

Kann

bei einer einheitlichen deutschen

Handels- und Zollverfassung Hamburg

aus der deutschen Zolllinie ausgeschlossen
bleiben?



Frankfurt am Main

im September 1848.

Gedruckt bei Johann David Sauerländer.



Es ist vor Kurzem eine in Frankfurt erschienene kleine Schrift *) ausgegeben worden, in welcher die Behauptung ausgesprochen wird, daß bei der bevorstehenden Errichtung einer einheitlichen, das ganze Reich umfassenden, Zoll- und Handelsverfassung einigen Seestädten, und insbesondere Hamburg, das Recht vorbehalten werden müsse, einen Freihafen **) außerhalb des Zollgebietes zu bilden, indem keinerlei Art von Zollverfassung, auch dieseljige nicht, welche das freieste Entrepotssystem zulasse, im Stande sei, Hamburg und mittelbar ganz Deutschland vor dem Schaden zu bewahren, der

*) Die deutsche Handels- und Zollverfassung und das Freihafensystem.
Mit besonderer Rücksicht auf Hamburg. Frankfurt am Main, im
August 1848. Gedruckt bei Benjamin Krebs.

**) Es wird bemerkt, daß in dem ganzen folgenden Aufsatz unter Freihäfen immer nur solche verstanden werden, wobei eine ganze Stadt aus der Zolllinie ausgeschlossen wird, nicht aber solche, bei denen nur ein an der Küste oder dem Ufer gelegener Raum in oder bei der Stadt außerhalb der Zolllinie bleibt. Freihäfen im letztern Sinn sind sehr häufig sowohl an der Seeküste wie an Binnenflüssen und kommen auch im Zollverein zahlreich vor. Freihäfen im ersten Sinn sind in größeren Staaten sehr selten; Triest ist bis jetzt

aus Hereinziehung dieser Stadt ins Zollgebiet dem deutschen Großhandel entstehen werde. Die Gründe für diese Behauptung sind mit großer Kenntniß der Handelsverhältnisse Deutschlands dargelegt, und insbesondere können die darin mitgetheilten Ausführungen Hamburgischer Kaufleute, welche das gleiche Verlangen aussprechen, nicht verfehlten einen großen Eindruck bei allen Denjenigen zu machen, welchen die zur selbstständigen Beurtheilung dieser Forderung nöthigen Kenntnisse gerade ferner liegen. Um so mehr scheint es uns gerechtfertigt, die erwähnte Schrift einer näher eingehenden Beurtheilung zu unterwerfen und dabei auch diejenigen Gründe hervorzuheben, welche gegen die bezeichnete Forderung sprechen, damit das deutsche Publikum nach Anhörung des Für und Wider ein allseitig begründetes Urtheil zu fällen im Stande sei. Wir beschränken uns dabei auf das von Seite Hamburgs gestellte Verlangen nach einem Freihafen; denn theils ist von andern Seestädten eine ähnliche Forderung öffentlich noch nicht gestellt worden, theils scheint es bedenklich, bei einer Frage, bei welcher es so viel auf ganz besondere, zum Theil nur locale, Beziehungen ankommt, mehrere Fälle zu verbinden.

in Deutschland der einzige Ort, der einem solchen Freihafen bildet; erst in der allerjüngsten Zeit ist auch Harburg dazu erklärt worden. Die Hansestädte sind eigentlich bis jetzt keine Freihäfen, sondern selbstständige Staaten mit eigenthümlicher Handelsverfassung; aber ihre Zölle sind jetzt so gering, und sie entbehren so sehr jeder Zollkontrolle, daß sie im Verhältniß zu Deutschland ebenfalls als Freihäfen gelten können. Außerhalb Deutschland finden sich in Europa nur noch Livorno und Venetia als Freihäfen.

Durch Errichtung der deutschen Centralgewalt und die damit angebahnte Umbildung des bisherigen deutschen Staatenbundes in einen Bundesstaat ist die seit vielen Jahren erörterte Frage über die Vereinigung sämmtlicher deutscher Staaten zu einem einzigen großen Handelskörper und über Durchführung einer allgemein deutschen Handelspolitik nach ihrem Hauptinhalt von selbst erledigt. Daraüber nämlich: ob der Zollverein, der Steuerverein, die Hansestädte und die übrigen deutschen Zollgebiete für die Zukunft ein Ganzes bilden sollen, ob Deutschland eine eigene, alle seine Theile umfassende, Handelspolitik erhalten soll oder nicht, scheint forthin eine Discussion gar nicht mehr stattfinden zu können. Denn, wenn es auch zur Zeit noch nicht ausdrücklich bestimmt ist, daß es so sein solle, so läßt sich doch vernünftiger Weise gar nicht daran zweifeln, daß die deutsche Verfassung dies festsetzen werde. Ist ja doch gerade das Verlangen nach einer einheitlichen Handelsverfassung eine der wichtigsten Punkte in dem allgemeinen Wunsche, Deutschland zu größerer Einheit gebracht zu sehen.

In gleicher Weise wie die Frage, ob eine Handelseinheit in Deutschland bestehen soll, als abgemacht angesehen werden kann, muß auch die weitere über den Weg, auf welchem die Vereinigung zu bewerkstelligen ist, und auf welchem künftig die Handelsverhältnisse zu leiten sind, als erledigt bezeichnet werden. Ist einmal verfassungsmäßig festgestellt, daß die deutschen Handels- und Zollverhältnisse Gegenstand der Fürsorge des Reiches sein sollen, so versteht sich von selbst, daß von einem Verhandeln der einzelnen Staaten unter einander zu dem Zwecke eines auf kürzere oder längere Zeit abzuschließenden Vertrags keine Rede mehr sein kann. Vielmehr ist dann der einzige rechtmäßige Weg, auf welchem neue Bestimmungen über die deutschen Handels- und Zollverhältnisse ins Leben treten können, der der Reichsgesetzgebung. Nur die Organe der gesetzgebenden Gewalt im Reiche, in welcher Weise auch dieselben verfassungsmäßig gebildet werden mögen, haben dann zu beschließen, was gesetzlich gelten soll, und

die Reichsregierung hat das Beschlissene auszuführen. Eine Geltendmachung irgend welcher Interessen auf einem andern Wege als dem der allgemeinen Gesetzgebung kann hinfert nicht stattfinden.

Und damit ist denn auch drittens der leitende Grundsatz, nach welchem die Vereinigung zu erzielen und die Handelsgesetzgebung künftig zu ordnen ist, von selbst gegeben. Wie nämlich die Gesamtheit des Volkes es ist, welche durch ihre Vertreter in den Organen der Reichsgesetzgebung die neue Handelsgesetzgebung ins Leben zu rufen hat, so ist es auch nur das Gesamtinteresse der Nation, dessen möglichste Geltendmachung die Richtschnur sein muß, nach welcher die neue Ordnung in den Verhältnissen des deutschen Handels zu begründen ist. Dabei versteht es sich aber von selbst, daß Einzelinteressen von Bedeutung jederzeit auf besondere Berücksichtigung Anspruch machen können, wosfern die Hauptsache, nämlich die Wohlfahrt des Ganzen, nicht darunter leidet.

Wie die Sachen stehen, kann jetzt füglicher Weise nur über die thatsächlichen Bestimmungen der zu erlassenden Handelsgesetzgebung Deutschlands eine Erörterung gepflogen werden. Daß dieses aber geschehe, ist sehr zu wünschen, damit alle Interessen der einzelnen deutschen Handelsgebiete zur gründlichsten Erwägung gelangen und jede mögliche Berücksichtigung bei der allgemeinen Gesetzgebung finden.

Wir freuen uns, sagen zu müssen, daß der Verfasser der angezeigten Schrift, wenn er auch zunächst nur die besonderen Interessen Hamburgs bespricht, doch diesen allgemeinen Standpunkt, von dem wir bei unsren Erörterungen auszugehen haben, vollkommen anerkennt. Hier findet sich kein Zweifel in der Machtvollkommenheit des Reichs, die Handelsgesetzgebung Deutschlands zu machen; kein Verlangen macht sich geltend auf Kosten der Gesamtheit eine schädliche Sonderpolitik üben zu wollen. Mit aller Bestimmtheit stellt der Verfasser als obersten Grundsatz der künftigen einheitlichen Zoll- und Handelsversaffung „die

Beförderung der wohlverstandenen Gesamtinteressen von ganz Deutschland“ auf. Er will, daß Hamburg, wie es in der allgemeinen Politik Deutschland angehören soll, so auch an den Handelsbeziehungen Deutschlands Einheit bilden helfe, daß es hierin eben so sehr die Opfer zu bringen bereit sei, welche das wohlverstandene Interesse des ganzen Vaterlandes ihm auferlegen sollte, als es anderseits die Vortheile einer einheitlichen Handelspolitik entgegennehmen werde.

Auch die Beschränkung, welcher der Verfasser den angezeigten allgemeinen Grundsatz der künftigen deutschen Handelspolitik unterwirft, daß man nämlich „die Beförderung der Gesamtinteressen nicht so zu verstehen habe, daß in der einen oder andern Weise sein numerisches oder ähnliches Uebergewicht einzelner der sich scheinbar oder wirklich gegenüberstehenden oder sich durchkreuzenden Partikularinteressen ermittelt und diesen dann das Uebrige rücksichtslos untergeordnet oder aufgeopfert werde.“ — stehen wir keinen Augenblick an als unsre Ansicht zu bekennen. Auch wir glauben: „daß es bei der Fürsorge für die materiellen Interessen eines großen Landes die wesentlichste Aufgabe sei, die Ansforderungen der verschiedenartigen wichtigen Partikular- und Localinteressen durch Modificationen im Einzelnen und durch wechselseitige Zuständnisse möglichst auszugleichen und jedem derselben, soweit es keine unbillige Beeinträchtigung Andrer in sich schließt oder dem Ganzen der Nationalwohlfahrt widerstrebt, die gehörige Stellung und Sicherheit zu gewähren.“ Auch uns ist es immer so vorgekommen, daß Einförmigkeit meistens eine sehr schlechte Form der Einheit ist, und daß es am wenigsten in den materiellen Beziehungen angeht, Alles über Einen Kamm scheren zu wollen. Wir bezweifeln auch nicht, daß die deutsche Gesetzgebung sich bereit finden wird, in den Handelsverhältnissen Ausnahmen von allgemeinen Regeln zu Gunsten einzelner wichtiger Interessen eintreten zu lassen, wosfern nur durch solche Ausnahmen die Regel selbst nicht bis zur Unkenntlichkeit herabsinkt und an die Stelle der Einheit ein dauernder Widerspruch der wichtigsten Interessen gesetzt wird.

Auch im Zollvereine, diesem größten deutschen Handelskörper, der zwei Drittel der deutschen Bevölkerung umfasst, und dessen Einrichtungen in vieler Beziehung für die deutsche Zollverfassung maßgebend sein werden, besteht eine derartige ausnahmslose Einformigkeit in den Zolleinrichtungen durchaus nicht. Mehrere Waaren sind hier, besondern Interessen einzelner Staaten zu Liebe, dem freien Verkehr ganz entzogen, andere sind beim Übergang von einem Staate in den andern, Ausgleichungsabgaben unterworfen; auch manche Orte genießen in Bezug auf Freilager und Zollkredite besondere Begünstigungen, die den Grundsatz der gleichen Behandlung aller Vereinsangehörigen in seiner Anwendung modifiziren. Dennoch aber besteht im Ganzen wirklich Einheit, und man kann nicht sagen, daß unter den verbündeten Staaten einer sei, der durch seine besonderen Einrichtungen der Gesamtheit entfremdet würde. Ist nun auch bei der bevorstehenden einheitlichen Handels- und Zollverfassung die Sachlage in sofern eine wesentlich verschiedene, als es sich, wie schon bemerkt, nicht von einem Zollvertrag unter souveränen Staaten, sondern von einer gemeinsamen Zollgesetzgebung handelt, bei welcher der Gesetzgeber begreiflich von der allgemeinen Regel der Freiheit des Verkehrs im Innern und der gleichen Behandlung aller nur im äußersten Nothfall eine Ausnahme gestatten wird, so wird man doch sicherlich gut thun, bei Ausgleichung und Vermittlung der verschiedenen Interessen zum Zweck der Gründung einer dauernden, innerlich starken Einheit, die Erfahrungen, welche im Zollverein gemacht worden sind, zu benützen.

Indem wir nun mit dem Verfasser sowohl in dem Hauptgrundsatz der bevorstehenden Handelseinigung Deutschlands als auch in seinen nothwendigen Beschränkungen vollkommen übereinstimmen, sehen wir uns in der angenehmen Lage, aller prinzipiellen Streitigkeiten überhoben zu sein. Wir stehen mit ihm auf dem Boden rein thatfächlicher Erwägungen. Nur nach den thatfächlichen Verhältnissen des deutschen und Hamburger Handelsverkehrs haben wir die Frage zu untersuchen: ob das von dem Ver-

fasser ausgesprochene Verlangen, daß Hamburg von dem deutschen Zollgebiet losgetrennt bleibe und einen Freihafen bilde, in dessen eigenem und dem gesammten deutschen Interesse genügenden Grund hat.

In der That, man kann den Hamburgern ihre große Vorliebe für das Freihafensystem durchaus nicht verdenken. Ist es doch nicht zu erkennen, daß die vollkommenste Freiheit in allen Bewegungen des Handels sehr viel dazu beigetragen hat, Hamburg zu dem zu machen, was es nun ist, der dritte Handelsplatz von Europa, der erste des Continents.

