oder schreibt den Betrag durch seine Bank dem Ablader zu. Der Exporthandel faßt die „Kassaregulierung“ schon etwas weitherziger auf: der kapitalkräftige Exporteur zahlt allerdings bei dem Empfang der Rechnungen bar, weniger gut fundierte Häuser ziehen jedoch die Regulierung bis zu dreißig Tagen hinaus und zahlen dann erst bar. Hamburger Usance ist es, auch in solchen Fällen davon zu sprechen, daß der Exporteur keinen Kredit in Anspruch nehme. Es gibt eine große Zahl von Hamburger Kaufleuten, die so kapitalkräftig sind, daß sie tatsächlich keinen Kredit brauchen. In der Regel besitzen sie außer ihrem Geschäftskapital noch Privatvermögen, das hin und wieder größer ist als ihre Betriebsmittel. Ihr Privatvermögen pflegen sie zum Teil in Wertpapieren anzulegen, die sich leicht realisieren lassen, sodaß sie auch in ungünstigen Zeiten nicht in Schwierigkeiten geraten können. Viele Hamburger Kaufleute haben jedoch für den Umfang ihres Geschäfts nicht die nötigen Betriebsmittel und arbeiten deshalb mit Bankkrediten. Sogar Häuser, die über Millionen verfügen, nehmen solche Hilfsquellen in Anspruch, schon weil sie dem Exporteur die Möglichkeit gewähren, seine Verbindungen voll auszunutzen und das Warenbedürfnis seiner überseeischen Geschäftsfreunde zu befriedigen, oder wenn sie Importeure sind, bei günstigen Konjunkturen vorteilhaft einzukaufen. Diese Kredite müssen sie allerdings ihrer Bank verzinsen, in guten Zeiten haben sie aber die Aussicht, mit dem geliehenen Kapital mehr zu verdienen, als die Verzinsung ausmacht. Auf diese Weise kommt der Kaufmann in Abhängigkeit von den Banken, und mancher hat schon in Handelskrisen ein Moratorium bei ihnen in Anspruch nehmen müssen, während seine Lieferanten keinerlei Schaden erlitten.

Solche Kredite gewähren die Hamburger Bankiers nur gegen Deckung oder Bürgschaften — offene Kredite, die auf Grund persönlichen Vertrauens eingeräumt werden, sind sehr selten. Die Deckung besteht in den Waren, die aus- oder eingeführt werden, die Beleihung geschieht meist zu zwei Dritteln des Verkaufspreises. Der Bankier lombardiert die Ware, wenn sie am Platze lagert, und die Freihafen-Lagerhausgesellschaft, die sie in ihren Speichern untergebracht hat, bürgt ihm dafür, daß sie nicht ohne Einwilligung des Kreditgebers, der die Lagerscheine in seiner Hand hat und dadurch der Eigentümer der Ware ist, ausgeliefert wird. Gegenstand dieses Lombardkredits sind namentlich Massengüter, wie Kaffee, Getreide, Tabak, Salpeter, Häute, Felle, Baumwolle usw.

Es werden aber auch schwimmende Ladungen, die den Hamburger Hafen verlassen oder ihn noch nicht erreicht haben, beliehen. Diese sogenannten Rembourskredite nimmt der Exporteur in Anspruch, der mit Ländern arbeitet, die auf europäischer Kulturstufe stehen, oder wo sich europäische Handelshäuser angesiedelt haben. Auf diese Art wird z. B. ein großer Teil des Zuckereportgeschäfts nach England und den Vereinigten Staaten von Nordamerika gemacht. Dort hat der Hamburger Bankier, der den geldbedürftigen Exporteur unterstützt, Vertrauensleute, an die er die ihm verpfändeten Verschiffungspapiere sendet, und diese liefern die Ware erst nach Empfang der Zahlung an den Käufer aus. Das Exportgeschäft nach Ostasien wickelt sich vielfach in ganz ähnlicher Weise ab. Für diesen Verkehr hat sich in Hamburg eine englische Bank niedergelassen, die zahlreiche Filialen in Ostasien unterhält. Im Einfuhrhandel ist der Rembourskredit ebenso häufig. Hier handelt es sich namentlich um Massengüter, die auf Seglern verfrachtet werden, während die Konnossemente mit Dampfern geschickt werden. Die Dokumente sind also früher an ihrem Bestimmungsort als die Ware selbst und gehen sofort an den Bankier, der sie bevorschusst, da der Importeur nach Empfang der Verschiffungspapiere Barzahlung leisten muß. Neben Hamburger Bankiers sind Londoner Bankhäuser vielfach im Einfuhrhandel als Kreditgeber tätig und rembourseren namentlich schwimmende Kaffeeladungen. Der Hamburger Kaffeemakler, wie der Kaffeimportagent gewöhnlich genannt wird, ist häufig auch Finanzagent einer Hamburger oder Londoner Bank und bietet mit der Ware zugleich den nötigen Kredit an.

