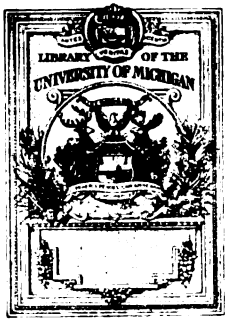

1. Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez Exposition...et Catalogue
2. Breslau. Handelskammer. Der deut. handelstag.
3. Hagen. Die nothwendigkeit der handelsfreiheit für das nationaleinkommen
4. Ein handelspolitisches testament
5. Hegewald. Der kreislauf des verkehrs
6. Dresden. Oeffentliche handels-lehranstalt. Jahresbericht...auf d. schuljahr 1869/70
7. Kiesselbach. Die hansestädte und das südwestliche Deutschland
8. Reuning. U.d. verbinderung des Mangels an Brodgetreide
9. Simson. Zur reform der handels- und verkehrsstatistik
10. U.d. Verhältniss der heutigen Wissenschaft
11. Wichmann. Der deut. handel und die beabsichtigte deutsche kriegsflotte
12. Wappäus. Gelegentliche gedanken über nationale handelspolitik
13. Wurm. Die handels-politik der hansestädte und die interessen des deutschen vaterlandes
14. Zur handelspolitischen frage

1 Compagnie Universelle de Canal Maritime de Suez Exposition .. et Catalogue..
2. Breslau Handelskammer. Der Deut. Handelstag
3. Hagen. ..Nothwendigkeit der handelsfreiheit
f. das Nationaleinkommen
4. Ein handelspolitisches Testament
5. Hegewald. Der Kreislauf des Verkehrs
6. Jahresbericht u. d. Oeffentl. Handels-lehranstal der Corporation der Kaufmannschaft zu Dresden
7. Kiesselbach Hansestaedte u. d. suedwestliche Deutschland
8. Reuning. U. d. Verhinderung des Mangels an Brod-getreide..
9 Simson. Zur reform d. handels u. verkehrs. statistil
10. Ueber das Verhaeltniss der heutigen Wissensch
11 Wichmann Der Deutsche Handel..
12. Wappaeus. Gelegentliche Gedanken u. Nat. handelspolitik
13. Wurm. Die handelspolitik der Hansestaedte
14. Zsr handelspolitischen frage

EXPOSITION

DE LA

COMPAGNIE UNIVERSELLE

DU

CANAL MARITIME DE SUEZ

CATALOGUES

SUIVIS D'UNE

NOTICE SUR LES TRAVAUX

ET

D'ANNEXES EXPLICATIVES

PARIS
IMPRIMERIE AUGUSTE VALLÉE
15, RUE BREDA, 15

1867

TABLE DES MATIÈRES

EXPOSITION

DE LA

COMPAGNIE UNIVERSELLE

DU

CANAL MARITIME DE SUEZ

CATALOGUES

SUIVIS D'UNE

NOTICE SUR LES TRAVAUX

ET

D'ANNEXES EXPLICATIVES

PARIS
IMPRIMERIE AUGUSTE VALLÉE
15, RUE BREDA, 15

1867

CATALOGUE

DES

PLANS & MACHINES

Plans en relief.

1 Plan en relief de l'Isthme de Suez et d'une partie de la basse Egypte.

2 Ville de Port-Saïd.

3 Ville d'Ismaïlia et lac Timsah.

4 Ville et rade de Suez.

5 Usine pour la distribution de l'eau douce d'Ismaïlia à Port-Saïd.

Machines.

6 Drague à long couloir.

7 Appareil élévateur.

8 Chaland flotteur.

9 Bateau porteur.

10 Gabare à clapets latéraux

11 Chantier d'excavateur à sec.

12 Godets et maillons d'une drague.

Exploitation.

13 Train de chalands transportant des marchandises et le matériel de Port-Saïd à Suez *et vice versâ.*

14 Bateau toueur employé au remorquage des trains.

16 Bloc de sel provenant du fond des Lacs Amers.

16 *Photographies* ayant servi à exécuter le *panorama.*

CATALOGUE

DES

OBJETS D'HISTOIRE NATUREL

CURIOSITÉS, ETC.,

RECUEILLIS EN ÉGYPTE

Par le Docteur COMPANYO fils,

MÉDECIN DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL MARITIME DE SUEZ

Et offerts par lui

AU MUSÉUM DE LA VILLE DE PERPIGNAN

ARCHÉOLOGIE

1er GROUPE

Numismatique.

1 Médailles et monnaies de diverses formes, de plusieurs époques, égyptiennes, phéniciennes, grecques et arabes, la plupart assez bien conservées. — Isthme de Suez et diverses localités — (8 cartons).

2 Bouton d'uniforme d'infanterie de l'armée de la république française, trouvé à un mètre de profondeur, dans la rigole maritime creusée à travers le lac Menzaleh, vers le Port-Saïd, près Kantara.

2e GROUPE

Antiquités

3 Six statuettes recueillies à Djébel-Mariam et une de Mansourah, près Tlemcen. — Quoique étrangère à la collection d'Egypte, Cette dernière statuette, en biscuit, a été placée là à cause de sa similitude avec les statuettes funéraires des nécropoles de l'Egypte.

4 Douze statuettes de diverses grandeurs, trouvées à Zachara, dans les ruines de Memphis.

5 Huit statuettes de diverses formes et dimensions, de la nécropole de Kantara-el-Krasneh.

6 Dix statuettes en métal et trois petits objets trouvés à Zachara, ruines de Memphis.

7 Deux statuettes en bronze et une tête d'homme coiffée d'une tête d'éléphant.

8 Fragments de deux statuettes, avec hiéroglyphes, trouvés à Médinet-Abou.

9 Statue de femme en grès, trouvée à Djébel-Mariam.

10 Petit monument persépolitain, trouvé dans les ruines de Djébel-Mariam.

11 Gros scarabée sacré, en pierre, et deux figurines, avec hiéroglyphes : contrefaçon faite par les Arabes, qui les vendent aux étrangers.

3e GROUPE

Céramique

12 Lampes antiques (neuf), de diverses formes, de Zachara, ruines de Memphis.

13 Cinq objets en poterie, de Djébel-Mariam.

14 Trois amphores ou lacrymatoires, des ruines de Kantara-el-Krasneh.

15 Cinq objets en poterie, des ruines de Djébel-Mariam.

16 Objets divers des ruines de Magdolam.

17 Cinq vases ou urnes, des ruines de Djébel-Mariam. — (Quatre en albâtre et une en porphyre poli).

Objets divers des monticules de Bénah, recueillis dans un tas de décombres.

19 Estampage tiré d'un obélisque, ruines de Kantara-el-Krasneh.

20 Echantillon d'une composition qui ressemble au minium, ruines de Djébel-Mariam, pris dans les fouilles où l'on trouva une conduite en plomb alimentant, probablement des étuves ou des bains.

Figurines, verroteries et divers objets en métal, de plusieurs localités.

22 Diadème d'une Triade (Djébel-Mariam).

23 Forme de corne en grès noirâtre.

24 Ciment antique. Echantillon pris à la grande pyramide de Giseh.

—

HISTOIRE NATURELLE

(Epoque actuelle)

4e GROUPE

Reptiles

25 Lézard changeant. — Trapelus ægyptius. — pris à Ismaïlia. — Très-commun en Egypte.

26 Fouette-queue d'Egypte. — Stellio-spinipes. — Famille des lézards. — Egalement pris à Ismaïlia.

27 Serpent d'eau douce, du genre hydrophis. (?)

28 Seps chalcide. — Lacerta chalcides (Lin.) — Vit dans les sables de l'isthme et dans les prairies d'Alexandrie.

29 Lézard gris des sables — Lacerta arenicola (Dan.). — Très-commun, fort agile et disparaissant dans le sable ou sous les touffes de plantes.

30 Caméléon d'Egypte. — Lacerta africana. — Se trouve sur les plantes et sur les arbrisseaux.

31 Jeune lézard, pas assez développé pour être déterminé.

32 Id. Id.

33 Jeune lézard. — Tincus sepsoïdes. (?)

34 Vipères à cornes. — Coluber cerastes. (Lacép.). — Autrefois abondantes dans l'isthme; elles disparaissent avec l'accroissement de la population.

35 Id. Id.

5e GROUPE

Insectes coléoptères

36 Megacephala (Lat.). — Euphratica (Oliv.). 1 sujet.

— Cicindela (Lin.). — Campestris (Fabr.). 4 sujets.

— Cicindela (Lin.). Egyptiaca (Klug.). 2 sujets.

— Cicindela (Lin.). Flexuosa (Fab.). 4 sujets.

— Cicindéla (Lin.). Littoralis (Fab.). 5 sujets.

— Drypta (Fab.). Cylindricollis (Fab.). 1 sujet.

— Graphipterus (Lat.). Variegatus (Chev.). 1 sujets.

— Zuphium (Lat.). Olens (Fab.). 2 sujets.

— Anthia (Web.). Venator (Fab.). 1 sujet.

— Anthia (Web.). Nimrod (Fab.). 2 sujets.

— Anthia (Web.) Sexmaculata (Fab.). 2 sujets.

— Siagona (Lat.). Oberleitneri (Dy.). 1 sujet.

— Scarites (Fab.). Punctatostriatus (Relt.). 1 sujet.

— Scarites (Fab.). Polyphœmus (?) (Half.). 1

— Scarites (Fab.). Laevigatus (Fab.), 4 sujets.

— Ditomus (Bon.). Sphaerocephalus (Oliv.). 2 sujets.

— Ditomus (Bon.). Cornutus (Dy.). 3 sujets.

— Zabrus (Clair.). Distinctus (Lucas). 2 sujets.

— Nebria (Lat.). Arenaria (Fab.). 4 sujets.

— Nebria (Lat.). Brevicollis (Fab.). 4 sujets.

— Procerus (Meg.). Olivieri (Dej.). 1 sujet.

— Carabus (Lin.). Alternans (Brand.). 2 sujets.

— Calosoma (Web.). Sycophanta (Fab.). 1 sujets.

— Chlœnius (Bon.). Aratus (Duf.). 2 sujets.

— Chlœnius (Bon.). Velutinus (Fab.). 2 sujets.

— Licinus (Lat.). Granulatus (Dy.). 5 sujets.

— Cephalotes (Bon.). Politus (Dy.). 1 sujet.

— Omasens (Zieg.). Nigritus (Fab.). 4 sujets.

— Anicopus (Zug.). Barbarus (Dy.). 2 sujets.

— Steropus (Meg.). Concinus (Fab.). 4 sujets.

— Anisodactylus (Dy.). Spucaticornis (Lat.). 3 sujets.

— Amara (Bon.). Apricaria (Dy.). 4 sujets.

— Amara (Bon.). Trivialis (Fab.). 2 sujets.

— Amara (Bon.). Exigimia (Fab.). 2 sujets
— Amara (Bon.). Ferruginea (Fab.). 4 sujets.
— Nogrus (Esch.). Griseus (Fab.). 6 sujets.
— Trocalus (Esch.). Rœsilii (Fab.). 2 sujets.
— Trocalus (Esch.). Algiricus (Fab.). 2 sujets.
— Sternocera (Esch.). Castanea (Fab.). 1 sujet.
— Zalodis (Esch.). Mauritanica (Dy.). 1 sujet.
— Zalodis (Esch.). Brullei (Er.), 4 sujets.
— Zalodis (Esch.). Erhenbergi (Bs.). 1 sujet.
— Steraspis (Dy.). Tamarisci (Chev.). 1 sujet.
— Steraspis (Dy.). Squamosa (Klug.). 4 sujets.
— Perotis (Meyerle). Tarsata (Fab.). 2 sujets.
— Perotis (Meyerle). Lugubris (Fab.). 5 sujets.
— Capnodis (Esch.). Cariosa (Fab.). 2 sujets.
— Capnodis (Esch.). Tenebrionis (Fab.). 2 sujets.
— Capnodis (Esch.). Tenebricosa (Fab.). 3 sujets.
— Chrysobothris (Esch.) Serrata (Fab.). 1 sujet.
— Heteroderes (Esch.). Grisescens (Germ.). 1 sujets.
— Cetonia (Fab.). Floralis (Fab.). 2 sujets.
— Cetonia (Fab.). Aurata (Fab.). 4 sujets.
— Cetonia (Fab.). Speciosissima (My.). 3 sujets.
— Cetonia (Fab.). Morio (Fab.). 4 sujets.
— Cetonia (Fab.). Savignyi (Dy.). 5 sujets.
— Cetonia (Fab.). Albofasciata (Khy.). 3 sujets.
— Cetonia (Fab.). Ænea (Fab.). 4 sujets.
— Cetonia (Fab.). Cinctella (Ster.). 4 sujets.
— Oryctes (Ill.). Gryptus (Ill.) 3 sujets.
— Oryctes (Ill.). Silenus (Fab.). 5 sujets.
— Amphicoma (Dy.). Lasserei (Parr.). 1 sujet.
— Amphicoma (Dy.). Vulpes (Fab.). 4 sujets.
— Graphyrus (Lit.). Maurus (Luc). 2 sujets.
— Scarabæus (Lit.). Puncticolis (Diq.). 1 sujet.
— Trox (Fab.). Perlatus (Fab.). 4 sujets.
36 *bis* Geotrupes (Lat.). Stercorarius (Fab.). 3 sujets.
— Lateuchus (Fab.). Sacer (Fab). 4 sujets.
— Lateuchus (Fab.). Semipunctatus (Fab.). 4 sujets.
— Lateuchus (Fab.). Flagellatus (Fab.). 1 sujet.
— Lateuchus (Fab.). Pillularius (Fabr.). 4 sujets.
— Hister (Fab.). Quadrimaculatus (Fab.). 6 sujets.
— Saprinus (Fab.). Semipunctatus (Lat.). 1 sujet
— Copris (Fab.). Isidis (?) Savigny. 4 sujets.
— Copris (Fab.). Paniscus (Fab.). 3 sujets.
— Copris (Fab.). Sesostris (Dy.), 4 sujets.
— Melolontha (Fab.). Orientalis (Drul.). 2 sujets.
— Melolontha (Fab.). Fullo (Fab.) 2 sujets.
— Lucanus (Lin.). Cervus (Fab.). 3 sujets.
— Dorcus (Mig.). Parallelipipedus (Fab.). 4 sujets.
— Erodius (Fab.). Bilineatus (Oliv.). 4 sujets.
— Zophosis (Lat.). Rotundata (Sol.). 2 sujets.
— Zophosis (Lat.). Sp.-nova (?) 2 sujets.
— Zophosis (Lat.). Abbreviata (Klug.). 6 sujets.
— Pimelia (Fab.). Granulata (Lat.). 2 sujets.
— Pimelia (Fab.). Barbara (Sal.). 4 sujets.
— Pimelia (Fab.). Exanthematica (Dy. Cat.). 3 sujets.
— Pimelia (Fab.). Senegalensis (Ol.). 3 sujets.
— Pimelia (Fab.). Tuberculifera (Ol.). 2 sujets.
— Pimelia (Fab.). Aculeata (Ol.). 4 sujets.
— Prionotheca (Sal.). Coronata (Oliv.). 4 sujets.
— Adesmia (Fisch.). Dilatata (Oliv.). 4 sujets.
— Adesmia (Fisch.). Cothurnata (Forst.). 2 sujets.
— Adesmia (Fisch.). Metallica (Oliv.). 1 sujet.
— Eurichora Opatroïdes (Dy. Cat.). 3 sujets.
— Trachyderma (Lat.). Hispida (Fab.). 4 sujets.
— Paschycelis (Sal.). Leprosa (Dy. Cat). 4 sujets.
— Paschycelis (Sal.). Granulosa (Lat.). 2 sujets.
— Sepidium (Fab.). Tricuspidatum (Fab.). 2 sujets.
— Akis (Fab.). Spinosa. (Fab.). 4 sujets.
— Mesostena (Esch.). Punctipennis (Sal.). 4 sujets.
— Mesostena (Esch.). Puncticolis (Sal.). 3 sujets.
— Scaurus (Fab.). Carinatus (Sal.). 1 sujet.
— Cephalostenus (Sal.). Elegans (Dy. Cat.). 3 sujets.
— Meloë (Fab.). Tuccius (Rossi). 4 sujets.
— Meloë (Fab.). Delessepsis — Sp. nova (Companio). 1 sujet.
— Meloë (Fab.). Proscarabæus (Fab.). 1 sujet.
— Meloë (Fab.) Purpurascens. (Germ.). 1 sujet.
— Calcar (Fab.). Elongatus (Herl.). 2 sujets.
— Mylabris (Fab.). Bimaculata (Oliv.) 3 sujets.
— Mylabris (Fab.). Impressa (Oliv.) 5 sujets.

— Brachycerus (Fab.). Algirus (Fab.) 4 sujets.
— Larinus (Schup.). Ursus (Fab.). 4 sujets.
— Cleonus (My.). Scutellatus (Sch.). 1 sujet.
— Lagria (L.). Algirica (Bug.). 2 sujets.
— Ægosoma (Serv.). Scabricorne (Fab.). 3 sujets.
— Prionobius (Muls.). Atropos (Chev.). 3 sujets.
— Polyarthon Sal.). Ægyptiacum (Dy.). Cat.). 4 sujets.
— Callidium (Fab.). Clavipes (Fab.). 3 sujets.
— Aulacopus (Serv.). Sericolis (Matsch.). 2 sujets.
— Clytus (Fab.). Ornatus (Fab.). 1 sujets.
— Aromia (Serv.). Moschata (Fab.). 4 sujets.
— Silpha (Lin.) Orientalis (Brult.). 5 sujets.
— Silpha (Lin.). Rugosa (Lin.). 4 sujets.
— Sisyphus (Lat.). Schaeferi (Lin.). 4 sujets.

6e GROUPE

Coquilles terrestres et d'eau douce

37 1 Helix naticoides (Drap.). (Alexandrie). — Ouady-Tel-El-Kébir. — Terres cultivées.
— 2 Helix aspersa et variété (Grèce, le Caire).
— 3 Helix aspersa, variétés.
— 4 Id. Id. Id.
— 5 Helix vermiculata (Drap). (Archipel grec). Apportées à Port-Saïd et dans l'Isthme comme comestible.
— 6 Helix vermiculata, variété. (Archipel grec).
— 7 Helix Pomatia (Drap.). (Port-Saïd). rivage, rejeté par la mer, des îles grecques très-probablement.
— 8 Helix erdeli (Roth.).
— 9 Helix nucula (Parr.). (Caire. Alexandrie. Ouady-Bir-Abou-Ballah.)
— 10 Helix Ehrenbergi (Roth.). (Awebed, Attaka).
— 11 Helix Ehrenbergi (Roth.). (Grèce, Malte).
— 12 Helix cariosula (Mich.). (Malte).
— 13 Helix hasselquisti Ehrenbergi, (Camp de César, Caire, forêt pétrifiées, Awebed.
— 14 Helix Forskali (Parr.) et variétés (Awebed, Attaka).
— 15 Helix Forskali (Parr.) et variétés. (Désert, montagne d'Awebed).
— 16 Helix Forskali (Parr.) et variétés. (Désert, montagne d'Awebed).
— 17 Helix Forskali et variété.
— 18 Helix Forskali et variété trouvé à trois mètres de profondeur, tranchée du Seuil, dans le sable.
— 19 Helix Forskali variété, de la forêt pétrifiée.
— 20 Helix rhodostoma (Drap.)
— 21 Helix rhodostoma. (Désert, montagne d'Awebed).
— 22 Helix rhodostoma (Alexandrie, Tel-El-Kébir).
— 23 Helix rhodostoma.
— 24 Helix candidissima. (Malte, buttes arides d'Alexandrie).
— 25 Helix maritima.
— 26 Id. Id. variété.
— 27 Helix signata.
— 28 Helix candicans (Parr.).
38 1 Paludina unicolor (Olivier). Petits canaux du Nil
— 2 Paludina unicolor. (Nil, canaux, Tel-El-Kébir).
— 3 Paludina unicolore. (Nil, canaux. Tel-El-Kébir).
— 4 Bythinia bulinoïdes. (Canaux du Nil).
— 5 Bythinia bulinoïdes. (Canaux du Nil).
— 6 Melania tuberculata.
— 7 Melania tuberculata (Flaques d'eau, eaux courantes, lac Timsah).
— 8 Melania tuberculata (Fontaines de Moïse. Seul mollusques vivant dans cette oasis).
— 9 Bulinus decollatus (Bry.)
— 10 Bulinus acutus (Lin.).
— 11 Bulinus acutus. (Tel-El-Kébir. les Palmiers.)
— 12 Ampullaria bottenniana (Pall.). (Tout le Nil. Damiette, Lesbeh. Salaïeh, etc.),
— 13
— 14
— 15 } Ampullaria bottenniana. variétés.
— 16
— 17
— 18
— 19 Spata rubens. (Canal d'eau douce, branche de l'Ouady.
— 20 Unio niloticus (ancien canal) près Tel-el-Kébir).
— 21 Unio ægyptiacus (canaux du Nil).
— 22 Unio ægyptiacus (nouveaux canaux d'eau douce).
— 23 Anodonta ægyptiacus (nouveaux canaux d'eau douce).

7e GROUPE

Coquilles marines vivantes

39 1 Pholas dactylus (Lin.). Port-Saïd.
— 2 Solen ensis (Lin.). Port-Saïd.
— 3 Solen siliqua (Lin.) Port Saïd.
— 4 Solen strigilatus (Lin.) Port-Saïd.
— 5 Mactra helvacea (Chem.). Port-Saïd.
— 6 Mactra stultorum. (Lin.) Port-Saïd.
— 7 Psammobia Cervensis (Lam.). Mer Rouge.
— 8 Tellina radiata (Lam.). Port-Saïd.
— 9 Tellina pulchella (Lam.). Port-Saïd.
— 10 Tellina exilis (Lam.). Port-Saïd.
— 11 Donax Fabagella (Lam.).
— 12 Donax Meroë (Lam.). Port-Saïd.
— 13 Donax Meroë (Lam.). Port-Saïd et lac Mensaleh.

— 14 Donax anatina (Lam.).
— 15 Donax anatina (Lam.). Port-Saïd.
— 16 Citherea chione (Lam.). Port-Saïd.
— 17 Citherea chione (Lam.). Port-Saïd.
— 18 Venus verrucosa (Lin.). Lac Timsah.
— 19 Venus gallina (Lam.). Port-Saïd.
— 20 Venus Venericardia (?). Port-Saïd.
— 21 Venus muricata (?). Port-Saïd.
— 22 Cardium muricata (?). Port-Saïd.
— 23 Cardium muricata (?). Lac Timsah, Suez.
— 24 Arca grunosa (Lam.). Port-Saïd.
— 25 Arca Noë (Lin.). Port-Saïd.
— 26 Mallens vulgaris (Lam.). Rochers près Suez.
— 27 Bulla ampulla (Lin.). Port-Saïd.
— 28 Natica ampulla (Lin.). Port-Saïd.
— 29 Monodonta pharaonis (Lam.). Mer Rouge.
— 30 Monodonta pharaonis Port-Saïd.
— 31 Turbo setosus (Gen.). Mer Rouge.
— 32 Cerithium granulatum (Brug.). Port-Saïd.
— 33 Cerithium aluco (Brug.). Port-Saïd.
— 34 Cerithium vulgatum (Lam.) Port-Saïd.
— 35 Cerithium telescopium (Brug.). Mer Rouge.
— 36 Turbinella infundibulum (Lam.). Port-Saïd.
— 37 Fasciolaria trapesium (Lam.). Mer Rouge.
— 38 Fasciolaria coronata (Lam.). Mer Rouge.
— 39 Fasciolaria coronata (Lam.). Mer Rouge.
— 40 Fusus coronata (Lam.). Mer Rouge.
— 41 Pyrula coronata (Lam.). Mer Rouge.
— 42 Pyrula coronata (Lam.). Mer Rouge.
— 43 Pyrula coronata (Lam). Mer Rouge.
— 44 Murex brevifons (Lam.). Port-Saïd.
— 45 Murex brevifons (Lam.). Port-Saïd.
— 46 Murex erinacea (Lam.). Port-Saïd.
— 47 Murex erinacea (Lam.). Mer Rouge.
— 48 Murex brandaris (Lin.). Port-Saïd.
— 49 Murex crassispina (Lam.) Mer Rouge.
— 50 Peterocera scorpio (Bor.). Mer Rouge.
— 51 Peterocera scorpio jeune sujet. Mer Rouge.
— 52 Peterocera aurantia (Lam.). Mer Rouge.
— 53 Strombus gigas (Lin.). Mer Rouge.
— 54 Strombus gigas, jeune sujet. Mer Rouge.
— 55 Strombus Isabella (Lam.) Mer Rouge
— 56 Strombus Isabella (Lam.) Mer Rouge.
— 57 Strombus Isabella (Lam.) Mer Rouge.
— 58 Strombus Isabella (Lam.) Mer Rouge.
— 59 Strombus urseus (Lin.). Mer Rouge.
— 60 Strombus urseus (Lin.). Mer Rouge.
— 61 Strombus Cuhuanus (Lin.). Mer Rouge.
— 62 Cassis sulcosa (Lam.). Mer Rouge.
— 62 *b*. Cassis testiculus (Lam.) Mer Rouge.
— 63 Cassis testiculus (Lam.). Mer Rouge.
— 64 Purpura testiculus (Lam) Mer Rouge.
— 65 Harpa testiculus (Lam.). Mer Rouge.
— 66 Dolium pomun (Lin.). Mer Rouge.
— 67 Buccinum mutabile (Lin.). Port-Saïd.
— 68 Buccinum mutabile (Lin.). Port-Saïd.
— 69 Buccinum mutabile (Lin.). Port-Saïd.
— 70 Buccinum mutabile (Lin.) Port-Saïd.
— 71 Buccinum pauperatum (Lam.). Port-Saïd.
— 72 Eburna glabrata (Lam.) Mer Rouge.
— 73 Terebra maculata (Lam.) Mer Rouge.
— 74 Terebra dimidiata (Lam.). Mer Rouge.
— 75 Voluta thiarella (Lam.). Mer Rouge.
— 76 Voluta vespertilio (Lin.). Mer Rouge.
— 77 Cypræa histrio (Gen.). Mer Rouge.
— 78 Cypræa tigrina (Lam.). Mer Rouge.
— 79 Cypræa vitellus (Lam.). Port-Saïd.
— 80 Cypræa argus (Lin.). Mer Rouge.
— 81 Id. Id.
— 82 Id. Id.
— 83 Oliva funebralis (Lam.). Mer Rouge.
— 84 Oliva venulata (Lam.). Mer Rouge.
— 85 Id. Id.
— 86 Oliva guttata (Lam.). Mer Rouge.
— 87 Oliva undata (Lam.). Mer Rouge.
— 88 Oliva Zeilanica (Lam.). Mer Rouge.
— 89 Oliva tessellata (Lam.). Mer Rouge.
— 90 Conus aurantius (Bruy.). Mer Rouge.
— 91 Conus Virgo (Lin.). Mer Rouge.
— 92 Dentalium entalis (Lin.). Mer Rouge.
— 93 Strombus ursens (?) (Lam.) Lacs Amers.
— 94 Strombus Luhuanus (Lin.). Lacs Amers.
— 95 Purpurea Luhuanus (Lin.). Lacs Amers.
— 96 Natica Luhuanus (Lin.). Lacs Amers.
— 97 Cerithium asperum (Lin.). Lacs Amers.
— 98 Murex asperum roulé. Lacs Amers.
— 99 Murex crassispina (Lam.) Lacs Amers.
— 100 Murex brevispina (Lam.) Lacs Amers.
— 101 Agathina mauritiana (Sowerbi). Lacs Amers
— 102 Bulinus citrinus (Lam.). Lacs Amers.
40 Tridaines (Mains-croisées ou bénitiers, de la mer Rouge.