Sehr übertrieben scheint uns aber der Eifer mancher Hamburgischen Schriftsteller, welche behaupten, die Freiheit in den Bewegungen des Handels sei die einzige Ursache der Blüthe Hamburgs, und es sei bestimmt zu erwarten, daß jede, auch die geringste Beschränkung dieser Freiheit alsbald den Ruin des Handels herbeiführen werde. Solche vergessen wohl dabei, daß Hamburg in der ausgezeichneten Handelstüchtigkeit seiner Bewohner, in dem Reichthum an Capitalien, in der glücklichen Lage, welche die Vortheile eines Seeplatzes mit jenen einer Binnenstadt verbindet, besonders aber in dem reichen und blühenden Binneland, dem es als natürlicher Stapelplatz dient, Vortheile hat, die ihm unter allen Verhältnissen eine bedeutende Größe sichern werden. Sie vergessen dabei ferner, welch großen Vorzug Hamburg als freier Hafen bisher dadurch gehabt hat, daß es nicht umgeben war von einem einzigen bis hart an die Thore der Stadt vorgerückten Handels- und Zollgebiet, sondern von einer größern Anzahl von Staaten, von denen einige gar keine Grenzölle sondern nur Binnenzölle, einige andere so niedrige Zölle hatten, daß sie füglicher Weise als mit zu dem Freihandelsgebiet Hamburgs gehörig betrachtet werden konnten. Muß man also die Uebertreibungen zurückweisen, welche in der Behauptung

liegen, daß einzig das Freihafensystem es sei, dem Hamburg seine Handelsblüthe verdanke, so muß man noch viel mehr den Schluß als unrichtig bezeichnen, der von der bisherigen guten Wirkung des Freihafensystems auf die Zweckmäßigkeit des Ausschlusses Hamburgs aus der Zolllinie unter der Voraussetzung eines einheitlichen Zollsysteems gezogen wird. Denn es ist offenbar, daß durch die Vereinigung von ganz Deutschland zu einem Handelskörper in den Handelsverhältnissen Hamburgs sehr vieles von dem geändert wird, was bis jetzt das dortige Freihafensystem begünstigte. Das aber ist eben die Frage: ob auch dann, wenn Deutschland eins geworden, der Nutzen Hamburgs immer noch das Beibehalten des bisherigen Systems erfordert, ob die daraus hervorgehenden Nachtheile nicht größer sind als die damit verbundenen Vortheile.

Der Verfasser der angezeigten Schrift behauptet nun nicht allein, daß die bisherigen Einrichtungen ganz dem Vortheile Hamburgs entsprochen haben, er sagt auch, wie wir glauben mit Unrecht, daß unter der genannten Voraussetzung das Beibehalten dieser Einrichtungen eine unbedingte Nothwendigkeit zur Erhaltung der Handelsgröße Hamburgs sei.

Der Verfasser geht aber noch weiter, er behauptet, daß auch der Vortheil Deutschlands das Fortbestehen der jetzigen Handelsverfassung in Hamburg erfordere, wie diese bis jetzt dem ganzen Vaterland ersprießlich gewesen sei.

In dieser Beziehung nennt der Verfasser die Freihafenseinrichtung „eine organische und eigenthümliche deutsche Entwicklung, die sich zum Nutzen des allgemeinen deutschen Handels aufs erfolgreichste bewährt hat.“ An dieser Behauptung ist das richtig, daß diese Einrichtung Deutschland besonders eigenthümlich ist; denn, während das übrige Europa nur noch Livorno und Venedit als Freihäfen aufweist, besitzt Deutschland deren sechs, nämlich außer den drei Hansestädten noch Triest, Altona und Harburg. Auch das geben wir gerne zu, daß unter den seitherigen zerrissenen Handels- und Zollverhältnissen Deutschlands die freie Handels-

bewegung in jenen Seestädten nicht nur für diese selbst, sondern auch für ganz Deutschland vortheilhaft war. Aber das glauben wir nicht, daß diese Einrichtung unter Voraussetzung einer einheitlichen Handelsverfassung Deutschlands ebenfalls noch von überwiegenderem Vortheil sein wird, und, sofern wir die bisherige Zersplitterung für Deutschland keineswegs als ehrenvoll erkennen, sind wir auch nicht im Stande in einer Einrichtung, die nur durch die Zersplitterung bestehen konnte, einen Gegenstand besonderen Ruhmes für Deutschland und noch viel weniger etwas wesentlich Organisches der deutschen Entwicklung zu erkennen.

Die Geschichte wenigstens beweist, daß gegenwärtig kein einziger Staat, der groß und mächtig ist und eine nationale Handelspolitik verfolgt, einen Freihafen im Sinne des Verfassers besitzt. Weder England hat einen solchen, noch Frankreich, noch die vereinigten Staaten Nordamerika's und ebenso wenig die Handelsstaaten zweiten Ranges, wie z. B. Holland oder Spanien. Noch mehr, die einzige sehr bedeutende französische Seestadt, die noch in neuerer Zeit einen Freihafen besaß, Marseille, verzichtete mit Freuden auf dieses Recht als auf ein ihr Schaden bringendes, sobald einmal Frankreich selbst zu größerer Blüthe im Innern vorgeschritten war.

Will man überhaupt bei Erörterung einer so ganz besonderen Frage, wie der Ausschluß eines bestimmten Ortes aus dem Zollsystem eines Staates ist, auf geschichtliche Erfahrungen zurückgehen, so scheint uns die Wahrheit die zu sein, daß Freihäfen nur in einer gewissen ökonomischen Entwickelungsstufe eines Volkes durch die Erfahrungen der Geschichte als zweckmäßig erwiesen werden. Ist nämlich eine Nation industriell noch wenig fortgeschritten, und ist auch ihr innerer Verkehr noch wenig entwickelt oder gar durch verschiedene Zolllinien gehemmt, dann können Seestädte, welche sonst gute äußere Vorbedingungen für den auswärtigen Handel besitzen, sowohl zu ihrem eigenen wie zu des Inlandes Vortheil aus der Zolllinie bleiben. Der Stadt selbst wird dann die freie Bewegung im Handel mit Gütern

des Auslandes mehr Vortheil gewähren als der Nachtheil ausmacht, welchen das Geschäft mit dem Inlande durch die dazwischen liegende Zollgrenze erleidet, und auch das Inland wird unter solchen Verhältnissen manchen Vortheil haben, indem es ausländische Waaren, die ihm zur Zeit noch unentbehrlich sind, leichter aus dem Freihafen an sich bringt, als ohne dies möglich wäre, und indem es eigene Waaren in Verbindung mit Produkten des Auslandes durch die Vermittlung des Freihafens an auswärtige Plätze absetzt, die ohne dies nicht dahin gelangen würden. Ist aber einmal das Inland so weit vorangeschritten, daß es einen selbstständigen, umfassenden Handel mit dem Ausland führen kann, und erweitern sich eben dadurch die Wechselbeziehungen im Handel zwischen dem Inland und seinen Stapelplätzen, dann muß nothwendig der Nachtheil, der aus der Absonderung eines solchen Stapelplatzes hervorgeht, in demselben Maße größer werden, wie der Vortheil geringer, den die freie Bewegung mit Gütern des Auslandes diesem bis dahin bringen konnte.

In jenem Falle befanden sich bisher alle deutsche Freihäfen. Die Hansestädte mit Altona hatten bis jetzt kein einheitliches, großes Zoll- und Handelsgebiet hinter sich, dem sie als Stapelorte dienten, sondern eine größere Anzahl der verschiedensten Staaten, in denen der Verkehr zum Theil aufs äußerste gehemmt war und die industrielle Entwicklung vergleichsweise noch wenig Fortschritte gemacht hatte. In ähnlichem Fall befand sich auch Triest, nur daß hier noch hinzukommt, daß Österreich bis jetzt ein Zollsystem hatte, mit dem sich ein wirklich freies Entrepot-system nicht wohl vereinigen ließ. Von Harburg, das erst in der allerjüngsten Zeit Freihafen geworden ist, kann füglicher Weise noch gar nicht als von einer commerciellen Freistadt im Sinne des Verfassers gesprochen werden.

Gerade das aber, was nach unsrer Meinung die Freihäfen an unsern Küsten für Hamburg und ganz Deutschland erträglich und theilweise erspfießlich mache, soll nun aufhören. Deutschland soll nicht mehr in eine Menge einzelner Zoll- und Handels-

gebiete zerfallen, sondern zu einem einheitlichen Ganzen verbunden werden; und die Industrie des Zollvereins soll unmittelbar die Küste der Nordsee und des adriatischen Meeres erreichen und ist schon jetzt entwickelt genug, um die Grundlage eines selbstständigen umfassenden Handels mit dem Ausland und besonders mit den transatlantischen Plätzen zu bilden.

Wir weisen also von vorn herein den Beweis für die Nothwendigkeit des ausnahmsweisen Fortbestehens der Freihafenseinrichtung zurück, der aus der bisherigen guten Wirkung dieses Systems für Hamburg und Deutschland entnommen wird. Der richtige Standpunkt zur Beurtheilung dieser Frage scheint uns vielmehr nur der zu sein, daß man sich vorstellt, Deutschland sei bereits zu der ihm nöthigen Handels- und Zolleinheit gekommen und die nächsten Folgen dieses Ereignisses hätten sich bereits entwickelt, und daß man nun untersucht, wie sich Vortheil und Nachtheil zu einander verhalten, je nachdem Hamburg seine bisherige Freihafenseinrichtung beibehält oder mit in die Zolllinie aufgenommen wird.

Indem wir nun diesen Standpunkt enehmen, trennen wir die Untersuchung naturgemäß in zwei Abschnitte und fragen zuerst, wie sich unter der gedachten Voraussetzung Nutzen und Schaden auf Seite Hamburgs zu einander verhalten werden, je nachdem man die eine oder die andre Maßregel ergreift, und dann, was von dem Interesse Deutschlands in dieser Beziehung gefordert wird.

I.

Denken wir uns einmal, Hamburg mit der Vorstadt St. Pauli und Altona wäre ein Freihafen, rings umgeben von dem deutschen Zollgebiet mit der einzigen freien Wasserstraße, der Elbe, die bis ins Meer füglich als Meeresarm angesehen werden kann. Um die Stadt herum, etwa in der Entfernung einer Stunde, ziehe sich die deutsche Zolllinie, bewacht mit all der Strenge, welche Pflicht und Interesse den Zollangestellten gebietet. Unmittelbar hinter der Zolllinie erstreckt sich noch der Grenzdistrickt etwa in der Breite einer Meile, der wie die Grenze selbst einer besondern Controle unterworfen ist.

Die Bestimmung der Zolllinie ist, wie sich weiter unten ergeben wird, ein Punkt von besonderem Gewicht. Zollverständige, welche die Dertlichkeit Hamburgs sehr genau kennen, behaupten, eine der Stadt näher liegende Linie, als die von uns angenommene, sei gar nicht zu bewachen; man müsse mit derselben mindestens aus dem Bereich der die Stadt umgebenden Gebäude und Gärten hinausrücken, weil sonst der Schmuggel gar nicht abzuhalten wäre. Jedenfalls ist eine Verbindung der künftigen Zolllinie mit der jetzigen Hamburgischen Accislinie unter Erweiterung dieser letzteren bis um Altona herum, wie dies vom Verfasser der angezeigten Schrift vorgeschlagen wird, eine vollkommene Unmöglichkeit. Ein derartiger Versuch hieße nichts, als entweder dem Schmuggel von vorn herein den freisten Spielraum gewähren, oder zwischen Hamburg und dem Inland einen förmlichen Zollkrieg eröffnen, bei dem jede Art von Verkehr aufs Neuerste gehemmt wäre. Eine besondere Schwierigkeit würde aber, auch wenn die Zolllinie in größerer Entfernung der Stadt wäre, die Controlirung der auf den Eisenbahnen von Hamburg oder Altona ins Innere Reisenden verursachen. Ueber diese wäre

die Controle entweder in den Bahnhöfen selbst, vor dem Einfesteigen der Reisenden in die Wägen, oder auf der nächsten Station vorzunehmen, und man bedürfte hierzu besonderer, ziemlich umfassender und jedenfalls das Publikum sehr beschwerender Einrichtungen.

Der Grad der Hemmung, welchen die Grenzbewachung dem Verkehre bereitet, und die Schwierigkeit der Bewachung selbst hängt bekanntlich, abgesehen von den örtlichen Verhältnissen, von der Höhe des Tarifs ab. In gleichem Verhältnisse mit der Höhe der Zölle wächst auch das Interesse und der Eifer der Schmuggler; in gleichem Verhältnisse muß also auch die Sorgfalt in der Grenzbewachung zunehmen und müssen die Befugnisse der Zollbediensteten bei der Ausübung der Controle ausgedehnt werden, was natürlich die Chikanen vermehrt, die mit jeder Zollgrenze verbunden sind. Wenn wir nun auch annehmen können, daß der deutsche Zolltarif bei den meisten Artikeln einen niedrigeren Zollsatz haben wird als der bisherige Zollvereinstarif, so wird er doch immerhin höher sein als die Tarife der gegenwärtig Hamburg umgebenden Zollgebiete, und jedenfalls so hoch, daß er zum Schmuggeln Veranlassung gibt. Demgemäß wird auch die Grenzbewachung die genügende Strenge haben müssen; die Zollbediensteten werden das Recht haben müssen, nicht nur jedes Frachtfuhrwerk und jedes Elbaumwärts fahrende Schiff, sondern auch jeden sonstigen Wagen oder Karren einer Untersuchung zu unterwerfen; sie werden sogar die einzelnen Personen, welche die Grenze überschreiten, zu visitiren das Recht haben, wenn sie auch von diesem Rechte einen nur mäßigen Gebrauch machen werden.