Die übrigen Kreditgeschäfte der Banken sind nicht dem Hamburger Import- und Exporthandel eigentümlich, sondern finden sich auch im Handel und in der Industrie des Binnenlandes. Geldbedürftigen Kaufleuten pflegen die Banken Kredite in bestimmter Höhe einzuräumen, sie verlangen aber dafür volle Deckung, die in solchen Fällen nicht in Waren besteht, sondern in Hypotheken, in Staats- und andern Wertpapieren. Kann der Kaufmann solche Sicherheiten nicht beibringen, so verlangen die Banken die Bürgschaft solventer Firmen oder Personen. Auf diese Weise sind die Banken bei Zahlungseinstellungen wirklich gedeckt, meist bis zum Betrage des gewährten Kredits. Solche Kreditgeschäfte finden sich im Export- und im Importhandel sehr häufig — es kommen Fälle vor, in denen Hamburger Bankiers Millionenkredite einräumen.

Die Kapitalien, mit denen die Hamburger Banken und Bankiers arbeiten, sind recht bedeutend. Wenn wir die Firmen in Betracht ziehen, die mit mehr als zehn Millionen Mark arbeiten, so finden wir in Hamburg fünf Aktienbanken mit hundertvierzig Millionen Aktienkapital und sieben Privatbankiers, die zusammen auf ein Geschäftskapital von hundert Millionen Mark geschätzt werden. Außerdem sind Filialen von zwei der größten deutschen Aktienbanken vorhanden, deren in Hamburg arbeitendes Kapital wohl auf fünfzig Millionen Mark veranschlagt werden kann. Endlich haben wir noch vierzehn Privatbankiers, die mit einem Kapital von drei bis zehn Millionen Mark arbeiten und zusammen über siebenzig Millionen Mark verfügen dürften, sowie eine ziemlich beträchtliche Zahl kleinerer Bankhäuser, deren Kapital ebenfalls im Export- und Importhandel beschäftigt ist. Bei den Angaben über das Aktienkapital der

Hamburger Großbanken ist in Betracht zu ziehen, daß nur ein Teil davon dem Ein- und dem Ausfuhrhandel zugute kommt, und daß Millionen im Diskont- und Wertpapiergeschäft arbeiten, während die großen Hamburger Privatbankiers ausschließlich im Export- und im Importhandel tätig sind und neben dem Kredit-, Lombard- und Remboursgeschäft nur Warenkommissions-, sowie Export- und Importgeschäfte machen, mit denen sich die Aktienbanken nicht befassen. Diese haben also im Hamburger Ein- und Ausfuhrhandel den Privatbankier noch keineswegs verdrängt, wie es bei den Industrie- und Handelsunternehmungen des Binnenlandes schon geschehn ist. Der Grund ist zum Teil darin zu suchen, daß sich der Hamburger Privatbankier mit sechs Prozent Zinsen und einem Prozent Provision begnügt, während die Aktienbanken viel mehr verdienen müssen, um Dividende verteilen zu können.

Die in der Hamburger Reederei angelegten Kapitalien sind größer als die der Banken. Hamburg besitzt etwa 700 Seeschiffe, meistens Dampfer, außerdem eine große Menge von Leichtern, Schleppern und Flußdampfern, die im Hafen verkehren. Die Baukosten eines zwischen Hamburg und Newyork fahrenden Schnelldampfers betragen etwa fünf Millionen Mark, kleinere Dampfer sind kaum unter einer Million Mark herzustellen, und nur die Segelschiffe sind etwas weniger kostspielig. Nehmen wir den Durchschnittswert eines Seeschiffes mit einer Million Mark an, so sind in der Hamburger Reederei etwa 700 Millionen Mark angelegt.