40 *bis* Tridaines (Mains-croisées ou bénitiers), de la mer Rouge.

8e GROUPE

Madrépores

41 Fongia, de la mer Rouge.
41 *bis* Id. Id.
42 Madrépore, trés-commun à la mer Rouge.
43 Tubipore Hemprescié, de la mer Rouge, de couleur rouge très-vif. (A probablement fait donner son nom à la mer).
44 1 Echantillon de Madrépore de la mer Rouge,
— 2 Id. Id. Id.
— 3 Id. Id. Id.
— 4 Id. Id. Id.
— 5 Id. Id. Id.
45 Fragments isolés de diverses stations.
46 Fragments enchâssés dans les calcaires du Mokatam.

—

PALÉONTOLOGIE

9e GROUPE

Bois fossiles, roches métamorphiques, polypiers fossiles, etc.

47 Polypier fossile (près des Lacs Amers).
48 Madrépore fossile (à la surface des Lacs Amers).
49 Madrépore fossile énorme, forme rare (Lacs Amers).
50 Tronc de palmier fossile (Awebed).
51 Bois fossile. (Environs de Toussoum).
52 Bois fossile. (Environs de Toussoum).
53 Bois fosible (Désert de Su ez)
54 Bois fossile (Djébel-Géneffé).
55 1 Bois fossile (de la forêt pétrifiée).
— 2 Id. Id.
— 3 Id. Id.
55 4 bois fossile (de la forêt pétrifiée).
— 5 Id. Id.
— 6 Id. Id.
— 7 Id. Id.
— 8 Id. Id.
— 9 Id. Id.
— 10 Id. Id.
— 11 Id. Id.
56 Roche métamorphique violette, très-dure (de la forêt pétrifiée).
57 Bois fossile (Ismaïlia). Trouvé en creusant le canal d'eau douce.
58 Laves de la forêt pétrifiée
59 Id. Id.
60 Id. Id.

10e GROUPE

Ossements fossiles d'animaux antédiluviens. Fossiles de poissons. Cristallisations de terrains, etc.

61 1 Os fossiles de grands animaux antédiluviens, indéterminables, trouvés en 1865 sur le plateau de Toussoum.
— 2 Id. id.
— 3 Id. id.
— 4 Id. id.
62 Ossements fossiles de divers animaux, à divers états. Banc de roche, 25,000 mètres cubes, trajet du canal maritime à Chalouf-El-Térabah, près Suez. La plupart de ces ossements sont indéterminables. Cependant, autant que leur état puisse le permettre, on croit distinguer, savoir :
62 — 1 } Portions de sternum.
— 2 }
3 Portion d'omoplate.
— 4 Tête de fémur, du côté gauche.
— 5 Tête supérieure d'un tibia.
— 6 Corps d'un os long.
62 7 Extrémité surieure d'un humérus.
— 8 Id. d'un tibia
— 9 Divers fragments d'os longs.
— 10 Portion de tibia.
— 11 Fragments de côtes.
— 12 Id. id.
— 13 Id. id.
— 14 Id. id.
— 15 Os du métatarse.
— 16 Vertèbres de diverses régions.
— 17 Id. id.
— 18 Id. id.
— 19 Id. id.
— 20 Id. id.
— 21 Id. id.
— 22 Id. id.
— 23 Id. id.
— 24 Mâchoire supérieure, avec une dent parfaitement conservée.
— 25 à 35 Indéterminables.
62 *bis* Ossements fossiles du banc de Chalouf, indéterminables.
— 2 Id. Id.
63 Os fossiles de poissons, des collines sableuses et argileuses qui bordent le lac Timsah, du côté du nord, vers Ismaïlia. (Dépôts du Nil.)
63 *bis* Id. (Banc de Chalouf.)
64 1 Opercules de coquilles et de petites coquilles. (Banc de Chalouf.)
— 2 Id. Id.
— 3 Id. Id.
65 1 Dents de Squalé. (Banc de Chalouf.)
— 2 Id. Id.
66 1 Terrains du banc de Chalouf; gypses cristallisés en aiguilles, de formes bizarres;

échantillons très-remarquables.
— 2 Id. Id.
— 3 Id. Id.
— 4 Id. Id.

11e GROUPE

Coquilles pétrifiées à divers états

67 Crabe pétrifié dans les calcaires crayeux du Mokatam.
68 Moule de vis fossile, des calcaires de Mokatam.
69 Coquilles, dans un état parfait de fossilisation, des calcaires profonds de Mokatam (Douze échantillons, du n° 69 1 au n° 62 12.)
70 Troques divers, fossilisation moins avancée, trouvés en gde masse dans une construction en pierre, qui ressemble à un four. (Djébel-Mariam et Sérapéum. — Quatre échantillons, des nos 70 2 à 70 4.)
71 Divers objets des Lacs Amers.
72 Huîtres, pectens et mains-croisées, trouvées à Rhamsès, l'ancienne ville sur l'ancien canal de Nékos, vallée de Gessen. — (Quatre cartons, de 72 2 à 72 4.)
73 Coquilles fossiles, récoltées sur les calcaires du Mokatam, et appartenant aux genres ci-après, savoir :
73 1 X.
— 2 Arca.
— 3 Id.
— 4 Cytherea.
— 5 Id.
— 6 Donax.
— 7 Tellina.
— 8 Id.
— 9 Id.
— 10 Id.
— 11 Mactra.
— 12 Lucina.
— 13 Solen.
73 14 Donax.
— 15 Id.
74 Huîtres, spondyles et mains-croisées, sur calcaire compacte. (Djébel-Geneffé). — Six cartons, de 74 1 à 74 6.
75 Moules de coquilles fossiles. — Surface des plateaux calcaires entre Mourah et le poste de Favar, premières couches en décomposition. — Quinze échantillons, de 75 1 à 75 15
76 Coquilles fossiles, récoltées à Riban-el-Molouk.
77 Grands oursins pétrifiés, trouvés aux pyramides de Giseh.
78 Grands oursins pétrifiés, trouvés à Karnac,
79 Ethérie du Nil fossile; lit du canal d'eau douce près Tel-El-Kébir; preuve évidente qu'une branche du Nil a passé en cet endroit.
79 *bis* Alluvion du Nil, Sérapéum, tout le désert.
80 Oursins fossiles (de la montagne d'Awebed. — Six échantillons, de 80 1 à 80 6.
81 Huîtres fossiles de la montagne d'Awebed. — six échantillons, de 81 à 81 6.
82 Spondyles fossiles de la montagne d'Awebed. — Six échantillons, de 82 1 à 82 6.
83 Coquilles diverses, prises dans les gorges de la montagne du Mokatam — Sept cartons, de 83 1 à 83 7.
84 Coquilles diverses roulées, des Lacs Amers; commencement de fossilisation. — Douze cartons, de 84 1 à 84 12
85 Coquilles diverses roulées, des Lacs Amers; commencement de fossilisation. (Sérapéum).
86 Coquilles d'eau douce fossiles, dépressions des terrains, suivies par les alluvions, dans les sables accumulés par les vents, par masses dans tout le désert. — 31 échantillons, comprenant les genres ci-après, savoir :
86 1 Limnea,
— 2 id.
— 3 id.
— 4 id.
— 5 } Paludina, rigole d'eau douce, lit du canal de Nékos, décembre 1860. — Première arrivée de l'eau du Nil au désert)
— 6
— 7
— 8 Bithinia
— 9 (?)
— 10 Melania. (Désert dans les sables, par masses).
— 11 Melania.
— 12 Id.
— 13 Id.
— 14 Id.
— 15 Id.
— 16 Planorbis.
— 17 Id.
— 18 Id.
— 19 Id.
— 20 Bulinus (?)
— 21 Cyrena-Nilotica. Dépôts paludéens, Toussoum et diverses vallées.
— 22 Id.
— 23 Id.
— 24 Id.
— 25 Unio Ægyptiacus. (Rigole d'eau douce, canal de Nékos. Décembre 1860.
— 26 N.
— 27 Cardita.
— 28 Cardium.
— 29 Id.
— 30 Citherea.
— 31 Cipræa.

87 Echantillon de Cyrena Consobrina (Guillaud). (Ancien canal, près Tel-El-Kébir).
88 Echantillon nilotica.
89 Id. Id.
90 Coquilles diverses, des couches calcaires de Riban-El-Molouk. (24 cartons, échantillons de diverses grosseurs, généralement indéterminées, vu leur état de pétrification.
91 Oursins divers pétrifiés. (Mokatam, Riban-El-Molouk, Beni-Assan et Djébel-Awebed.
92 Oursins très-gros. (Sables de Giseh). Très-communs; se trouvent aussi dans les tranchées de Toussoum, canal maritime.
93 Crabe. Fragment extrait de l'une des pierres des grandes pyramides de Giseh.
4 Fragment de coquille. (Mokatam).
95 Pétoncles calcaires tendres, molasses, des contreforts du Mokatam, près la forêt pétrifiée, à la surface du sol, désagrégées de la masse.
96 Coquilles diverses détachées; mêmes lieux, mêmes effets; divers échantillons.
97 Iridines du Nil (Banc de Chalouf). Les mêmes que l'on trouve dans tous les limons du Nil. Communes dans tout le désert.
98. Iridines du Nil; alluvion; dépôts immenses de limon sur beaucoup de points du désert; coquilles ne vivant que dans les grands bras du Nil, agglomérées par bancs énormes, comme les huitres. Ces amas de limon et ces bancs considérables de coquilles qu'ils renferment semblent prouver que le Nil a pu, dans les temps reculés, parcourir l'Isthme, par branches, dans tous les sens.
99 Coquilles univalves, strombes, dans les sables du Sérapéum, à diverses profondeurs. On en trouve de parfaitement conservées.
100 Formation coquillière marine fossile. Canal d'eau douce, branche de Suez, près du Sérapéum. Se trouve par blocs énormes.

—

MINÉRALOGIE. — GÉOLOGIE

12e GROUPE

Dépôts salins naturels
Dépôts calcaires

101 Echantillon d'El-Ferdane
102 Echantillon d'Awebed.
103 Echantillon des Lacs Amers; couche superficielle.
104 Echantillon des Lacs Amers; couche profonde.
105 Echantillon, natron de Libye.
106 Echantillon de calcaire coquillier. Puits du Sérapéum, à 6 kilom, de Toussoum, vers Suez.
107 Calcaires de Mourah, naturels et à divers états de cuisson. Banc très-puissant.
108 Id. Id.
109 Id. Id.
110 Id. Id.
111 Id. Id.
112 Calcaires marneux: espèce de craie avec corps organiques. Plateaux peu élevés, entre Toussoum et Bir-Abou-Ballah, vallée de Gessen.
113 Id. Id.
114 Sulfate de chaux; gypse, vaste lentille d'El-Ferdane. Gisement très-riche, qui alimente plusieurs fours et moulins à plâtre, pour le compte de la Compagnie.
115 Calcaire de Mourah, avec cristallisation de sulfate de chaux.
116 Sulfate de chaux cristallisé (Lacs Amers).
117 Id. Id.
118 Chaux lamellaire (plateau de Toussoum).
119 Sulfate de chaux cristallisé (Riban-el-Molouk, entre couches de calcaire).
120 Id. Id.
121 Id. Id.
122 Carbonate de chaux lamellaire.
123 Sel cristallisé (couches superficielles des Lacs Amers).
124 Calcaire (couche superficielle des montagnes de Riban-el-Molouk).
125 Id. Id.
126 Id. Id.
127 Calcaire (variétés des mêmes lieues).
128 1 Id. id.
2 Id. id.
129 Id. id.
130 Id. id.
131 1 Id. id.
2 Coquillier à rognons siliceux.
3 Id. id.
132 Coquillier calcaire très-compacte.
133 Coquillier pur, sans coquilles.
134 Coquillier très-dur, calcaire coquillier.
135 Coquillier tendre.
136 Calcaire coquillier du Makatam.
137 Calcaire coquillier molasse.
138 Calcaire à oursins, pris sur des grandes pyramides; provient sans doute du Mokatam ou des montagnes de Maassarah.

139 Calcaire coquillier, espèce de molasse (couche superficielle des contre-forts du Mokatam, du côté sud de la forêt pétrifiée).

140 Calcaire coquillier (banc du Sérapéum ; couche très-épaisse de 2 à 3 mètres, quelquefois plus, assez dur. — Grand bassins creusés en 1865 pour recevoir les dragues amenées de Port-Saïd par la rigole maritime et le canal d'eau douce, pour creuser le canal maritime.

141 Quartz blanc, roulé, veiné de noir (1re cataracte).

142 Quartz feldspath et mica, très-bel échantillon présentant, isolés, les éléments constitutifs du granit (rive gauche du Nil, en face de l'île de Philœ).

143 Quartz (à côté des roches métamorphiques. île de Philœ).

144 Quartz roche énorme blanche (rive droite du Nil, à une lieue environ d'Assouan), cassure très-nette et très-brillante entre les grès et les granits.

145 Echantillon pris à côté de cette roche, vers les granits.

146 Echantillon plus loin, se rapprochant des granits.

147 Echantillon plus près des granits.

148 Quartz à teintes roses, en contact avec les grès rouge et violet.

149 Echantillon pris entre les grès et le granit pur.

13e GROUPE

Albâtres

150 Albâtre oriental des carrières de Maassarah ; chantiers de la mosquée de Méhémet-Ali ; citadelle du Caire.

151 Id. Id.

152 Id. Id.

153 Echantillon (vallée de Bir-Abou-Ballah).

154 Albâtre oriental (échantillon ouvré).

155 Echantillon de Djébel-Géneffé.

156 Fragment ouvré (ruines de Memphis).

157 Albâtre oriental pris à Siout sur une grande table, probablement antique, gisant sur les bords du fleuve.

158 Albâtre oriental. Bel échantillon.

158 *bis* Id. Id.

159 Albâtre oriental (temple de Karnak, près Thèbes.

159 *bis* Id. Id.

160 Albâtre oriental, grossièrement ouvré (Assouan)

14e GROUPE

Conglomérats et agrégations de diverses natures.

161 Conglomérats avec empreinte de coquilles marines.

162 Id. Id.

163 Agrégations siliceuses, échantillons de diverses localités.

164 Id. Id.

165 Id. Id.

166 Id. Id.

167 Id. Id.

168 Id. Id.

169 Id. Id.

170 Agrégation de diverses coquilles.

171 Conglomérat de Djébel-Géneffé.

172 Conglomérat schisteux (désert de Suez).

173 Agglomération siliceuse (Sérapéum).

174 Agglomération, forme piriforme (Sérapéum).

175 Agglomération ovoïde, isolé (vallée de Gessen).

176 Agglomération siliceuse de coquilles marines (Djébel-Géneffé).

177 Id. id.

15e GROUPE

Nummulites. Terrains nummulitiques, etc.

178 Terrains nummulitiques. Roches superficielles du sommet du Mokatam, à une lieue du Caire.

179 Id, Id. Id

180 Nummulites du puits de Joseph (Mokatam).

181 Nummulites des ruines Magdolam.

182 Nummulites prises sur le sphinx des pyramides de Giseh.

183 Couche sablonneuse compacte, qui précède le grès, en formation à la grande tranchée de la rigole maritime, au point culminant du seuil d'El-Guisr.

184 Roche unique, couleur rouge-violet très-prononcé, enchâssée, sur une petite étendue, dans les calcaires qui forment la base des montagnes bordant le désert, vers le sud, du côté de la coupure d'Awebed. Paraît d'origine volcanique.

185 Id. Id. Id.

186 Id. Id. Id.

187 Laves errantes dans le désert de Suez.

188 Id. Id. Id.

189 1 Calcaire nummulitique à divers états. (chaîne du Mokatam.

— 2 Id. Id. Iid

— 3 Calcaires nummulitique, à divers états (chaîne du Mokatam.

— 3 Id. Id. Id.

— 4 Id. Id. Id.

190 1 Nummulites désagrégées de la masse calcaire (Béni-Hassan, rive gauche du Nil).

— 2 Id. Id. Id.

— 3 Id. Id. Id.

191 Calcaire nummulitique, à larges nummulites,

des montagnes de la rive droite du Nil, en face de Minieh ; par assises horizontales ; bancs très-variés et très-puissants, formes particulières ; calcaire plus compacte que celui du Caire.

92 Id. Id. Id.

93 Coquillier nummulitique, formé de coquilles différentes.

94 Id. Id.

16e GROUPE

Granits

95 Granit rouge, de la colonne de Pompée.

96 Granit (désert de Suez).

96 *bis* Id. Id. Id.

97 Granit ouvré (statue de Rhamsès, vallée de Gessen).

98 Fragments de Djébel-Mariam.

99 Id. Id.

100 Roche granitoïde contenant du fer (Désert de Suez).

201 Granit micacé avec oxyde de fer (Désert de Suez).

202 Id. Id.

203 Granit imprégné de mica, les deux matières juxtaposées.

204 Granit d'Assouan, couche superficielle, à côté des coulées de basalte.

206 Granit d'Assouan, variété.

207 Granit d'Assouan, très-belle roche, pur.

208 Granit d'Assouan rose. (Rive droite du Nil ; échantillons pris sur un bloc de 25 mètres).

208 *bis* Id. Id.

209 Granit très-beau, à grain fin, avec veines gris-bleu.

210 Granit avec infiltration de basalte.

211 Id. Id.

212 Granit, veine très-compacte, très-dure et irrégulière, dans le granit rouge pur, se séparant par éclats du granit ; très-poli et d'un très-bel effet en place.

213 Id. Id.

214 Granit gris, quartzeux ; très-bel échantillon.

215 Granit gris, variété.

216 Granit rosé, variété.

217 Granit rouge, très-compacte, pur, très-bel échantillon ; peut-être même un porphyre.

218 Granit rouge-gris et gris-rouge. (Roches qui baignent dans le Nil, à l'entrée du port d'Assouan).

219 Granit. Echantillon très-remarquable, pris sur cette même roche, à côté d'une coulée de basalte et d'une bande de quartz blanc mat, très-pur, très-dense et très dur. Dans la masse on aperçoit un *grenat*,

220 Granit quartzeux.

221 Grès et granit mélangés (Ile de Philœ).

222 Granit rouge, d'Assouan. Fragment avec caractères ; monument Persépolitain, près Chalouf-El-Térabah (Isthme).

223 Granit. Obélisque de Louqsor ; à côté de la grande porte, en avant de la statue. Cet obélisque est le pendant de celui de la place de la Concorde, à Paris.

224 Granit gris foncé, à points rouges.

225 Granit ouvré ; fragment insignifiant.

17e GROUPE

Basaltes

226 Basalte ou amphibole roulée (Lit du Nil, 1re cataracte) grandes coulées très-longues, se faisant jour à travers le granit, dans toute l'étendue de la 1re cataracte, depuis Assouan jusqu'à l'île de Philœ. Des bandes de quartz, suivant la même direction, l'accompagnent presque toujours, avec une roche très-friable, micacée, semblable à du grès en décomposition. Le quartz est souvent imprégné de cuivre, et la roche sableuse, friable, a l'aspect métallique.

227 Id. Id.

228 Basalte accolée au granit, veines très-communes dans les blocs.

228 *bis* Basalte variétés.

228 *ter* Id. id.

229 Basalte noire très-belle (roches qui baignent dans le Nil, à l'entrée du port d'Assouan).

18e GROUPE

Porphyres

230 Porphyre des carrières d'Assouan (temple de Dendérah.)

231 Porphyre roulé (lit du Nil, 1re cataracte).

232 Porphyre dans les coulées de basalte et le granit.

19e GROUPE

Agates et Silex

233 Agates avec empreintes végétales (désert de Suez).

234 Id. Id.

235 Id. id.

236 Agates de formes diverses, du désert de Suez.

237 Id. id.

238 Id. id.

239 Agates avec géode et cristaux de quartz du désert, près Toussoum.

239 *bis* Id. id.

240 Agates du désert, près Toussoum.
241 Agates rouges, vallée de Toussoum.
242 Agates, vallée de Gessen.
243 Id. id
244 Agates de forme sphérique, prises dans le désert entre Toussoum et Awebed.
245 Id. id.
246 Agates de Djébel-Géneffé.
247 id. id.
248 Agates à formes à très-remarquables.
248 *bis* Id. id.
249 Agates diverses, des brèches de grès calcaire, décomposées (Louqsor et statue de Memnon).
249 *bis* Id. Id. Id.
250 Silex de diverses formes, de stations différentes du désert. Ces silex portent encore la trace des calcaires crayeux dans lesquels ils étaient empâtés. Très-abondants sur divers points du désert.
251 Id. Id. Id.
252 Id. Id. Id.
252 *bis* Id. Id. Id.
253 Agates et cailloux roulés, de la forêt pétrifiée.

20e GROUPE

Grès

254 Grès décomposé, très-friable, par plaques, précédant et suivant la grande roche blanche de quartz.
254 *bis* Id. Id. Id.
254 *ter* Id. Id. Id.
255 Grès à rognons ferrugineux, de Djébel-Cilcili.
256 Grès, fragments ouvrés, des carrières de Cilcili. (Temple de Dendérah).
257 Id. Id. Id.
258 Grès granitoïde, avant les granits.
259 Grumeau ferrugineux, des grès de Cilcili.
260 Grès rouge, des carrières immenses de Cilcili.
261 Grès à teintes roses variées, très-vives, bel échantillon (Cilcili).
262 Brèches ferrugineuses diverses, à la base de ce grès.
263 Grès ferrugineux, même lieu.
264 Grès ordinaire, dans lequel est taillé le grand temple de Cilcili, sur la rive gauche du Nil.
265 Grès (Cilcili).
266 Grès rouge, très-bel échantillon.
267 Grès violet, très-bel échantillon.
268 Grès bigarré.

Ces trois échantillons, recueillis dans le grand temple de l'île de Philæ, proviennent ans doute des carrières de Cilcili.

269 Grès à petits grumeaux (de Cilcili). Les grumeaux de ce grès résistent à l'action atmosphérique, qui délite et décompose la masse. Ce grès est le même que celui du temple de Dendérah.
270 Grumeaux détachés du grès, d'aspect ferrugineux (plate-forme supérieure du temple de Dendérah.
271 Grès, variétés (temple d'Ombos).
272 Grès, variété (rive droite du Nil).
273 Grès, variété (Cilcili).
274 Id. Id.
275 Grès tigré, vosgien, très-beau.
276 Grès, bel échantillon, avec géode.
277 Grès (Assouan, entre veines de granit).
278 Grès imprégné de silice et ayant subi l'action ignée. Matière très-dure, à cassure vitreuse, employée pour les meules des moulins arabes (forêt pétrifiée).
279 Rognons de grès (El Guisr), trouvés à mètres de profondeu dans les sables de l rigole maritime.

21e GROUPE

Calcaires silicatisés, Rognon sicileux, etc.

280 Calcaires silicatisés, d plateau de Toussoum
281 Id. id.
282 Calcaires silicatisés d seuil d'El-Guisr et d Timsah.
283 Calcaires silicatisés d plateau de Toussoum
284 Id. id.
285 Calcaires silicatisés d désert de Suez.
286 Id. id.
287 Cailloux roulés, décom posés par l'eau (Tous soum).
288 Id. id.
289 Caillou très-lourd, sem blable à un caillou d Djébel-Géneffé.
290 Agrégation granitoïd (désert de Suez).
291 Rognons siliceux, de calcaires de Riban el-Molouk, recueilli dans un temple, au pied de la montagne et portant en roug les traces du dessi fait par l'artiste qu voulait l'utiliser (grot tes de Beni-Hassan)
292 Rognons siliceux, désa grégés des calcaire par l'eau et par l'effe de l'action atmosphé rique, ressemblant a silex que l'on trouv dans les roches blan ches calcaires qu composent les grand falaises de Fécamp d'Iport (Normandie Très-commun dan tout le désert (chain libyque, Dendérah).
293 Rognons siliceux de calcaires tendres, très

blancs, qui servent à fabriquer la chaux à Keneh et à Elneh.

294 Rognons siliceux, des mêmes calcaires.

295 Rognons siliceux, formes variées.

296 Rognons siliceux après cuisson.

297 Id. Id.

298 Calcaire imprégné de silice.

299 Calcaire pris à mi-côte des roches de Cilcili (Riban-el-Molouk).

300 Calcaire à teintes roses.

GROUPE SUPPLÉMENTAIRE

Objets divers

302 1 Amphibole, échantillons ouvrés (temple de Karnak, près du lac Sacré, des carrières situées au-dessus de la 1re cataracte).

— 2 Id. id.

— 3 Id. id.

302 Roche noire, avec coquilles, roulé, très-rare (temple situé au-dessous du grand sphinx aux pyramides de Giseh).

303 Roche quartzeuse, à côté des veines basaltiques en contact avec le granit.

304 Roche métamorphique, espèce de granit gris fer uni.

304 *bis* Id. id.

305 Roche roulée (lit du Nil).

306 Mica imprégné de grès (Assouan).

307 Fragment silicieux.

308 1 Id. id.

— 2 Fragments divers (pyramides de Giseh).

— 3 Id. id.