Wir sehen ab von der großen Belästigung, welche eine derartige Zollcontrole an der Grenze selbst und auf den Eisenbahnstationen dem nicht geschäftlichen Verkehr verursachen würde. Das Beispiel von Frankfurt vor seinem Anschluß an den Zollverein, oder von Constanz, das hart vor seinen Thoren die gegen die Schweiz hin gerichtete Vereinszollgrenze hat, mag dem, der sich keine vollkommene Vorstellung von einem solchen Zustand machen kann, im verjüngten Maßstabe zeigen, wie es in Ham-

burg im Großen wäre. Wir begnügen uns, hier nur die Wirkungen zu erörtern, welche die Nahrungsquellen der Stadt, Handel und Gewerbe, treffen würde, und beginnen zuvörderst mit Angabe der Nachtheile, die für Hamburg daraus hervorgehen müßten.

Am allerschwersten würde ohne Zweifel der Kleinverkehr Hamburgs getroffen. Was jetzt die Handwerker, die Kleinhändler an die Bewohner der Umgegend bis auf einige Stunden Entfernung an zollpflichtigen Gegenständen verkaufen, würde, soweit nicht trotz aller Sorgfalt und Strenge in der Grenzbewachung, diese Waaren über die Grenze geschmuggelt würden, für die Zukunft dem Hamburgischen Verkehr entgehen. Um den Betrag des daran verdienten Arbeitslohns und der dabei hervorgehenden Kapital- und Unternehmergegewinne würde der dortige kleinere Gewerbsmann jedenfalls ärmer.

Auch die zur Zeit noch in Hamburg betriebenen Fabrikgewerbe müßten nothwendig außerordentlich leiden. Wir nehmen zwar an, daß die Schutzzölle im deutschen Zolltarif bei vielen Artikeln geringer sein werden als bisher im Zollverein; dennoch werden wir nicht irren, wenn wir annehmen, daß ein nicht unbedeutlicher Unterschied sein wird zwischen dem Zoll von steuerpflichtigen Rohstoffen und den daraus gefertigten Produkten. Raffinirter Zucker wird ohne Zweifel um ein Gutes höher belastet werden als Rohzucker, fabrizirte Tabake und Cigarren höher als unverarbeitete Blätter, Del höher als Delfrüchte und anderes mehr. Gerade diese Artikel, welche bis jetzt in gar nicht unbedeutendem Umfang in Hamburg verarbeitet werden, würden künftig, außer zum Verbrauch in dem Freihafen und zur Wiederausfuhr nach dem Auslande, wenig mehr gefertigt werden können. Der jetzt noch bestehende Absatz nach den Herzogthümern Schleswig und Holstein, nach den beiden Mecklenburgen, Lauenburg und dem Steuerverein würde sich theils in Folge der Entstehung neuer Fabriken in diesen Gegenden, theils durch die Concurrenz der Zollvereinsindustrie in kürzester Frist in demselben Maas mindern,

in welchem früher, als der Zollvereinstarif seine Wirkung zu äußern begann, der Absatz nach dem Innern von Deutschland abnahm. Ohne Zweifel würde auch durch die Verminderung der Produktionsgeschäfte im Ganzen das noch fortbestehende Geschäft nach dem Ausland, das vielfach nur durch die Verbindung, in der es mit dem Absatz nach Deutschland steht, gewinnbringend wird, verkürzt werden.

Man sieht, daß die erwähnten Nachtheile zunächst die kleineren Geschäfte und die Arbeiter treffen würden, d. h. solche, die im Fall einer Veränderung im Geschäft am wenigsten im Stande sind, für ihre Produktionskräfte schnell eine neue Beschäftigung zu finden, und die also bei allen Veränderungen in der Gesetzgebung eine vorzügliche Berücksichtigung verdienen.

Aber nicht nur das Kleingewerb und die Fabrikation würde leiden, auch der Großhandel, in dessen ausschließlichem Interesse der Verfasser die Freihafenseinrichtung für Hamburg verlangt, würde in mannigfacher Weise dadurch beeinträchtigt werden.

Um die Wirkungen, welche der Großhandel durch den Abschluß Hamburgs aus der Zolllinie erfahren würde, zu übersehen, müssen wir die Produkte, die den Gegenstand des Hamburgischen Großhandels bilden, in drei Klassen theilen, nämlich in solche, welche Hamburg bis jetzt aus dem Ausland und aus Deutschland einführt und gleicher Weise nach beiden Richtungen ausführt, und welche zugleich beim Eingang nach Deutschland zollpflichtig sind; sodann in solche, welche gegenwärtig von der See und von Deutschland ein- und dahin ausgeführt werden, welche aber beim Eingang in Deutschland nicht zollpflichtig sind; endlich drittens in solche, die nur seewärts kommen, aber nach beiden Seiten hin ausgeführt werden und beim Eingang in Deutschland theils zollpflichtig sind, theils nicht.

Die erste Klasse von Handelsgütern wird gebildet durch die Manufakturwaaren und durch eine große Menge von Produkten des Bodens, der Viehzucht und der landwirthschaftlichen Gewerbe, als da sind Fleisch, Butter, Käse, Wein, Spirituosen und andere mehr.

Nach den Angaben des Verfassers, dem man in Allem, was die Hamburgische Handelsstatistik betrifft, Glauben schenken kann, beträgt die Hamburgische Einfuhr an Manufacten aus Deutschland und dem Ausland, ohne den Speditions handel zu rechnen, 72 Millionen Mark Banco, wobei 15% für Spesen, Assicuranz, Nutzen und anderes mehr, eingerechnet sind. Davon sollen nach dem Zollverein für dessen Verbrauch oder zu dessen Messen 12½ Millionen, nach dem scandinavischen und russischen Norden 17 Millionen, nach den deutschen Nordsee- und Ostseestaaten, die nicht im Zollverein sind, 24 Millionen, nach überseeischen Gegen den 18½ Millionen Mark Banco versandt werden. Was nach dem Zollverein geht, ist nur fremdländische Waare, was nach Scandinavien und Russland, und was nach dem deutschen Norden geht, soll etwa zur Hälfte, was nach den überseeischen Plätzen geht, dem Haupttheile nach aus deutschen Fabrikaten bestehen.

Wird nun Hamburg Freihafen, so wird zwar die Einfuhr fremder Fabrikate und deren Wiederausfuhr nach dem Ausland unmittelbar keinen Abbruch erleiden; auch das, was an deutschen Manufacten sichern Absatz über die See findet, würde ungehindert ins Ausland abgesetzt werden; der ganze Handel aber mit deutschen Manufacten nach Deutschland selbst würde unfehlbar sehr leiden und sich wohl gänzlich von Hamburg wegziehen, ein Verlust, der um so höher angeschlagen werden muß, als gerade diesem Geschäft in Folge der Ausdehnung der Zolllinie über ganz Deutschland eine große Erweiterung bevorsteht. Ebenso würde das Geschäft mit deutschen Manufacten, das mehr auf Speculation als auf feste Bestellungen mit dem Ausland betrieben wird, sehr bald einen bedauernswerten Rückgang erfahren. Denn es ist nicht glaublich, daß der deutsche Kaufmann, der bis jetzt deutsche, namentlich Zollvereins-Fabrikate über Hamburg bezog, diese auch dann noch daher beziehen wird, wenn er den deutschen Eingangszoll dafür erlegen soll; er wird vorziehen, dieselben direct von der Fabrik oder durch einen andern Vermittlungsort an sich zu bringen. Und eben so wenig ist es wahr-

scheinlich, daß der Hamburger Kaufmann, der sich die Wiederausfuhr deutscher Fabrikate nach Deutschland durch die Zolllinie erschwert oder verschlossen sähe, sich in gleichem Umfang, wie bisher, auf Speculationsgeschäfte mit solchen Artikeln einlassen, oder daß der deutsche Fabrikant in ähnlicher Weise, wie bisher, Consignationsgeschäfte mit Hamburger Häusern wagen würde. Möglich und sogar wahrscheinlich ist es auch, daß mit der Abnahme des Handels mit deutschen Fabrikaten auch jener mit fremden Manufacten nach dem Ausland abnehmen würde, indem letztere gar häufig nur in Verbindung mit ersteren einen zweckmäßigen Ausfuhrartikel bilden.

Der Verfasser erkennt diese Gefahr vollkommen und schlägt deshalb vor, die deutschen Manufacte innerhalb der Zolllinie aber in nächster Nähe der Stadt in ein Entrepot zu legen. Wie schon bemerkt, denkt er sich nämlich die Zollgrenze unmittelbar an die Stadt gelegt. Der Hamburger Kaufmann würde also von seinem bisherigen Geschäftslocal in der Stadt aus seine Waaren im Entrepot besorgen und diese nach Bedürfniß entweder in den Freihafen zur Ausfuhr oder einheimischem Verbrauch, oder zum Absatz nach Deutschland selbst herausziehen können. Aber wir haben schon oben bemerkt, daß von einer solchen Zollgrenze gar nicht die Rede sein kann, daß dieselbe vielmehr in einiger Entfernung von der Stadt angelegt werden müßte. Ist aber dies der Fall, so wird für den Hamburger Kaufmann die Benutzung eines solchen entfernten Entrepots von seinem Geschäftslocal aus gar nicht möglich sein, und die Sache für ihn gerade so stehen, als wenn überhaupt gar kein Entrepot bestünde. Wollte man ein solches machen, so müßte dasselbe außerhalb der Zolllinie in der Stadt selbst sein; dann könnte der Hamburger Kaufmann dasselbe ungehindert benutzen und es bestünde keine weitere Schwierigkeit, als die immerhin unangenehme und kostspielige Controle, welcher die Ueberführung der deutschen Manufacte aus dem Zollgebiet ins Entrepot und zurück unterworfen werden müßte.

Wird Hamburg kein Freihafen, dann gehen alle deutschen Manufacten frei in Hamburg ein und aus; aber dagegen müssen diejenigen ausländischen Fabrikate, welche nicht gleich zum Verbrauch im Inland declarirt werden, in ein Entrepot kommen, um hier ihre fernere Bestimmung zu erwarten.

Also Freihafen oder nicht, — eine der beiden Waarenmengen muß ins Entrepot, entweder die deutsche, oder die fremdländische.

Der Verfasser, Vertreter der Freihafenseinrichtung als „einer organischen Entwicklung Deutschlands,“ will die deutschen Waaren ins Entrepot bringen und bewilligt Freiheit den ausländischen Waaren. Nach der entgegengesetzten Ansicht sollen die fremden Waaren eingesperrt werden und die deutschen volle Freiheit genießen.

Was ist nun von Beiden das Vernünftigere?

Bei Beantwortung dieser Frage erinnern wir daran, daß wir hier Vortheil und Nachtheil der Freihafenseinrichtung nur von dem speciellen Standpunkt Hamburgs aus untersuchen und von dem Interesse Deutschlands, was gleichfalls dabei bestheilt ist, ganz absehen. Von diesem besonderen Standpunkt aus aber wird man sagen müssen, daß man vernünftiger Weise diejenige Waarenmenge ins Entrepot legen sollte, welche die kleinere ist, und deshalb bei dem Einlegen, Umpacken und Herausnehmen die geringere Mühe macht, damit man für die größere Masse den Vortheil freiester Behandlung auf dem Privatlager sich bewahre. Welche von beiden Waarenmengen aber die kleinere ist, läßt sich nach den eigenen Mittheilungen des Verfassers unschwer ermitteln.

Die gesammte Hamburgische Einfuhr an Manufacten für eigene Rechnung (das Speditions gut kommt hier gar nicht in Betracht) beträgt im Verkaufswert 72 Millionen Mark Banco, die sich bei dem Verkauf auf die oben angegebene Weise in die verschiedenen Absatzorte vertheilen. Davon ist, wie ebenfalls oben bereits mitgetheilt wurde, die etwas kleinere Hälfte ausländisches Gut, die etwas größere deutsches. Ist aber einmal das

deutsche Zollgebiet geschlossen, so wird, wie der Verfasser selbst angibt, der Absatz fremder Fabrikate nach den deutschen Ländern an der Nord- und Ostsee sehr bald aufs Neuerste beschränkt werden, und das wird so kommen, mag Hamburg Freihafen bleiben oder nicht; die Zufuhr aus Deutschland dagegen zum Absatz in jene Gegenden wird ohne Zweifel bedeutend zunehmen. Dazu kommt noch, daß unter den ausländischen Waren sehr viele solche sind, bei denen es außer aller Frage ist, daß sie nur nach Deutschland kommen, namentlich Twiste, Wollengarn, Seide u. a. m. Diese werden also überhaupt gar nicht ins Entrepot gelegt werden, wenn Hamburg in die Zolllinie aufgenommen wird; sondern gleich zum Eingang nach Deutschland declarirt und damit dem freien inländischen Verkehr übergeben werden, während es bei den deutschen Manufacten, die weniger aus Halbfabrikaten als aus fertigen Waren bestehen, der Natur der Sache nach ungewisser ist, wohin sie gelangen, ob nach Deutschland zurück oder über die See. Was ist also, fragen wir, wenn doch einmal auch beim Freihafensystem ein Entrepot bestehen muß, das Vernünftigere, das deutsche Warenquantum einzusperren, welches jetzt schon das größere ist und mehr und mehr bedeutend werden wird, oder das englische und französische, das jetzt schon das Geringere ist und einer weiteren Verminderung mit Sicherheit entgegengeht? Oder sollte Hamburg es vorziehen, gar kein Entrepot zu haben? Aber das ist nicht denkbar; wir haben schon oben gesehen, daß dies der Ruin des Hamburgischen Manufacturhandels wäre. Hamburg würde Beides verlieren, sowohl den Handel mit deutschen Fabrikaten nach Deutschland als auch den größten Theil des Handels mit ausländischen Fabrikaten nach Deutschland, und auch der Handel mit Manufacten nach dem Ausland würde mannigfachen Abbruch erleiden.