Ebenso bedeutend sind die Kapitalien, mit denen die Hamburger Exporteure und Importeure arbeiten. Das Hamburger Börsenadreßbuch zählt etwa 5600 Firmen auf, die die Börse besuchen. Von diesen beschäftigen sich ungefähr 1700 Firmen mit dem Einfuhr- und dem Ausfuhrhandel. In dieser Zahl sind natürlich viele Exporteinkäufer, die nur geringe eigne Mittel besitzen und zumeist bei Hamburger Banken akkreditiert sind. Auf der andern Seite ist darunter manches Haus, das mit einem Kapital von 20 Millionen Mark arbeitet, sowie verschiedene Duzend, die auf eine Million Mark und darüber geschätzt werden. 20 Millionen Mark Betriebskapital dürfte nach zuverlässigen Schätzungen das höchste sein, mit dem ein Hamburger Ex- und Importhaus arbeitet. Mittlere Stellung nehmen die Firmen ein, deren Betriebsmittel etwa 300 000 Mark betragen, und das Gros liefern die, die über weniger verfügen. Berechnen wir den Durchschnitt auf 300 000 Mark, so erhalten wir die Summe von etwa 500 Millionen Mark, die im Hamburger Export- und Importgeschäft an eigenem Kapital vorhanden ist. Diese Schätzung ist niedrig gegriffen, die im Hamburger Ein- und Ausfuhrhandel steckenden Kapitalien dürften weit größer sein, namentlich wenn man die Mittel der überseeischen Partner der Hamburger Firmen hinzurechnen würde.

Vergleicht man mit diesen Angaben die Kapitalien, mit denen die industriellen Großbetriebe arbeiten, so hat es auf den ersten Blick den Anschein, als seien die im Hamburger Handel arbeitenden Mittel nicht so bedeutend, wie man gewöhnlich annimmt. Die Erben des reichsten Mannes Deutschlands haben bekanntlich die Kruppschen Fabriketablissemments in eine Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 160 Millionen Mark umgewandelt. Damit kann sich in

Hamburg nur die Hamburg=Amerikalinie messen, die fast über ebenso große Mittel verfügt, wenn man Aktienkapital, Prioritäten und Reserven zusammenrechnet, während die größten Hamburger Ex- und Importhäuser mit 20 Millionen Mark Geschäftskapital dagegen nicht aufkommen. Bei diesem Vergleich ist jedoch nicht außer acht zu lassen, daß Industrieunternehmungen mit Handelsunternehmungen in bezug auf ihre Fundierung nicht ohne weiteres verglichen werden können. Die Industrie gebraucht Anlage- und Betriebskapital, der Handel nur Betriebsmittel. Die größten Hamburger Exporteure und Importeure benötigen für ihren Betrieb verhältnismäßig kleine Kontorräumlichkeiten, die oft nur gemietet sind, und lagern ihre Waren meist nicht in eignen Speichern, während der Fabrikant Grundeigentum, Gebäude und Maschinen gebraucht, in denen ein größerer Wert steckt, als sein eigentliches Betriebskapital ausmacht.

Die Umsätze, die ein Hamburger Zwanzigmillionenhaus erreicht, sind aber ebenso groß wie die der bedeutendsten industriellen Etablissements Deutschlands. Die Größe des Umsatzes ist da am bedeutendsten, wo Kassaregulierung Handelsbrauch ist, weil in diesem Falle das Betriebskapital am schnellsten umgesetzt wird. Im allgemeinen erreicht der Importeur größere Umsätze als der Exporteur, weil jener meist mit hochkultivierten Ländern arbeitet, während der Exporteur seine Abnehmer oft unter unzüivilisierten Völkerschaften sucht. Beim Vergleich verschiedener Völker macht man nach dieser Richtung hin die Wahrnehmung, daß der Kredit um so weniger ausgenutzt wird, je höher ihre Kultur ist. Wir haben dabei natürlich nur die materielle Kultur im Auge und lassen dabei die Geistesbildung ganz aus dem Spiel, obgleich wirtschaftliche und geistige Kultur in engem Zusammenhange stehen. Die europäischen Kulturstaaten, die englischen Kolonien und die ostasiatischen Länder, soweit sich dort europäische Kaufleute niedergelassen haben, sowie die Vereinigten Staaten von Nordamerika stehen an der Spitze der Völker, die sich beim Warenaustausch des Geldes bedienen, während der Hamburger Kaufmann in Rußland, den Balkanstaaten und in Skandinavien seinen Abnehmern oft ein bis zwei Jahr kreditieren muß. Unter günstigen wirtschaftlichen Umständen kann der Hamburger Ex- und Importeur bei Kassaregulierung sein Kapital zehn- bis zwölftmal jährlich umsetzen, sodaß ein erstes Hamburger Haus einen Jahresumsatz von 200 bis 240 Millionen Mark erreichen kann — das ist ungefähr so viel, als der Jahresabsatz sämtlicher Konsumvereine Deutschlands beträgt.