309 Gypse, couches intercalaires des calcaires du Mokatam.

310 Vitrification (ruines de Kantara.

311 Salpêtre, nitrate de potasse naturel, cristallisé dans la chambre supérieure de la grande pyramide de Giseh.

312 Marne argileuse, du forage de Djébel-Généffé.

313 Argile du même sondage à plusieurs mètres plus bas.

314 Calcaire se décomposant et réduit en poussière par l'action des causes atmosphériques (premier plateau des montagnes d'Awebed, vers l'Isthme).

315 Limon du Nil (inondation de 1864).

316 Fragment d'ustensile trouvé dans les ruines de Djébel-Mariam.

317 Ossements trouvés dans les carrières de Djébel-Cilcili.

318 Fragment de tête de fémur, mastodonte probablement (chantier du canal maritime. Novembre 1862).

319 Agrégation de coquilles dans les sables du Nil, couches très-puissantes s'étendant par assises et par blocs, en partant de Ste-Marie (El-Guisr), se dirigeant vers Ismaïlia. La même formation se retrouve dans la continuation de la même dépression de terrain sur la route d'El-Guisr à Ismaïlia (route du télégraphe), mais uniquement sur ce point du désert. Ce sont des paludines ou des coquilles d'un genre qui s'y rapporte, qui forment le pied de cette masse, s'y rattachant par du calcaire ou du sable. Les couches profondes sont assez résistantes.

320 Chapelet en coquillages des bords du Nil.

321 Régime de Palmier d'Oum.

322 Rouleau de Kousso d'Abyssinie. Bel échantillon de cette plante médicinale, telle que les indigènes la livrent au commerce ; employée pour le traitement du Ténia.

323 Eponges sur roche, de la Méditerranée.

224 Id. Id.

225 Chevrettes, crevettes de la Méditerranée. (Port-Saïd, Alexandrie, Aboukir).

CATALOGUE

DE LA

COLLECTION D'HISTOIRE NATURELL

RECUEILLIE PAR M. A. BAUDOUIN

Capitaine d'infanterie de marine

A. — OISEAUX.
B. — REPTILES.
C — BATRACIENS.
D. — POISSONS.
E. — INSECTES.
F. — ARACHNIDES
G. — CRUSTACÉS.
H. — ARRHIPÈDES.
I. — MOLLUSQUES
J. — ZOOPHYTES.
K. — CORALLIAIRES
L. — SPONGIAIRES.
M. — PLANTES.
N. — MINÉRAUX.
O. — FOSSILES.

OSTEOZOAIRES

VERTÉBRÉS ALLANTOIDIENS

OISEAUX

Passereaux

1 Coryle rudis. — Martin pêcheur pie.
1 *bis* Coryle rudis — Martin pêcheur pie.
2 Alouda Randoni. — Alouette de Randon.
3 Cursorius Isabellinus. — Courre-vite Isabelle.
4 Glareola pratincola. — Glaréole.

Echassiers

5 Plinantopus melanopterus.
6 Ciconia alba.—Cigogne blanche.
7 Spatula. — Spatule.
8 Adou rubiginosa. — Bec fin rubigineux.

REPTILES

CHÉLONIENS

Sauriens

9 Chamæleo vulgaris. — Dum. bib. — Désert.
10 Agamia agilis. — Olivier. — Désert.
10 *bis* Agamia agilis. — Olivier. — Désert.
10 *ter* Agamia agilis. — Olivier. — Désert.
11 Agamia mutabilis. — Merr. — Désert.
12 Agamia sanguinolenta ou Savignyi.— Dum. bib. — Désert.
12 *bis* Agamia agilis. — Dum. bib. — Désert.
13 Acanthodactylis vulgaris. — Dum. bib. — Désert.
13 *bis* Acanthodactylis vulgaris. — Dum. bib. — Désert.
14 Acanthodactylis scutellatus. — Dum. bil Désert.
15 Acanthodactylis bos kianus. — Fitz. - Désert.
15 *bis* Id.
16 Eremias, rubropuncta ta,— Fitz — Désert
17 Scincus officinalis. — Laur. — Désert.
18 Sphénops capistratus — Laur. — Wagl.- Désert.
19 Gougylus ocellatus. - Wagl. — Désert.
19 *bis* Gougylus ocellatus. - Wagl. — Désert.

Ophidiens

20 Echidna avicennæ. - Alpim. — Désert.
20 *bis* Cérastes ægyptiacus.- Wagl. — Désert.
20 *ter* Cérastes ægyptiacus.- Wagl. — Désert.

—

VERTÉBRÉS

ANALLANTOIDIENS

Batraciens

21 Bufo pantherinus. — — Boié. — Désert.

POISSONS

N. B. Les poissons dont la provenance n'est pas indiquée, proviennent, soit de la mer Rouge, soit de la Méditerranée, sans que rien de précis vienne indiquer à laquelle ils ont appartenu.

POISSONS OSSEUX

Acanthoptérygiens.

22 Umbrina vulgaris. — Cuv. Val.
23 Sciæna aquila. — Cuv. Val.
23 *bis* Sciæna aquila. — Cuv. Val.
24 Chrysophrys vulgaris. Cuv. Val.

MALACOPTÉRYGIENS.

M. Abdominaux

25 Mugil cephalus. — Cuv. Val. Lac Timsah.
26 Mugil. — Cuv. Val. — Lac Timsah,
27 Mugil chilo. — Cuv. Val.
27 *bis* Mugil chilo. — Cuv. Val. — Lac Timsah.
28 Schilbe mystus. — Cuv. Val. — Lac Timsah.
bis Schilbe mystus. — Cuv. Val. — Lac Timsah.
29 Synodontis arabs. — Cuv. Val. — Lac Timsah.
30 Bagrus Bayard. — Cuv. Val, — Lac Timsah.
31 Clarias lazera. — Cuv. Val. Lac Timsah.
32 Cyprinodon cyanogister. — Cuv. Val. — Lac Timsah.
33 Cyprinodon fasciatus. — Cuv. Val. — Lac Timsah.
33 *bis* Cyprinodon fasciatus. — Cuv. Val. — Lac Timsah.
34 Xydrocyon Forskali. — Cuv. Val. — Lac Timsah.
35 Alausa vulgaris. — Cuv. Val.
36 Trachinus vipera. — Cuv. Val.

M. Subranchiens

37 Glyphysodon (Chromis). — Zilii Val. — Lac Timsah.
38 Labrax lupus. — Cuv.
39 Eugraulis enerassicholus. — Cuv. Val.
40 Hemiramphus Robertii. Cuv. Val.
41 Serranus rogna. — Forskali.
42 Solea nosuta. — Pall.
42 *bis* Id. Id. Id.

M. Apodes.

43 Trichiurus lepturus. — Linné.
43 *bis* Trichiurus sipera. — Linné.
43 *ter* Trichiurus vipera. — Linné.

POISSONS CARTILAGINEUX

CHONDROPTERYGIENS A BRANCHIES FIXES

Sélaciens.

44 Trygon pastinaca. — Cuv.
45 Lichia glauca. — Cuv. Val.
45 *bis* Lichia glauca. — Cuv. Val.
46 Lichia amia. — Cuv. Val.
46 *bis* Rhinobatus cennicu lus. — Geoff.

ENTOMOZOAIRES

ARTHROPODAIRES OU ARTICULÉS

INSECTES

COLÉOPTÈRES

Carnassiers terrestres,

Cicindélètes.

47 Cicindela littorea. — Linné Forsk.
48 Cicindela flexuosa. — Fabr.

Carabiques.

— Graphipterus serrator. — Lat. Fish.
— Scarites. — Fabr.
— Chlœnius spoliatus. — Bonelli Rossi.

Carnassiers aquatiques.

— Cybister tripunctus. — Curtis Oliv.
— Eunectès sticticus. — Erichs La.
— Hyphydrus variegatus. — Illig.
— Hydroporus. — Clairville.
— Dineutes. — Leag. Klug.

Gyriniens.

— Gyrinus bicolor — Linné Payk.

Palpicornes.

— Sphœridium. — Fabr.
— Phylidrus bicolor. — Solier Fabr.

Clavicornes.

— Hister. — Linné.
— Dermestes. — Fabric.

Serricornes.

— Julodis speculifer. — Eschscholtz Lep.
— Steraspis. — Solier.
— Lampetis. — Sol. Klug.

Lamellicornes.

— Ateuchus sacer.—Fabr.
— Copris insidis. — Geof. Lat.
— Onitis inuus. — Fabr.
— Oniticellus pallipes. — Ser. Fabr.
— Onthophagus. — Latr.
— Aphodius. — Illig.
— Phyllognatus silenus. S. Fabr.
— Rhizotrogus. — Latr.
— Cetonia squalida. — Fab. L.
— Cetonia savignyi. — Gory et Percheron.

Mélasomes.

— Prionotheca coronata. — Sol. Oliv.
— Oceneva Latreilli. — Fish. Sol.
— Pimelia angulata. — Fabr.
— Pimelia irrovata. — Fab. Klug.
— Adesmia. — Fish.
— Zophosis Reaumuri. — Lat. Sol.
— Zophosis.
— Scaurus Porcatus. — Fab. Erichs.
— Mesostema longicollis. — Erichs Sol.
— Blaps prodigiosa. — Fabr. Erichs.
— Leichenum pulchellus. Reitemb. Küst.
— Insecte non nommé.

Trachélides.

— Nemognatha chrysomelina.— Illig. Rosenh.

Sténélytres.

— Nephodes villigera. — Küst. Illig.

Rhinelophores.

— Cleonus hieroglyphicus — Shoüer Oliv.
— Coniatus Tamarisci. — Germ. Fab.
— Phytonomus variabilis. Shoü. Herbst.

Longicornes.

— Hytrolupes bajulus. — Ser. L.

Cycliques.

— Galleruca elongata. — Fabr. B.

Aphidiphages.

— Coccinella.

ORTHOPTÈRES

49 Mautit.
— Fyxales procera. — Oleg.
— Acridium Ednesta. — Oliv.
— Adgota.
— Fyxales? Procera? — Klug. Lam.
— Ommercha.

NEVROPTÈRES, HYMENOPTÈRES & DIPTÈRES

50 Libellula.
— Eremiphylla.
— Œsma.
— Scolia.
— Oryllotalpa.
— Vesper.
— Cerceris.
— Campsomeris callaris.
— Polystes Eumenes.
— Stilbium.
— Zasthus.
— Sphex.
— Cicada varyoda.

HÉMIPTÈRES

— Formica.
— Lygeus.
— Forticula.
— Pentatoma smeragdula Fabr.
— Pentatoma.
— Pentatoma torquetum Fabr.
— Pentatoma.
— Pentatoma.
— Belossoma.
— Ixodes.

ARACHNIDES

A. — *Pulmonaires.*

51 Pegenarda domestica. — L.
— Paleodes. — Ismaïlia.
— Paleodes.
— Eresus lineatus.— Lab.
— Epeira.
— Argyope.
— Thomitus.
— Buthus Occitanus.

CRUSTACÉS

PODOPHTALMES

DECAPODES BRACHYURES

CYCLOMÉTOPES

Tribu des Cancériens.

52 Chlorodius Forskalii.— Mer Rouge.
53 Chlorodius Dehaanii.— Heller. — Mer Rouge.
54 Chlorodius excavatus.— Edw. — Mer Rouge.
55 Pilumnus Savignyi. — Heller.— Mer Rouge.
56 Pilumnus vauquelini. — Heller. — Mer Rouge.
57 Trapezia ferruginea. — Herbst — Mer Rouge.
58 Neptunus pelagicus. — Linné. — Mer Rouge.
59 Cymo andreossy. — Aud. — Mer Rouge.
60 Thalamita Sima. — Edw. — Mer Rouge.

Tribu des Portuniens.

61 Carcinus Manas. — Mer Méditerranée.

CATOMÉTOPES

Tribu des Pimothériens.

62 Doto sulcatus. — Forskal. — Mer Rouge.

Tribu des Ocypoliens.

63 Ocypode ceratophtalma — Mer Rouge.
64 Ocypode cursor. — Mer Méditerranée.

Tribu des Gonoplaciens.

65 Ostracotheres tridacnœ. — Ruppel. — Mer Rouge.
66 Macrophtalmus depressus. — Ruppel. — Mer Rouge.

Tribu des Grapsoïdiens.

67 Metopograpsus messor. Forot.

OXYSTOMES

Tribu des Caloppiens.

68 Matuta victor. — Fabr. — Mer Rouge.

DÉCAPODES ANOMOURES

PTERYGOTES

Tribu des Porcellaniens.

69 Porcellana. — Edw. — Mer Rouge.

SALICOQUES

Tribu des Penées.

70 Penæus. — Mer Rouge.

CIRRHIPÈDES

Cirrhipèdes sessiles

71 Coronula. — Mer Rouge.

MALACOZOAIRES

MOLLUSQUES

GASTÉROPODES

GASTÉROPODES PULMONÉS

Trochoïdes

72 Cytherea Arabica. — Lam. — Mer Rouge.
73 Monodonta canalifera. — Lam. — Canal d'eau douce.
74 Monodonta Pharaonis. — Mer Rouge.
75 Cytherea scripta. — Lam. — Mer Rouge.
76 Tricornis. — Mer Rouge.
76 *bis* Id. id.
77 Trochus pyramidalis. — Mer Rouge.
77 *bis* Trochus maritanus. — Mer Rouge.
77 *ter* Trochus maritanus. — Mer Rouge.
77 *a* Trochus maritanus.
77 *b* Trochus maritanus.

Néritacées

78 Natica — Lacs Amers.
79 Nerita marginata, — Val. — Mer Rouge.

Buccinoïdes

80 Buccinum gibbosulum. — Linné
81 Buccinum coccinella. — Lamark
82 Purpura plicata. — Mer Rouge.
83 Purpura cataracta. — Lamark.
84 Cassis sulcosa. — Lam. — Lacs Amers.
85 Planaxcis pyramidalis.

Muricites.

86 Fusus multicarinatus. — Mer Rouge.
86 *bis* Fusus multicarinatus. — Mer Rouge.
87 Pyrula nodosa. — Mer Rouge.
88 Murex crassispina. — Lamb. — Lacs Amers.

Cerithidés

89 Cerithium. — Mer Rouge.
90 Cerithium procerum. — Kiemer.
91 Cerithium. — Lacs Amers.
92 Cerithium monoliferum. — Kiemer.

GASTÉROPODES SUCTIBRANCHES

93 Halyotis tuberculata. — Ress.
94 Fissurella viridula Lam.

GASTÉROPODES CYCLOBRANCHES

Rétifères

95 Patella. — Mer Rouge.

Polyplaxiphores

96 Chiton aculeatus. — Mer Rouge.

ACÉPHALES

ACÉPHALES LAMELLIBRANC

Pectinides

97 Pecten senatorius.
97 *bis* Id. id.
98 Pecten radula.
99 Helix. — Desert.
100 Pinna. — Mer Rouge.
101 Lithodomus. Id.
102 Vulsella bians. — Lam.
103 Crenulata.

Chamacées

104 Tridacnœ. — Laf. — Mer Rouge.

Cardiacées.

105 Cardium rusticum. — Linné. — Mer Rouge.
105 *bis* Cardium rusticum. — Linné. — Mer Rouge.
106 Donan anatinum. — L — Méditerranée.
107 Cirena fluminalis. — L. — Canal d'eau douce.
108 Crassatella.
109 Vénus.
110 Venus virginea. — Rouge.
111 Mactra lactea.
111 *bis* Id. id.
112 Sanguinolaria.
112 *bis*. Ancillaria. — Mer Rouge.

ACÉPHALES ENFERMÉS.

Solénacées.

113 Solen legumen. — Mer Rouge.

113 *bis* Solen vagina. — Lam. — Mer Rouge.

ZOOPHYTES.

RADIAIRES.

ECHINODERMES.

Astéries.

114 Astropecten polyacanthus. — Muller et Trosch.— Mer Rouge.
114 *bis* Astropecten polyacanthus. — Muller et Trosch.—Mer Rouge.
115 Astropecten Jonaster. Muller et Trosch. — Mer Rouge.
115 *bis* Astropecten Jonaster.
116 Asteriscus vega.—Vial. — Mer Rouge.
117 Echinaster fallax. — Muller et Troschel.— Mer Rouge.
117 *bis* Echinaster fallax. — Muller et Troschel.— Mer Rouge.
117 *ter* Echinaster fallax. — Muller et Troschel. — Mer Rouge.
118 Ophiotrix ciliaris. — Muller.—Mer Rouge.

Oursins.

119 Echinus. — Mer Rouge.
120 Cidaris medularia. — Mer Rouge.
121 Echinometra heteropora. — Mer Rouge.

CORALLIAIRES.

122 Stylophora pistillata.— M. Edw.—Mer Rouge
122 *bis* Un madrépore.
122 *ter* Un madrépore.

SPONGIAIRES.

123 Spongia Savignyi. — Mer Méditerranée.

RÈGNE VÉGÉTAL.

PLANTES.

124 Arthratecum pungens, — R. Broon (Col 1867) — Attaka.
125 Paronychia arabica.— Attaka.
126 Parkinsonia aculeata. — L.
127 Tanacetum cinereum. — D. C. — Attaka.
128 Statice pruinosa.—Linné. — Attaka.
129 Coniza ambigua.—D.C. — Attaka.
130 Cyperus dives.
131 Tamarix gallica. — T. Mannifera-sur.
132 Cressa cretiva. — L.
133 Centaurea palluscens. — Delib. — Attaka.
134 Glynus latides. — L. — Attaka.
135 Franconria crispa. — Cass. — Attaka.
136 Asphodelus Pennifolius
137 Cyperus lateralis. — Forskali.
138 Algue. — Mer Méditerranée.
139 Algue. — Mer Rouge.
140 Algue. — Mer Rouge.
141 Algue. — Mer Rouge.
142 Algue. — Mer Rouge.
143 Algue. — Mer Méditerranée.
144 Algue. — Mer Méditerranée.
145 Algue. — Mer Méditerranée.
145 1 Frankenia pulverulenta. — Linné. — Attaka.
145 2 Arthratecum plumosum — R. Broom (coll. 1867). — Attaka.
145 3 Somatolepis Glomerata. — Cass.
145 4 Lawsonia inermis. — L. — Attaka.
145 5 Stachys affinis. — L.
145 6 Lithospermum callosum. — Wahl.
145 7 Convolvulus Forskalii. — Delib. — Attaka.
145 8 Leptademia pyrotechnica (cynanchum pyrotechnicum Forsk — Attaka.
145 9 Pulicaria undulata. D. C. — Attaka.
145 10 Panicum Umgidum. Forskal. — Attaka
145 11 Zappania nodiflora. Link (coss. 1867).
145 12 Plantago lagopus. — — Attaka.
145 13 Fimbrystilis dichotom — Wahl.

RÈGNE MINÉRAL

146 Gypse. — Lacs Amer
147 Id. Id.
148 Id. — Mont Sinaï.
149 Id. Id.
150 Chlorure de sodium. — Lacs Amers.
150 *bis* Chlorure de sodium.— Lacs Amers.
150 *ter* Minerai de cuivre. — Mont Sinaï.

PALÉONTOLOGIE

Mammifères

151 Mâchoire d'hippopotame.
152 Condyle de la mâchoire d'hippopotame.
153 Dent d'hippopotame.
154 Dent d'hippopotame jeune.
155 Molaire de ruminant
156 Vertèbre.
157 Débris d'os divers.
157 *bis* Id. id.

Poissons

158 Vertèbre de poisson.
159 Id id.
160 Dent de squale.
160 *bis* Id. id.

Mollusques

161 Coquilles et madrépores.
162 Cardita (moule interne — Lacs Amers.
163 Débris indéterminés de poissons.

CATALOGUE

DE LA

COLLECTION MINÉRALOGIQUE

RECUEILLIE EN ÉGYPTE

PAR M. LAURENT DEGOUSÉE

Section de Port-Saïd.

1 Sable. } Cordon littoral.
2 Sable. }

Lac Menzaleh.

3 Calcaire gris trouvé au kilomètre 4.
4 Aggloméré trouvé au kilomètre 4
5 Aggloméré trouvé au kilomètre 1.
6 Grille en bronze de Tubastum (donnée par M. Guiter).
7 Fragment d'une brique romaine (ruines de Sâne), portant empreintes de pattes d'animaux (donnée par M. Ratuld.)
7 *bis* Argile noire extraite par une drague.

Ile des Aigles.

8 Vase de la source.
9 Terre de la source.

Canal maritime.

10 Argile (canal maritime, kilomètre 39).
11 Poterie de Tubastum (donnée par. M. Guiter).
12 Poterie de Tubastum (donnée par M. Guiter).
13 Poterie de Tubastum (donnée par M. Guiter).
14 Poterie de Tubastum (donnée par M. Guiter).

Lac Ballah

15 Gypse de la plâtrière (kilomètre, 58,900).
16 Id. id.
17 Gypse cuit id.

El-Ferdane

18 Grès rougeâtre (chantier n° 1. — Travail d'excavateur sous l'eau).
19 Grès rougeâtre dans les assises sablonneuses supérieures (chantier n° 1).
20 Couches de grès dans les déblais à sec.
21 Huitres attachées à un tourteau de drague.

El-Kantara

22 Grès dans les sables.
23 Canine de phoque.
24 Coquilles du lac Menzaleh.
25 Sable dragué dans le canal.

El-Guisr

26 Sable (plateau supérieur).
27 Sable (kilomètre 75-10).
28 Sable (plateau supérieur).
29 Sable.
30 Sable (chantier n° 6).
31 Sable (chantier n° 6).
32 Assise de sable.
33 Banc de grès.
34 Banc de grès (assise découverte depuis les travaux. — Rive Asie).
35 Banc sablonneux au-dessous du grès.
36 Sable avec traces ferrugineuses (kilomètre 72).
37 Assise calcaire.
38 Sable avec traces ferrugineuses (kilomètre 72).
39 Concrétion dans l'assise sablonneuse au-dessous du grès.
40 Banc de grès, assise découverte depuis les travaux (talus Asie).
41 Argile.
42 Assise sablonneuse au-dessus du grès, coloriée par l'hydrate de fer.
43 Grès (chantier n° 6. — Rive Asie).
44 Concrétions ferrugineuses dans l'assise sablonneuse.
45 Concrétions dans l'assise sablonneuse.
46 Concrétions dans l'assise de sable.
47 Veines d'argile dans l'assise sablonneuse.
48 Id. id.
49 Couverture de l'assise sablonneuse.

50 Assise calcaire en contact avec l'assise sablonneuse.
51 Calcaire avec sable noir gypseux.
52 Assise calcaire en contact avec l'assise sablonneuse.
53 Argile limoneuse;
54 Veines d'argile dans l'assise sablonneuse.
55 Id. id.
56 Assise sablonneuse avec veine d'argile.
57 Calcaire (kilomètre 72.)
58 Banc de grès (bloc détaché à la poudre. — Rive Asie).
59 Couche calcaire (partie supérieure).
60 Concrétions dans l'assise de sable.
61 Banc de grès (partie inférieure exposée à l'air.)
62 Calcaire (partie supérieure de l'assise).
63 Calcaire.
64 Calcaire partie supérieure.
65 Silex calcédoine.

Lac Timsah

66 Sable.
67 Concrétions sableuses.
68 Id. id.

Ismaïlia

Ancien chenal d'approvisionnement.

69 Calcaire avec balanes.
70 Sable argileux.

Ismaïlia

71 Silex calcédoine.
72 Id. id.

Plateau des Hyènes

73 Calcaire.
74 Calcaire.
75 Calcaire.
76 Calcaire.
77 Calcaire.
78 Calcaire.
79 Calcaire.

Toussoum

80 Gypse (kilomètre 85, entre le canal d'eau douce et le canal maritime).

Seuil du Sérapeum

81 Gypse dans les calcaires.
82 Argile gypseuse.
83 Calcaire (ancien canal des Pharaons).
84 Calcaire (couche supérieure).

Pertuis. — kilomètre 61

85 Pholades du calcaire.
86 Pierre du Géneffé.

Pertuis. — kilomètre 68

87 Calcaire noir avec pholades.
88 Calcaire avec pholades.
89 Calcaire noir.
90 Calcaire.

Désert entre le Géneffé et le kilomètre 42 du canal d'eau douce.

91 Calcaire roulé.

Désert

Pied de Djébel-Géneffé

92 Calcaire décomposé.

Djébel-Géneffé. — kilomètre 42

93 Huître trouvée au pied du mamelon.

Djébel-Géneffé. — kilomètre 50

94 Huître dans les marnes miocènes.
94 *bis* Id. id.

Section de Djébel-Géneffé

95 Mamelon miocène avec fossiles.
96 Mamelon miocène avec fossiles.
97 Calcaires miocènes
98 Calcaires miocènes.
99 Calcaires miocènes.
100 Calcaires miocènes.
101 Calcaires miocènes.
102 Calcaire mamelon du pied du Géneffé.
103 Calcaire aggloméré.
104 Gypse dans les mamelons miocènes.
105 Gypse à la base (en face du kilomèt. 42)
106 Calcaire scoritique qui se trouve en fragments sur un plateau moyen du Géneffé en face du kilomètre 4 du canal d'eau douce
107 Calc. partie moyenne.
108 Calcaire (en face du kilomètre 52 du canal d'eau douce).
109 Calcaire partie moyenne.
110 Calcaire partie moyenne (au kilomètre 5 du canal d'eau douce).
111 Calcaire en face du kilomètre 52.
112 Calcaire partie moyenne (kilomètre 50 du canal d'eau douce).
113 Calcaire partie moyenne.
114 Calcaire partie moyenne.
115 Partie à l'air des veinules de chaux qui se trouvent aux joints des assises du Géneffé.
116 Calcaire, pied du Géneffé à la hauteur du kilomètre 42 du canal d'eau douce.
117 Huîtres dans les marnes (kilomètre 42 pied de Géneffé).
118 Cailloux du désert au pied du Géneffé avec morceau de bois silicifié.
119 Concrétions calcaires (en face du kilomètre 42).
120 Banc d'huîtres (au kilomètre 42).
121 Banc d'huîtres au-dessus du calcaire à nummulites en face du kilomètre 42 du canal d'eau douce.
122 Croûte du calcaire qui reçoit l'action de l'air et du sable.
123 Calcaire partie infé-

rieure sous les assises à nummulites.
24 Calcaire partie supérieure (kilomètre 50 du canal d'eau douce).
25 Calcaire.
26 Calcaire à nummulites.
27 Calcaire à nummulites (sommet du Géneffé).
28 Sable du sommet.
29 Calcaire à nummulites (sommet du Géneffé).
30 Sable du sommet du Géneffé.
31 Huitres (premier banc en haut, à la hauteur du kilomètre 42 du canal d'eau douce).
132 Calcaire strié et silicifié par le sable (partie supérieure).
133 Calcaire kilomètre 42.
134 Rocher du sommet de Géneffé au kilomètre 50 du canal d'eau douce.
135 Calcaire inférieur (en face du kilomètre 61).
136 Calcaire inférieur.