Was von dem Handel mit Manufacten gilt, findet in gleicher Weise auch bei den übrigen Artikeln seine Anwendung, die wir oben als zur ersten der von uns angenommenen Warenklassen gehörig bezeichnet haben. Spirituosen, Del und Delfrüchte,

Wein u. a. m. werden von Deutschland und vom Ausland eingeführt und nach beiden Seiten hin exportirt. Auch hier wäre es demnach nothwendig, falls sich der Hamburger Kaufmann die Rückfuhr solcher Produkte nach Deutschland offen halten und nicht von vornherein diesen ganzen Handel nach Deutschland aufgeben wollte, das deutsche Waarenquantum in ein Entrepot zu legen, um den Handel mit den fremden Erzeugnissen in bisheriger Weise ungehindert betreiben zu können, wogegen, wenn Hamburg in die Zolllinie aufgenommen wird, die vom Ausland importirten Produkte in ein Entrepot gelegt werden müssen, die gesammte inländische Einfuhr aber vollkommen frei bleibt. Unsers Bedenkens kann man darüber nicht zweifelhaft sein, welche von den beiden bezeichneten Waarenquantitäten, ob die aus dem Inland oder die aus dem Ausland eingeführte, zu größerem Vortheil in Entrepots gelegt werden sollte, wenn man bedenkt, daß der sehr viel größere Theil der meisten dieser Waaren aus dem Inland nach Hamburg gelangt.

Anders verhält es sich mit den Gütern der oben von uns bezeichneten zweiten Klasse, welche vom In- und Ausland nach Hamburg gebracht und nach beiden Richtungen wieder verführt werden, welche aber bei der Einfuhr nach Deutschland nicht zollpflichtig sein werden, also namentlich Getreide- Früchte aller Art. Für den Handelsverkehr mit diesen Gütern wäre es ziemlich gleichgültig, ob Hamburg Freihafen wäre oder nicht, da die Rückfuhr nach Deutschland jederzeit offen stünde. Unangenehm für den Hamburger Kaufmann wäre nur das, daß diese Waaren an der Grenze durchsucht werden müsten, weil sich natürlich das Zollpersonal zu überzeugen hätte, daß in solchen Waaren nicht zollpflichtige verborgen sind. Soweit also diese Unannehmlichkeit den Handel nach dem Inland mit solchen Produkten beeinträchtigen könnte, würde dies durch die Freihafenseinrichtung geschehen müssen.

Wir gelangen schließlich zu denjenigen Waaren, welche Deutschland überhaupt nicht erzeugt, bei denen also auch eine

Rücksicht auf den insländischen Produktenhandel überhaupt nicht zu nehmen ist. Bei diesen wäre ein Verlust des Hamburgischen Handels als Folge der Errichtung eines Freihafens nicht denkbar, außer insofern, als diejenigen Käufer solcher zollpflichtigen Waaren, welche nicht an Orten mit Binnenzollämtern wohnen, oder die sonst lieber gleich verzollte Waaren kaufen als erst mit Erlegung des Zolls Mühe haben wollen, es vorziehen werden, sich mit ihrem Bedarf an Verkäufer innerhalb der Zolllinie zu wenden, als an solche im Freihafen Hamburgs.

Während also Hamburg manigfachen Nachtheil in seinen bisherigen Geschäften hätte, falls es bei der Vereinigung von ganz Deutschland zu einem Zollgebiet von der Zolllinie ausgeschlossen bliebe, würde es anderseits in Folge seines Anschlusses an den Zollverband und des damit verbundenen Aufhörens aller Binnenzollschranken mancherlei Vortheile gewinnen, welche es bis jetzt nicht kannte. Insbesondere würde die Verarbeitung aller derjenigen Rohstoffe, welche seewärts kommen und zu ihrer gewerblichen Umformung wenig Arbeitskräfte erfordern, einen bis jetzt nicht bekannten Aufschwung nehmen.

Die Zuckerraffinerieen, noch vor Bildung des Zollvereins so bedeutend und jetzt so sehr gesunken, *) würden in kurzer Zeit dieselbe, ja eine noch größere Bedeutung erlangen, als sie früher besaßen. Denn der dortige Raffinadeur würde den nöthigen Rohstoff in jeder beliebigen Auswahl und zu jeder Jahreszeit kaufen können, und würde dadurch mancherlei Ausgaben und

*) Wie sehr die Bildung des Zollvereins nachtheilig auf die Hamburgische Raffinerie gewirkt hat, erfahren wir aus dem bekannten trefflichen Werk des Dr. Adolph Soetbeer über Hamburgs Handel. Darnach betrug die dortige Zuckerfabrikation für den Export in den Jahren 1831 — 1833 im Durchschnitt über 41 Millionen Pfund, in den Jahren 1834 — 1836 18½ Millionen Pfund. Aber warum soll nicht der Eintritt Hamburgs in den neuen deutschen Verein das fröhliche, wie wir glauben, natürlichere Verhältniß wieder herbeiführen können?

jedenfalls viele Kapitalzinsen ersparen, die der binnenländische Fabrikant zu tragen hat; noch höher aber ist der Vortheil anzuschlagen, den derselbe dadurch vor dem letzteren hätte, daß er in nächster Verbindung mit den Produktionsländern und den größten Zuckermärkten Europas stände, und somit von allen Veränderungen im Handel am schnellsten Nutzen ziehen, beziehungsweise vor Verlusten schneller sich bewahren könnte. Hamburg würde der Raffinadeur für das ganze Elbgebiet werden.

In gleichem Verhältnisse würde die Fabrikation von Tabaken stehen. Auch bei dieser hat der Fabrikant, der unmittelbar an der Seeküste wohnt, und den Rohstoff aus erster Hand erwirbt, so beträchtliche Vortheile vor dem binnenländischen, daß die freie Concurrenz sehr schnell jenem einen sehr bedeutenden Theil des deutschen Marktes verschaffen müßte. Und man erwäge wohl, daß eine derartige Erweiterung der eigenen Produktion nicht bloß an und für sich ein Gewinn ist; auch andere Zweige des Geschäfts ziehen aus der Verbindung, in welcher sie mit einer neuen Produktion stehen, neues Leben und werden dadurch gewinnbringender, wie es denn bekannt ist, daß bei einem großen Geschäft ein Zweig desselben den andern unterstützt.

Indem aber Hamburgs Industrie nach manchen Seiten hin eine größere Ausdehnung gewinnen müßte, scheint uns die Befürchtung sehr ungegründet, es möchte eben dadurch eine Fabrikbevölkerung sich bilden, die unter Umständen politisch und social dem Hamburgischen Gemeinwesen gefährlich werden könnte. Denn es handelt sich ja hier nicht um Fabrikgewerbe, welche Arbeitskräfte in sehr großer Masse zu ihrem Betriebe bedürfen; auch würde eine derartige Industrie für Hamburg eigentlich gar keine neue, künstlich hervorgerufene sein, sondern nur die Wiederherstellung einer schon früher dagewesenen, die nur durch die Ungunst der deutschen Zollverhältnisse verfallen war, die aber in der Natur der Dinge vollkommen begründet ist.

Auch der eigentliche Handel Hamburgs würde durch Hereinziehung der Stadt in die Zolllinie nach einer Seite hin ein

größeres Feld für seine Thätigkeit finden. Ein großer Theil derjenigen ausländischen Waaren nämlich, welche jetzt speditionsweise durch Hamburg nach inländischen Pläzen, wie z. B. Magdeburg und Berlin gehen, um von da aus in kleineren Partieen und vielfach fortirt oder vermischt an die kleineren Abnehmer im Inland vertheilt zu werden, würde in den eigenen Handel des Hamburgischen Handelstandes übergehen. Ginge dadurch die allerdings bequem verdiente und im Ganzen doch nicht unbedeutende Speditionsgebühr einerseits verloren, so würde anderseits ein viel stärkerer Betrag von Arbeitslöhnen, die bei dem Sortiren und Verpacken der seewärts kommenden Güter verdient werden, und ein beträchtlicher Kapital- und Unternehmergewinn dem Großhändler zu Gute kommen.

Aber, könnte unsemand entgegnen: man kann recht wohl zugeben, daß Hamburg durch seinen Ausschluß aus der Zolllinie manchen Nachtheil in seinen seitherigen Geschäften erleiden, daß es anderseits aus dem vollkommenen Anschluß manchen neuen Vortheil gewinnen würde, die Nachtheile, die es aus dem Aufgeben seiner bisherigen Freihafenseinrichtung für seinen Welthandel und für seinen europäischen nichtdeutschen Handel erleidet, würden viel größer sein.

Als solche nachtheilige Folgen eines Anschlusses an Deutschland werden folgende Punkte geltend gemacht:

- 1) Die Verzollung der Waaren macht für den Kaufmann ein größeres Kapital nothwendig, wenn er sein Geschäft in gleicher Ausdehnung betreiben will.
- 2) Der Zoll trifft auch Waaren, welche durch Seewasser beschädigt sind, was Verluste verursacht.
- 3) Eine Menge von Privatspeichern werden dadurch, daß öffentliche Entrepots an ihre Stelle treten, wertlos.
- 4) Waaren, die leicht dem Verderben ausgesetzt sind, oder durch Leccage leiden, sind in Entrepots schwieriger zu behandeln, woraus für den Bestzer Verluste entstehen.

5) Die Unannehmlichkeiten und der Zeitverlust beim Löschchen und Laden der Schiffe sind, wenn dies unter Zollkontrolle geschieht, von der Art, daß dadurch die Schiffahrt, bei der es auf Benutzung jedes günstigen Augenblicks ankommt, und damit auch der Handel leiden muß.

6) Der Zwischenhandel, den Hamburg in sehr großer Ausdehnung betreibt, kann ohne die freieste Bewegung des Waarenhändlers beim Sortiren, Vermischen und Verpacken der Waaren nicht bestehen, und eine derartige Freiheit ist nur in Privatlagern, nicht aber in Entrepots möglich.

Unsers Bedünkens stellt der Verfasser die Nachtheile der Entrepots im Vergleiche zu freien Privatlagern größer dar, als sie wirklich sind, indem er einen Zolltarif als für die Zukunft bestehend annimmt, der zwar im Zollverein recht wohl bestehen konnte, in dem einheitlichen Deutschland aber, wie er recht weiß, nicht wird bestehen können, und indem er eben deshalb auch eine Zollkontrolle sich vorstellt, wie sie gar nicht nothwendig erscheint. Sodann verschweigt auch der Verfasser, daß die angegebenen Nachtheile, die mit der Hereinziehung Hamburgs in die Zolllinie verbunden sein sollen, zum großen Theile auch mit dem Freihafensystem verbunden sind, wie es nach Vollendung des deutschen Zollvereinigungswerkes in Hamburg allein bestehen könnte. Damit aber wird der richtige Standpunkt zur Vergleichung der beiden einander entgegengesetzten Systeme vollständig verrückt.

Was den zweiten von uns hier erhobenen Vorwurf anbetrifft, so haben wir oben gesehen, daß auch beim Freihafensystem Entrepots nöthig sein werden für alle diejenigen Waaren insländischen Ursprungs, welche zollpflichtig sind, und bei denen sich der Hamburgische Bezieher die Möglichkeit einer Rückfuhr nach Deutschland vorbehalten will. Ferner wird sich weiter unten ergeben, daß Entrepots nöthig sein werden für alle diejenigen Waaren des Auslandes, welche nur mit Retorsionszöllen belastet in deutsche Häfen werden gelangen können, und wir bemerken gleich hier, daß der Verfasser selbst sich mit der ausnahmsweisen Anwendung solcher Retorsionszölle einverstanden erklärt.

Die Richtigkeit des ersten von uns ausgesprochenen Vorwurfs, nämlich jenes der Uebertreibung der mit dem Entrepot-system verbundenen Unannehmlichkeiten und Nachtheile, werden wir am besten durch Eingehen in die einzelnen vom Verfasser geltend gemachten Uebelstände nachweisen.