In der Rentabilität seiner Unternehmungen ist der Hamburger Kaufmann mehr vom Glücke abhängig als der Binnenländer, der nur die wirtschaftliche Lage seiner Stadt, seiner Provinz oder seines Landes zu berücksichtigen hat. Als Exporteur hat der Hamburger Kaufmann mit den wechselnden Verhältnissen auf der ganzen Erde zu rechnen. Er ist abhängig von Krieg und Frieden, von Zollgesetzgebungen und Währungsverhältnissen, von überseeischen Krisen und Naturereignissen, von Umständen und Verhältnissen, auf deren Herbeiführung oder Gestaltung er wenig Einfluß hat, meist nur indirekt durch die Regierung, die bei internationalen Verwicklungen und Handelsverträgen die Wünsche des Hamburger Handels nach Möglichkeit zu berücksichtigen sucht. In Anbetracht seines Risikos ist natürlich der Gewinn des Hamburger Exporteurs größer als der anderer Kaufleute.

Ganz anderer Art sind die Einflüsse, mit denen der Importeur zu rechnen hat. Hier hat die Spezialisierung der Einfuhrprodukte die sogenannten Konjunkturschwankungen hervorgerufen, die unberechenbar sind, weil der Importeur beim Einkauf nicht wissen kann, wie sich der Verkauf gestalten wird, oder mit andern Worten: weil er Angebot und Nachfrage trotz mancherlei statistischer Aufstellungen und Ernteschätzungen nicht im voraus berechnen kann. Auf der andern Seite zwingt die fortwährend zunehmende Konkurrenz der Importeure unter sich den Kaufmann dazu, seinen Abnehmern Waren anzubieten, die er noch gar nicht in Händen hat, zu deren Lieferung an einem bestimmten Termin zu einem im voraus bestimmten Preise er sich aber kontraktlich verpflichtet. Für Fabrikanten z. B. haben solche Kontrakte, die oft lange Zeit laufen, große Vorteile: sie sind bei ihrem Einkauf während der Dauer des Kontrakts unabhängig von Konjunkturschwankungen, da ihnen der Importeur dieses Risiko abgenommen hat, und können den Preis ihres Fabrikats für diese Zeit auf derselben Höhe halten, was ihnen wieder beim Verkauf von Vorteil ist. Hat der Importeur die Ware schon billiger eingekauft, als er sie verkauft, d. h. hat er mit Glück à la hausse spekuliert, so ist ihm sein Gewinn sicher; muß er sich aber erst für seine Lieferungen eindecken, d. h. spekuliert er à la baisse, so muß er, um die kontraktlich übernommenen Verpflichtungen erfüllen zu können, nach Mustern zu einem spätern Lieferungstermin kaufen, und zwar zu dem jeweiligen Börsenpreise, den er vorher nicht berechnen kann. Gelingt es ihm, vorteilhafte Abschlüsse zu machen, d. h. billiger einzukaufen als zu verkaufen, so hat er die Differenz gewonnen; ist es ihm aber nicht möglich, günstige Verkäufe zu machen, so verliert er die Differenz.

Der Terminhandel in Hamburg ist keineswegs auf die vier Produkte: Kaffee, Zucker, Baumwolle und Spiritus, die zum Börsenterminhandel zugelassen sind, beschränkt, sondern wird auch in andern Einfuhrartikeln, wie Getreide, Saaten, Futtermitteln, Kartoffelmehl, Salpeter, Lein- und Terpentinöl sowie Harz gemacht. Bekanntlich sollen sich die Firmen, die in den genannten vier Produkten arbeiten, in das Börsenregister für Waren eintragen lassen; von den dabei in Frage kommenden Hamburger Häusern hatten sich aber am 1. Januar 1904 nur 166 registrieren lassen, da noch eine ziemlich starke Aversion gegen das Börsengesetz vorhanden ist. Diese Eintragungen sind für den Hamburger Kaufmann nur eine Formalität, denn er würde sich an der Börse unmöglich machen, wenn er sich seinen Verpflichtungen auf Grund des Umstandes, daß sein Name in das Börsenregister nicht eingetragen ist, entziehen wollte. Die Hamburger Handelskammer wacht streng sogar über kleine Verfehlungen, die strafrechtlich oder handelsrechtlich nicht verfolgt werden können, sondern nur gegen die Usancen verstoßen, und rügt solche Handlungen durch öffentlich in der Börse angeschlagene Verweise oder durch den zeitweiligen oder gänzlichen Ausschluß von der Börse.

Auch auf den Frachtenmarkt hat die Spekulation übergegriffen. Der Hamburger Spediteur und in jüngster Zeit auch der Schiffsmakler bieten ihrer Kundschaft Frachtkontrakte an, die feste Frachtsätze auf lange Zeit hinaus enthalten, obgleich sie nicht wissen, zu welchen Sätzen die Schifffahrt in der Zukunft Frachten annimmt. Diese Sätze sind starken Schwankungen unterworfen, denn

die Flußschiffahrt ist abhängig vom Wasserstand und liegt während harter Wintermonate oft ganz still, sodaß der Speditieur die teure Eisenbahn benutzen muß, um seine kontraktlichen Verpflichtungen zu erfüllen. Die Seefrachten aber richten sich nach dem internationalen Angebot und der Nachfrage. Die Rentabilität des Speditionsgeschäfts ist also vielfach ebenso auf das Glück gestellt wie der Importhandel mit den meisten Produkten.