Bassin des Lacs Amers.

137 Calcaire avec coquilles vers le kilomètre 40 du canal d'eau douce.
138 Calcaire avec coquilles vers le kilomètre 40 du canal d'eau douce.
139 Calcaire gypseux en face du kilomètre 50 du canal d'eau douce.
140 Calcaire en face du kilomètre 66 du canal d'eau douce.
141 Calcaire.
142 Calcaire en face du kilomètre 66 du canal d'eau douce.
143 Calcaire.
144 Calcaires isolés.
145 Calcaire.
146 Calcaire en face du kilomètre 66 du canal d'eau douce.
147 Calcaire en face du kilomètre 66 du canal d'eau douce.
148 Gypse kilomètre 40 du canal d'eau douce.
149 Gypse en face du kilomètre 40 du canal d'eau douce.
150 Calcaire trouvé en face du kilomètre 66 du canal d'eau douce.
151 Morceau de coquille ramassé dans le canal des Pharaons.
152 Morceau de coquille ramassé dans les petits Lacs.
153 Morceau de coquille trouvé en face du kilomètre 67 du canal d'eau douce.
154 Calcaire en face du kilomètre 66 du canal d'eau douce.
155 Calcaire.
156 Morceau de coquille ramassé dans le canal des Pharaons.
157 Gypse (canal des Pharaons, près du kilomètre 68 du canal d'eau douce.
158 Calcaire en blocs isolés (kilomètre 66 du canal d'eau douce).
159 Calcaire en blocs isolés (kilomètre 66 du canal d'eau douce).
160 Gypse (kilomètre 61 du canal d'eau douce).
161 Concrétion calcaire (kilomètre 61 du canal d'eau douce).
162 Concrétion calcaire (kilomètre 61 du canal d'eau douce).

Échantillons divers.

163 Couche de 1m00 à 1m20 d'épaisseur, employée en 1861 pour la construction de la ville d'El-Guisr.
164 Couches exploitées en 1863 pour les bordures de trottoirs à Ismaïlia.
165 Plateau des Hyènes (échantillon donné par M. Guiter). Pierre froide couche supérieure exploitée en 1863. Epaisseur : 0m80.
166 Couches exploitées en 1863 pour les bordures de trottoirs à Ismaïlia.
167 Couches exploitées en 1863 pour les bordures de trottoirs à Ismaïlia.
168 Couche de 1m00 à 1m20 d'épaisseur, employée en 1861 pour la construction de la ville d'El-Guisr.
169 Plateau des Hyènes (échantillon donné par M. Guiter) Pierre employée pour les écluses du canal d'Ismaïlia.
170 Plateau des Hyènes (échantillon donné par M. Guiter). Pierre employée aux écluses d'Ismaïlia, couches de 0m70 à 0m80.
171 Couche de 1m60 à 1m20 d'épaisseur, employée en 1861 pour la construction de la ville d'El-Guisr.

Section de Chalouf.

172 Sable de la surface avec éthéries.
173 Sable.
174 Rocher.
175 Rocher.
176 Rocher.
177 Rocher.
178 Rocher.
179 Rocher.
180 Rocher en face du kilomètre 66 du canal d'eau douce.
181 Rocher en face du kilomètre 66 du canal d'eau douce.
182 Calcaire (mamelon en face de Chalouf).
183 Calcaire (mamelon entre le Géneffé et le canal d'eau douce.
184 Sable agglutiné.
185 Calcaire, mamelons près du canal.
186 Calcaire.
187 Calcaire (mamelon en face de Chalouf).
188 Argile (dessous du banc de roche.

189 Rocher.
190 Agglutinés dans le sable supérieur.
191 Calcaires divers.
192 Agglutinés supérieurs.
193 Sables agglutinés (tranchée du canal maritime).
194 Argile gypseuse.
195 Argile et gypse.
196 Sables agglutinés.
197 Gypse dans les argiles.
198 Gypse dans les argiles.
199 Calcaire dans les marnes gypseuses.
200 Sable gypseux.
201 Sable sur le rocher.
202 Sable gypseux.
203 Argile gypseuse au-dessous du rocher.
204 Argile gypseuse au-dessous du rocher.
205 Calcaires dans les marnes gypseuses.
206 Gypse dans les sables.
207 Cristaux de gypse donnés par le docteur Terrier.
208 Magnésie.
209 Sable supérieur.
210 Vinules dans les sables supérieurs.
211 Côte antérieure de chameau, trouvée à Chalouf (donnée par le docteur Terrier).
212 Rocher.
213 Rocher.
214 Rocher.
215 Rocher gypseux.
216 Tête d'un poisson de la famille des siluroïdes trouvée à Chalouf (donnée par M. Volmeringer).
217 Fragment d'humérus d'un ruminant de l'espèce Capra.
218 Fragments d'hippopotame et autres trouvés sur le rocher de Chalouf (donnés par le docteur Terrier).
218 *bis* Fragments d'hippopotame et autres trouvés sur le rocher de de Chalouf (donnés par le doct. Terrier).
219 Coquillages des petits lacs en face des kilomètres 64, 65 et 66 du canal d'eau douce (5 cartons)
220 Coquillages de la mer Rouge (18 cartons).
221 Coquillages des Lacs Amers (23 cartons).

Quarantaine.

222 Sables agglomérés.
223 Sables agglomérés.
224 Sables agglomérés.
225 Grands oursins.

Djebel-Awebed.

226 Calcaire.
227 Calcaire.
228 Calcaire.

Attaka.

229 Calcaire.
230 Calcaire (partie supérieure).
231 Calcaire (partie supérieure).
232 Calcaire (p. moyenne).
233 Calcaire (p. moyenne).
234 Calcaire (p. moyenne).
235 Calcaire (p. moyenne).
236 Calcaire (p. moyenne).
237 Calcaire (p. moyenne).
238 Calcaire (p. moyenne).
239 Calcaire.

—

Groupe supplémentaire.

240 Petit monument persépolitain.
241 Lampadaire de Tubastum (donné par M. Guiter).
242 Fragment d'une conduite de plomb de Tubastum (donné par M. Guiter).
243 Tête nubienne trouvée aux ruines de Tubastum. (M Guiter.)
244 Ruine de monument persépolitain.
245 Travestin formé par des coquilles marines trouvé entre Bir-Abou-Ballah et le Sérapéum, à l'ouverture du canal d'eau douce à une profondeur de 2m00 (donné par M. Guiter).
246 Madrépore (mer Rouge).
247 Polypier trouvé entre Bir-Abou-Ballah et le Sérapéum, à l'ouverture du canal d'eau douce, à une profondeur de 2m.00 (donné par M. Guiter).
248 Gargoulette trouvée au sommet de l'Attaka.

NOTICE

SUR

L'ISTHME DE SUEZ & LES TRAVAUX DU CANAL MARITIME

NOTICE SUR L'ISTHME DE SUEZ

ET

LES TRAVAUX DU CANAL MARITIME

La Compagnie du canal de Suez, en prenant part à l'Exposition universelle de 1867, s'est proposé de donner la représentation, en quelque sorte palpable, des travaux qu'elle exécute et du pays où ces travaux s'accomplissent. C'est le complément de très-nombreuses publications. Elles parlaient à l'esprit. l'Exposition parle aux yeux. Elle a l'avantage de faire comprendre vite et facilement ce que les écrits les plus clairs ne permettent d'apprécier qu'avec un certain effort d'imagination.

Dans cet ordre d'idées, la Compagnie a concentré en trois classes d'objets différents les recherches et les études à faire pour atteindre son but.

Premièrement : Représentation du pays au moyen d'un plan en relief ;

Secondement : Exposition des travaux par les modèles des principaux instruments employés pour creuser le canal;

Troisièmement : Échantillons du sol de l'isthme sur le parcours du canal de Suez, et produits naturels divers.

Avant tout, une question importante a dû être résolue. Les objets contenus dans les trois catégories précédentes indiquaient la nature et l'aspect du terrain, ainsi que les moyens adoptés pour la construction du canal, mais ils ne donnaient pas de notions suffisantes sur l'état actuel d'avancement de l'entreprise.

Or, il fallait prévenir une objection qui se serait présentée à l'esprit du spectateur, qui n'aurait pas manqué de dire : « Je vois bien le sol que vous creusez, je vois les moyens que vous employez pour ce travail, mais il reste à me montrer les progrès que vous avez faits, de telle sorte que je puisse calculer l'époque où l'œuvre sera achevée. »

La Compagnie a prévu cette question et elle y a répondu en exposant un panorama du canal de Suez dans l'état où il se trouvait au mois d'avril 1867. Pour porter dans tous les esprits la conviction de l'exactitude de cette peinture, elle a exposé les photographies d'après lesquelles on l'a faite dans les ateliers de MM. Rubé et Chaperon, décorateurs de l'Opéra. Donc aux trois classes d'objets déjà désignés, et comprenant l'ensemble des travaux par lesquels sera complétée l'entreprise du percement de l'isthme de Suez, il faut ajouter un *Panorama*, avec pièces justificatives, qui représente les résultats déjà obtenus et l'état actuel du canal.

Nous suivrons dans nos explications le classement que nous venons d'indiquer.

PLAN EN RELIEF

Ce plan dressé d'après les meilleures cartes, et sous la direction des ingénieurs de la Compagnie, a été exécutée par un sculpteur de mérite, M. C. Rimbaud. Il est disposé comme une carte de géographie qu'on pend à la muraille. En l'accostant par la porte d'entrée, on voit la Méditerranée en haut du tableau; et il semble qu'on arrive de l'Inde et qu'on va pénétrer dans le canal par la mer Rouge et la ville de Suez. Mais comme nous sommes en Europe, abordons le canal par Port-Saïd, par la Méditerranée et tournons autour de la balustrade pour nous placer au nord.

Voici d'abord une double digue dont le but est d'assurer aux navires, entre ses deux murailles un abri et des fonds de

10 mètres. La digue de l'ouest aura 3,000 mètres et elle est déjà parvenue à plus de moitié de ce développement ; celle de l'est ne s'étendra pas si loin ; sa mission protectrice est en effet moins importante, car les vents soufflent rarement de l'est sur cette plage. Une étendue de 1,800 mètres lui suffira donc. On la construit en ce moment, et les travaux sont poussés avec l'activité nécessaire pour que cette double défense du port soit achevée à la fin de l'année prochaine. Toute une flotte de navires marchands tiendra commodément entre ces deux bras gigantesques.

Les pierres sont rares dans l'isthme. Aussi les assises de ces digues ont-elles été commencées avec les produits d'une carrière située au delà d'Alexandrie. L'exploitation de cette carrière ne donnait que des résultats insuffisants; les frais de transport étaient considérables. La construction avançait peu et coûtait très-cher. On a donc renoncé à l'emploi des pierres naturelles. Plusieurs travaux hydrauliques très-importants dans nos ports de France ayant été heureusement exécutés au moyen de blocs artificiels, la Compagnie de Suez s'est adressée aux entrepreneurs de ces travaux, et ils se sont chargés de construire les digues de Port-Saïd. Les blocs sont formés de sable et de chaux du Theil. On pétrit le sable et la chaux. On laisse sécher ce mélange dans des moules. Deux mois suffisent sous les rayons du soleil égyptien pour durcir les blocs auxquels leur immersion dans la mer donne une nouvelle consistance. Chaque bloc pèse 25,000 kilogrammes.

Des grues à vapeur, avec leurs grands leviers de bois et de fer, les enlèvent et les posent à la place où ils doivent figurer sur l'un des talus des digues avec la même facilité qu'un maçon pose une brique creuse sur un mur. L'intervalle des blocs artificiels est rempli avec de la pierraille et, sous l'action de la mer, le tout forme bientôt une masse compacte et solide.

Les jetées, à leur racine sur la plage, ont entre elles un espace de 1,400 mètres qui va se rétrécissant jusqu'à 400 mètres d'ouverture entre les musoirs, à l'extrémité en mer. Ce triangle couvre une énorme superficie de mer tranquille où peuvent être remisés les navires par centaines en attendant leur tour de passage à travers l'isthme.

La construction des jetées comporte l'emploi de 250,000 mètres cubes de blocs. On avait immergé plus de 125,000 mètres à la fin du mois d'avril. Il n'en reste plus que 125,000 à jeter dans la mer. Le travail avance donc régulièrement et laisse la Compagnie en pleine sécurité.

Le long de la jetée Ouest, un chenal de 100 mètres de large a été creusé à la profondeur de 6 à 7 mètres, et dès aujourd'hui les grands navires des Messageries impériales peuvent y mouiller. Aussi, dans les premiers jours de juin, ces bâtiments, à l'aller et au retour, feront escale à Port-Saïd.

Entrons dans le port. C'est un vaste parallélogramme de terrains encadrant une surface d'eau de 36 hectares. Ce grand bassin a quatre profondes dentelures qui forment autant de bassins secondaires. A l'ouest : le bassin du Commerce, de 4 hectares; le bassin de l'Arsenal, de 3 hectares; le bassin du Four-à-Chaux, de 5 hectares, et à l'est le bassin de la Marine, de 3 hectares. La superficie totale de ce port dépasse donc 51 hectares. Dirons-nous qu'il n'est pas achevé et que les dragues s'y croisent en creusant de profonds sillons qui s'élargissent successivement jusqu'au nivellement complet du fond de tous les bassins? Nous pouvons, je crois, nous épargner ce soin en représentant par deux chiffres la somme de travail fait et la quantité restant à faire. Au mois d'avril 1867 il restait à enlever 2,732,000 mètres de déblais pour creuser le port et les bassins de Port-Saïd à toute profondeur. On employait huit dragues à cette opération. Le produit de chacun de ces engins, à raison de 1,200 mètres cubes par jour, est tel que le travail sera terminé dans le délai de dix à onze mois.

Faut-il parler de la ville même que la Compagnie a nommée Port-Saïd? C'est la première étape de la civilisation dans ce pays. Il y a bien peu d'années, lorsque M. de Lesseps et ses premiers compagnons firent un voyage d'exploration dans le désert de Suez, où nul être humain ne vivait à demeure, où le Bédouin seul lançait sa monture dans l'espace sans chemins, à la piste des caravanes, le terrain qu'occupe en ce moment Port-Saïd, aux dix mille habitants, était couvert par les eaux du lac Menzaleh.

Un simple bourrelet de terre, un ruban de sable, large de 200

mètres, indiquait les contours de la plage : faible rempart, battu et envahi tantôt par les flots soulevés de la Méditerranée, tantôt par les eaux du lac. Il n'y croissait pas une tige d'arbre, pas une touffe d'herbe, et c'est à peine si l'on pouvait concevoir que cette étroite langue de terre offrît un refuge aux oiseaux de mer.

C'est là pourtant que fut donné le premier coup de pioche qui ouvrit la tranchée destinée à livrer passage à la navigation entre l'Europe et l'Asie.

Autour de cette tranchée, s'élevèrent des habitations bien modestes d'abord et bien dépourvues de tout ce qui constitue le confortable, mais pleines de courage, de foi et d'espérance. Peu à peu la bande de terrain s'élargit. Le produit des fouilles du canal servit à fonder, dans les marais, le terre-plein de la ville. Les déblais furent employés aux remblais; le sol s'éleva peu à peu sur les eaux. Le lac fut refoulé. Puis on vit surgir de jolis chalets en bois, expédiés de France. Quelques édifices en maçonnerie furent érigés particulièrement pour servir d'ateliers et abriter l'outillage qui semblait, à cette origine, plus précieux que les hommes mêmes. Car leur courage ne s'usait pas et ils retrempaient, au contraire, dans les privations et les épreuves de tout genre, l'acier de leur cœur. Mais la matière inerte, il était difficile de la remplacer; on y songeait donc avant tout. On l'abritait, on la ménageait, on la soignait avec la plus grande sollicitude. C'est elle qui eut les meilleures enclos, les terrains les plus secs, les couvertures les plus impénétrables.

Mais déjà une ligne de constructions pittoresques s'étendait en façade sur la mer. Les chalets des chefs, les maisons des employés, l'hôtel des voyageurs, quelques échoppes proprement ornées bordaient le rivage à l'ouest de la digue occidentale, derrière un phare élevé pour éclairer la route des navires et pour révéler, dans la nuit, l'existence de la nouvelle cité, sortie des eaux. Enfin, un bâtiment bien humble sans doute, mais consolant à voir, prit place au milieu des habitations et des usines : chapelle, école, hôpital, cette construction fut l'âme de la ville, et constata l'établissement d'une société chrétienne sur cette terre abandonnée jusqu'alors au fatalisme.

La présence des employés et des ouvriers aiguillonna la spécu-

lation indigène. Les denrées fraîches furent apportées de l'intérieur; il y eut un marché, mal fourni d'abord et bien insuffisant pour alimenter les menus des journaux de Paris, mais où des estomacs tenus en santé par la sobriété et le travail trouvaient déjà une agréable et hygiénique variété d'aliments. Les gourbis de ces fournisseurs peu difficiles sur la qualité, la distribution, le mobilier, et, faut-il le dire aussi, la propreté du logement, s'étendirent en longues rues bien alignées d'après les tracés des ingénieurs, derrière la façade des constructions aristocratiques de la plage. Puis, toute cette population se répandit en dehors, s'occupant de mille soins divers ou se livrant à la médisance, qui fleurit au désert parmi les Arabes, tout comme dans les villages de notre bonne France.

C'est ainsi que fut fondée la première ville de l'isthme. Tel est l'aspect qu'elle offrit dès son origine. Aujourd'hui Port-Saïd est une agréable cité, moitié industrielle, moitié pittoresque. Le site en est charmant, car l'aspect de la mer est toujours nouveau, et la vue du lac et des chalets est réjouie par une multitude d'îles vertes et par les grandes voiles des nombreux bateaux pêcheurs qui exploitent le lac dont le produit est affermé au prix d'un demi-million.

L'histoire de Port-Saïd est l'histoire de toutes les villes et chantiers de l'isthme. On peut se faire une juste idée de la rapidité de leur fondation et des conditions de leur croissance par la description précédente. Au surplus, les principaux centres de la population dans l'isthme : Port-Saïd et Timsah sont fidèlement représentés sur les plans particuliers consacrés à ces deux villes. Nous y renvoyons le lecteur.

Le canal, au sortir du port, traverse les lacs Menzaleh. Autrefois ces marais étaient des plaines cultivées et douées de cette fécondité égyptienne que l'antiquité célébrait et qui faisait vivre Rome. Une branche du Nil, la branche Tanitique, contenue dans son lit et ses canaux latéraux jusqu'à la mer, baignait les murs de villes royales, aujourd'hui disparues sous les eaux. Le fleuve, devenu mortel dans ses débordements, portait la vie et la fertilité, alors que l'industrie humaine le maintenait entre ses bords. Il arrosait ce qu'il noie. Les dynasties ont été renversées par les révolutions et les conquêtes. La guerre et les discordes

civiles ont fait dans cette belle partie de l'Égypte leur ouvrage de destruction. Quelques briques, des débris de poteries, de rares statues et statuettes qu'on porte au musée du Caire, à Boulac, sont aujourd'hui les seuls vestiges de races disparues. L'eau morne et dormante couvre leurs demeures. Aussi loin que la vue s'étend à l'est, à l'ouest et vers le sud en partant de Port-Saïd, on n'aperçoit que la surface liquide percée çà et là de cônes de verdure, qui furent des mamelons en terre ferme et qui sont aujourd'hui des îlots déserts.

Le marais s'étend à une très-grande distance à droite vers la branche de Rosette et la ville de Damiette, célèbre par les infortunes de Louis IX, le chef de la septième croisade. A gauche il se propage dans le désert et s'éteint au milieu des sables. Enfin, il occupe vers le sud la moitié de l'espace qui sépare les deux mers.

Embarqués sur l'un des bateaux de la poste, excellentes chaloupes à vapeur, dont le service journalier se fait avec régularité, nous pouvons nous représenter par la pensée la configuration générale de l'isthme sur la ligne de notre navigation, c'est-à-dire entre Port-Saïd et Suez. C'est une dépression de terrain où des deux côtés la mer s'avançait autrefois. Les eaux de la Méditerranée tendaient à joindre celles de la mer Rouge. Il est permis de supposer que les premières entraient jusque dans les lacs Ballah, tandis que les secondes, ainsi qu'on l'admet généralement, atteignaient l'extrémité septentrionale des Lacs Amers.

Une barrière empêchait leur réunion. C'était une double élévation de terrain, contenant un bassin d'eau douce peuplé de crocodiles : le lac Timsah. Ces deux hauteurs nommées El-Guisr et Sérapéum ont été ouvertes par la Compagnie de Suez et laissent passer aujourd'hui le canal. Le plateau d'El-Guisr est le plus élevé. Il a 20 mètres au-dessus de l'eau et c'est lui qui fermait le passage du côté de la Méditerranée. Sérapéum n'a que 8 mètres d'élévation; mais la masse en était infranchissable pour les eaux de la mer Rouge. El-Guisr a été percé, en grande partie, par les fellahs égyptiens. Sérapéum est fouillé par des dragues, et les tranchées qui le traversent seront bientôt abaissées jusqu'au niveau du canal.

En résumé, le canal de Port-Saïd au plateau d'El-Guisr tra-

verse les grands lacs Menzaleh, puis les lacs Baïlah, aujourd'hui sans eau. Il passe à travers El-Guisr, rencontre le lac Timsah, puis le Sérapéum, autre seuil qu'il franchit pour arriver sur le versant qui regarde la mer Rouge dans les grands Lacs Amers et dans la plaine Suez.

La ville principale, le siége de l'administration de la Compagnie, est au point central, à Timsah, entre El-Guisr et le Sérapéum. On l'appelle Ismaïlia d'après le nom du vice-roi d'Égypte de même que Port-Saïd a été placé sous le patronage du nom de son prédécesseur, Mohammed-Saïd-Pacha, qui, d'accord avec M. de Lesseps, a fondé la Compagnie du canal.

Ismaïlia est plus vaste et plus élégante que la cité maritime située dans la Méditerranée, à l'entrée du canal. Port-Saïd est plus spécialement le centre des ateliers de la Compagnie. On y monte et on y répare les dragues, les bateaux de transport et les engins de toute sorte. On y reçoit les cargaisons des navires pour les expédier et les distribuer dans l'isthme. C'est le siége principal des opérations du transit des marchandises qui, venant de la Méditerranée, sont transportées dans le port de Suez à destination de l'extrême Orient. Les compagnies de grande navigation à vapeur : la Compagnie russe d'Odessa, la Compagnie des Messageries impériales et des paquebots de Marseille, y envoient leurs navires. Aussi l'on y remarque un mouvement considérable de passagers, de commerçants, de marins et d'ouvriers.

A Ismaïlia réside l'aristocratie de la plume. On y voit la demeure de l'ingénieur, directeur général des travaux. Tous les bureaux sont groupés autour de lui. C'est là qu'est situé le chalet très-modeste du président de la Compagnie. On dirait que c'est sa résidence, s'il avait une résidence fixe pendant les mois de son séjour en Égypte. Il est partout et nulle part dans l'Isthme. Quand on veut le rencontrer à coup sûr, il faut aller là où se révèle quelque danger ; là où il y a des défaillances à relever, des malades à ranimer, des dévouements à encourager. Sa présence est inappréciable pour soutenir le moral des ouvriers dans les chantiers isolés, où quelques centaines d'hommes vivent groupés comme des naufragés sur un rocher, au milieu d'un océan de sable. Quand on le sait en Égypte, l'émulation est plus grande, le

désir de se distinguer est plus vif. On veut faire bien pour obtenir son approbation. Il est populaire et respecté, familier avec dignité, et d'une fermeté douce qui commande et ne s'est jamais vu refuser l'obéissance.

Les entrepreneurs du canal de Suez, des hommes d'un mérite éprouvé, MM. Borel et Lavalley, avaient également placé à Ismaïlia le siége de leur administration qu'ils viennent de déplacer en partie pour la commodité du service.

Le gouvernement du vice-roi est représenté à Ismaïlia par un fonctionnaire égyptien. Il habite le plus bel édifice de la ville, érigé d'après les plans d'un ancien ingénieur de la Compagnie, aujourd'hui directeur des ponts et chaussées au service égyptien, M. Sciama-Bey.

J'ai vu, il y a bien peu d'années, le lac Timsah; c'était un bassin sans eau, où croissaient quelques touffes de jonc brûlées par le soleil, sur une vase séchée et fendue. Aujourd'hui le lac Timsah présente le riant aspect d'une vaste nappe d'eau.

J'ai vu l'emplacement qu'occupe Ismaïlia; c'était un mamelon de sable, aussi nu et stérile qu'il est possible de l'imaginer. Aujourd'hui, ce mamelon est couvert de riants édifices et de jardins. L'eau douce y circule, envoyée jusqu'à Port-Saïd, c'est-à-dire à 80 kilomètres, par une double conduite forcée et une double machine à vapeur pourvue de pompes élévatrices. Il y a deux mois, un navire autrichien, — c'était le premier qui franchissait le canal de Port-Saïd à Suez, et, par hasard, il s'appelait le *Primo*, — fit escale à Ismaïlia. L'équipage descendit à terre et put y réunir d'énormes bouquets, tant les fleurs y sont aujourd'hui nombreuses. Deux jours après, il entrait à Suez tout orné de guirlandes fraîches en fleurs naturelles.

Voilà ce que devient le désert sous la main industrieuse de la Compagnie de Suez, et avec l'aide des deux principes fécondants de l'Égypte : l'eau et le soleil.

Timsah est situé au point de rencontre du canal maritime et du canal d'eau douce. Voyez sur le plan en relief ce cap de verdure qui, partant des bords du Nil, s'avance à travers les sables dans la direction et vers le centre de l'isthme. C'est la vallée de Gessen de la Bible. Là, Jacob et ses fils appelés par Joseph, furent établis sur la terre « des pâturages. » C'est de là que partit

la grande émigration des Juifs dirigée par Moïse. Son itinéraire, raconté dans les Écritures, se peut encore suivre aujourd'hui, étape par étape.

La Compagnie a creusé dans cette vallée le lit d'un cours d'eau, qu'elle a embranché sur une des ramifications du Nil, laquelle porte encore le nom de Moës, en souvenir du législateur des Hébreux qui y fut exposé.