Was zunächst die behauptete Nothwendigkeit vermehrter Kapitalanwendung für den Handel als Folge des von dem Kaufmann vorzuschießenden Zolles ansagt, so findet eine solche bei dem Großhändler nicht statt. Denn liegen die Güter im Entrepot, so zahlen sie überhaupt gar keinen Zoll; dieselben zahlen ihn nur, wenn sie aus dem Entrepot zum innern Verbrauch herausgezogen werden, und auch dann läßt sich eine Einrichtung treffen, wonach den Kaufleuten gegen genügende Sicherheit ein längerer Zollcredit bewilligt wird, was das vermehrte Kapitalbedürfniß ganz aufhebt. Der Kleinhändler dagegen, welcher Entrepots nicht benutzen kann und bei dem eine Stundung des Zolls nicht thunlich ist, wird allerdings in der Regel den Zoll erlegen müssen und dadurch ein etwas größeres Kapital zu seinem Geschäft bedürfen; aber viel wird das nicht ausmachen, da längere Creditbewilligungen an den Käufer hier nicht wie beim Großhändler vorkommen. Ein solcher Uebelstand wird aber auch nicht wohl zu Gunsten der Freihafenseinrichtung geltend gemacht werden können; denn wir haben oben gesehen, daß bei dieser der Absatz der Kleinhändler an die Umgegend ganz aufhören müßte.

Ohne alles Gewicht ist auch der Einwand, der von der Verzollung der durch Seewasser beschädigten Waaren hergenommen wird. In solchen Fällen wird eben ein entsprechender Nachlaß am Zolle bewilligt nach dem Spruch von Sachverständigen oder nach gütlicher Uebereinkunft mit der Zollbehörde, wie dies im Zollvereine auch schon geschieht.

Nicht weniger halten wir die Furcht des Verfassers vor Entwertung der Privatspeicher zum größten Theile für grundlos. Denn bei vernünftiger Einrichtung können die meisten jetzt vorhandenen Privatspeicher künftig als Privatsfreilager benutzt wer-

den. Nebrigens fände, im Fall das Freihafensystem beliebt würde, wegen der dabei nöthigen Entrepots eine solche Entwerthung, wenn auch in etwas geringerem Maße, gleichfalls statt.

Warum ferner die Waaren, welche dem Verderben leicht ausgesetzt sind, nicht mit wenig vermehrter Mühe auch in den öffentlichen und Privatsfreilagern gehörig besorgt werden können, ist wahrlich schwer einzusehen. Die Zahl derselben wird übrigens äußerst gering sein, da alle deutschen Waaren jeder Zollcontrole entzogen sein werden und von den fremden Artikeln ein sehr beträchtlicher Theil jedenfalls zollfrei eingehen wird, also gleichfalls frei von jeglicher Zollcontrole bleibt.

Was nun weiter die für die Interessen der Schiffahrt und des damit verbundenen Großhandels nöthige Freiheit in den Bewegungen des Handelverkehrs betrifft, so geben wir gerne zu, daß dieselbe nach dem Eintritt Hamburgs in den deutschen Zollverband in geringerem Maße stattfinden wird als bisher. Aber wir glauben, daß das Maß der durch die Zollcontrole verursachten Beschränkung dieser Freiheit bei vernünftigen Einrichtungen und einem richtig gegriffenen Tarif so sehr vermindert werden kann, daß eine üble Folge daraus für die Schiffahrtsinteressen nicht anzunehmen ist.

Nehmen wir zuerst den Tarif, so scheint uns sehr wahrscheinlich, daß die Reichsgesetzgebung die bis jetzt im Zollverein bestandenen Ausfuhrzölle gänzlich fallen lassen wird. Der einzige bei der Ausfuhr aus dem Verein zollpflichtige Artikel von Bedeutung ist Wolle. Als der Zoll darauf gelegt wurde, beabsichtigte man dadurch theils eine nicht unbeträchtliche Finanzeinnahme zu erzielen, theils durch die Vertheuerung dieses dem ausländischen Fabrikanten unentbehrlichen Produktes dem Auslande die Conkurrenz mit dem inländischen Fabrikanten zu erschweren. Aber die Wollproducenten haben immer mit Recht dagegen geltend gemacht, daß dadurch ihrem Produkt der Markt künstlich verkürzt werde, und ihre Klagen verdienen gegenwärtig um so mehr Rücksichtigung, je mehr in der neuesten Zeit diesem wichtigen deutschen

Ausfuhrartikel auf fremden Märkten eine beengende Concurrenz entgegenwirkt; auch ist die inländische Wollenfabrikation, die jetzt schon mit der fremden auf ausländischen Märkten glücklich wett-eifert, eines derartigen Schutzes in der That nicht mehr bedürftig. Werden aber Ausfuhrzölle in Deutschland künftig nicht mehr bestehen, so fällt die ganze Belästigung der Schiffahrt beim Laden und Absegeln der Schiffe bis auf den geringfügigen Umstand hinweg, daß Waaren, welche aus Entrepots auf die Schiffe gebracht werden, auf dem Wege dahin einer Beaufsichtigung unterworfen bleiben müssen.

Auch bei den Einfuhrzöllen können nahmhafe Änderungen recht wohl durchgeführt werden. Insbesondere wird, soweit es irgend mit dem Finanzinteresse vereinbarlich ist, eine Verminde-rung der eigentlichen Finanzzölle, die schon so lange von dem Publikum gewünscht wird, mit Sicherheit erwartet werden können, wodurch natürlich das Interesse für mögliche Unterschleife vermindert und eine geringere Strenge in der Zollcontrole selbst thunlich wird. Auch scheint es sehr zweckmäßig, nach einem neuerdings gemachten Vorschlag, den Eingangszoll von einer großen Anzahl von Artikeln, die jetzt im Zollverein einer bloßen Controlabgabe unterworfen sind, gänzlich aufzuheben, so daß solche ganz ebenso wie bisher geschieht, eingeführt werden und jeder Zollcontrole entzogen bleiben könnten. Der einzige Unter-schied von dem bisherigen Verfahren beim Ausladen der Schiffe würde dann also der sein, daß man gewisse fremde Waaren nur in gewisse öffentliche oder Privatfreilager bringen dürfte, und daß die Ueberführung dahin von dem Schiffe aus einer Beaufsichti-gung unterworfen würde. Wie aber hieraus eine wesentliche Beeinträchtigung der Schiffahrt hervorgehen könnte, ist für uns wenigstens nicht zu begreifen.

Gehen wir nun zu dem letzten und gewichtigsten Einwurf über, der gegen unsere Ansicht, daß Hamburg bei einer allgemeinen deutschen Handels- und Zollverfassung aus der Zolllinie nicht ausgeschlossen bleiben dürfe, geltend gemacht wird, nämlich zur Behauptung, daß dabei der Zwischenhandel zu sehr leiden würde.

Um uns die Vortheile und Nachtheile bei beiden Systemen anschaulicher zu machen, wählen wir als Anhaltspunkt für unsere Betrachtung einen bestimmten Zwischenhandel, und zwar den, welchen Hamburg mit dem scandinavischen und russischen Norden führt. Es ist derselbe nicht allein der bedeutendste, sondern auch gerade derjenige, für welchen, im Falle daß Hamburg aufhören sollte, Freihafen zu bleiben, am bestimmtesten ein Verlust gefürchtet wird. Nach der Angabe des Verfassers umfaßt dieses Geschäft eine Summe von beiläufig 30 Millionen Mark Banco und zwar nicht allein in fremden Produkten, sondern zum Theil auch in deutschen Manufacten.

Bleibt nun Hamburg, wenn das deutsche Zollgebiet abgeschränkt wird, Freihafen, so wird der freie Verkehr in bisheriger Weise bestehen in Bezug auf alle ausländischen zollbaren und zollfreien Artikel mit Ausnahme derjenigen, welche nur mit Retentionszöllen belastet in deutschen Häfen Eingang finden können, ferner in Bezug auf alle zollfreien Artikel des Inlandes; für die steuerpflichtigen Erzeugnisse des Inlandes dagegen bleibt diese Freiheit nicht. Denn sowohl diese, wie die mit Differentialzöllen belasteten ausländischen Waaren werden, wie oben bemerkt wurde, auch dann nicht in die gewöhnlichen freien Privatspeicher, sondern nur in Entrepots gelagert werden können. — Wird dagegen Hamburg in die Zolllinie gezogen, so bleibt umgekehrt der Verkehr mit allen inländischen Gütern und mit den zollfreien ausländischen vollkommen frei, jener mit steuerpflichtigen Waaren des Auslandes findet nur mittelst Entrepots statt.

Also durch einen von dem Aufhören oder Bestehen des Freihafens ganz unabhängigen Umstand, nämlich durch das Vorrücken der Zolllinie bis an die Grenzen Deutschlands wird schon der Hamburger Kaufmann genötigt, das Umpacken, Vermischen und Sortiren der Waaren, welche der nordische Geschäftsfreund haben will, nicht in einem und demselben Raum vorzunehmen, sondern er wird dazu zwei oder, wenn auch für solche Waaren öffentliche und Privatentreports beliebt werden, selbst drei Lagerräume benutzen

müssen, von denen dann zwei unter öffentlichem Verschluß stehen. Er wird seinen Kunden, anstatt ihn in einen wohlaffortirten Lagerraum zu führen wie bisher, in mehreren, von denen jeder verschiedene Waaren enthält, herumführen und so die Bestellungen entgegennehmen müssen. Genau ebenso aber wird die Sache dann stehen, wenn Hamburg kein Freihafen wird, nur mit dem einzigen Unterschied, daß dann die deutschen Waaren in den Privatlagern sich befinden und die fremden in den Entrepots, während im entgegengesetzten Fall die fremden auf den Privatspeichern sind und die einheimischen im Entrepot.

Aber, fragen wir, ist es denn überhaupt gegründet, daß die Benutzung verschiedener Lagerräume, von denen der eine unter öffentlichem Verschluß steht, eine so große Verwickelung in dem Geschäft hervorbringt, daß darunter der ganze Handel leiden muß?

Eines geben wir zu. Die Kosten der Besorgung der Waaren in den Speichern und Lagerräumen werden etwas größer sein, als sie bisher waren; man wird mehr Speicherknechte und Lagerhausarbeiter anstellen müssen, um alle dahin einschlägigen Arbeiten verrichten zu lassen. Dann wird es namentlich im Anfang für Manche unangenehm sein, den Schlüssel zu den Privatfrei-lagern in der Hand der Behörde zu wissen, anstatt in der eigenen, und nur unter der Beaufsichtigung von Zollangestellten die Waaren einlegen und herausnehmen zu dürfen. Aber das Gefühl dieser Unannehmlichkeit wird bald durch die Gewohnheit verschwinden und die Mehrkosten bei der Arbeit werden, sobald einmal die ganze Sache in ordentlichen Gang gebracht ist, so wenig betragen, daß sie in der Bilanz des Kaufmanns kaum als ein nennenswerther Posten erscheinen, und überdies wird dieser Mehrkostenbetrag jedenfalls einen mehr als genügenden Ersatz finden in dem Nachlaß mancher Abgaben, die jetzt den Hamburgischen Zwischenhandel belasten, namentlich in dem Wegfallen des jetzt in Hamburg bestehenden Einfuhr- und Ausfuhrzolles von $\frac{1}{2}$ und $\frac{1}{8}$ Prozent des Werthes.

Der Verfasser geht aber in seiner Uebertreibung der mit dem Entrepotssystem verbundenen Mißstände so weit, daß er die Befürchtung ausspricht, Hamburg werde in Folge dessen seinen ganzen Zwischenhandel verlieren, und dieser werde sich nach anderen Plätzen Hollands, Belgiens oder Englands hinziehen. Aber, fragen wir, sind denn diese Plätze Freihäfen? Der Verfasser weiß es so gut wie wir, daß dies der Fall nicht ist. Er weiß so gut wie wir, daß das, was den nordischen Kaufmann vorzüglich nach den Hansestädten führt, darin besteht, daß die dortigen Kaufleute mit mehr Sorgfalt ihre Bestellungen besorgen, als dies an irgend einem nichtdeutschen Orte der Fall ist, daß der Hamburger Waarenmarkt in den wichtigsten Colonialprodukten wohlfreiler ist als der englische, französische und holländische, weil dort nicht wie hier zu Gunsten von Colonieen der Preis solcher Waaren übermäßig gesteigert ist, daß ferner die Hamburger Geld- und Bankverhältnisse ihm in seinen Zahlungen Vortheile verschaffen, die er weder in England noch in Frankreich, und selbst nicht in Amsterdam findet. Alle diese dem Hamburger Zwischenhandel nach dem Norden günstigen Umstände bleiben aber auch dann bestehen, wenn Hamburg in die deutsche Zolllinie gezogen wird, und werden uns diesen wichtigen Handelszweig auch für die Zukunft erhalten.

Fassen wir nun noch einmal in der Kürze das Gesagte zusammen, so stellt sich für Hamburg, je nachdem es Freihafen bleibt oder in die deutsche Zolllinie aufgenommen wird, Vortheil und Nachtheil in folgender Weise heraus:

Bleibt Hamburg Freihafen, so gewinnt es in seinen Handelsbeziehungen im Verhältnisse zu deren seitherigem Umfang jedenfalls nichts; aber es verliert bedeutend an seinem deutschen Binnenhandel, und soweit dieser auch den Ausfuhrhandel mit deutschen und den Zwischenhandel mit fremden Produkten unterstützt und bedingt, verliert es auch an diesen Zweigen seines Geschäfts. Dagegen hat es den Vortheil, daß es die bisherige freie Bewegung in den Operationen des Handels mit fremden Waaren innerhalb des Freihafens sich erhält.