Die Konkurrenz der Hamburger Kaufleute unter sich bringt es mit sich, daß der Importeur nur mit einem Geschäftsgewinn von acht bis neun Prozent seines Betriebskapitals rechnen kann. Bieten sich ihm günstige Konjunkturen, so vergrößert sich natürlich dieser Gewinn; hat er aber Unglück, so ist auch diese Verzinsung in Frage gestellt, da Preisschwankungen von zehn Prozent nicht zu den Seltenheiten gehören. Wenn ein Haus in seinen Operationen vom Unglück verfolgt wird, so häuft sich Verlust auf Verlust, bis die Liquidation des Geschäfts unausbleiblich wird. Zum Konkurse läßt es der Hamburger Großkaufmann selten kommen, weil er keine Warenschulden hat, und die ihn stützenden Banken meist kein Interesse an der Eröffnung des Konkursverfahrens haben. Für ihre Forderungen haben sie gewöhnlich volle Deckung, außerdem sichert ihnen eine ruhige Abwicklung des Geschäfts einen größern Prozentsatz aus der Masse als eine gewaltsame. Infolge dieses gesunden Aufbaues des Hamburger Handels werden hier wirtschaftliche Krisen leichter überwunden als anderwärts, wo der Warenkredit stark angespannt wird. Die Krisenjahre 1900 und 1901 sind von der Hamburger Kaufmannschaft gut überstanden worden, es fielen nur die Häuser, deren Grundlage von jeher morsch war.

Die Rentabilität der Hamburger Handelsunternehmungen ist im allgemeinen geringer als die industrieller Anlagen, die oft den doppelten und dreifachen Nutzen abwerfen, auch wenn sie in den Händen von Aktiengesellschaften liegen. Infolgedessen geschieht die Ansammlung der großen Hamburger Kapitalien weniger durch bedeutende Geschäftsgewinne als dadurch, daß der Hamburger Kaufmann für sich und seine Familie weniger verbraucht, als er einnimmt, und das gewonnene Kapital immer wieder seinem Geschäft zuführt. Dieser Sparsinn hat viel dazu beigetragen, daß der deutsche Export- und Importhandel so große Ausdehnung angenommen hat, und daß die Engländer auf dem Weltmarkte allmählich zurückgedrängt werden. Auf der andern Seite darf aber nicht übersehen werden, daß infolge dieses Umstandes das öffentliche Leben, Kunst und Wissenschaft in Hamburg nicht in dem Maße entwickelt sind wie in andern deutschen Großstädten, und daß auch das äußere Bild der ersten deutschen Handelsstadt verhältnismäßig recht bescheiden ist. In letzter Zeit ist jedoch der Hamburger diesen Mangel gewahr geworden, und einflußreiche Kreise arbeiten jetzt mit Erfolg an dessen Beseitigung.

Der Hamburger Kaufmann weiß, daß Glück und Unglück für seine Unternehmungen eine ebenso große Bedeutung haben wie seine persönliche Intelligenz und Tüchtigkeit, und daß es seinen Nachkommen oft schwer wird, das zusammenzuhaltende, was er selbst erworben hat. Gewöhnlich sinkt schon die dritte Generation in die große vermögenslose Masse zurück, aus der der Gründer eines Handelshauses emporgestiegen ist, und deshalb gibt es nur wenige Hamburger

Firmen, die auf ein mehr als hundertjähriges Bestehn zurückschauen. Von den Patriziergeschlechtern, die im alten Hansabunde wirkten, hat kein einziges die Gegenwart erreicht — es sind alles neue Namen, die an der heutigen Hamburger Börse eine Rolle spielen.

Um die Arbeit seines Lebens für seine Nachkommen zu sichern, legt der vorsichtige und weitschauende Hamburger Kaufmann einen Teil seines Kapitals in Grundbesitz und Papieren an, deren Wert dem Wechsel der Verhältnisse entzogen ist. Um aber seine Hinterlassenschaft vor Verschwendung zu sichern, errichtet er ebenso wie die Adelsgeschlechter Fideikomnisse und Testamente, deren Verwaltung das Vermögen nicht angreifen kann. Viele Träger hervorragender Namen, die im Hamburger Staatsleben genannt werden, sind nicht mehr als Geschäftsleute tätig, sondern befassen sich nur noch mit der Verwaltung ihres Vermögens, das sie nur zum Teil in Handels- und Industrieunternehmungen angelegt haben.