C'est ce qu'on appelle le canal d'eau douce, qui court d'abord en droite ligne sur Timsah et qui, parvenu à cette hauteur, tourne au sud et descend parallèlement au canal maritime jusqu'à Suez où il se jette dans la mer. En passant, il arrose et alimente Ismaïlia. Sa largeur est de 15 mètres environ sur 2 de profondeur.

C'est par cette voie que la Compagnie a fait parvenir pendant longtemps dans l'isthme les approvisionnements, le matériel et les voyageurs. L'eau qu'elle y puise, abreuve les chantiers et la population. Ce canal sert à la navigation en transit des marchandises qui sont chargées, soit à Suez, soit à Port-Saïd et qui passent par des écluses du canal d'eau douce dans le canal maritime, ou du canal maritime dans le canal d'eau douce, en attendant que la voie maritime soit ouverte et libre d'une mer à l'autre.

La partie du canal maritime qui s'étend d'Ismaïlia à Suez, est occupée en majeure partie par un bassin d'une grande étendue : ce sont les Lacs Amers. On les remplira, en y versant à la fois les eaux de la Méditerranée et celles de la mer Rouge, dès que les travaux d'accès auront été terminés au nord et au sud. A ces deux extrémités, en effet, le terrain est parsemé de roches dont l'extraction exige des frais et des soins particuliers.

Il est d'autant moins douteux que la mer Rouge ait pénétré dans ces lacs, à une époque reculée, qu'à une profondeur de plusieurs mètres, ils sont couverts de dépôts salins. Un spécimen de cette substance, taillé en forme de colonne, a été placé à l'entrée de l'Exposition de Suez. Il ne présente qu'imparfaitement l'épaisseur de la couche saline. Celle-ci est d'ailleurs recouverte en plusieurs endroits d'une vase à moitié desséchée, où il est dangereux de s'engager. Plusieurs agents de la Compagnie ont été bien près d'y être engloutis. L'un d'eux

y est resté noyé jusqu'à mi-corps pendant plus de vingt-quatre heures, se soutenant à grand-peine sur des planches jusqu'au moment où il fut secouru.

Les Lacs Amers qui doivent contenir plus de 900 millions de mètres d'eau formeront, a-t-on dit, une mer intérieure, où les navires seraient exposés à l'action des vents et à l'agitation des flots. La Compagnie ferait au besoin les travaux nécessaires pour assurer la sécurité de la navigation ; mais il est plus que douteux que de telles précautions ne puissent être évitées. En attendant, il a été reconnu que la grande masse d'eau contenue dans ces lacs ferait équilibre aux marées de la mer Rouge d'un côté, et aux courants produits de l'autre côté dans le canal par les vents du nord-ouest qui soufflent une partie de l'année. Cette heureuse disposition de la nature a permis d'éviter la construction d'écluses qui auraient gêné la navigation dans le canal maritime.

Le canal de Suez, large de 100 mètres à la ligne d'eau et profond de 8 mètres, se développera librement comme un bosphore, ou si l'on veut, suivant la comparaison de M. Stephenson, comme un fossé, un vaste fossé par exemple, puisque son excavation aura exigé l'enlèvement de soixante millions à soixante-dix millions de mètres cubes de terre (A).

MODÈLES DE MACHINES

Jamais jusqu'à ce jour on n'avait ouï parler de terrassements aussi considérables, surtout à cinq cents lieues de l'Europe, dans un pays complétement désert. Dernièrement tout Paris s'est intéressé à des travaux qui avaient pour but l'extraction de 4 millions de mètres de terre au Trocadéro, en face le Champ-de-Mars. Qu'est-ce pourtant que ces 4 millions comparés aux 70 millions du canal de Suez ?

On sait que, dans l'origine, la Compagnie avait compté sur le travail des indigènes pour enlever cette énorme quantité de

terre. Le terrassier égyptien est un ouvrier expéditif. Il n'a presque pas besoin d'outils. Avec ses mains il creuse la terre ; il en remplit des paniers qu'on porte sur la tête jusqu'à l'endroit où le contenu doit être déversé pour former ce qu'on appelle le *cavalier*, mais ce qu'il est plus clair de nommer la *banquette*.

Ce procédé d'extraction et de transport des déblais, n'est rapide qu'autant que les ouvriers sont très-nombreux ; et dans tout autre pays que l'Egypte, la dépense serait exorbitante. Mais sur l'ancienne terre des Pharaons, où il est d'un usage immémorial de faire payer aux population une partie de l'impôt en travail, l'emploi des hommes aux grands travaux publics n'a rien qui puisse blesser la philanthropie sincère. La Compagnie, d'accord avec Mohammed-Saïd-Pacha, avait cru faire œuvre d'humanité et améliorer le sort des fellahs en les appliquant à un travail salarié, alors qu'ils peuvent être employés légalement à un travail gratuit.

Les indigènes furent donc utilisés dans le principe à la construction des digues en terres longitudinales du canal dans le lac Menzaleh ; ils furent appelés à creuser le canal d'eau douce, puis on les réunit au nombre de vingt mille sur le plateau de l'El-Guisr, et ils y pratiquèrent un passage pour le canal maritime.

On en était là, quand la Compagnie, à la suite d'un débat retentissant et d'un haut arbitrage, se vit privée, moyennant une certaine compensation, de cet élément de travail.

Les opérations commencées furent donc immédiatement suspendues : il fallait improviser de nouveaux moyens d'exécution ; substituer la mécanique à l'homme. La Compagnie s'efforça de supporter avec fermeté cette nouvelle épreuve. Il était écrit qu'elle aurait à en surmonter de tous genres : obstacles de la nature, rivalités de la politique, jalousie des hommes, hostilités des envieux, haine des impuissants, animosité particulière de ces hommes qu'offusque tout ce qui s'élève et que gêne jusqu'à l'ombre de la popularité la plus juste.

La Compagnie s'adjoignit des entrepreneurs dont l'expérience et l'habileté étaient constatées par de précédents travaux.

Voyons quels étaient les principaux éléments du problème !

La transformation exigée par la politique devait être opérée dans les conditions suivantes :

La Compagnie avait pris possession du désert. Elle y était installée. Le canal d'eau douce portait au centre de l'isthme les approvisionnements, le matériel et l'eau potable.

Les travaux proprement dits du canal maritime se bornaient à peu près aux terrassements, commencés à la main par les fellahs.

Quelques dragues de moyenne force étaient, il est vrai, employées soit à remblayer le marais autour de Port-Saïd, soit à approfondir le chenal ouvert dans le lac Menzaleh. D'autres dragues plus puissantes avaient été commandées : mais ces mesures prises par la Compagnie, en vue d'une combinaison du travail à bras d'homme avec le travail des machines, ne répondaient plus aux besoins créés par le nouvel ordre des choses.

Une tranchée profonde de deux mètres environ et d'inégale largeur était ouverte de Port-Saïd au lac Timsah. On l'avait protégée par des berges qui commençaient à prendre de la consistance.

Du côté de Suez, on n'avait encore donné d'impulsion vigoureuse à aucun travail ; la crête du Sérapéum était à peine enlevée. C'est dans cette partie surtout que la Compagnie comptait employer les indigènes ; et si elle avait continué à obtenir les escouades d'ouvriers que lui procurait auparavant le gouvernement égyptien, nul doute que vers Suez surtout l'enlèvement des terres à la brouette et au panier n'eût été conduit avec une grande activité.

Dans cette situation, la première chose à faire était évidemment de commander des dragues d'une grande puissance et de les commander en grand nombre. Mais comment en combiner les organes?

Ce n'est pas tout que de faire tourner, au moyen de la vapeur, un chapelet de godets qui creusent le sol et enlèvent la terre.

Il faut verser le contenu de ces godets et le porter quelque part : travail long, qui, selon les moyens employés, peut devenir tellement dispendieux qu'il rende impossible l'opération même.

L'enlèvement ordinaire des terres draguées se fait de la manière la plus simple :

Les déblais sont versés dans des caisses placées sur des bateaux qui accostent la drague. Lorsque ces caisses sont pleines, le bateau s'éloigne et va les porter le long de la berge. Là sont installées des grues qui saisissent les caisses, les élèvent, tournent sur elles-mêmes et peuvent verser ainsi les déblais à une distance de quelques mètres dans des wagons de chemin de fer.

Ce procédé très-simple est impraticable lorsqu'il s'agit d'opérer sur des masses très-considérables de déblais. Il est trop lent et trop coûteux.

Avec cette méthode, il eût été impossible de prévoir le terme des travaux du canal.

On comprit alors la nécessité de construire des appareils nouveaux appropriés à un travail d'une importance exceptionnelle, dont on n'avait pu prévoir jusqu'alors les exigences, et qui entraînait l'emploi de moyens inusités.

Un couloir, qu'on avait adapté dès le principe aux petites dragues, alors qu'elles draguaient contre les berges, donna l'idée d'un long couloir que nous allons décrire et dont on peut voir le modèle sur le *bout de canal* représenté à l'exposition de la Compagnie.

Pour verser les déblais sur le bord, notamment dans les bassins de Port-Saïd, on avait imaginé de placer sous les godets des dragues une rigole en bois ou en tôle. Elle recevait les déblais et les laissait couler à terre. L'inclinaison de cette rigole suffisait pour l'entraînement naturel des vases ou des sables extraits par les dragues. Mais cette inclinaison ne pouvait être maintenue qu'à la condition que les dragues restassent près du rivage, où l'on jetait leur produit. En reculant ces appareils pour creuser le canal, à son centre par exemple, c'est-à-dire à cinquante mètres du bord de l'eau, on rendait le couloir inutile. On pouvait, en effet, l'allonger, mais alors il n'avait plus de pente. Les déblais que la drague y eût versés, en auraient encombré l'orifice et ne seraient pas parvenus jusqu'à terre. Or, en supposant qu'on draguât au milieu du canal, ce n'était pas seulement 50 mètres, ou la moitié de la largeur totale de ce canal,

qu'il fallait donner au couloir, mais 10 ou 20 mètres de plus; car il ne suffisait pas qu'on portât les déblais sur le bord de l'eau, il fallait qu'on les jetât beaucoup plus loin, en prévision des élargissements futurs, et, surtout pour éviter les éboulements partiels de la banquette dans le canal même.

La solution de ce problème a été trouvée. A voir le modèle, cette solution paraît toute simple. Cela prouve seulement qu'elle est bonne. Mais, comme tant de choses simples, elle s'est fait chercher longtemps.

On a commencé par élever aussi haut que possible le bâti de la drague au sommet duquel montent et tournent les seaux, après leur sortie de l'eau. Pour éviter que ce bâti, fort lourd et qui déplaçait le centre de gravité, n'entraînât la coque de la drague et ne la fît chavirer, on l'a renforcée au moyen d'une charpente en fer, disposée sur les côtés en s'appuyant sur un chaland.

A la hauteur où les godets versent les déblais qu'ils ont apportés du fond, le couloir est placé. Il a, dans certains cas, jusqu'à 70 mètres de long. Qu'on se représente une immense colonne de fer et de tôle qu'on aurait coupée du haut en bas et dont la moitié serait couchée de manière à former un pont partant de la drague et arrivant à terre.

Ce pont-aqueduc est supporté, entre la drague et la terre, par un solide appui qui repose sur un chaland, autrement dit un bateau plat. Mais il ne touche pas la berge. On le maintient au contraire à une certaine hauteur au-dessus du sol, afin que les déblais puissent tomber commodément à terre, lorsqu'ils ont roulé du haut du couloir jusqu'à son embouchure.

Restait à surmonter la difficulté principale : le défaut d'inclinaison du couloir, dont la pente était nécessairement peu sensible à cause de sa longueur et du peu d'élévation de son point d'attache et de départ. Comment parviendrait-on à entraîner les déblais jusqu'au bout de cette rigole?

On avait fait plus d'un essai sur des couloirs moins longs. On avait, par exemple, placé sur les côtés des hommes munis de perches et de râteaux; ils poussaient les déblais qui s'arrêtaient en route et dégageaient la rigole. Mais, appliqué à d'énormes appareils, ce moyen était aussi insignifiant que coûteux

La besogne était bien au-dessus de la force des bras, et les résultats étaient nuls.

Quelqu'un remarqua que les godets, en se renversant pour vider les déblais dans les couloirs, laissaient couler une certaine quantité d'eau qu'ils avaient apportée, mêlée aux débris solides. Cette eau descendait en minces filets qui, s'introduisant entre les monceaux de terre et de sable réunis dans le couloir, les délayait, les désagrégeait et finalement en entraînait une partie. Ce fut un trait de lumière.

Entretenir dans le couloir un courant d'eau ni trop fort ni trop faible, — car, trop fort il aurait passé par-dessus les bords, et trop faible il eût été absorbé par les terres amoncelées, — tel était le remède applicable à l'insuffisance d'inclinaison du couloir.

On plaça des pompes sur les dragues. La vapeur y donna le mouvement, et l'eau coula constamment dans la rigole aérienne, entraînant avec elle les produits solides du dragage par l'action de son courant et par sa force dissolvante.

Le grand couloir est la machine fondamentale du *percement de l'isthme*. Le canal a cent soixante kilomètres, de Port-Saïd à Suez. Plus d'un tiers seront creusés au moyen du « long couloir » avec une facilité et une économie qu'il eût été impossible de prévoir. La Compagnie a pu opposer victorieusement cette invention à ceux de ses détracteurs qui avaient spéculé sur la retraite des ouvriers indigènes, pour empêcher la construction du canal (B).

Dans tout l'espace compris entre Port-Saïd et le plateau d'El Guisr à travers les lacs Menzaleh et Ballah, et, au besoin, dans la plaine de Suez; dans tous les endroits où les bords du canal n'ont pas une élévation trop considérable le long couloir peut fonctionner à merveille.

Un grand nombre de dragues échelonnées dans tout le parcours du canal sont pourvues de cet instrument. Il fallait en fabriquer un autre pour verser les déblais sur les berges plus élevées que les dragues mêmes, dans les parties du canal où la pente du long couloir eût été nécessairement en sens inverse qu'elle doit être, c'est-à-dire inclinant de la berge à la drague.

Tournons autour de la table figurant le *bout de canal* et arrêtons-nous devant un châssis en fer qui est placé sur cette table près des portes du Panorama.

Ce n'est rien. C'est une machine qui semble vue au microscope. C'est un modèle dans le genre de ceux qu'on fabrique pour amuser les enfants. Eh bien! s'il était possible, au sortir de l'Exposition, d'entrer dans les ateliers des forges et chantiers de la Méditerranée, on y verrait un de ces appareils qui sont de véritables monuments, qui ont la hauteur et l'ampleur d'une maison de Paris.

C'est ce qu'on appelle les *élévateurs*, et nous allons en décrire sommairement le mécanisme.

Mais qu'on nous permette d'abord d'expliquer pourquoi la Compagnie, au lieu d'exposer ces petits modèles, n'a pas tout simplement apporté au Champ-de-Mars les appareils même qui, par leur masse, auraient frappé plus vivement le spectateur.

C'est parce que ces appareils sont tous utilisés en Egypte, et qu'il n'appartient pas à la Compagnie d'en disposer, puisque leur livraison aux entrepreneurs est une condition du contrat de ces derniers. C'est parce que la réunion à Paris d'une drague pourvue de son long couloir, d'un élévateur, d'un excavateur à sec et de deux bateaux porteurs, comprendrait l'immobilisation d'un capital de plus de deux millions, sans compter les dépenses de transport et la perte du travail de ces instruments pendant une année. C'est enfin parce que, pour les représenter en activité sur un canal proportionné à leur masse, il eût fallu que la Commission impériale pût réserver au canal de Suez tout un côté du Champ-de-Mars et que la Compagnie dépensât en frais d'installation peut-être un million.

Cette explication donnée, passons à l'appareil élévateur.

Il consiste en deux poutres de fer inclinées de bas en haut jusqu'à une élévation de 14 mètres. Entre ces deux supports tourne une chaîne sans fin, mue par la vapeur, et sur la chaîne un chariot qui, parvenu au sommet, se renverse et répand les déblais qu'il porte.

Ces déblais sont contenus dans des caisses qu'on accroche au chariot quand il redescend vide, et suivant le mouvement

de la chaîne sans fin. Il y a dix-huit élevateurs de cette espèce (C).

Ainsi, les terres étant transportées sur la berge, tantôt au moyen des longs couloirs quand le sol est plus bas que la drague, tantôt par les élévateurs, quand le sol est plus élevé que l'appareil dragueur, il ne restait plus qu'à pourvoir à ce même transport des déblais dans les parties du canal où ils ne doivent pas être déposés sur les rives. On a construit dans ce but des bateaux-porteurs. Les uns vont à la mer ; ils sont construits de manière à s'y maintenir. Les deux ponts sont placés l'un à l'avant, l'autre à l'arrière du bâtiment ; ils servent à l'équipage et à la manœuvre. Le centre du navire est réservé tout entier à la réception des déblais. Il est séparé, par une cloison, en deux cavités qui descendent jusqu'au fond du bateau-porteur, et qu'on remplit des produits du dragage. Quand ces réceptacles sont pleins, on conduit le bateau-porteur en mer, et, au moyen d'un levier, on descend les chaînes qui tiennent les portes, trappes ou clapets de fond, comme le lecteur voudra les appeler. En s'ouvrant, ces portes laissent tomber les déblais contenus dans les cavités du bateau qui revient alors prendre place sous les dragues pour y recevoir un nouveau chargement.

D'autres bateaux de même espèce et qui ont la même attribution, sont destinés à fonctionner exclusivement dans les lagunes que traverse le canal. Sur les uns les portes sont au fond, sur les autres elles sont de côté ; ils sont larges et plats comme il convient à des bateaux de rivière, au lieu de s'amincir graduellement jusqu'à la quille, comme les bateaux de mer (D).

Nous aurions encore à solliciter l'attention en faveur d'une drague nommée *excavateur à sec*. On l'a représentée en plein exercice et il suffit d'un coup d'œil pour qu'on en comprenne le mécanisme et l'utilité. Cet instrument est employé sur les talus élevés du seuil d'El-Guisr, par M. Couvreux, à qui la Compagnie a concédé une petite partie de ses travaux. Pour plus amples détails, nous renvoyons le lecteur à la fin de la présente brochure. Annexe (E).

Tels sont les principaux modèles que la Compagnie a rassemblés sur le canal figuré à l'Exposition. Ils comprennent les différentes combinaisons qu'elle a adoptées pour le creusement du canal et

le transport des déblais. Ces mécanismes, qui, pour la plupart, présentent des innovations importantes, sont ingénieux, économiques et surtout *pratiques*, pour nous servir d'une expression qu'on emploie volontiers dans les fabriques et les usines. La science du dragage était encore dans l'enfance au moment où le canal de Suez a été commencé. Jamais les dragues n'avaient été employées à des terrassements aussi considérables. La nécessité, *mère de l'industrie* — c'est à l'Exposition surtout que cette métaphore ancienne est applicable — a bien inspiré la Compagnie et ses entrepreneurs. Désormais, on ne craindra plus d'extraire, sous l'eau, la plus grande quantité de terre. On a sous les yeux l'un des plus grands exemples de ce que peut faire, sous ce rapport, le génie de l'homme et la persévérance des caractères.

On avait privé la Compagnie du concours des ouvriers ; elle y substitue le travail mécanique. Il n'existait pas de machines proportionnées au travail qu'elle avait à faire, elle en crée. Elle leur donne une force inconnue, des organes nouveaux. Elle élève la matière à la hauteur de l'entreprise commencée. En même temps elle peuple un désert. Elle construit des villes ; elle introduit la circulation, l'industrie dans l'isthme ; elle y propage l'instruction et la morale; elle y distribue le pain de la parole avec le pain de chaque jour à des milliers d'hommes. Dira-t-on qu'elle n'a pas bien mérité du pays?

Jetons maintenant un coup d'œil sur la partie de l'Exposition qui est consacrée au système de touage adopté pour le transport provisoire des marchandises d'une mer à l'autre, en passant par le canal d'eau douce.

Voici le toueur, qu'on appelle le toueur Bouquié, du nom de celui qui inventa ce système. Voici quelques fragments de la chaîne immergée sur laquelle ce toueur se hale, en traînant à sa suite des chalands chargés ensemble de mille tonneaux de marchandises Deux mots à ce sujet :

L'état d'avancement des travaux dans la partie du canal qui va de Port-Saïd à Ismaïlia et la complète construction du canal d'eau douce qui, venant de Zagazig, rejoint le canal maritime à Ismaïlia pour descendre ensuite directement à Suez, a permis à la Compagnie d'installer un service régulier de transi- des marchandises et des passagers d'une mer à l'autre.

De nombreux chalands destinés à recevoir les chargements ont été expédiés à Port-Saïd et mouillés dans les canaux.

Un double système de traction a été adopté.

Dans le canal maritime, et provisoirement, six bateaux à vapeur remorqueront les chalands chargés de Port-Saïd à Ismaïlia, et *vice versâ*.

Dans le canal d'eau douce, un système de touage a été installé. Six toueurs font ce service.

Les remorqueurs à deux hélices, construits suivant les formes ordinaires, mesurent 20 mètres de longueur et 4 mètres de largeur. Ils sont munis chacun de deux machines indépendantes de plus de 100 chevaux de force.

Le système de touage qui fonctionne sur le canal Saint-Martin à Paris et dont M. Bouquié est l'inventeur, a été adopté comme étant à la fois le plus simple et le mieux approprié aux conditions du transit dans l'isthme.

Ces toueurs mesurent 20 mètres de longueur sur 3 mètres 50 de largeur et sont munis chacun d'une machine de 18 chevaux de force.

La chaîne sur laquelle s'opère la traction dans le système adopté est entraînée sur une poulie à empreintes, chaque maillon venant s'adapter exactement dans l'empreinte de la roue motrice. Cette roue est placée sur l'un des côtés du toueur, ce qui permet de prendre ou de quitter la chaîne avec la plus grande facilité, soit en la retirant de l'eau et la posant sur la poulie, ou en la rejetant dans le canal, soit, lorsqu'un toueur est bord à bord avec le premier, en prenant la chaîne sur sa poulie ou en l'y posant.

Ce système a sur le système de touage ordinaire, qui consiste dans l'emploi de treuils placés au centre des toueurs, l'avantage d'une plus grande légèreté, d'une plus grande simplicité d'organes et enfin d'une extrême facilité de manœuvre pour la mise en marche et l'arrêt ou pour le croisement de deux toueurs marchant en sens inverse sur une même chaîne.

Le transit des marchandises et des passagers d'une mer à l'autre, est dès maintenant organisé de manière à transporter à travers l'isthme jusqu'à mille tonnes par jour. La Compagnie du canal de Suez a ainsi inauguré sa période d'exploitation.

Quelques renseignements sur l'usine établie par M. Lasseron, à Ismaïlia, ne seraient pas superflus. Un modèle de cette usine a été placé sur l'une des tables de l'Exposition. e a pour but d'élever l'eau douce et de la transporter, par une double conduite forcée jusqu'à Port-Saïd, c'est-à-dire, à quatre-vingts kilomètres. C'est une distance considérable qui donne à cette entreprise un caractère tout particulier. L'usine Lasseron fonctionne très-bien (F).

ÉCHANTILLONS DU SOL ET PRODUITS NATURELS.

Nous avons peu de choses à dire à ce sujet. Les échantillons, qu'a recueillis en Egypte M. Ch. Laurent-Degousée; les spécimens et produits naturels collectionnés dans l'isthme par le docteur Companyo et le capitaine Beaudouin, sont intéressants à plus d'un titre; mais nous sortirions de notre sujet, et nous pourrions être à bon droit taxés d'incompétence, si nous cherchions à disserter sur les sciences naturelles.

La collection du docteur Companyo qu'il a offerte et qui appartient au mu-ée de Perpignan, et l'opinion générale lui est très favorable. On y trouve des curiosités qui méritent d'être vues et dont l'explication est donnée par les étiquettes (G).

Quant aux collections géologiques de M. Ch. Laurent-Degousée, elles ont été faites avec un grand soin. Cette étude n'a certes pas été indifférente aux ingénieurs qui avaient à se rendre compte de la nature du sol avant de combiner les moyens de l'attaquer. C'est, d'ailleurs, un nouveau chapitre ajouté à l'histoire de la constitution du globe et, à ce titre, il doit avoir un grand attrait pour tous ceux qui aspirent à la gloire des Humboldt et des Élie de Beaumont (H).

PANORAMA.

Il y a rien à dire d'un Panorama, il faut le voir. Nous avons dit quelle raison a déterminé la Compagnie à exposer cette peinture. On sait quelle a eu pour but de représenter l'état des travaux au mois d'avril 1867, époque où la toile a été peinte par MM. Rubé et Chaperon sur les dessins de M. Chapon, architecte de la Compagnie. C'est une représentation très-exacte de l'Isthme et du Canal. Toutefois nous devons faire remarquer que les divers chantiers et villes sont, dans la nature, beaucoup plus espacés que sur la toile.

Ils sont séparés tantôt par les sables, tantôt par les eaux des lacs. Il eût été très-monotone et tout à fait sans intérêt de représenter ces terrains et ces eaux uniformes et, d'ailleurs, l'étendue de la toile n'était pas assez grande pour qu'une représentation exacte fût possible. Le spectateur doit donc savoir que si le Panorama est parfaitement correct en ce sens qu'il montre les travaux et les établissements de la Compagnie dans l'état où ils se trouvaient au mois d'avril dernier, il a le défaut nécessaire de rapprocher les distances et de joindre presque des chantiers et des villes qui sont beaucoup plus éloignées les unes des autres.

A droite du panorama est la Méditerranée, le spectateur a sous ses yeux, la ville de Port-Saïd, son port et le commencement de la jetée de l'Ouest. A ses pieds, sur le premier plan, où l'on voit une espèce de damier composé de blocs correctement aligné. C'est le chantier de MM. Dussaud frères. Ces blocs formés, ainsi que nous l'avons dit, de sable et de chaux, sont destinés à la construction des deux jetées.

En face, et sur l'autre rive du canal, se développent parallèlement au littoral, les maisons de la ville.

Des navires à voiles sont figurés dans le premier bassin, qui est le bassin du commerce.

La digue assurant, dès à présent, à la navigation, des profondeurs de 7 mètres, les bâtiments d'un tonnage moyen, pénètrent constamment dans le port et mouillent à l'endroit où ils sont indiqués.