Wird Hamburg in den Zollverband gezogen, so gewinnt es jedenfalls bedeutend in seiner Fabrikation und in seinem Eigenhandel mit fremden Produkten nach Deutschland; es behält seinen deutschen Binnenhandel und kann diesen, insofern der Austausch der Produkte des Zollvereins mit denen der Nord- und Ostseestaaten nach der Vereinigung noch zunehmen muß, noch erweitern. In gleicher Weise bleibt der Handel mit deutschen Produkten nach Außen, vorausgesetzt daß, wie wir annehmen, der Zwischenhandel keinen Abbruch erleidet, gleichfalls ungehindert und ungeschmälert. Dagegen büßt es an seiner freien Bewegung mit Gütern des Auslandes ein, was das Geschäft mit solchen, wenn auch nicht beschränken, so doch mühsamer machen muß.

III.

Wenden wir uns nun zu dem zweiten Theil unsrer Erörterung, nämlich zur Betrachtung der Folgen, welche der Ausschluß Hamburgs aus der Zolllinie für Deutschland haben müßte.

In dieser Beziehung erinnern wir an unsre oben gemachte Bemerkung, daß wir die guten Wirkungen, welche die freie Bewegung des Handels in Hamburg auch für Deutschland hatte, vollkommen anerkennen. Alles, was der Verfasser über die dadurch erleichterten erfolgreichen Bemühungen der Hamburgischen Kaufleute mittheilt, das Inland auß Beste mit fremden Produkten zu versorgen und seinen Erzeugnissen, wo irgend etwas dabei zu gewinnen war, Absatz nach dem Ausland zu verschaffen, hat gewiß seine vollkommene Richtigkeit. Aber wir müssen auch wiederholen, daß Alles dies für die eigentliche Frage, nämlich für die Folgen eines Ausschlusses Hamburgs aus der Zolllinie unter der Voraussetzung der Zolleinheit und einer nationalen, kräftigen Handelspolitik nur einen sehr entfernten Werth hat. Denn darum handelt es sich gar nicht, ob bisher unter der sehr lockeren

Vereinigung der einzelnen Staaten, wie sie der deutsche Bund politisch darstellte, bei der Zerrissenheit des Vaterlandes in eine Anzahl verschiedener Zollgebiete und bei der Abwesenheit jeder Möglichkeit, daß die Nation sich zu einer selbstständigen Handelspolitik erhebe, Hamburg die Aufgaben, welche es gegen das Inland als dessen größter Stapelplatz zu erfüllen hatte, wirklich zu erfüllen sich bestrebte, sondern vielmehr darum, ob es dann, wenn das deutsche Zoll- und Handelswesen centralisiert ist, trotz der Los-trennung von dem ganzen Körper auch noch seine Aufgabe als Stapelplatz erfüllen kann. Es ist aber außer Frage, daß diese seine Aufgabe unter der genannten Voraussetzung eine ganz andre und zwar viel bedeutendere wird. Mit Recht kann beispielsweise das handelspolitisch eng mit seiner Küste verbundene Binnenland verlangen, daß es die fremden Waaren, welche es bedarf, nicht etwa bloß commissionsweise oder gar speditiōnweise von seinem Stapelplatze erhalte, was jetzt zu einem großen Theile der Einfuhr der Fall ist, sondern daß es dieselben auf dem bei den meisten Artikeln der Gesamtheit vortheilhafteren und deßhalb natürlicheren Wege des Eigenhandels vom Stapelplatze erhalte, d. h. daß keine Einrichtung bestehe, welche diese natürlichere Art des Bezugs fremder Waaren künstlich minder vortheilhaft mache als die weniger natürliche Bezugsweise. Mit vollem Recht kann dann auch das Binnenland verlangen, daß die Ausfuhr seiner Erzeugnisse nicht etwa bloß nebenbei in Verbindung mit Gütern der Fremde von dem Stapelplatze besorgt, sondern daß sie als die Hauptaufgabe desselben erkannt und betrieben werde, daß mindestens kein künstliches Hinderniß bestehe, welches sich im Stapelplatze der Ausfuhr der eigenen Landesprodukte in höherm Maas entgegenstelle als dem Vertrieb der fremden Waaren. Mit vollem Rechte kann auch das Inland fordern, daß an keinem Seeplatze Einrichtungen bestehen, welche der Durchführung einer Handels- und Schiffahrtspolitik hindernd sich in den Weg stellen.

Bon diesem Standpunkt der natürlichen Forderungen, welche das gesammte Vaterland an seine Stapelplätze zu stellen berech-

tigt ist, sobald einmal eine wirkliche Zoll- und Handelseinheit besteht, haben wir auszugehen, indem wir die Wirkungen untersuchen, welche der Ausschluß Hamburgs aus der Zolllinie für Deutschland hervorbringen müßte.

Hier ist nun gleich als erster wichtiger Einwand gegen den Ausschluß Hamburgs aus der Zolllinie gerade das Beispiel zu erwähnen, welches in einer derartigen Ausnahme von der allgemeinen Regel liegt. Wird Hamburg mit Altona Freihafen, was hätte dann wohl die gesetzgebende Gewalt des Reiches für genügenden Grund, das gleiche Vorrecht Bremen und Lübeck zu verweigern? Und würden dann nicht auch Emden und alle übrigen Seehäfen der Nordsee bis an die dänische Grenze und der Ostsee von Dänemark bis Russland das Recht haben, das Gleiche zu verlangen? Allerdings kommen alle diese Orte gegen Hamburg nicht in Betracht, welches allein wohl mehr Zwischenhandel besitzt — und das ist eigentlich der einzige Geschäftszweig, der bei der Freihafensfrage wesentlich betheiligt ist, — als alle übrigen deutschen Seehäfen zusammengenommen. Aber etwas Zwischenhandel haben auch andere Orte, namentlich Lübeck, und dem geringeren Mann ist bekanntlich sein kleineres Gut eben so lieb und theuer, wie dem Reichen sein Reichthum; und wasemand noch nicht besitzt, kann er sich doch erwerben. In solchen Dingen von vorn herein einen Unterschied machen und dem einen verweigern, was dem Andern bewilligt wird, wäre ein Risiko in die Gleichheit der Rechte, welcher den gerechtesten Anstoß erregen würde. Wollte man aber allen Seestädten, welche es verlangen, gestatten, außerhalb der Zolllinie zu sein, dann wäre es eben mit der Zolleinheit eigentlich zu Ende, und Deutschland würde, streng genommen, eben so wenig Seehäfen besitzen, als man füglicher Weise sagen kann, daß der Zollverein bis jetzt Seehäfen an der Nordseeküste besaß.

Sodann möchten wir doch auch auf die ganz abnorme Stellung aufmerksam machen, welche die Vertreter unsrer Seestädte in dem deutschen Reichstag einnehmen würden. Diese würden

nämlich in demselben nicht nur über alle politischen, sondern auch über alle commerciellen Fragen mitberathen und abstimmen; sie würden die Gesetzgebung auch in denjenigen Dingen machen helfen, für welche sie eigentlich gar kein oder nur ein mittelbares Interesse hätten. Noch mehr, sie könnten recht wohl in die Lage kommen, mit ihren Stimmen den Ausschlag zu geben, das heißt also eigentlich ein Gesetz zu machen. Es könnte beispielsweise recht wohl sein, daß die Ansichten über eine Handelsfrage, etwa über einen Schutzzoll oder über die Notwendigkeit eines Retorsionszolles gegen einen Staat, der unsern Handel durch seine Gesetzgebung ungerechter Weise beeinträchtigt, so getheilt wären, daß bei der Abstimmung nur eine geringe Majorität herauskommt. Diese Majorität aber könnte gerade von den Freihäflern im Reichstag gebildet werden und von den mit denselben verbundenen Vertretern des Inlandes, deren es natürlich eben wegen der durch die Binnenzolllinie verursachten unnatürlichen Verschiebung der Interessen immer einige geben würde. Selbst ein Ministerium könnte sich halten oder gestürzt werden durch die Einwirkung solcher bei einer Frage wenig oder gar nicht beteiligten Abgeordneten, wenn es auch die Majorität der eigentlich Interessirten nicht mehr oder noch besäße.

Wir geben zu, daß dies Bedenken, je nach dem politischen Standpunkt, welchenemand einnimmt, mehr oder weniger erheblich scheinen wird. Diejenigen, welche die Einrichtungen unsers neuen Bundesstaates möglichst den bisherigen Einrichtungen des Staatenbundes angenähert sehen möchten, welche die Einheit möglichst gering und die Verschiedenheit möglichst groß wünschen, werden in der bezeichneten Stellung der Abgeordneten unsrer Häfen auf dem Reichstag nichts erkennen, was die einheitliche Gesetzgebung und Regierung sehr störte. Diejenigen dagegen, welche eine strengere Ansicht von dem Bundesstaat haben, müssen den Wunsch hegen, in Beziehung auf alle Gegenstände, welche Reichssache werden sollen, und so namentlich in Bezug auf das deutsche Handels- und Zollwesen, nicht bloß eine scheinbare, son-

dern eine wirkliche und durchgreifende Einigung begründet zu sehen, welche auf der innigen Verschmelzung aller Einzelinteressen zu einem großen Ganzen beruht, und welche nicht nur die dauernde Gemeinsamkeit der Interessen, sondern auch das Bewußtsein solcher Gemeinsamkeit im Volke zur Wirkung hat. Ein solches Bewußtsein der Zusammengehörigkeit auf den Grund gemeinsamer Interessen können wir aber nicht als vorhanden annehmen, wo Zolllinien einzelne Theile vom Ganzen trennen; und so weit wir das Vorhandensein eines solchen Bewußtseins als nothwendige Bedingung der Beheiligung an der allgemeinen Gesetzgebung ansehen, müssen wir auch eine Einrichtung als politisch unmöglich bezeichnen, welche unsre Seestädte zu gleicher Zeit von dem Binnenland abscheidet, wo ihre Abgeordneten berufen werden, gemeinsam mit den Vertretern des Binnenlandes die deutsche Handels- und Zollgesetzgebung zu beschließen. Wir leugnen es nicht, nach unsern Begriffen von politischer Organisation würde uns eine derartige Beheiligung von solchen, die nicht zum deutschen Zollgebiet gehören, an der Gesetzgebung dieses Gebiets, als ein starker innerer Widerspruch und ganz unleidlicher Missstand erscheinen, der sich etwa nur mit der seitherigen Vertretung nicht deutscher Fürsten bei der Berathung über deutsche Angelegenheiten am Bundestag vergleichen ließe. Gegen einen solchen Uebelstand wird aber Niemand als Heilmittel die Bestimmung in Antrag bringen, daß die Abgeordneten der Freihäfen am Reichstag in allen Handelsfragen nicht mitstimmen sollten. Ein derartiger Vorschlag würde eben so sehr den Mangel jedes Sinnes für Deutschlands Einheit wie gänzliche Unwissenheit in Fragen politischer Organisation beurkunden.

Gehen wir nun, nachdem wir die politische Seite der Frage, ob unsere Seestädte Freihäfen werden können, erörtert haben, zur Angabe der ökonomischen Folgen über, welche der Ausschluß Hamburgs aus der deutschen Zolllinie für Deutschland haben müßte.

Um von den minderbedeutenden Folgen auszugehen, machen wir zuerst auf den Nachtheil aufmerksam, den die deutsche Pro-

duktion dadurch erleiden würde, daß ihr ein Theil ihres natürlichen Absatzes in Deutschland entzogen wäre. Denn Alles, was Hamburg und die übrigen Freihäfen an zollpflichtigen Artikeln nicht selbst erzeugen, oder von Deutschland deswegen kaufen müssen, weil sie es von daher besser und wohlfeiler beziehen, als von außen her, würden sie forthin aus dem Auslande beziehen. Ja selbst dann, wenn etwa deutsche und ausländische Produkte zu gleichem Preis bezogen werden könnten, würden doch die ausländischen in der Regel vorgezogen werden, eben weil, wie wir oben gesehen haben, in den Freihäfen eigentlich nur die fremden Waaren Freiheit genießen, die Waaren des Inlandes aber, so lange man sich deren Wiederausfuhr nach dem Binnenland vorbehalten will, im Entrepot liegen bleiben müssen, jeder Kaufmann also sich wohl bedenken wird, ehe er etwas davon zum inneren Verbrauch herausnimmt, weil er eben damit die Möglichkeit des Wiederverkaufs nach dem Inlande sich abschneidet. Dieser Ausfall in dem natürlichen Absatz deutscher Produkte ist aber gewiß nicht unwichtig, wenn man bedenkt, daß es sich gerade um den Markt der reichsten und blühendsten Seestädte Deutschlands handelt. Auch wird man gegen diesen Einwand nicht das geltend machen, daß es bisher nicht anders war, daß also der deutsche Produzent durch das Belassen der Freihafeneinrichtung nichts verliert; denn nicht ebenso schlecht, wie bisher, soll es der deutsche Gewerbsmann haben; er soll es wo möglich besser bekommen, und dazu wird die vollständigste Ausbeutung des inländischen Marktes durch die inländische Produktion als das wichtigste, weil natürlichste, Mittel dienen.