Damit haben wir die Darstellung des vielverschlungnen Hamburger Ein- und Ausfuhrhandels beendet. Was von der Arbeit des Hamburger Exporteurs und Importeurs dem fernstehenden Beobachter sichtbar wird, sind eigentlich nur die Expedition der Einfuhr- und der Ausfuhr Güter und der Wohnsitz der Firmen. Während in Industriestädten die Geschäftskontore über die ganze Stadt verstreut sind, hat sich in Hamburg ein Geschäftszentrum im und am Freihafen ausgebildet ähnlich wie in London die City. Diese Konzentration erstreckt sich sogar auf die einzelnen Handelszweige, indem Vertreter gewisser Branchen, wie Kaffee-, Tabak-, Häute- und Felleimporteure in einzelnen Straßen und Blocks des Freihafens ihren Sitz haben und andre in den anstoßenden Straßen der Zollstadt und sogar in einzelnen Kontorhäusern zusammengedrängt sind. An der Hamburger Börse, die nicht nur Fondsbörse ist wie andre deutsche Börsenplätze, sondern zum größten Teil Warenbörse ist, und den gesamten Aus- und Einfuhrhandel nebst allen dazu gehörenden Geschäftszweigen umfaßt, findet sich dieselbe Gruppierung: die Händler in Getreide, Saaten, Futtermitteln, Kohlen, Tabak, Butter, Häuten und Fellen, Wein und Drogen stehen zusammen, und die Kontore an den Umfassungsmauern nehmen die Reeder, Schiffsmakler und Affekurateure ein. Neben dieser allgemeinen Börse gibt es in Hamburg noch eine Kaffee-, Zucker- und Baumwollbörse, die von den Vereinen der am Kaffee-, Zucker- und Baumwollhandel beteiligten Firmen in gesonderten Räumlichkeiten abgehalten werden. Hier vollzieht sich der Terminhandel während der Vormittagsstunden, Mittags wickeln sich die Zeitgeschäfte in den obern Sälen der vom Staate unterhaltenen Börse ab. Für den Verkehr der Kaufleute ist diese Konzentration der einzelnen Handelszweige von dem größten Vorteil — sie erspart Zeit, Geld und Arbeit, da in Hamburg fast alle Geschäfte persönlich abgewickelt werden. Der Hamburger Kaufmann ist leicht zugänglich, nicht nur in seinen Kontorräumen, sondern auch an der Börse, wo er seinen festen Stand oder Sitz hat. Überflüssige Redensarten und Höflichkeitsbezeugungen werden nicht gefordert und nicht gemacht, die Kontore betritt man ohne anzuklopfen, und der Hut wird an der Börse nur selten gelüftet.

Es bleibt nun noch die Frage übrig, welche Umstände und Gründe es

sind, die Hamburg zur größten See- und Handelsstadt des Kontinents gemacht haben. Sind die Hamburger Kaufleute tüchtiger und unternehmender als die anderer Städte und Länder, oder hat Hamburg selbst eine so vorzügliche geographische Lage, daß keine andre Hafenstadt mit ihr konkurrieren kann? Zunächst müssen wir feststellen, daß ein großer Teil der Hamburger Kaufleute gar nicht geborne Hamburger sind, sondern als junge Leute aus dem Deutschen Reiche nach Hamburg gekommen und von hier nach „Übersee“ gegangen sind, sich dort Vermögen erworben und schließlich in Hamburg niedergelassen haben, um hier für ihre überseeischen Niederlassungen einzukaufen. Bei der schnellen Ausdehnung Hamburgs ist es nicht möglich, daß seine Kaufleute ausschließlich aus Eingebornen hervorgehn. Intelligenz und Unternehmungsgeist ist auch bei binnenländischen Kaufleuten vorhanden, wenn auch nicht übersehen werden darf, daß der lange Aufenthalt und die Betätigung im Auslande den Blick weitert und den Unternehmungsgeist erzeugt, der sich durch jahrelange, fruchtlose Arbeit nicht davon abschrecken läßt, das Ziel fest im Auge zu behalten und es schließlich doch zu erreichen. Der jungfräuliche Boden überseeischer Länder fordert viel Arbeit und Unkosten, ehe er dazu gebracht werden kann, das herzugeben, was man von ihm verlangt. Was aber der Hamburger Kaufmann vor dem binnenländischen voraus hat, ist seine Bekanntschaft mit den Verhältnissen überseeischer Länder und Völker, und deshalb bringt die Umgehung des Hamburger Exporteurs und die direkte Verbindung mit dem überseeischen Abnehmer dem Binnenländer gewöhnlich nur Verdruß und Verluste. In Ländern, wo geordnete wirtschaftliche und rechtliche Verhältnisse bestehn, wie in den meisten europäischen Staaten und in Nordamerika, ist ihnen diese Umgehung oft von Vorteil. Sie lassen in diesen Ländern reisen und setzen an die dortige Kundschaft direkt ab.