Au sortir de Port-Saïd, le canal entre dans les lacs Menzaleh, qu'on voit se dérouler à perte de vue sur la rive Afrique et qui s'étendent également sur la rive Asie. Ces lacs, avec leurs bandes de terrain sablonneux qui émergent de l'eau, sont très-fidèlement représentés. Seulement, il faut se les figurer comme ayant une bien plus grande étendue le long du canal. Ils l'enveloppent jusqu'au 45e kilomètre environ, ne laissant à sec que les deux berges construites à main d'homme et formées des déblais extraits du canal même.

Raz-el-Ech, le premier campement que nous apercevons sur la rive d'Afrique, au sortir de Port-Saïd, au 15e kilomètre, n'est qu'un îlot de vase durcie par le soleil au milieu des lacs. On l'utilise pour le service des dragues qui travaillent dans cette partie du canal.

Plus loin, vers le 45e kilomètre, voici Kantara, avec son pont de bateaux, qui sert au passage des caravanes sur la route de Syrie. Kantara, placée dans une plaine de sable, consiste en une double rangée de baraques, offrant en perspective un bel hôpital situé sur un mamelon. Le site est parfaitement salubre, les lacs Menzaleh cessent en cet endroit, mais les marais recommencent un peu plus loin, sous le nom de « Lacs Ballah », qui baignent le pied du seuil d'El-Guisr à El-Ferdane.

Ici, le canal est encaissé entre deux talus très-élevés. C'est ce qu'on appelle « le plateau ou le seuil d'El-Guisr », qui comprend un espace de 14 kilomètres, et qui a été creusé en partie, ainsi que nous l'avons dit plus haut, par la main des ouvriers fellahs. Le village ou campement d'El-Guisr se trouve au sommet de la dune sur la rive Afrique.

On aperçoit ensuite le chalet du vice-roi construit à l'extrémité méridionale de la dune. Il regarde la ville d'Ismaïlia et la vaste nappe d'eau qu'on appelle le lac Timsah. A droite, la perspective s'étend sur le canal d'eau douce et les plaines fertiles de l'Égypte; à gauche l'œil se perd dans un horizon de sables.

La ville d'Ismaïlia est placée entre le canal d'eau douce et le lac Timsah : elle fait face à ce lac, au pied des dunes d'El-Guisr. Une dérivation du canal d'eau douce passe au pied de la cité et l'alimente. C'est un parallélogramme où l'on trouve l'habitation du directeur général des travaux, le chalet du président de la Compagnie, les ateliers, les magasins, une église catholique et un hôpital. A quelque distance, a été construite l'usine de l'ingénieur avec qui la compagnie a traité pour l'envoi de l'eau douce par une double conduite forcée jusqu'à Port-Saïd. Le modèle de cette usine est au nombre des plans en relief exposés par la compagnie. De l'autre côté de la ville est placé le village arabe avec son bazar et sa mosquée. Toutes ces constructions sont figurées sur la toile de MM. Rubé et Chaperon.

Nous arrivons à une autre partie du tableau, où l'on ne voit plus la ligne d'eau continue du canal maritime, mais où l'on suit parfaitement de l'œil, les travaux que s'accomplissent pour achever l'œuvre du percement de l'Isthme.

Le Sérapéum est cette élévation de terre qui commence presque au pied du lac Timsah. On en avait écrété le sommet, à mains d'hommes, mais les bras indigènes ayant été retirés à la compagnie, on a dû imaginer d'autres moyens de creuser le Sérapéum. On a fait dans le canal d'eau douce, que le spectateur voit serpenter à l'horizon, une saignée transversale, par laquelle on a amené l'eau dans la tranchée même que les indigènes avaient ouverte; puis on y a fait entrer les dragues par le canal d'eau douce, dont le niveau est beaucoup plus élevé que celui du canal maritime.

Immédiatement après le Sérapéum, le panorama indique une vaste dépression de terrain, qu'on désigne sous le nom de Lacs Amers. La mer Rouge, qui, autrefois, remplissait évidemment ce grand bassin, y a laissé des dépôts considérables de sel et des flaques de vase noirâtre. Lorsque la Compagnie sera en mesure de faire entrer l'eau dans les Lacs Amers, on calcule qu'ils contiendront 900 millions de mètre cubes ; il faudra plus d'une année pour les remplir.

Chalouf-el-Terraba, que nous voyons ensuite, est un campement des plus curieux. Des travaux d'une grande importance

y ont été exécutés, il s'agissait d'enlever un banc de roche sur un espace de plusieurs kilomètres. Le canal a d'abord été creusé à toute largeur, jusqu'au niveau de ce rocher, puis on a fait jouer la mine et la Compagnie n'a pas tardé à avoir raison de cet obstacle. Aujourd'hui la tranchée est ouverte à toute profondeur, c'est-à-dire à huit mètres, dans toute la section de Chalouf.

Traversons la plaine de Suez et les divers campements qu'on y a placés, non sans y remarquer en passant, le Djébel-Géneffé, qui est le dernier contrefort des montagnes de l'Attaka, ainsi que le chemin de fer, que nous voyons circuler au loin dans le désert, marchand vers Suez.

Nous voici parvenus à Suez, que nous n'avons pas à décrire, puisque c'est une ancienne ville d'Egypte et qui devait figurer dans le panorama du canal de Suez, puisque c'est l'endroit où il aboutit. Déjà les dragues de la Compagnie sont entrées par la mer Rouge et elles creusent le canal en remontant vers le nord. La Compagnie a vivifié cette ville en y versant les eaux du canal d'eau douce, qu'elle livre gratuitement aux habitants. C'est là aussi qu'aboutit dès à présent le service du transit des marchandises entre Port-Saïd et Suez, et que l'œuvre de la réunion des deux mers, accomplit ainsi une première phase de son exécution.

ANNEXES

(A)

PROFIL TRANSVERSAL DU CANAL

Le canal a 8 mètres de profondeur au-dessous de la ligne d'eau.

La largeur au plafond est partout de 22 mètres.

La largeur à la ligne d'eau est de 58 mètres à la traversée des seuils d'El-Guisr, du Sérapéum et de Chalouf, sur une longueur totale de 33 kilomètres environ. Partout ailleurs la largeur est de 100 mètres.

Les talus sont réglés dans chaque région que traverse le canal, d'après la tenue naturelle des terrains. Leur inclinaison n'est jamais moindre que 2 de base pour 1 de hauteur.

Dans les parties où la largeur est de 58 mètres, il y a de chaque côté, à 1 mètre au-dessous de l'eau, une banquette de 2 mètres de large.

Dans les parties où la largeur est de 100 mètres, il y a de chaque côté, à 1 mètre 75 au-dessous de la ligne d'eau, une banquette dont la largeur est variable avec la pente du talus.

(B)

Grandes dragues. — Voici les dimensions et dispositions générales des vingt grandes dragues que la Compagnie a fait exécuter.

Longueur de la coque	30m,	»
Largeur	8	»
Creux.	3	»
Tirant d'eau.	1	60

La coque est en fer.

La machine est de la force de 35 chevaux nominaux évalués d'après les règles de Watt; elle est verticale, à connexion directe et à condensation. Elle a deux cylindres accouplés.

La surface de chauffe totale des chaudières est de 81 mètres carrés. Elles sont timbrées à 2 atm. 75.

Il n'y a qu'une seule élinde placée au milieu de la drague. L'axe du tourteau supérieur est à 8 mètres 50 au-dessus du niveau de l'eau.

La longueur de l'élinde est de 19 mètres 50. Quand on le relève suffisamment, le pied de cette élinde se place en avant de la drague, en sorte que l'appareil peut se frayer lui-même un chemin dans un terrain plus haut que le fond de sa coque.

Ces dragues ont : les unes des godets de 350 litres; les autres de 300 litres.

Les trous des maillons sont garnis d'une bague d'acier trempé. Les boulons qui les réunissent sont aussi en acier trempé.

Les mouvements de déplacement s'obtiennent au moyen de six chaînes : une chaîne d'avance, une chaîne de recul, et à chaque angle une chaîne de papillonnage. Les treuils sur lesquels passent ces chaînes sont mus à la vapeur. Le treuil qui sert à hisser ou à affaler l'élinde est également mis en mouvement par la vapeur.

Toutes ces vingt dragues avaient auparavant des déversoirs ordinaires laissant tomber les déblais à 1 mètre 80 du bord.

Aujourd'hui la plupart d'entre elles ont été munies de longs couloirs de 25 mètres.

40 autres dragues ont été commandées.

4 d'entre elles sont munies de couloirs de 60 mètres.

18 ont des couloirs de 70 mètres.

Les autres ont des couloirs ordinaires.

Ces dragues ressemblent beaucoup aux vingt précédentes : elles présentent les dispositions et dimensions suivantes :

Longueur de la coque	33m.	»
Largeur	8	30
Creux	3	16
Tirant d'eau	1	50

La machine est de la force de 35 chevaux nominaux, elle développe facilement sur les pistons 7875 kilogrammètres.

Elle est à moyenne pression et à condensation.

Les chaudières présentent une surface de chauffe totale de 108 mètres carrés. Elles sont timbrées à 3 atm.

Il n'y a, comme dans les autres dragues, qu'une seule élinde.

Les godets ont une capacité de 400 litres sur les unes, et de 300 litres sur les autres.

Les dimensions de la section transversale des maillons mâles qui les réunissent sont de 180 × 58 millimètres. Les boulons sont en acier trempé, les trous dans lesquels ils sont engagés sont garnis de bagues également en acier trempé. Leur diamètre est de 70 millimètres.

Les dragues à déversoir ordinaire ont leur tourteau à 11m,50 au-dessus de l'eau.

Les dragues à long couloir de 60 mètres ont leur tourteau à la même hauteur.

Celles à long couloir de 70 mètres ont leur tourteau à 14m,80 au-dessus de l'eau.

La section des couloirs a la figure d'une demi-ellipse ; elle a 0m,60 de profondeur sur 1m,50 de large. La longueur de 70 mètres est comptée à partir de l'axe de la drague. Le couloir est consolidé dans sa longueur par deux cours de poutres à treillis qui reposent à peu près aux deux tiers de leur longueur sur un chaland en fer. Afin que la stabilité de ce dernier soit très-grande, l'arcade qui supporte la charpente du couloir repose sur le fond même du chaland, par les tourillons d'un gros essieu passant dans des paliers, dont l'axe est dirigé suivant la longueur du chaland et passe en plan par le centre de carène de ce dernier.

L'attache du couloir à la drague n'est pas non plus rigide dans le sens

vertical. Elle se fait par une forte charnière horizontale qui permet à l'inclinaison du couloir de varier.

Le couloir mobile et le fond du déversoir viennent se toucher bout à bout; leur joint est recouvert et rendu étanche au moyen d'une feuille de cuir fixée et serrée par une bande de tôle contre le déversoir seulement.

Les montants de l'arcade qui supporte le couloir dans le chaland sont munis de coulisses verticales. Deux petits verrins hydrauliques à main placés au-dessous permettent de soulever l'arcade et par conséquent le couloir quand on veut en changer l'inclinaison. Lorsqu'il est amené à la hauteur qui donne l'inclinaison désirée, des cales d'épaisseur correspondantes sont rapportées dans les coulisses; le tout est alors boulonné de nouveau et reprend la rigidité nécessaire.

Lorsqu'on veut détacher le couloir et le faire voyager sur le canal, une disposition spéciale de plaque tournante interposée entre l'arcade et le chaland permet de l'orienter dans le sens de la longueur du chaland. On fait alors reposer un des bouts sur un autre chaland et le tout peut facilement cheminer dans un chenal étroit.

Le chaland est rendu solidaire des mouvements de la drague au moyen d'un système d'arcs-boutants et de chaînes obliques avec ridoirs qui le réunissent à elle.

La stabilité de la drague est augmentée par un plan vertical de charpentes en fer, faisant corps avec elle et s'attachant au chaland.

Des pompes rotatives, installées sur la drague et mues par la machine, versent de l'eau à la partie supérieure du couloir pour entraîner les déblais.

Pour le cas où les pompes rotatives ne donneraient, pour certains déblais, pas assez d'eau, le chaland du couloir reçoit une locomobile qui fait mouvoir une pompe donnant 150 mètres cubes à l'heure.

L'eau de cette pompe est conduite tout le long du couloir par un tuyau percé, de distance en distance, de trous qui permettent de jeter l'eau en différents points. Enfin une chaîne sans fin, mise en mouvement par la machine et garnie de palettes, passe dans le fond du couloir. Elle aide les déblais à descendre en cas de besoin.

Les sables fins descendent facilement dans ces couloirs, sous une inclinaison de 4 à 5 centimètres par mètre, avec une quantité d'eau à peu près égale à la moitié des déblais dragués.

Pour les argiles, il faut une pente d'au moins 6 à 8 centimètres par mètre, mais on n'a pas besoin d'autant d'eau.

Le rendement annuel des dragues à long couloir peut être évalué au minimum à 350,000 mètres cubes; celui des dragues à déversoir ordinaire, desservies par des appareils spéciaux, peut être évalué à 300,000 mètres cubes.

Les talus extérieurs des cavaliers, déposés par les dragues à long couloir, varient de 4 à 7 pour 100, selon qu'il s'agit de sable ou d'argile plus ou moins compacte. Cette grande inclinaison, due à la vitesse de l'eau entraînée, permet de déposer un grand cube dans un cavalier de peu de hauteur.

Les dragues à long couloir, d'un fonctionnement économique et simple, sont employées partout où le peu de hauteur du terrain naturel permet leur usage, et on ne cesse de s'en servir que lorsque la crête du cavalier devient trop haute pour le bout du couloir. Elles feront presque toute la section du canal qui traverse le lac Menzaleh, et une partie de celles qui traversent la plaine de Suez et les abords des grands lacs.

(C)

APPAREIL ÉLÉVATEUR

Dans les parties du canal où le terrain est trop élevé pour qu'on puisse employer les dragues à long couloir, on se sert de l'appareil élévateur.

Cet appareil consiste essentiellement en deux poutres en fer supportées perpendiculairement au canal, par l'eau et par la banquette bordure. A leur partie supérieure règne une voie de fer inclinée à environ 22 centimètres par mètre, dont l'extrémité inférieure est à 3 mètres de la surface de l'eau et l'extrémité supérieure à 14 mètres au-dessus de ce même niveau.

Les poutres sont en fer à treillis à larges mailles. Elles reposent par leur milieu sur un chariot qui peut rouler parallèlement à l'axe du canal sur la banquette élevée à 2 mètres au-dessus de l'eau

La partie des poutres qui est dirigée vers l'eau s'appuie sur un chaland, dont l'axe est placé à environ 8 mètres de leur extrémité. L'autre moitié, dirigée vers la terre, est complétement en porte-à-faux.

Ces deux poutres sont reliées entre elles par des contrevents verticaux et par un entretoisage placé dans les plans des tables inférieures des poutres.

Les consoles extérieures placées au milieu des poutres se réunissent en arcade au-dessus des rails; à leur partie inférieure elles s'élargissent et viennent reposer par leurs bords extérieurs sur le chariot.

L'appareil est ainsi porté par deux points écartés de 4 mètres, ce qui lui donne une stabilité transversale suffisante, tout en lui permettant d'osciller dans le sens de sa longueur, et de prendre des inclinaisons variables avec la hauteur de l'eau.

Afin de laisser toute facilité à ces oscillations, ainsi qu'aux petits mouvements de tangage et de roulis imprimés au chaland par le clapotis, l'attache de la poutre sur le chaland se fait au moyen d'une pièce de fonte à deux tourillons, dont les axes sont horizontaux et perpendiculaires l'un à l'autre. Cette pièce forme donc articulation à la Cardan. De cette pièce, sur laquelle elles sont solidement fixées, partent les quatre jambes de force qui, formant comme les arêtes d'une pyramide renversée, vont deux à deux se river sous les poutres.

Sur la voie inclinée roule un chariot. Un des essieux est calé sur ses roues, tandis que l'autre est mobile dans les siennes et aussi dans le bâti du chariot. Ce dernier essieu porte auprès et en dedans de chacune de ses roues deux cylindres de diamètres différents, fondus d'une seule pièce. Sur le petit s'enroule une chaîne à laquelle doivent être accrochées les caisses à déblais; sur le grand s'enroule en sens inverse un câble en fer. Ce câble passe sur une poulie de renvoi au haut du plan incliné, puis vient s'enrouler sur un tambour fixé aux pièces d'appui des poutres sur chaland. Une machine à deux cylindres donne le mouvement à ce tambour.

La chaudière est posée dans le chaland, qui contient en outre, des soutes pour l'eau douce et le charbon. Le tuyau de vapeur allant de la chaudière à la machine passe à l'intérieur du joint à la Cardan qui réunit les poutres au chaland.

La manœuvre est facile à comprendre : Supposons le treuil roulant au bas du plan incliné, par conséquent en dehors du chaland. Au-dessous se trouve un bateau portant des caisses qui viennent d'être remplies de déblais sous la drague. On accroche aux deux côtés d'une caisse les chaînes du

treuil roulant. La machine est mise en marche, les câbles en fer se tendent, se déroulent en faisant tourner les cylindres du treuil et enroulent les chaînes de suspension de la caisse. Cette dernière est soulevée jusqu'à ce que, venant toucher le treuil, elle arrête l'enroulement des chaînes qui la supportent, et par conséquent le déroulement des câbles. La machine à vapeur continuant à agir, les câbles entraînent le treuil et le font monter avec la caisse jusqu'au sommet du plan incliné, où le versement du déblai se fait automatiquement.

Pour cela, à l'arrière et au fond de la caisse sont adaptés deux galets qui, au moment de l'ascension, viennent s'engager entre deux paires de guides ou rails parallèles au plan incliné. Ces guides maintiennent la caisse horizontale pendant la montée. Quand la caisse est sur le point d'arriver au haut du plan incliné, les guides se relevant suivant une courbe assez rapide, soulèvent l'arrière de la caisse et l'amènent à être presque verticale. La machine à vapeur est alors arrêtée pendant le temps nécessaire au vidage de la caisse, puis son mouvement étant renversé, le chariot et la caisse vide redescendent. Les caisses ont une capacité de 3 mètres cubes. Leur forme est analogue à celle des wagons de terrassement à bascule, seulement la charnière est à la partie supérieure de la porte. Afin de faciliter la chute du déblai, la caisse n'est pas tout à fait rectangulaire, elle est plus étroite à l'arrière que du côté de la porte; de plus, le fond est garni de tôle mince.

Il faut deux appareils élévateurs par drague, — il y en a en tout dix-huit. Ils sont desservis par sept cents caisses.

(D)

CHALANDS FLOTTEURS

Pour porter les caisses à déblais, on emploie des flotteurs.

Chacun d'eux porte sept caisses à déblais. Ces flotteurs se composent de deux longues boîtes étanches en tôle, ayant 17 mètres 50 de long, 1 mètre 10 de large sur 1 mètre 25 de haut. Ces deux boîtes sont maintenues à la distance de 3 mètres, un peu supérieure à la longueur des caisses, par huit cloisons à claire-voie, entre lesquelles viennent se placer les caisses à déblais qui, quand elles sont pleines, sont presque entièrement plongées dans l'eau. Cette disposition les débarrasse de l'eau qu'amènent les godets; elle abaisse autant que possible les caisses et réduit au minimum la largeur du bateau. On peut ainsi avoir des déversoirs courts et très-inclinés sans que la drague soit très-haute.

Il y a en tout quatre-vingt-dix chalands flotteurs.

BATEAUX PORTEURS

Dans les parties voisines de la mer ou des grands fonds des lacs, où les déblais ne doivent pas être mis en cavaliers sur les côtés du canal, on les emporte et on va les vider au large de la mer ou des lacs, au moyen de bateaux porteurs.

Sur 36 de ces bateaux, 10 ont été construits en Angleterre et 26 en France.

Les bateaux porteurs provenant de constructeurs anglais sont à peu près

semblables à ceux qui sont employés sur la Clyde et sur la Tyne; ils présentent les dispositions et dimensions générales suivantes :

Longueur de la coque.	11m,75
Largeur.	7 01
Creux	2 97
Longueur du puits	15 24
Largeur du puits au niveau du pont. .	5 79
— — au fond	2 51

Ce puits est unique et central; il cube environ 180 mètres cubes. Il est fermé par six paires de portes, maintenues deux à deux par des chaînes qui passent sur une arcade centrale régnant au-dessus du puits. Ces chaînes vont s'enrouler sur des treuils placés sur le pont et munis de déclics.

La force de la machine est de 50 chevaux nominaux environ. Elle est à moyenne pression et à condensation par surfaces.

L'hélice est unique; son pas est de 3m.81; son diamètre de 2m.438.

Ces bateaux sont d'excellents types à imiter. Leur vitesse est de 6 à 7 nœuds.

Les 26 bateaux construits en France sont un peu différents. La machine motrice est également de la force de 50 chevaux nominaux, mais elle est à haute pression, sans condensation. L'alimentation des chaudières est faite au moyen d'eau douce; cette eau douce est portée dans des soutes de 12 mètres cubes environ. 20 d'entre eux sont à double hélice. Les 6 autres n'en ont qu'une.

Les puits ont une capacité de 200 mètres cubes.

Douze de ces bateaux ont un puits central, comme dans le type anglais.

Les autres ont au contraire deux puits, l'un à bâbord, l'autre à tribord, séparés par une coursive centrale formant flotteur.

GABARES A CLAPETS DE FOND. — GABARES A CLAPETS LATÉRAUX.

Indépendamment, des points du canal assez rapprochés de la mer ou des grands fonds des lacs, pour qu'il soit économique de se servir des bateaux porteurs pour enlever les déblais, il en est qui sont à la proximité de lagunes naturelles, ou des bassins artificiels dont il sera parlé ci-après. Dans celles de ces parties où il n'est pas nécessaire de mettre les déblais en cavaliers, on les transporte et on les vide dans ces lagunes ou dans ces bassins, au moyen de gabares à clapets.

Les unes ressemblent beaucoup aux bateaux porteurs ; ce sont les gabares à clapets de fond. Les clapets sont horizontaux et situés à la partie inférieure du puits. Elles sont employées partout où les fonds de dépôt sont assez bas pour permettre le jeu des clapets.

Ces bateaux ont 33 mètres de long et 7 mètres de large; ils portent 125 mètres cubes de déblai, avec un tirant d'eau de 1 mètre 50.

Ils ont deux hélices. La machine est à 2 cylindres indépendants, horizontaux, adossés l'un à l'autre. Elle marche à haute pression, sans condensation. La chaudière est tubulaire, timbrée à 8 atmosphères, elle fonctionne à l'eau douce. Elle a 22 mètres carrés de surface de chauffe. Ces bateaux, chargés ou lèges, marchent à raison de 5 à 6 kilomètres à l'heure. Il en existe 37.

Les gabares à clapets latéraux sont employées là où il n'y aurait pas assez de profondeur pour permettre le développement des portes des gabares à clapets de fond.

Ces bateaux sont aussi entièrement en fer; ils ont 32 mètres 50 de long sur 6 mètres de large. Le puits de déblai, divisé en six compartiments, occupe une longueur de 20 mètres. Il est partagé dans le sens de la largeur par une coursive ou une chambre à air à section triangulaire, dont le fond du bateau forme le grand côté. Le sommet du triangle est à peu près au niveau des plats bordes. Les côtés du bateau sont légèrement renversés vers le dehors. Dans ces côtés sont pratiquées les portes dont la longueur égale-

celle de chaque compartiment. Elles ont 1 mètre 20 de haut ; leur charnière est placée à la partie supérieure.

Les treuils de manœuvre des portes sont placés à l'intérieur de la coursive centrale ; on y accède par les compartiments extrêmes du bateau.

Le compartiment de l'arrière contient une machine à deux cylindres, la chaudière, les soutes à eau douce et le charbon. La machine et la chaudière sont les mêmes que celles des gabares à clapets de fond.

Les porteurs à clapets latéraux portent de 80 à 90 mètres cubes de déblais au tirant d'eau de 1 mètre 20. Il y en a 30.

(E)

SEUIL D'EL-GUISR. — EXCAVATEURS.

Ainsi que nous l'avons dit, le seuil d'El-Guisr avait été ouvert dans toute sa hauteur par les contingents égyptiens. Mais c'était seulement sur une largeur réduite ; il fallait élargir la tranchée qu'ils avaient faite, de manière à donner à la cuvette 58 mètres de ligne d'eau. Ces travaux d'élargissement sont exécutés du kilomètre 60 au kilomètre 75, en partie par la Compagnie, en partie par M. Couvreux, entrepreneur.

Les travaux se font au wagon et à la locomotive.

Sur certaines parties du chantier, les wagons se chargent à bras et à la pelle ; sur d'autres, au moyen d'excavateurs ou dragues à sec.

Les excavateurs employés donnent de bons résultats ; en voici les dispositions générales :

Un châssis horizontal est supporté par neuf roues sur une voie à trois rails de 3 mètres de large, parallèle au talus de la tranchée à élargir. Les roues ont 1 mètre de diamètre. Ce châssis a 6 mètres de longueur. Il supporte une chaudière et deux machines motrices. L'une met en mouvement la chaîne à godets, l'autre sert à faire progresser l'appareil. L'échelle qui supporte la chaîne draguesse est en porte-à-faux en dehors du châssis, dans un plan perpendiculaire à l'axe de la voie. Elle est suspendue à son extrémité inférieure par une bigue. On peut en faire varier l'inclinaison à volonté.

L'axe de l'arbre à cames qui entraîne la chaîne draguesse est à 5 mètres au-dessus des rails.

Il y a dix-huit godets. Ces godets se déchargent au haut de l'appareil dans un couloir qui fait saillie de 3 mètres sur le rail extérieur.

La chaudière est placée du côté opposé au talus afin d'équilibrer la chaîne draguesse. Cette chaudière est tubulaire. Sa surface de chauffe est de 20 mètres carrés.

Le poids de cet appareil est d'environ 22,000 kilogrammes. La machine est de la force de quinze chevaux. Son rendement atteint jusqu'à 750 mètres cubes en dix heures dans les sables peu résistants.

L'excavateur est suivi d'un tender portant les approvisionnements qui lui sont nécessaires. Ce tender est divisé en deux compartiments : l'un, d'une contenance de 5 mètres cubes, est destiné au charbon ; l'autre, d'une contenance de 6 mètres cubes, sert de réservoir à eau.

Les wagons qui reçoivent les déblais sont sur une voie parallèle à celle de l'excavateur et placée tout à côté. Des embranchements placés de distance en distance leur font franchir en écharpe les talus de la tranchée. Arrivés au sommet, ils sont conduits dans les parties du terrain les plus déprimées, où ils sont vidés. A chaque passe que fait l'excavateur on rippe sa voie et celle des wagons, pour procéder à la passe suivante.