Für bedeutender halten wir ferner den Nachtheil, den Deutschland dadurch erleiden müßte, daß Hamburg aufhören würde, einen Hauptplatz für den deutschen Binnenhandel zu bilden, wie bisher. Allerdings würden sich sehr schnell neue Vermittlungspunkte für diesen Austausch der Erzeugnisse des nördlichen mit denen des südlichen und mittleren Deutschlands bilden, und der Nachtheil, den Hamburg selbst zu tragen hätte, wäre jedenfalls beträcht-

licher, als jener des Binnenlandes. Immerhin aber ist es für ein Land zu bedauern, wenn es einen gewohnten natürlichen Handelsweg, auf dem es seine Erzeugnisse zum Austausch brachte und auf welchem es alle Einrichtungen vorfindet, die geeignet sind, diesen Austausch so zweckmäßig zu betreiben, als möglich, in Folge einer neuen künstlichen Ordnung zu verlassen und andere Wege aufzusuchen genöthigt ist, welche noch nicht die Vortheile eines gewohnten und in alle Verhältnisse eingelebten Verkehrs bieten.

Etwas Aehnliches wie mit dem Binnenhandel würde sich mit dem vielfach damit verbundenen Ausfuhrhandel zutragen. Wir haben oben gesehen, wie in Hamburg dann, wenn es Freihäfen bliebe, die deutschen zollpflichtigen Produkte, um sich die Möglichkeit deren Rückfuhr nach Deutschland zu sichern, in Entrepoten gelagert werden müßten. Mittelst dieser Einrichtungen würde nun der Handel immer noch betrieben werden können; aber er wäre doch beträchtlich mühsamer und zwar um so mehr, je lebhafter gerade der Verkehr in gewissen Artikeln mit dem Inlande wäre, je größer also auch derjenige Theil derselben wäre, welcher der beschwerenden Controle bei der Rückfuhr über die Zollgrenze unterworfen werden müßte. In Bezug auf solche Waaren glauben wir, daß sich sehr schnell andere, in der Zolllinie liegende Ausfuhrplätze finden würden, die sich diesen Ausfuhrhandel mit Vortheil aneignen könnten. Dabei litte aber, abgesehen von dem besonderen Nachtheil Hamburgs, von dem oben gehandelt wurde, auch die Gesamtheit Schaden, indem die deutschen Produkte dadurch genöthigt würden, einen minder natürlichen Ausweg nach dem Auslande zu suchen, als sie bis jetzt hatten.

Ueberhaupt scheint uns gar keinem Zweifel unterworfen zu sein, daß in Folge des Ausschlusses Hamburgs aus der Zolllinie der deutsche Ausfuhrhandel mancherlei Abbruch erleiden würde. Mindert sich nämlich der Binnenhandel, so mindert sich auch der ganze Vorrath deutscher Waaren, der in Hamburg lagert; damit

aber fallen auch viele jener Verschiffungen deutscher Produkte hinweg, welche mehr zufällig als auf bestimmte Bestellungen nach dem Auslande stattfinden. Sodann liegen, wie wiederholt bemerkt, alle deutschen zollpflichtigen Waaren, also auch alle Manufacte, deren Ausfuhr begreiflich das Inland immer am meisten wünschen muß, in den Entrepots, und es ist natürlich, daß man sich in allen Fällen freier Wahl lieber der mit weniger Mühe zu erhaltenden auswärtigen Güter, die in den Privatspeichern lagern, zur Besorgung auswärtiger Aufträge bedienen wird, als der deutschen Produkte, die im Entrepot liegen. Auch das kann geschehen, daß eben um die durch das Entrepot-system etwas theurer werdenden Dienste der Hamburgischen Commissionäre und Versender auf eigene Rechnung zu vermeiden, manche auswärtige Besteller deutscher Fabrikate dieselben noch mehr, als schon jetzt geschieht, im Inlande selbst bestellen und sie dann nur durch Hamburg transhiren lassen. Damit wächst aber einerseits der Verlust Hamburgs und andererseits noch mehr das Unnatürliche in der Stellung des Binnenlandes zu seinen Stapelplätzen, die nach dem Geseze der Arbeitstheilung die natürliche Aufgabe haben, den Ausfuhrhandel selbstständig und ausschließlich zu betreiben.

Alle diese Nebelstände finden nicht Statt, wenn Hamburg in die Zolllinie aufgenommen wird. Vielmehr wird sich dann dort ein noch viel größerer Markt von deutschen Waaren bilden, als jetzt schon der Fall ist, der Binnenhandel wird in keiner Weise gehindert und der ganze Eifer der Exporteurs wird sich naturgemäß vorzüglich dem Vertrieb der im freien Verkehr befindlichen deutschen Waaren zukehren, während die fremden Produkte, die in diesem Falle im Entrepot liegen, in die ihnen natürliche Stellung zurücktreten, daß sie nur aushilfsweise zum Auffertire der deutschen WaarenSendungen gebraucht oder auf ausdrückliche Bestellung versandt werden.

Nicht viel weniger unnatürlich als die Stellung Hamburgs zum nationalen Ausfuhrhandel würde seine Stellung als Frei-

hafen zum deutschen Einfuhrhandel. Wir sehen davon ab, daß durch den in Folge des Ausschlusses entstehenden großen und freien Markt auswärtiger Fabrikate in Hamburg die Einfuhr derselben nach dem Inland eine künstliche Erleichterung erführe. Viel wichtiger scheint uns die schon oben angedeutete unnatürliche Begünstigung des Commissionshandels und Speditionsgeschäfts mit fremden Produkten nach dem Inland zum Nachtheil des selbstständigen Eigenhandels. Daß der Letztere vom Standpunkt des Ganzen aus beurtheilt, im Allgemeinen vortheilhafter ist als die erstere Art des Waarenbezugs, wird Niemand in Abrede stellen, der mit uns anerkennt, daß es für den allgemeinen Verkehr meist vortheilhafter ist, wenn ein Handelszweig von demjenigen betrieben wird, der eine für den Ankauf aus erster Hand günstigere Lage hat, und der weiter anerkennt, daß im Allgemeinen jedes auf eigene Rechnung und Gefahr geführte Geschäft besser und mit größerer Sparsamkeit betrieben wird, als ein auf fremde Rechnung und Gefahr betriebenes. Schon jetzt aber wird der Einfuhrhandel mit transatlantischen Produkten nach dem Inneren Deutschlands zum großen Theile von Binnenorten betrieben, und es würde dies noch mehr der Fall sein, wenn das ganze Deutschland von Hamburg durch eine dazwischenliegende Zolllinie ausgeschlossen würde. Wir geben zu, daß die Binnenorte aus diesem Geschäft bis jetzt Vortheil gezogen haben, und daß eine Verminderung desselben allerdings ihnen vorübergehenden Nachtheil bringen würde; aber die Gesamtheit hätte durch den Übergang desselben an die Stapelorte Vortheil; denn sie würde die Dienste des Handels besser und wohlfeiler erhalten als bisher, und die Stellung des Binnenlandes zu den Seestädten wäre jedenfalls eine natürlichere.

Wir kommen nun zu dem letzten Punkt, welcher bei Erörterung der Wirkungen, welche der Ausschluß Hamburgs aus der deutschen Zolllinie hervorbringen würde, in Betrachtung zu ziehen ist, nämlich zur Frage über die Schiffahrtsgesetzgebung und namentlich über die Thunlichkeit, die deutsche Schiffahrt durch Differential-

zölle im nationalen Interesse vor der fremden Schiffahrt zu begünstigen.

Hier wird nun behauptet, daß, wenn die wichtigsten deutschen Seaplätze Freihäfen des Auslandes wären, die Einführung von Differentialzöllen, wenn auch nicht ganz unmöglich, so doch so bedeutenden Schwierigkeiten unterworfen sein würde, daß es schon aus diesem Grunde vorgezogen werden müßte, die Freihafenseinrichtung in den deutschen Seaplätzen nicht zuzulassen.

Der Verfasser der angezeigten Schrift erkennt die Schwierigkeit der Einführung von Differentialzöllen beim Fortbestand der jetzigen Zolleinrichtungen Hamburgs an, hält dieselbe aber nicht für unüberwindlich; aber er bestreitet überhaupt die Nützlichkeit von Differentialzöllen, und will sie wenigstens nur als eine seltene Ausnahmemaßregel eingeführt wissen.

Unsere Aufgabe ist es nun, über die beiden Punkte der vorliegenden Frage unsere Ansicht auszusprechen, einmal über die Anwendbarkeit von Differentialzöllen in Deutschland im Allgemeinen als einer Maßregel der Schiffahrtspolitik und dann über die Anwendbarkeit derselben unter der Voraussetzung, daß Hamburg seine bisherige Freihafenseinrichtung beibehalten sollte.

Ueber den Werth von Differentialzöllen zur Hebung der nationalen Rhederei und des nationalen Handels ist seit einiger Zeit viel gestritten worden. Insbesondere ist auch von Seiten Hamburgs hierüber eine officielle Denkschrift erschienen, die an Gediegenheit in der gesammten Handelsliteratur ihres Gleichen sucht, und es ist darin mit vollem Recht auf die großen Gefahren aufmerksam gemacht worden, welche eine Nation durch jeden Versuch, mittelst Differentialzöllen ihre Schiffahrt zu heben, ihrem Handel bereitet. Aber in diesen Streit hat sich auch viel Unlauteres eingemischt, und, wie es bei Discussionen über wichtige besondere Interessen, welche mit Hestigkeit verfochten werden, zu geschehen pflegt, man hat von beiden Seiten Säße ausgesprochen, in denen, wie man sagt, das Kind mit dem Bade ausgeschüttet wird. Man hat von der einen Seite gesagt, nur in Differentialzöllen sei das Heil der Schiffahrt zu finden, und hat dabei

die großen Fortschritte übersehen, welche die vaterländische Rhederei ohne eine derartige Hülfe bereits gemacht hat. Auf der andern Seite hat man ebenso einseitig in jedem Differentialzoll den Ruin alles selbstständigen Handels und der Schiffahrt selbst erblicken wollen.

Wir bedauern aufrichtig, daß auch der Verfasser der angezeigten Schrift von solchen einseitigen und übertriebenen Behauptungen sich nicht freigehalten hat. Auch in dieser Schrift wird nämlich behauptet, Differentialzölle seien überhaupt für die eigene Schiffahrt nicht nur kein Förderungsmittel, sondern sogar ein Hemmniß, und es wird als Beweis für diesen Satz die That-sache angeführt, daß trotz hoher Differentialzölle die französische Rhederei in den letzten Jahrzehnten zurückgegangen sei, die belgische wenigstens keine Fortschritte mache. Die Richtigkeit dieser Thatsachen selbst unterliegt keinem Zweifel. Aber wir bezweifeln die Zulässigkeit eines Schlusses aus einer solchen historischen That-sache auf einen allgemeinen wissenschaftlichen Grundsatz der Schiff-fahrts-politik, ebenso wie wir oben den Schluß von der guten Wirkung der Freihafenseinrichtung in Hamburg unter den bisherigen Verhältnissen auf die Behauptung von der Nützlichkeit dieses Systems unter allen und namentlich auch unter den künftigen Verhältnissen Deutschlands als unzulässig bezeichnet haben. Gerade so gut könnte ein Gegner aus der That-sache, daß England in früherer Zeit, der übermächtigen holländischen Rhederei gegenüber, mit größtem Erfolg der Differentialzölle als eines Mittels zur Hebung der englischen Schiffahrt sich bedient hat, den entgegengesetzten Schluß ziehen. Die Wahrheit scheint uns die zu sein, daß die Franzosen, wie mehr oder weniger alle romanischen Völker, zum Seewesen im Ganzen nur wenig Talent und noch weniger eigentliche Neigung haben, und daß hierin der wahre Grund gesucht werden muß, warum die französische Rhederei im Ganzen so unbedeutend geblieben ist, und der wachsenden Con-currenz der besser von der Natur begabten Nationen gegenüber in der neueren Zeit selbst Rückschritte gemacht hat. Was aber

Belgien betrifft, so ist zwar der flämisch-deutsche Stamm zur Schiffahrt ganz geschickt, aber ihm fehlt es zur Zeit an anderen Bedingungen, welche zum Aufblühen seiner Schiffahrt unerlässlich sind.

Unsere Ansicht von dem Werth und der Anwendbarkeit der Differentialzölle ist kürzlich folgende:

Unterschiedszölle, auf Waaren gelegt, welche in fremden Schiffen oder in indirecter Fahrt aus dem Erzeugungslande nach einem Hafen gelangen, können in zwiefacher Absicht festgesetzt werden, erstlich zu dem Zweck der eigenen Rhederei eines Landes eine erweiterte Thätigkeit und damit einen künstlichen Antrieb zu geben, sich mehr und mehr auszudehnen, sodann als Mittel, andere Nationen, die sich Unbilden gegen den Handel und die Schiffahrt eines Volks erlauben, zur Aufhebung ihres Unrechts und Abstellung ihrer Beeinträchtigungen zu zwingen. Der dritte Zweck, zu welchem sie dienen können, nämlich, abgesehen von dem Interesse der Rhederei, einen indirecten Handel in einen directen umzuändern, kann hier füglicherweise außer Betracht bleiben, da aus diesem Grunde Differentialzölle in Deutschland, unseres Wissens, noch gar nicht verlangt worden sind.

In allen Fällen, in welchen Differentialzölle zur Anwendung kommen, haben sie den Nachtheil, daß sie wenigstens vorübergehend die Frachten vertheuern, und sowohl dadurch, wie durch Beschränkung der freiesten Bewegung in den Handelsoperationen und in der Auswahl der Frachtgelegenheiten den Handel selbst beschweren. Aber es gibt Fälle, in denen sie nichts destoweniger doch zweckmäßig festgesetzt werden können, dann nämlich, wenn der dadurch erwartete Nutzen so vollständig und so schnell erreicht wird, daß der dauernde Vortheil als überwiegend angenommen werden kann über den vorübergehenden Nachtheil. Das Einzige, was also über die Frage, ob es zweckmäßig ist in einem gegebenen Fall Differentialzölle einzurichten, entscheidet, ist das Verhältniß, welches zwischen dem vorausberechneten Nachtheil und dem dauernden Vortheil besteht, der dadurch erreicht werden soll.