Ein solcher direkter Verkehr verlangt aber große Kapitalkraft, die nicht jeder Fabrikant hat. Die ausländische Kundschaft beansprucht meist lange Kredite, und der geldbedürftige Fabrikant wendet sich deshalb am liebsten an den Hamburger Exporteur, der nach Empfang der Rechnungen Barzahlung leistet und ihm auf diese Weise jedes Risiko abnimmt. Oft wird aber auch ein Mittelweg eingeschlagen, indem der Fabrikant zwar direkt mit seinem ausländischen Kunden arbeitet, der Hamburger Bankier aber die sofortige Regulierung gegen Zinsen und Provision übernimmt. Diese Art des Geschäfts finden wir namentlich im Verkehr mit England und den Vereinigten Staaten von Nordamerika. Solche Bankgeschäfte macht auch der Londoner Kaufmann häufig mit dem Hamburger, der ihn zwar immer mehr aus dem eigentlichen Export- und Importgeschäft hinausdrängt, aber nicht über die großen Kapitalien verfügt, die die Engländer im Laufe der Zeit als erstes Handelsvolk der Erde angehäuft haben. Die kapitalkräftigen Baumwollwarenfabrikanten in Manchester pflegen sogar den Hamburger Exporteuren einen sechsmonatigen Warenkredit einzuräumen. Auch im Einfuhrhandel nimmt der Hamburger Kaufmann dem Binnenländer das Risiko ab, indem er ihn durch lange Lieferungsverträge von Konjunkturschwankungen unabhängig macht. Außerdem kreditiert ihm der Hamburger Importeur länger als der „Überseer,“ der seine Ware nur selten

ohne sofortige Barzahlung hergibt, und läßt oft seine Warenforderungen als stille Beteiligungen in seinen Fabrikunternehmungen stehn.

Sogar beim direkten Verkehr des binnenländischen Kaufmanns mit dem überseeischen Geschäftsfreunde muß er sich noch immer der Vermittlung des Hamburger Spediteurs, Schiffmaklers und Reeders bedienen. Ingeniöse Köpfe im Binnenlande haben deshalb die Idee gehabt, Berlin durch einen tiefen, für Seeschiffe passierbaren Kanal mit Stettin zu verbinden. Abgesehen von den großen Baukosten würde ein solcher Seeschiffskanal weder die Hamburger Reederei lähmen, noch das Export- und das Importgeschäft nach Berlin ziehen. Dieser Kanal wäre zunächst anderthalbmal so lang wie der Wasserweg von Cuxhaven nach Hamburg, wozu noch der Weg von Cuxhaven durch den Nordostseefanal und der Seeweg von Kiel nach Stettin gerechnet werden müßte. Da außerdem in Kanälen und engen Flußwegen die Segelschiffe geschleppt werden müssen, damit sie nicht stranden, so würde der Seetransport nach Berlin bedeutend teurer als nach Hamburg werden. Dann müßte Berlin auch einen Seeschiffshafen bauen, der verschiedene hundert Millionen kosten würde, ehe er sich mit dem Hamburger Hafen an Größe und praktischem Ausbau messen könnte. Der Sitz der Seeschiffsreedereien würde also nach wie vor in Hamburg bleiben. Der Export- und der Importhandel aber sind aufs engste an die Seeschiffahrtswege gebunden und werden immer von deren Endpunkten ihren Ausgang nehmen. Für Berlin könnte ebenso wie für andre Binnenstädte nur der Import der Waren, die sie selbst verbrauchen, in Frage kommen. Aber auch die Berliner Einfuhr würde dem Hamburger Importhandel gegenüber nicht ins Gewicht fallen, denn es setzt z. B. ein einziger mittelgroßer Kaffeeimporteur in Hamburg so viel um, daß er allein die ganze Reichshauptstadt jahraus jahrein mit Kaffee versorgen könnte, wenn wir die Einwohnerzahl Berlins mit zwei Millionen und den Jahresverbrauch auf zehn Pfund für den Kopf annehmen.