Ces machines travaillent aussi bien dans l'eau qu'à sec. Il y en a seize sur

les chantiers. Elles sont desservies par dix locomotives et par deux cent cinquante à trois cents wagons de terrassement.

Quand la tranchée sera amenée à sa largeur définitive, à la ligne d'eau et au-dessus, la cuvette sera achevée par des dragues ordinaires. Elles verseront leurs déblais dans des gabares à clapets de fond qu'on ira vider dans le lac Timsah.

Tels sont les appareils employés pour le creusement du canal.

En résumé, le gros matériel de creusement consiste en :

18 Petites dragues,
38 Dragues à couloirs courts ou à couloirs de 25 mètres.
4 Dragues à couloirs de 60 mètres.
18 Dragues à couloirs de 70 mètres.
En tout 78 dragues d'une force totale de 2,370 chevaux nominaux.
36 Bateaux porteurs allant en mer.
67 Gabares à clapets de fond ou à clapets latéraux.
18 Appareils élévateurs.
20 Grues à vapeur.
90 Chalands flotteurs avec 700 caisses à déblais.
16 Excavateurs.
18 Locomotives.

Il faudrait ajouter à cette énumération un grand nombre de citernes à vapeur, de chalands transports à vapeur, de canots à vapeur, de locomobiles, etc., etc., affectés au service des chantiers.

JETÉES DE PORT-SAÏD

Les seuls travaux d'art importants qui soient à faire sont les jetées de Port-Saïd. Elles sont destinées à former l'embouchure du canal dans la Méditerranée.

Nous avons dit plus haut que la plage de cette mer le long de l'isthme, est en sable et qu'elle a une pente très-douce, en sorte que les grands fonds ne se trouvent qu'assez loin du Lido. Pour protéger l'entrée du canal contre les vents et les ensablements, il fallait construire en mer deux jetées allant regagner les fonds de 8 à 9 mètres.

La jetée de l'Ouest présente une longueur d'environ 3,100 mètres; elle est orientée vers le N.-E. 1/4 N. ; celle de l'Est a une longueur provisoire d'environ 1,600.

Leurs enracinements sur la plage sont écartés de 1,400 mètres. En s'avançant vers le large, elles se rapprochent l'une de l'autre. Le musoir de la jetée Est est à 700 mètres de la jetée Ouest. Elles sont construites sur le même profil, qui présente un couronnement horizontal de 5 mètres de largeur, émergeant de 2 mètres au-dessus du niveau moyen de la Méditerranée, avec des talus à 45 degrès.

Ces jetées sont exécutées en blocs artificiels par MM. Dussaud frères. Ils emploient les mêmes procédés d'exécution que dans leurs travaux de Marseille, de Cherbourg, d'Alger, etc. Les blocs ont 3 mètres 40 centimètres de longueur, 2 mètres de largeur et 1 mètre 50 centimètres de hauteur, soit, déduction faite des rainures, un cube de 10 mètres. Une partie du massif des jetées sera faite avec des blocs de 4 mètres cubes ; mais les revêtements extérieurs seront composés exclusivement de blocs de 10 mètres.

Les blocs de l'une et de l'autre catégories sont formés de sable de la plage et de chaux du Theil, dans la proportion de 325 kilogrammes de chaux en poudre sèche pour 1 mètre cube de sable.

Avant d'être immergés, ils demeurent soumis à la dessiccation à l'air libre pendant deux mois au moins. Le cube total des jetées sera d'environ 250,000 mètres cubes.

(F)

ÉTABLISSEMENT HYDRAULIQUE D'ISMAÏLIA.

L'établissement hydraulique destiné à alimenter d'eau douce tous les chantiers et campements compris entre Ismaïlia et Port-Saïd, sur un parcours de 79 kilomètres, est situé à Ismaïlia.

Il a été construit et il est dirigé par M. Lasseron. Il est placé près de la jonction du canal maritime et du canal d'eau douce. Il renferme trois machines à vapeur, dont deux de la force de 15 chevaux chacune, et la troisième de la force de 25 chevaux. Les deux premières machines sont pourvues de trois chaudières dont une seule suffit pour assurer le service. La troisième machine possède deux chaudières dans les mêmes conditions.

Les machines de 15 chevaux ont été établies en 1863; elles refoulaient l'eau dans une conduite unique de 162 millimètres, pouvant fournir à elle seule 750,000 litres par jour.

La troisième machine a été établie en 1865 en même temps qu'une deuxième conduite, parallèle à la première, de 216 millimètres de diamètre. Ces deux conduites communiquent entre elles par vingt raccords munis de robinets d'arrêt. Elles fonctionnent simultanément, soit que l'on fasse marcher les petites machines ou la grande. Elles fournissent facilement jusqu'à 1,500 mètres cubes par jour.

Sur le parcours des deux conduites, sont établis trois grands réservoirs, 'un de 500 mètres cubes, à El-Guisr, sur le point culminant de l'isthme; le cond, de 500 mètres cubes également, au Cap, au milieu de la distance entre Ismaïlia et Port-Saïd; le troisième, de 700 mètres cubes, à Port-Saïd.

Ces trois réservoirs ne sont établis que pour assurer l'alimentation en cas d'accidents aux conduites, car ils ne sont pas assez élevés pour donner la charge qui assurerait le débit total de 1,500 mètres cubes. Les machines refoulent donc l'eau jusqu'à Port-Saïd. Lorsque l'on fournit ce débit, la pression dans les conduites s'élève jusqu'à 6 atmosphères, tandis que le réservoir d'El-Guisr n'a qu'une élévation de 20 mètres.

Pour éviter les accidents provenant des coups de bélier sur des conduites d'une aussi grande longueur, on a établi des soupapes de sûreté fonctionnant comme celles des chaudières. Cette précaution suffit. L'établissement de colonnes de charge qui auraient avec avantage rempli le même but était impossible à cause de la hauteur considérable de plus de 60 mètres qu'il aurait fallu leur donner.

Cette usine est habilement dirigée par M. Lasseron; elle fonctionne bien, et elle suffit amplement à tous les besoins.

(G)

La collection Companyo se divise en 21 groupes, se rattachant à quatre branches principales savoir :

L'Archéologie.
L'Histoire naturelle (époque actuelle).
La Paléontologie.
La Minéralogie et la Géologie.

ARCHÉOLOGIE.

Dans la première branche, figure, d'abord, un groupe de médailles et monnaies, de diverses formes et de plusieurs époques, égyptiennes, phéniciennes, romaines, grecques et arabes, la plupart fort bien conservées.

On remarque ensuite une réunion de statuettes et autres objets antiques, trouvés à Djébel-Mariam, Zakara, dans les ruines de Memphis, dans la nécropole de Kantara-El-Krasneh, un fragment de deux statuettes, avec hiéroglyphes, trouvé à Médinet-Abou, un petit monument persépolitain, etc. Ces antiquités se rapporteraient, suivant M. Alar', à peu près à toutes les dominations établies en Egypte depuis la conquête romaine. La plupart ne trahissent, dit-il, leur origine que par les coiffures, les attributs et les ornements, et surtout par les formes artistiques religieusement observées en Egypte, depuis les siècles les plus reculés jusqu'à la disparition complète de l'ancien culte.

Le troisième groupe appartient à la céramique, et il témoigne, par la diversité et la quantité de ses débris, dont quelques-uns microscopiques, de la patience et de la savante appréciation du collectionneur. Nous y trouvons neuf lampes antiques, d'origine romaine ou chrétienne, ayant les marques de fabrique A ou une ancre ; trois amphores ou lacrymatoires, des ruines de Kantara-El-Krasneh ; quatre vases ou urnes d'albâtre et une en porphyre poli, ainsi que divers objets en poterie, des ruines de Djébel-Mariam et de Magdolam ; divers autres objets, recueillis dans un tas de décombres, sur les monticules de Bénah ; des figurines, verroteries et autres objets en métal, de plusieurs localités. Nous y trouvons aussi un échantillon d'une composition qui ressemble au minium, recueilli à Djébel-Mariam, dans les fouilles où l'on trouva une conduite en plomb, très-bien conservée, alimentant probablement des étuves ou des bains.

Un souvenir, qui sera certainement apprécié, c'est un simple bouton. Ce bouton, qui a appartenu à l'uniforme de l'infanterie de la République française, et que portait, aux pyramides, un des soldats de Bonaparte, a été trouvé à un mètre de profondeur, dans la rigole maritime creusée à travers le lac Menzaleh, près Kantara, vers Port-Saïd. Il a pour marque distinctive un bonnet de la Liberté, entouré de branches de laurier.

HISTOIRE NATURELLE.

Les cinq groupes qui suivent se rattachent à l'histoire naturelle de notre époque. Nous y voyons, parmi les reptiles :

Un lézard changeant *(Trapelus Ægyptius)*, ainsi nommé de la propriété qu'a cet animal de passer, instantanément et selon l'impression qu'il éprouve, par les couleurs les plus variables. Il est très-commun en Egypte; pris à Ismaïlia.

Un fouette-queue *(Stellio spinipes)*, famille des lézards. Il vit en abondance dans le désert de l'isthme, se terre ordinairement, se nourrit d'insectes et fréquente les lieux habités; également pris à Ismaïlia

Nous y voyons un Ceps-Chalcide *(Lacerta Chalcides)*, qui vit dans les sables et dans les prairies d'Alexandrie.

Un lézard gris *(Lacerta azenicola)* des sables, très-commun, très-agile.

Un caméléon d'Egypte *(Lacerta Africana)*, qui se trouve sur les plantes et les arbrisseaux;

Deux jeunes lézards, pas assez développés pour être déterminés; et enfin plusieurs vipères à cornes *(Coluber cerastes)*, autrefois très-abondantes dans l'isthme et fort dangereuses. Ces animaux vivaient en sûreté dans ces contrées désertes.

Contrariés aujourd'hui par la nombreuse population qui habite tous le points de l'isthme, ils finiront par disparaître.

Au rang des insectes coléoptères nous trouvons :

Les Pentamères (*Carabiques*), tribu peu nombreuse en Egypte. Continuellement occupés à faire la chasse aux autres insectes, les carabiques emploient toutes sortes de ruses pour satisfaire leur appétit glouton ; ils se tiennent sous les pierres, dans les broussailles, et ce n'est que pendant la nuit qu'ils font leur butin. Ils sont d'une agilité extraordinaire, leur robe est très-variée et de couleurs métalliques brillantes. Les genres les plus intéressants qu'a pu recueillir M. Companyo sont : *Manticora, Graphipterus*, *Anthia*.

Les Hydrocanthares, également peu nombreux en Egypte : ils habitent les eaux douces, se nourrissent de proie et leurs larves sont très-carnassières.

Les Sternoxes, dont la robe est généralement couverte de couleurs métalliques les plus brillantes. Ils se tiennent sur les plantes et les arbustes. L'Egypte n'en possède pas beaucoup et les genres les plus estimés sont : *Steraspis, Heteroderes* et *Cardiorhinus*.

Les Lamellicornes, l'une des plus belles familles de coléoptères, remarquables par leurs formes souvent très-bizarres et par leurs couleurs généralement métalliques. Très-robustes, la plupart se tiennent près des broussailles. Le premier genre de cette famille est *Lateuchus* ou scarabée sacré ; il était, pour les anciens Egyptiens, un objet de vénération, aussi le voit-on représenté sur les murs de leurs temples et sur tous les édifices. Les genres *copris*, *oryctes*, *cetonia*, sont les plus remarquables ; ils vivent sur les fleurs et sur les fruits.

Nous remarquons encore quelques Hétéromères, insectes généralement nocturnes, extrêmement nombreux en Egypte et universellement de couleur noire. De formes très-variées, ils vivent dans le sable, sous les pierres et les décombres. Les genres les plus nombreux et les plus intéressants sont : *pimelia, oenera, triptera, gonocephalum, zopholis, blaps, akis*, etc.

Des Vésicans, genre Mylabris, belles espèces, corps un peu mou, couleurs variées, vivant sur les plantes et très-nombreuses.

Des Curculionistes, tribu qui ne paraît pas être nombreuse dans cette contrée ; du moins, dans les terres désertes qu'a parcourues M. Companyo.

Des Longicornes, rares en Egypte ; les genres les plus remarquables qui ont été trouvés, sont : *polyarthron egyptiacum* et le *prinobius atropos*.

Les Méloë, de couleur généralement bleue ou noire, à reflets métalliques, vivent sur les plantes basses et fraîches. Lorsqu'on les touche, ils répandent, par leurs articulations, une liqueur oléagineuse très-âcre ; leur corps est mou. Des trois espèces de méloë que nous remarquons, l'une est nouvelle : elle a été recueillie dans la fameuse vallée de Riban-El-Molouk, près Kourna, nécropole de la XVIIIe et de la XIXe dynastie, la grande époque conquérante et monumentale de l'Egypte.

M. Companyo a dédié cette espèce nouvelle à M. de Lesseps. Cette nouvelle espèce, décrite et communiquée à la Société agricole, littéraire et scientifique des Pyrénées-Orientales, porte le nom de *Méloë-Delessepsis* (Companyo).

— Les coquilles terrestres et d'eau douce, des canaux du Nil et de divers lieux, et les coquilles marines vivantes de la mer Rouge offrent une variété très-grande. Citons, au nombre des premières, une très-belle collection d'Hélix recueillie sur divers points, des Paludines, des Mélanies, et quelques bivalves, *spata-rubens*, *anodonta*, *unio egyptiacus*, etc. Parmi les secondes, les genres abondent, tant en univalves que bivalves : nous y trouvons les Vénus *gallina*, *verrucosa*, les *monodonta*, *turbinella*, *pyrula*, de Port-Saïd, le *peterocera scorpio*, le *strombus*, l'*agathina*, etc., etc., ainsi que deux très-belles *tridacnes*, connues vulgairement sous le nom de bénitiers, qui leur a été donné par allusion à deux de ces coquilles, d'une dimension énorme, dont les Vénitiens firent présent à François Ier, qui les donna, à son tour, à l'église Saint-Sulpice où ils sont encore : ce sont les magnifiques bénitiers que l'on voit à l'entrée de l'église.

Enfin, parmi les madrépores, nous trouvons plusieurs échantillons de la mer Rouge, des Lacs Amers et de diverses stations, dont un *tubipore hemprescii* d'un rouge très-vif. A ce groupe sont joints quelques polypiers fossiles, dont l'un énorme et fort rare.

PALÉONTOLOGIE.

— Dans cette branche, des plus intéressantes, les yeux sont, tout d'abord, frappés par de très-beaux troncs de bois fossile, des environs de Toussoum, d'Awebed, du désert de Suez, d'Ismaïlia, de Djébel-Gereffé et particulièrement de la magnifique forêt pétrifiée.

A l'égard de cette forêt justement réputée, M. Companyo donne quelques détails fort intéressants qu'il est utile de relater ici.

« On a souvent parlé de la forêt pétrifiée du Caire. Quelques personnes » n'y croient pas et se refusent à admettre que ces corps, que l'on trouve » par grandes masses, puissent être des arbres. Cependant, sans même un » examen minutieux, il est impossible de ne pas reconnaître que les gran- » des masses de silex ou d'agate qui jonchent le sol de la forêt pétrifiée, » et affectent toutes les formes d'arbres sont de véritables arbres. On distin- » gue parfaitement, sur certains échantillons, les écorces et les couches » concentriques de l'aubier. J'ai même vu, dans une collection du Caire, » un échantillon sur lequel on distingue un lichen et un pupa; dans une » échancrure, on remarque un grain de quartz incrusté. Comment s'est » opérée la pétrification de ces bois? Plusieurs opinions ont été émises à ce » sujet. La plus rationnelle à mon avis, est que la pétrification s'est faite » sur place; qu'il y a eu, dans les temps plus ou moins éloignés, émersion » de sources à une haute thermalité, fortement chargées de silice; que ces » sources, très-abondantes, ont envahi la forêt, renversé les arbres, qui ont » baigné plus ou moins longtemps dans ce liquide siliceux, dont ils se » sont imprégnés pour passer à l'état où nous les trouvons aujourd'hui.

» Dans le parcours de l'isthme, on trouve quelquefois, dans les fouilles, » des bois fossiles; mais ils diffèrent de ceux-ci, dont la cassure a tout » l'aspect des agates. Le sable, ou plutôt le gravier de la forêt pétrifiée a » un aspect particulier; il est généralement à gros grains. On y retrouve, » isolés, tous les éléments constitutifs des *roches primitives* de la haute » Egypte. Les terrains des environs sont des calcaires purs, des calcaires » quartzeux. On y trouve une roche violette métamorphique très-belle, dont » la cassure est nette, lisse et très-brillante. C'est bien certainement une » roche ignée, dont l'origine remonte probablement à l'époque où s'est pro- » duit le phénomène de la pétrification des bois de la forêt, et peut être » attribuée aux mêmes causes. »

— A côté de ces beaux échantillons de bois pétrifiés, notre attention se porte sur un groupe d'ossements fossiles de grands animaux antédiluviens, recueillis sur le plateau de Toussoum et au banc de Chalouf, la plupart indéterminables. Cependant on remarque une mâchoire supérieure, avec une dent parfaitement conservée; et, autant qu'un tel état puisse le permettre, on croit distinguer : plusieurs portions de sternum, une portion d'omoplate, une tête de fémur du côté gauche, des extrémités supérieures de tibia, l'extrémité supérieure d'un humérus, des vertèbres de diverses régions, un os du métatarse et quelques fragments de côtes.

Nous remarquons aussi plusieurs fossiles de poissons, des collines sableuses et argileuses qui bordent le lac Timsah, du côté du nord, vers Ismaïlia. Le poisson dont on retrouve souvent les restes vit encore dans le Nil et dans les canaux, et il est ordinairement très-gros. C'est une espèce de lotte très-barbue et dont la chair est excellente, ce que l'on désigne sous le nom d'opercules de coquilles appartient beaucoup plus probablement à des poissons, ce sont des fragments de palais (bouche).

Nous voyons encore, dans le même groupe, des opercules de coquilles, du

banc de Chalouf, des dents de squale, du même lieu, ainsi qu'un très-bel échantillon de terrain du banc de Chalouf, gypses cristallisés, en aiguilles, de formes bizarres.

— A la suite vient se placer une série de coquilles pétrifiées, à divers états : moules, huitres, crabes, oursins, spondyles, pétoncles, mains-croisées, etc., des Lacs Amers; des calcaires du Mokatam, de Djébel-Mariam, Géneffé, Sérapéum, Riban-el-Molouk, pyramides de Gizeh, etc., la plupart dans un état parfait de fossilisation.

Parmi elles, nous remarquons une *Ethérie du Nil,* fossile, lit du canal d'eau douce, près de Tell-el-Kébir, preuve évidente qu'une grande branche du Nil a passé en cet endroit.

Nous remarquons aussi des *Iridines du Nil* (dépôts immenses de limon sur beaucoup de points du désert de Suez), coquilles ne vivant que dans les grands bras du Nil, agglomérées ordinairement par bancs énormes, comme les huitres. On ne les trouve généralement, aujourd'hui, à l'état vivant, qu'au-dessus de la première cataracte, et l'on se procure difficilement cette coquille. Cet amas de limon du Nil et ces bancs énormes de coquilles qu'ils contiennent tendent à prouver que, dans les temps anciens, le Nil a pu parcourir l'isthme dans tous les sens, par grandes branches.

MINÉRALOGIE ET GÉOLOGIE.

Cette collection ne renferme pas moins de 225 échantillons de diverses provenances.

Nous y trouvons, parmi les dépôts calcaires, des échantillons naturels et à divers états de cuisson, provenant des bancs de Mourah, près Toussoum. Ces bancs sont très-puissants, à fleur de terre, très-étendus, sur un parcours de plus de trois lieues. Ils donnent une chaux grasse excellente. Cette carrière, découverte en 1859 et exploitée depuis, a fourni jusqu'en 1863 la chaux et une partie importante des pierres pour toutes les constructions du désert. Elle est abandonnée aujourd'hui, à cause de son éloignement des points où l'on travaille.

Le sulfate de chaux, dont nous voyons figurer plusieurs échantillons, se trouve en abondance et sous toutes les formes possibles dans tout le désert. Lorsqu'on traverse certaines plaines, les yeux sont éblouis par le miroitement et le scintillement des plaquettes et des aiguilles cristallines de sulfate de chaux, qui réfléchissent la lumière comme des miroirs. Un gisement très-riche, vaste lentille d'El-Ferdane, alimente plusieurs fours pour le compte de la Compagnie.

Les albâtres proviennent de la carrière de Maassarah, chantiers de la mosquée de Méhémet-Ali, de la vallée de Bir-Abou-Ballah, de Djébel-Géneffé, etc. Nous y remarquons quelques fragments ouvrés, des ruines de Memphis, du temple de Karnac, etc., et un bel échantillon d'albâtre oriental, pris à Siout, sur une grande table probablement antique, gisant sur les bords du fleuve. Cet albâtre simule l'onyx et est pareil à celui qui a servi à bâtir la grande mosquée de la citadelle du Caire. Il provient sans doute des grandes carrières qui se trouvent sur la rive droite du Nil, au sud du Caire, depuis la montagne de Maassarah jusqu'au-dessus de la vallée de Siout. Tout près de Siout, on trouve aussi de petits gisements de cet albâtre, mais ils sont sans importance.

Les granits, très-nombreux, sont fort remarquables pour la plupart. On y voit un granit rouge de la colonne de Pompée; un échantillon ouvré de la statue de Rhamsès, vallée de Gessen; plusieurs variétés d'Assouan; un fragment de l'obélisque de Louqsor, le pendant de celui de la place de la Concorde; un magnifique échantillon pris sur les roches qui baignent dans le Nil, à l'entrée du port d'Assouan, et dans la masse duquel on aperçoit un *grenat.*

En face de l'île de Philœ, en gravissant la pente qui conduit au plateau

le plus élevé, on rencontre un véritable chaos, où se trouvent représentés, isolément et diversement mélangés, les éléments constitutifs du granit et le grès, qui, tantôt pur, tantôt mélangé à la roche primitive, se fait jour par assises et par blocs énormes superposés. Divers des échantillons recueillis par M. Companyo représentent ces effets.

Remarquons un groupe de nummulites, recueillies dans les ruines de Magdolam, du puits de Joseph (Mokatam), sur le sphinx des pirramides de Gizeh; plusieurs calcaires et coquilliers nummulitiques: des échantillons de terrains nummulitiques, des roches superficielles du sommet du Mokatam, à une lieue du Caire, vers la vallée de l'Egarement (côté du Nil); des nummulites désagrégées de la masse calcaire de Béni-Hassan rive gauche du Nil. La montagne, très-élevée, se compose surtout de terrain calcaire nummulitique. On y trouve quelques coquilles, vénus, bucardes, et quelques oursins. La partie supérieure des roches est décomposée par l'humidité des rosées et par le soleil; les nummulites, dont la consistance est plus grande, résistent à cette double influence et jonchent le sol, de tous côtés, par masses.

Les agates, de formes diverses, viennent de la vallée de Toussoum, de la vallée de Gesson, de Djébel-Gémeffé. Quelques-unes portent des empreintes végétales.

Les silex ont été pris sur divers points du désert, où ils sont très-abondants; ils portent encore la trace des calcaires crayeux dans lesquels ils étaient empâtés.

Les grès, de couleurs très-variées, appartiennent principalement aux carrières immenses de Cilcili, où l'on trouve des cryptes, traces d'anciennes exploitations, et qui ont servi de tombeaux. Dans l'une de ces cryptes on a trouvé des ossements humains. — Un fragment ouvré, de ces mêmes carrières, a été pris au temple de Dendérah, entièrement construit en grès, sauf les pierres qui supportent les gonds des portes, qui sont en marbre ou en porphyre de la haute Egypte. Quelques-uns de ces grès proviennent de la forêt pétrifiée, sont imprégnés de silice, ont subi l'action ignée, et, devenant très-durs, sont employés pour les meules des moulins arabes.

Plusieurs échantillons de conglomérats et agrégations de diverses natures, des calcaires silicatisés, un bel échantillon de sel cristallisé des lacs amers, quelques porphyres et basaltes, complètent ce riche assortiment minéralogique et géologique.

Un groupe supplémentaire et composé d'objets divers vient s'y joindre. Avec quelques fragments de diverses natures, et des échantillons d'argiles, de marnes et de limon provenant de différents forages, nous y voyons une agrégation de coquilles recueillies sur des couches très-puissantes, qui s'étendent par assises et par blocs, tantôt à nu, tantôt recouvertes par du sable. Ces bancs se trouvent en partant de Sainte-Marie (El-Guisr), et se dirigent vers Ismaïlia, dans une dépression de terrain qui est à peu près à 2 kilomètres d'El-Guisr et après le cimetière arabe. La même formation se retrouve dans la continuation de la même dépression de terrain, sur la route d'El-Guisr à Ismaïlia, route du télégraphe, tout près d'une autre dépression de terre, qui ne paraît pas naturelle, mais creusée de main d'homme, et qui offre tout l'aspect d'un large canal, avec ses berges et ses talus, se dirigeant vers le lac Timsah. M. Companyo dit n'avoir trouvé cette formation que sur ce point du désert; ce sont des paludines, ou un genre qui s'y rapporte, qui constituent le pied de cette masse et y sont unies par du calcaire ou du sable. Les couches profondes sont assez résistantes.

Dans ce groupe figure encore un fragment de tête de fémur, mastodonte probablement, trouvé dans le chantier du canal maritime en novembre 1862.

Telle est la collection recueillie par M. le docteur Companyo fils.

Appréciant comme il le mérite l'intérêt exceptionnel de cette collection, la Société agricole, scientifique et littéraire du département des Pyrénées-Orientales a décerné à M. Companyo, dans sa séance publique de 1866 une médaille d'argent, grand module, en récompense de ses travaux.

(II)

Avant de commencer ce court résumé qui a surtout pour but d'accompagner la collection des terrains qui forment le sol attaqué par les travaux, ou les points voisins qui fournissent, ou sont appelés à fournir des matériaux de construction pour les développements futurs de cette grande entreprise, il convient de bien faire remarquer que l'importance des échantillons n'est nullement en rapport avec l'étendue du terrain. Ainsi, les sables et les argiles qui constituent une grande partie du sol de l'isthme n'occupent, comme on le voit, qu'une très-faible place, tandis que les rochers solides, qui ne sont que l'exception, composent une grande partie des échantillons exposés La raison en est toute naturelle : c'est que des sables ou des argiles, quelle que puisse être leur étendue, ne donnent lieu qu'à des produits identiques, tandis qu'une roche, quelque restreinte qu'elle soit, présente, sinon dans sa teinte au moins dans sa texture, dans ses fossiles, de nombreuses variétés.