Als Mittel zur Hebung seiner Rhederei wird kein Volk kluger Weise sich der Differentialzölle bedienen, welches weder in subjectiver noch in objectiver Beziehung von der Natur zur Schiffahrt gut ausgerüstet ist. Unter solchen Verhältnissen wird auch durch jahrelange Bevorzugung der eigenen Flagge doch keine rechte Rhederei geschaffen werden. Hier wäre die Belastung des Handels eine dauernde und auch im besten Fall der Nachtheil immer noch größer als der Vortheil. Ebensowenig bedürfen Nationen mit sehr ausgezeichnetem Talent und großer Neigung zur Schiffahrt und mit entsprechenden äusseren Bedingungen ausgerüstet, eines besondern Schutzes oder Antriebs, um den ihnen natürlichen Anteil an der allgemeinen Schiffahrt zu erwerben; doch kann es hier unter Umständen zweckmäßig sein, durch eine künstliche Hülfe den natürlichen Entwicklungsgang zu beschleunigen. Solche Völker dagegen, welche nur ein mittleres Talent zur Schiffahrt besitzen, und welche noch dazu mit äusseren Schwierigkeiten zu kämpfen haben, werden in allen Fällen, wo ihnen andere schon erstarkte Rhedereien eine übermächtige Concurrenz bereiten, einer künstlichen Hülfe, wie sie ein Schiffahrtsgesetz mit Differentialzöllen bietet, gar nicht entbehren können, um sich zu einiger Bedeutung zu erheben; sie werden aber bei kluger Leitung ihrer Schiffahrtspolitik unter einem mässigen Schutze allmählich erstarcken und am Ende selbst mit solchen Nationen glücklich zu concurriren im Stande sein, welche von Natur aus begünstigter sind, als sie.

Wenden wir diese der Betrachtung der natürlichen Entwicklung der wirthschaftlichen Kräfte eines Volkes entnommenen Sätze auf den concreten Fall Deutschlands an, so scheint uns nach den vortrefflichen Nachweisungen, welche die Streitschriften über Differentialzölle im vorigen Jahre zu Tage gebracht haben, keinem Zweifel unterworfen zu sein, daß die deutsche Rhederei zu ihrem ferneren Gedeihen keinerlei Schutzes oder künstlichen Nachhülfe bedarf. Dank den guten natürlichen äusseren Vorbedingungen und dem ausgezeichneten Talent und der Neigung zur Schiffahrt,

wie sie unser friesisch-niedersächsischer Stamm von jeher an den Tag gelegt, hat sich die deutsche Rhederei ohne allen Schutz und selbst trotz aller Hemmungen, denen sie durch die Politik der andern Nationen unterworfen wurde, so glänzend entwickelt, daß sie nun bereits den zweiten Platz unter allen Handelsmarinen Europas einnimmt, und jeder weitern Concurrenz die Spize zu bieten im Stande ist.

In dieser Beziehung stimmen wir also, wenn auch aus etwas verschiedenen Gründen, vollkommen mit den Ansichten des Verfassers überein.

Als Mittel zur Abwehr oder Widervergeltung von Handelsfeindseligkeiten sind Differentialzölle für eine Nation, die etwas auf ihre Ehre hält und die Kraft hat, ihren Willen geltend zu machen, gar nicht zu vermeiden, so lange überhaupt in dem europäischen Staatenvereine Handel und Schiffahrt noch Gegenstände der Politik sind und nicht überall in vollster Freiheit sich selbst überlassen werden. Sie sind sogar das einzige Mittel, um fremde Nationen, die auf dem Wege gütlicher Verhandlungen nicht dazu zu bringen sind, selbstföchtige Bestimmungen ihrer Handels- und Schiffahrts-Gesetzgebung, welche andere Völker auf eine unbillige Weise beeinträchtigen, aufzugeben und eine liberalere Politik einzuschlagen, auf dem Wege des Zwangs zur Nachgiebigkeit zu veranlassen. Muß man also Differentialzölle oder, wie sie zu diesem Zwecke angewendet genannt werden, Retorsionszölle einer großen Nation auch von dem Gesichtspunkt der allmählichen Verwirklichung der Idee einer allgemeinen Freiheit der Schiffahrt und des Handels empfehlen, so wird man doch nur mit größter Vorsicht ein derartiges Mittel in Anwendung bringen dürfen. Denn es geschieht nicht selten, daß man dasselbe anwendet, wo man gar keine Hoffnung haben kann, daß feindselige Gesetz zur Aufhebung zu bringen, oder daß man, indem man dem Feinde wehe thut oder wehe zu thun glaubt, sich selbst einen doppelten Schaden zufügt.

Darüber nun, daß Deutschland bis jetzt keine eigentliche Handels- und Schiffahrtspolitik nach Außen geltend machen

könnte, daß es sich auch der Anwendung von Retorsionen gegen andere Völker enthalten müßte, ist im Hinblick auf die kommerzielle wie politische Zerrissenheit unsers Vaterlandes, das an seinen Küsten zehn verschiedene souveräne Staaten zum größten Theil mit eigener Handelsgesetzgebung besitzt, durchaus nicht zu bezweifeln. Ebenso aber ist es anderseits gewiß, daß es durch eine einheitliche Zollverfassung in die Lage kommt, eine kräftige Politik gegen Außen zu üben. Und wahrlich, dazu geben uns die meisten Staaten die vollste Veranlassung. Denn während die deutschen Häfen allen fremden Nationen gänzlich oder beinahe gänzlich zu denselben Bedingungen offen stehen, wie den deutschen Schiffen selbst, ist die deutsche Flagge in fast allen europäischen Staaten und deren Colonieen mehr oder minder bedeutenden Differentialzöllen und den vielfältigsten Plackereien unterworfen.

Diesem Zustand durch Ergreifung einer selbstständigen Politik ein Ende zu machen, scheint uns ebenso sehr Pflicht der Ehre, wie durch den wohlverstandenen materiellen Vortheil Deutschlands geboten. Dabei muß es jedoch einer besondern Untersuchung vorbehalten bleiben, gegen welche Staaten man zuerst Retorsionszölle geltend machen, oder ob man lieber gleich von Anfang an ein allgemeines, alle fremde Völker, die nicht in einem wahren Gegenseitigkeitsverhältniß mit uns stehen wollen, gleicher Weise treffendes Handels- und Schiffsahrtsgesetz ins Leben rufen soll.

Auch der Verfasser erkennt die Nothwendigkeit der Einführung von Retorsionszöllen als eines Hauptmittels, eine nationale Handelspolitik durchzuführen, wenn auch nicht in dem Umfang, wie wir es ausgesprochen haben. Er verwirft nämlich die Idee einer allgemeinen Differentialzollgesetzgebung und will nur ausnahmsweise gegen einen oder den andern Staat, am liebsten zuerst gegen Holland, Retorsionszölle eingeführt wissen. Diese Verschiedenheit in den beiderseitigen Ansichten ist übrigens für die eigentliche Frage über die Verträglichkeit von Retorsionszöllen mit einem Freihafensystem an den deutschen Küsten von geringer Bedeutung. Denn das kann am Ende keinen

großen Unterschied machen, ob nur die Waaren und Schiffe von einem oder zwei Ländern mit Retorsionszöllen belastet, oder ob mehrere fremde Staaten einem solchen Ausnahmgesetz zugleich unterworfen werden; die Controlemaßregeln, welche überhaupt durch die Einführung derartiger Maßregeln notwendig werden, erhalten durch die größere Anzahl der ihnen unterworfenen Staaten eine nur wenig größere Ausdehnung. Genug also, daß beide Ansichten darin übereinstimmen, daß Retorsionen bestehen sollen, und daß der Verfasser die Notwendigkeit anerkennt, keinen Theil des deutschen Gebietes, auch Hamburg nicht, von einer solchen im allgemeinen Interesse getroffenen Bestimmung auszunehmen.

Wird nun aber ein derartiger Retorsionszoll auf solche Waaren gelegt, welche in bestimmten fremden Schiffen, oder welche statt direct aus einem Produktionslande, indirect über dritte Orte in deutsche Häfen gelangen, so tritt die Notwendigkeit ein, mehrere Controlemaßregeln einzuführen und zwar in folgender Weise:

Fürs Erste braucht man dann Ursprungszeugnisse für alle Waaren, welche direct aus einem Produktionslande in deutsche Häfen kommen, und es wird dadurch für das Zollpersonal die Notwendigkeit begründet, bei der Ausladung der Schiffe sich zu überzeugen, daß die Declaration mit dem wirklichen Vorrath übereinstimme. Sodann muß Sorge getragen werden, daß diejenigen mit höheren Zöllen belasteten Güter, welche nicht gleich zum Verbrauch im Inlande verzollt werden, sondern bei denen der Bezieher die Möglichkeit der Wiederausfuhr sich sichern will, in ein Entrepot gelangen, und es wird nicht bloß die Behandlung dieser Waaren ausschließlich im Entrepot stattfinden können, sondern es werden auch Einrichtungen getroffen werden müssen, daß die Güter bei der Ueberführung von den Schiffen ins Entrepot und aus demselben heraus nach den Schiffen nicht auf Abwege gerathen.

Nun fragen wir aber, wo bleibt denn in Bezug auf die freie Bewegung mit Gütern des Auslandes der große Unterschied zwischen einem Freihafen und einem innerhalb der Zolllinie liegenden

Plätze, wenn auch im Freihafen für einen großen Theil der ankommenden Schiffe und Güter besondere Zolleinrichtungen mit ausgedehnten Controlemaßregeln nothwendig sind? Und ist ein Ort, der in solchem Fall Freihafen bleiben sollte, dann nicht doppelt beeinträchtigt, einmal in seinem Handel mit dem Inlande, das durch die Zolllinie abgesperrt ist, und dann in seinem Handel von Außen durch die Controlemaßregeln, welche die durch die Handels- und Schiffahrtspolitik veranlaßten Retorsionszölle nothwendiger Weise erfordern? Uns wenigstens scheint es durchaus nicht zweifelhaft, daß kein irgend erheblicher Unterschied zwischen einem Freihafen, der doch alle Zolleinrichtungen besitzt, wie sie Retorsionszölle gegen das Ausland nothwendig machen, und einem innerhalb der Zolllinie liegenden Handelsplatze besteht.

Nur dann wäre wirklich ein beträchtlicher Unterschied, wenn wirklich keine Retorsionszölle bestünden; denn dann könnten alle Operationen, welche der Handel mit den Gütern des Auslandes erfordert, von dem Eingang der Waaren in den Hafen an bis zur Wiederausfuhr, vollkommen frei sein. Sobald man aber einmal Retorsionszölle hat, hört auch der Freihafen auf, Freihafen zu sein, und es bleibt von diesem Vorrechte eigentlich nichts übrig, als das Unangenehme und Nachtheilige, was wegen der inländischen Zollgrenze jederzeit damit verbunden ist. Entweder also hätte der Verfasser jede Art von Differentialzöllen und damit überhaupt die Idee einer activen deutschen Handelspolitik verworfen, oder er hätte den ganzen Gedanken einer Freihafseinrichtung in Hamburg und den übrigen deutschen Seestädten aufgeben sollen, weil er einsehen mußte, daß eine Handelsstadt, welche zu der Durchführung der handelspolitischen Maßregeln Deutschlands unentbehrlich ist, und alle Zolleinrichtungen besitzt, welche dadurch nothwendig werden, in Bezug auf die Freiheit der Bewegung mit Gütern des Auslandes ebenso gut innerhalb der Zolllinie sich befinden kann, als außerhalb derselben.

Das aber soll und wird nicht geschehen, daß Deutschland durch Errichtung einer ganzen Reihe von Freihäfen an seinen

Küsten gerade in dem Augenblick, wo es zum ersten Mal in die Lage kommt, eine selbstständige Stellung in der Handelspolitik der Völker einzunehmen, sich selbst von Neuem in Fesseln schlägt und unfähig macht, seine neue Stellung zu nützen. Und ebenso wenig wird die Reichsgesetzgebung zulassen, daß das Unnatürliche und Verschobene, was in den Handels- und gewerblichen Beziehungen unsers Gesamtvaterlandes durch die Abtrennung unsrer wichtigsten Küstengebiete bis jetzt bestand, durch Begründung einer Ausnahmsstellung unsrer bedeutendsten Küstenstädte von Neuem bekräftigt oder gar noch verstärkt werde. Sie wird auch nicht dulden, daß durch Belassung oder Errichtung irgend welcher Binnenzolllinien in den materiellen Interessen ein dauernder innerer Widerspruch begründet werde, der auch die politische Einheit unsres Vaterlandes eigentlich zur Illusion machen würde.

Wir sind überzeugt, daß die Organe der Reichsgesetzgebung, welcherlei Art sie auch nach der neuen Reichsverfassung sein mögen, ebenso sehr in materiellen wie in politischen Dingen alle Versuche zurückweisen werden, einen selbstsüchtigen Partikularismus zum Schaden der deutschen Einheit geltend zu machen.