Die geographische Lage gibt Hamburg nicht nur das Übergewicht über alle Binnenstädte, sondern auch über die übrigen deutschen Seestädte. Der Hamburger Hafen reicht genau bis an die Grenze des Wechsels von Ebbe und Flut, die in der Ostsee nicht vorhanden sind und das Ein- und Auslaufen der Seeschiffe infolge der Erhöhung des Wasserstandes und des sich von Cuxhaven nach Hamburg bewegenden Flutstroms wesentlich erleichtern. Da aber die Gezeiten im Hamburger Hafen nicht plötzlich wie bei den am Meere liegenden Städten wechseln, so können auch Flußfahrzeuge mit niedrigem Bord ohne Gefahr laden und löschen. Außerdem liegt Hamburg, wenn man vom Rhein abieht, dessen unterer Lauf holländisch ist, an dem größten deutschen Strom, der mit sämtlichen östlichen Flüssen durch Kanäle verbunden ist. Der Hamburger Kaufmann kann also ein großes Hinterland versorgen, das nicht nur den größten Teil von Deutschland, sondern auch einen Teil von Österreich und Rußland umfaßt, die sämtlich auf binnenländischen Wasserwegen, die billiger sind als die Eisenbahnen, erreicht werden können. Dieses Absatzgebiet würde sich für den Hamburger Handel noch vergrößern, sobald der Mittelkanal, der Elbe mit Weser und Rhein verbindet, gebaut ist. Wirkliche Konkurrenten für Hamburg sind nur die niederländischen Häfen Antwerpen und Rotterdam,

die in dem industriereichen Westdeutschland ein großes Hinterland haben, das dem Hamburger Handel erst durch den Mittellandkanal aufgeschlossen werden wird.

Zu diesen Vorteilen, die die natürliche Lage dem Hamburger Hafen verleiht, kommt noch die vorzügliche Entwicklung und Ausbildung seiner Hafenanlagen. Die preussische Regierung hat versucht, den Handel Altonas, dessen Hafen dem Hamburger auf dem rechten Elbufer vorgelagert ist, durch allerlei Einrichtungen wie Anlegung eines Freibezirks zu befördern, das Übergewicht Hamburgs ist aber so groß, daß fast alle bedeutenden Altonaer Firmen, die im Export- und im Importhandel tätig sind oder damit zusammenhängen, im Laufe der Zeit ihren Sitz nach Hamburg verlegt haben. Außerdem sind der Ausdehnung des Altonaer Hafens durch die Anhöhen des rechten Elbufers natürliche Schranken gesetzt, während das gegenüberliegende flache Land im Hamburger Besitz ist und ohne Schwierigkeiten dem Hamburger Freihafen einverleibt werden kann, womit bei der fortwährenden Vergrößerung seiner Anlagen schon in absehbarer Zeit begonnen werden muß. Das Projekt der preussischen Regierung, einen unterelbischen Hafen, der der Nordsee näher als Hamburg liegt, zu bauen, ist ebenso aussichtslos, da der Cuxhavner Hafen auch diesen Bestrebungen ein Ende setzt. Auch der Nordostseekanal hat den Ostseestädten weniger Vorteile gebracht als dem Hamburger Hafen, der nunmehr eine bequeme und gefahrlose Verbindung mit Skandinavien und Rußland erhalten hat. Der Schwerpunkt des deutschen Ausfuhr- und Einfuhrhandels liegt nun einmal in Hamburg, wo die größten Exporteure und Importeure ansässig sind, die alle andern damit verbundenen Geschäftszweige nach sich ziehen. Infolgedessen haben auch die beiden schleswig-holsteinischen Reedereien, die überseeische Linien unterhalten, den Hauptsitz ihres Geschäfts nach Hamburg verlegen müssen. Auch die Anlegung des Hafens von Emden, der die Einfuhr und die Ausfuhr mit dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet vermitteln soll, wird Hamburg nicht allzuviel Schaden zufügen und nicht verhindern können, daß die im Rheinland und in Westfalen angefertigten Ausfuhrsgüter und die dort verbrauchten Importartikel ihren Weg über Hamburg nehmen, sobald der Mittellandkanal fertig ist.



Der deutsche Buchhandel und seine Beurteiler

Eine Buchbesprechung

von R. E. Prager



icht zum erstenmal geschieht es, daß der deutsche Buchhandel Angriffe erfährt. Schon von Lessing hat er sich Gottisen sagen lassen müssen, und die Gelehrtenbuchhandlung verdankte der Ansicht der Schriftsteller, daß die Verleger zu viel und die Schriftsteller zu wenig verdienten, ihr Entstehen. Aber ebensowenig wie das Mißwollen Lessings hat der Mißerfolg der Gelehrtenbuchhandlung dem Buchhandel geschadet: der Stand steht heute noch so geachtet da wie vordem,