L'isthme de Suez qui joint les continents de l'Asie et de l'Afrique n'existe plus en réalité. Les travaux accomplis aujourd'hui ont effectué la séparation. L'Afrique est une île dans toute la rigueur de la définition.

Le canal suit, du nord au sud, une dépression insensible formée à la réunion des deux continents, dépression quelquefois interrompue par des accidents de terrains qui barrent ce qu'en toute circonstance on eût pu appeler une vallée.

Ces accidents de terrains forment un certain nombre de barrages élevés, ou seuils, que le canal a dû creuser pour arriver au plan d'eau. L'exécution de ce travail constitue dès lors entre les deux mers une véritable vallée, mais avec cette circonstance assez rare, qu'elle est sans pente sensible, puisque le niveau d'aval et le niveau d'amont sont les mêmes malgré un parcours de 160 kilomètres qui les sépare.

Le relief du sol présente encore une circonstance assez remarquable, bien que déjà connue en d'autres points, c'est que des dépressions presque sans eau jusqu'à des profondeurs de 8 à 9 mètres au-dessous du niveau des deux mers voisines, existent sur deux points très-étendus (lac Timsah et Lacs Amers).

Tout tend à prouver qu'à une époque peu éloignée des temps historiques, et qui pour l'Egypte porte déjà loin, les deux mers, si elles ne se joignaient pas, étaient au moins très-rapprochées l'une de l'autre, et que l'isthme était réduit au plateau d'El-Guisr. Tandis que, par les lacs, la Méditerranée venait battre les dunes d'El-Ferdane, la mer Rouge, par les Lacs Amers, arrivait au moins au Djébel-Mariam, les nombreuses coquilles particulières à cette mer et y vivant encore actuellement se retrouvent jusqu'en ce point. On peut admettre que le lac Timsah n'a été séparé que plus tard de cet ensemble, et qu'alors il n'a plus reçu que les eaux du Nil par la vallée de l'Ouady Toumilah. Cette alimentation était intermittente.

Au point de vue géologique, les phénomènes qui ont donné à ce point de l'Égypte son relief actuel appartiennent aux dernières époques de la formation du globe. Presque tous les terrains traversés jusqu'ici par les travaux présentent au-dessus du niveau des deux mers des témoins récents de leur formation, et ce n'est qu'au-dessous de ce niveau que l'on rencontre parfois des rochers plus anciens, sans descendre toutefois à la période miocène dont les représentants ne se trouvent qu'aux pieds des montagnes de Géneffé, d'Awebed et d'Attaka.

Ceci dit, passons rapidement en revue la série des terrains rencontrés par les travaux, en suivant la direction du canal du nord au sud, c'est-à-dire de Port-Saïd à Suez. Le plan en relief et l'ordre dans lequel se trouvent rangés les échantillons renfermés dans les vitrines rendent cette étude facile.

A Port-Saïd un cordon littoral formé de sables fins sépare la Méditerranée

du lac Menzaleh. Ces sables proviennent moins du Nil, qui transporte peu de sable de cette nature, que de la trituration séculaire des matériaux arrachés aux côtes existantes et aux dunes du littoral par les vents.

Si on examine ce cordon littoral coupé par le passage du canal, on reconnaît un fait qui avait été avancé comme devant apporter d'assez sérieuses entraves à la création d'un port et à sa conservation. Voici jusqu'ici ce qui se produit : la jetée ouest forme un cap qui arrête les sables poussés par les vagues qui suivent cette direction. Ceux-ci ont commencé par s'accumuler assez rapidement dans l'angle formé par la jetée et le rivage ; mais à mesure que la jetée s'est prolongée, que la profondeur avec l'éloignement du rivage est devenue plus grande, le phénomène a diminué insensiblement, et à 5 ou 600 mètres il paraît pour le moment devenir nul ou à peu près.

La création d'une ville, d'un port, d'une jetée ont apporté dans la faune du littoral des changements assez grands. Certains molusques se sont éloignés et ne se trouvent plus vivants qu'à quatre ou cinq kilomètres, d'autres, au contraire, et particulièrement des huîtres, se multiplient considérablement. Il en est de même pour quelques espèces de crustacés.

Si on passe le cordon littoral, on pénètre de suite dans le lac Menzaleh, lac peu profond ou des îles sableuses surgissent çà et là. Ces îles paraissent pour la plupart appartenir à d'anciens cordons littoraux rompus. Ce sol sableux repose sur des fonds argileux et vaseux, véritables fonds de lagunes. Les sables contiennent souvent des agglomérations de coquilles cimentées entre elles par la matière sableuse endurcie et passant au grès. Dans les argiles, des corps organisés ont donné lieu à des concrétions de formes bizarres.

Le rivage du lac Menzaleh, du côté du continent, présente sur une zone assez large un sol exondé lorsque le Nil est bas, mais qui se couvre d'eau pendant les crues. C'est l'ancien sol cultivé et irrigué régulièrement autrefois par les branches tanitiques et pélusiaques. Là se trouvaient des villes importantes telles que Sanis, Ebkou, Peluse, etc., aujourd'hui complétement ruinées.

Le canal maritime sépare actuellement toute la partie est, et empêche par ses berges les inondations annuelles d'y parvenir. L'eau du Nil en est donc exclue à tout jamais. Si la prospérité ramenée en ces lieux par le canal amène le besoin de culture, des eaux d'irrigations devront être recherchées dans le sol même ; c'est alors que des forages devront être tentés. Peut-être ce que l'on observe près le kil. 19 et désigné sous le nom de Source des aigles, est-il un présage de la possibilité de créer des sources artésiennes qui seraient alimentées par les montagnes de Syrie.

Kantara est un cap sableux qui s'avance dans le lac Menzaleh et sépare presque les lacs Ballah qui n'en sont qu'un golfe profond puisqu'ils se prolongent jusqu'à El-Ferdane. Ce cap présente la coupe suivante :

Terre végétale 0,40,
Sable jaune 0,60,
Veinule noirâtre qui semble indiquer une ancienne couche végétale 0,20,
Sable jaune. . . . .

A El-Kantara et dans les environs on creuse des puits dans le sable ; ils sont assez abondants, donnent une eau limpide, légèrement saumâtre quoique fort potable. Elle est employée, dans cet important campement, a de nombreux usages.

Les lacs Ballah, lacs souvent sans eau, offrent ceci de remarquable, que sous la couche de sable plus ou moins épaisse se trouve presque partout un banc de gypse cristallisé, facilement exploitable et exploité en ce moment pour les besoins des travaux. Cette exploitation peut devenir très-importante par la suite. Le plâtre obtenu par la cuisson est excellent, surtout si on prend la précaution de l'immerger dans l'eau douce avant la cuisson pour le débarrasser des chlorures de sodium qui l'imprègnent par suite de son séjour dans les eaux marines au niveau desquelles il se trouve ; le plan d'eau du canal étant sensiblement le même, il se fait des infiltrations dans la couche même.

Les lacs Ballah conduisent jusqu'à El-Ferdane. Là le sol commence, par

diverses ondulations sableuses entremêlées de couches d'argile et de veinules calcaires, à s'élever pour atteindre le seuil d'El-Guisr, point le plus haut de l'isthme que le canal ait à traverser, environ 20 mètres au-dessus du niveau des mers. Sauf les sables supérieurs qui ont quelquefois une certaine mobilité, le reste est fixe, entremêlé de couches argileuses et limoneuses. Quelquefois les sables s'agglutinent de manière à former de véritables grès en bancs ou en concrétions stalactiformes assez bizarres.

Sur le plateau d'El-Guisr, magnifique position, est la ville de ce nom, créée par la Compagnie, et le chalet du vice-roi. A ses pieds le lac Timsah, le plateau des Hyènes, le Djébel-Mariam forment un premier plan, tandis qu'à l'horizon, de l'est au sud, on voit les déserts et les montagnes de Syrie; puis, vers Suez, l'Attaka et enfin le Géneffé et le pic de Chebrewett. A la partie supérieure du plateau se trouvent des calcaires en plaquettes minces, puis dans le sable qui les recouvre une énorme quantité de silex calcédonieux en fragments concrétionnés ou brisés avec leurs angles vifs.

Le lac Timsah, aujourd'hui en communication directe avec la Méditerranée, est une de ces singulières dépressions intérieures qui ont leur fond et leur plan d'eau naturel à plusieurs mètres au-dessous des mers voisines. Il semble que la nature prévoyante ait ménagé pour les travaux actuels un vaste port intérieur où des flottes entières pourraient manœuvrer.

Le fond du lac Timsah se compose d'un sable vaseux et ses rives, du même sable à l'état de pureté parfaite.

Le plateau des Hyènes, le Djébel-Mariam et certains points de la plaine qui bordent à l'est le lac Timsah présentent des calcaires non-seulement propres à la fabrication d'une assez bonne chaux, mais encore à presque tous les usages des constructions. On voit, d'après les types exposés, que des variétés nombreuses permettent des applications très-différentes. Aussi les villes d'Ismaïlia et d'El-Guisr se développent assez rapidement en constructions qui étonnent au désert et qui sont même inconnues dans les villes les plus importantes du Delta.

Le canal quitte la dépression du lac Timsah pour entrer dans les sables de Toussoum et du Sérapéum, çà et là se montrent des argiles gypseuses assez compactes, puis des plaquettes d'un calcaire blanc très-tendre.

Les sables du Sérapéum, bien qu'ayant leur surface au-dessus du niveau des mers, forment néanmoins un immense bassin fermé, de plusieurs mètres au-dessous des eaux du Nil amenées par le canal d'eau douce.

Cette particularité a été ingénieusement mise à profit, et un lac d'eau douce existe recouvrant les berges exécutées du canal. Sur ce lac fonctionnent des dragues qui achèvent le creusement, portant leurs déblais sur les rives éloignées. Au fur et à mesure de l'approfondissement, le plan d'eau sera abaissé, selon les besoins.

Au Sérapéum, l'*éthéria Caillaudi*, coquille bivalve encore vivante dans le haut Nil, se retrouve près du campement, indiquant par sa présence que le fleuve autrefois a jeté ses eaux sur ce point.

En descendant vers le sud, on entre dans les Lacs Amers, énorme dépression au-dessous de la mer, n'ayant d'eau que dans les extrêmes bas-fonds au delà de 7 à 8 mètres.

Les Lacs Amers présentent à leur surface d'immenses croûtes gypseuses cristallisées de 0m,40 à 1 et 2 mètres d'épaisseur. Par un singulier effet de dilatation, ces couches gypseuses, ne trouvant plus la place nécessaire, se sont soulevées et redressées, si bien qu'à certains points elles présentent l'aspect de grandes villes ruinées.

Aux points les plus bas se trouve un mélange boueux de sable, de gypse et de sel marin.

Les coquilles qui vivent actuellement dans la mer Rouge sont ici nombreuses; elles couvrent littéralement le sol sur certains points; véritables laisses de mer, elles s'étendent sur des kilomètres de longueur.

Il y a donc ce fait géologique très-remarquable, au point de vue du retrait récent de la mer Rouge, c'est que, depuis et y compris le Djébel-Mariam, la faune actuelle de cette mer se retrouve sur toute la surface du sol.

Vers le sud, les Lacs Amers changent de nature : aux gypses succèdent des sables gypseux plus ou moins agglutinés, des argiles gypseuses, des lentilles d'un calcaire très-compact, à ciment madréporique et qui contient, empâtées dans sa masse, des coquilles de la mer Rouge, à l'état subfossile, des moules de lithodomes, présentant une certaine ressemblance, au premier aspect, avec des noyaux de dattes pétrifiés.

Enfin on remonte, par une pente insensible, jusqu'à Chalouf-el-Terraba, dont le point culminant est environ à 5 mètres au-dessus de la mer.

Cette tranchée de Chalouf est un des plus importants travaux de la Compagnie du canal universel; avec celle d'El-Guisr, elle constitue une de ces excavations dont peu d'analogues existent. Aussi des chantiers d'une importance exceptionnelle y sont installés.

Ce travail a rencontré, au milieu des sables et des argiles, un banc de roche très-dure, de $0^m,40$ à $0^m,60$ d'épaisseur, dont la tête, vers le sud, s'élevait à 2 ou 3 mètres au-dessus du niveau de la mer Rouge, tandis que le reste plongeait de 4 à 5 mètres au-dessous de ce même niveau.

Des débris fossiles importants ont été recueillis sur ce rocher. C'est là qu'ont été trouvées d'énormes quantités de dents de squale, de débris d'hippopotame, de bouquetin, que notre savant M. Ed. Lartet a bien voulu déterminer autant que l'état de la science et des débris le permettait (1).

La tête de ce rocher présente de nombreuses pholades et les sables qui le recouvrent contiennent des bancs d'*éthéria Caillaudi*.

Sous le sable de Chalouf et autour du campement, on rencontre, à peu de profondeur, une couche de quelques centimètres d'épaisseur de bi-carbonate de magnésie. Cette substance se rencontre encore assez fréquemment dans les Lacs Amers, notamment près du monument persépolitain. Sa présence peut se lier à celle de nombreux débris de poissons.

Au delà de Chalouf et jusqu'à la mer on ne rencontre plus à la surface que des sables coquilliers modernes, fond d'un golfe desséché depuis peu.

Ces sables coquilliers reposent sur les argiles gypseuses que l'on voit à Chalouf. Ils s'agglutinent par un ciment madréporique qui les transforme par place en une véritable roche calcaire. Ce sont ces roches, extraites du lit du canal, qui ont servi à faire la jetée dans la mer Rouge.

Les argiles gypseuses ont été rencontrées dans le bassin de radoub jusqu'à une assez grande profondeur (10 mètres environ),

En terminant cette exquisse rapide des terrains traversés par le canal maritime de Suez, nous ne pouvons omettre de signaler les monts Attaka, Awebet et Géneffé, qui viennent offrir des carrières inépuisables des plus riches matériaux de construction.

On a déjà employé, pour certains usages, les beaux calcaires nummulitiques dont se composent en partie ces reliefs prononcés qui terminent, vers la baie de Suez, les massifs montagneux de la haute Égypte.

Un travail plus étendu permettrait de s'occuper, avec plus de détail, de l'allure des couches, de leur origine probable, et des recherches possibles au point de vue des eaux jaillissantes. En Égypte, on n'ose plus se servir de la dénomination de *puits artésien*, connue dans notre Europe; les temps bibliques ayant été témoins de cette industrie. Une stèle déchiffrée, commentée par nos savants, datant de seize à dix-sept cents ans avant Jésus-Christ, presque contemporaine de Moïse, donne une description complète de la manière d'obtenir des eaux jaillissantes. Elle ne laisse aucunement soupçonner qu'il s'agisse d'une industrie nouvelle; l'antique civilisation égyptienne a donc tous droits à l'invention des premiers procédés employés pour obtenir des fontaines artificielles. Si l'Afrique nous a précédé incontestablement dans cet art, il reste à savoir si elle-même n'avait pas reçu des peuples asiatiques les premières notions des procédés employés.

(1) Nous devons la possession de quelques-uns de ces débris à MM. Terrier, Wolmeringer et Lalheugue.

Paris. — Imp. Vallée, 15, rue Breda.

TABLE DES MATIÈRES

L'ISTHME DE SUEZ

JOURNAL

DE L'UNION DES DEUX MERS

(12e ANNÉE

Paraît le 1er et le 15 de chaque mois

PRIX DE L'ABONNEMENT : 10 FRANCS PAR AN

ADMINISTRATION ET RÉDACTION

38, RUE NEUVE-DES-MATHURINS, A PARIS

PARIS. — IMPRIMERIE AUGUSTE VALLÉE, 15, RUE BREDA.

Der Deutsche Handelstag.

Antrag

der Handelskammer zu Breslau

für die

Verhandlungen in Heidelberg

betreffend

die Einrichtung, Verfassung, Wiederkehr und dauernde Vertretung des Handelstages.

Breslau,
Verlag von A. Gosohorsky (L. F. Maske).
1861.

2

Der

Deutsche Handelstag.

Antrag

der Handelskammer zu Breslau

für die

Verhandlungen in Heidelberg

betreffend

die Einrichtung, Verfassung, Wiederkehr und dauernde Vertretung des Handelstages.

Breslau,
Verlag von A. Gosohorsky (L. F. Maske).
1861.

Den nachfolgenden, für die mit dem 13. l. Mts. beginnenden Verhandlungen eines ersten allgemeinen deutschen Handelstages bestimmten Antrag reichten wir bereits am 28. Januar c. in Gemäßheit des Rundschreibens der großherzoglich badischen Handelskammer zu Heidelberg vom 27. October 1860 in seiner gegenwärtigen Fassung mitsammt Motiven bei letzterer ein.

Wir hatten gehofft, sämmtliche bis zum Präclusivtermin eingegangenen motivirten Anträge würden, nicht etwa blos, wie es bisher geschehen, ihrer allgemeinen Inhaltsbezeichnung nach, sondern in ihrer ganzen Ausdehnung, als Vorlagen für die demnächstigen Plenarverhandlungen seitens der gleichsam mit den Obliegenheiten eines Vororts belasteten Handelskammer zu Heidelberg dem Druck übergeben und zeitig an alle Handelsvorstände, desgleichen an die Organe der Presse versandt werden. Der Zweck einer derartigen, geraume Zeit vor dem wirklichen Beginn der Berathungen bewerkstelligten Veröffentlichung bedarf keiner näheren Verdeutlichung. Vielleicht stieß die Erfüllung desselben auf Schwierigkeiten.

Es gehen uns nun neuerdings von vielen und namhaften Seiten erfreuliche Zuschriften zu, worin der diesseitige Antrag, wenn nicht für den wichtigsten, so doch für einen der bedeutendsten und dringlichsten erklärt wird. Dabei wird unsere Ansicht getheilt, daß schon ein würdiges Ziel erreicht wurde, wenn das Haus, in welchem hoffentlich noch oft vom deutschen Handelsstande getagt wird, fest und sicher aufgebaut ist. Gleichzeitig werden wir nun aber in eben diesen Zuschriften auf-

gefordert, möglichst bald unsere Auffassung in Betreff des in Rede stehenden Gegenstandes näher auszuführen und zu veröffentlichen.

Unter diesen Umständen tragen wir um so weniger Bedenken, dem Wunsche einer hiesigen Verlagshandlung, wir möchten ihr den Druck und buchhändlerischen Vertrieb unseres Antrags gestatten, zu entsprechen.

Breslau, 18. April 1861.

Die Handelskammer.

Die Handelskammer zu Breslau beantragt, die Versammlung wolle, wie folgt, beschließen:

Der zur Zeit versammelte erste allgemeine deutsche Handelstag erklärt (1)
und gestaltet sich zum Organ des gesammten deutschen Handels- und Fabrikanten-Standes,

um in alljährlich wiederkehrenden, thunlichst im letzten Jahresviertel (2)
abzuhaltenden Versammlungen über allgemein wichtige Fragen des Verkehrs dessen Gesammt-Ansicht auszusprechen.

Damit insbesondere die letztere mehr und mehr der wirkliche Ausdruck (3)
des Gesammt-Willens des Handelsstandes ist und werde, nimmt der Handelstag, soweit es nicht schon die zur Zeit bestehenden Verhältnisse erübrigen, die thunlichst gleichmäßig im ganzen deutschen Vaterlande, überall wo Kaufleute oder Fabrikanten nebeneinander wohnen, auf je einem Platze oder in je einem Bezirke zu vollziehende Einigung der durch gemeinsame Verkehrsinteressen verbundenen Berufsgenossen zu Berufsgemeinden oder Genossenschaften in Aussicht, und empfiehlt seinen Mitgliedern sowie dem gesammten deutschen Berufsstande dringend, nach dieser Richtung zu wirken.

Dabei hält derselbe zwei Gesichtspunkte vornämlich fest: (4)

Es müssen die localen Gemeinden oder Genossenschaften den einzelnen Staatsregierungen gegenüber thunlichst selbständig sein, daher unmittelbar aus den betreffenden Lebenskreisen heraus von selbst hervorgehen; (a)

und sodann dürfen dieselben keinen Berufsgenossen — vorbehaltlich der Beschränkung in Ausübung der Ehrenrechte in Folge ehrenrühriger Handlungen — ausschließen, sondern müssen allgemein und allumfassend sein. (b)

Aus den statutenmäßigen Organen dieser Einzelverbände stellt sich das Gesammtorgan des Handelstages dar, dergestalt, daß einem jeden der ersteren zwar unbenommen bleibt, beliebig viel Vertreter zu den Versammlungen des letzteren zu entsenden, die Stimm-Abgabe dagegen für die einzelnen Körperschaften nach thunlichster Maßgabe der realen Verhältnisse von einer bis zu mehreren Stimmen aufsteigt. (5)

In gleicher Weise wird auch der Beitrag zu den allgemeinen Kosten der Vertretung unter die einzelnen Genossenschaften vertheilt. (6)

Die nähere Feststellung dieser Abstufung bleibt weiteren Ermittelungen über die bereits bestehenden und noch entstehenden Kaufmannschaften, desgleichen über die Bedeutung der verschiedenen Plätze und Fabrikbezirke vorbehalten. (7)

Bis dahin führt jeder einzelne Handelsvorstand eine Stimme, über welche sich die resp. Vertreter zu einigen haben. (8)

Der Vorsitzende des Handelstages, sowie zwei Stellvertreter desselben werden von der Versammlung für die Dauer derselben mittelst Stimmzettel gewählt. Die Schriftführer werden auf Vorschlag des Präsidenten durch Acclamation bestellt. (9)

Alle Anträge, in Betreff deren die Versammlung nicht die sofortige Verhandlung durch das Plenum oder die Weisung von der Tagesordnung beschließt, werden nach gewissen, aus der Natur der Sache entlehnten Hauptkategorieen, zu denen sie gehören, an vorbereitende Commissionen verwiesen, welche durch die Antragsteller und im Uebrigen durch freiwillige Einzeichnung gebildet werden. Das Nähere besagt die Geschäfts-Ordnung. (10)

Für die Beschlüsse der in obiger Weise zusammengesetzten Gesammt-Vertretung wird keine andere Bedeutung in Anspruch genommen, als welche denselben nächst der Folgerichtigkeit in der Begründung, der natürliche Einfluß der Beschließenden als eines großen und wichtigen Berufstandes von selbst verschafft. (11)

Dies schließt nicht aus, bei den einzelnen Staatsregierungen auf diejenige Anerkennung des Handelstages hinzuwirken, welche demselben einmal (12)

die unmittelbare Einreichung von Vorstellungen, und (a)

sodann der Erwerb und die Verwaltung etwa zu seinen Zwecken erforderlichen Vermögens ermöglicht resp. erleichtert, (b)

und es werden daher diese beiden Ziele ebenfalls in Aussicht genommen.

Der Sitz des Handelstages wird ein für allemal an einen bestimmten Platz verlegt, dessen nähere Bezeichnung die Versammlung sich vorbehält. (13)

Es wird ein bleibender Ausschuß für die Zeit von einem Handelstage zum andern und ein ständiges Centralbureau für alle Zeit eingerichtet. (14)

Beide haben ihren dauernden Sitz am Versammlungsorte. (15)

Der bleibende Ausschuß besteht aus 9 Mitgliedern und ebenso viel Stellvertretern. Der Vorsitzende und dessen Stellvertreter müssen an dem Sitze des Handelstages ansäßige Mitglieder der dortigen Kaufmannschaft (nicht grade Vorsteher derselben) sein. (16)

Der Handelstag wählt dieselben in Person. In Betreff der übrigen Mitglieder werden nur die resp. Plätze oder Bezirke von ihm bestimmt, und haben deren Handels-Organe ihren Vertreter und Stellvertreter dem Vorsitzenden des Ausschusses demnächst zu bezeichnen. Die Wahl gilt für die Zwischenzeit zweier Handelstage.

Die Zusammensetzung des Centralbureaus bleibt weiteren Bestimmungen vorbehalten. (17)

Die nächsten Aufgaben des bleibenden Ausschusses resp. des ständigen Centralbureaus sind: (18)

- die Beschlüsse der letzten Plenarversammlung zu vollziehen und auszuführen; (a)
- den nächstfolgenden Zusammentritt des Handelstages und seine Tagesordnung vorzubereiten; (b)
- in besonders dringenden Fällen, unter Vorbehalt demnächstiger Ratihabition, die Interessen der Gesammtheit zu vertreten; (c)
- die Vereinigung, der nach denselben Zielen gerichteten Bestrebungen mehrerer verschiedenen Körperschaften zu erleichtern, die Correspondenzen derselben unter einander oder mit den Staatsbehörden zu vermitteln und etwaige Auskunft zu ertheilen. (d)

Als weitere Aufgaben des Ausschusses und insbesondere des Centralbureaus werden in Aussicht genommen:

die Erstattung jährlicher oder dreijähriger Berichte über den Gang des gesammten deutschen Handels und deutscher Industrie unter Benutzung der zahlreichen Einzelberichte der verschiedenen Handelskammern und Handelsvorstände; (e)

die Herausgabe einer deutschen Handels- und Industrie-Zeitung, welche zugleich dem Handelstag, sowie den einzelnen Handelsvorständen für die gemeinsamen Angelegenheiten zum officiellen Organ dient. (f)

Die vorgenannten Beschlüsse werden, so weit sie von einer vorgängigen Feststellung und Ermittelung nicht weiter bedingt sind, schon durch den gegenwärtig versammelten Handelstag vollzogen, im Uebrigen hat der bleibende Ausschuß deren Vollziehung vorzubereiten und der kommenden General-Versammlung zu berichten. (19)

Gründe:

Meistens ergeben sich die Gründe für unseren Antrag aus diesem von selbst. Die wachsende Bedeutung der wirthschaftlichen Interessen im Staats- und Volksleben, und die zunehmende Erkenntniß dieser Bedeutung sind nicht die alleinigen, auch nicht die vorzugsweisen Ursachen der Rührigkeit, welche der deutsche Handelsstand seit neuerer Zeit auf diesem Gebiete entfaltet. Dieselbe erklärt sich vielmehr in erster Reihe durch das in aufgeklärten Regierungs-Kreisen nicht weniger als im Handelsstande verbreitete Bewußtsein von der Unmöglichkeit, alle diese Interessen von einem Mittelpunkte der Staats-Verwaltung aus und ohne den Rath und den Beistand der Interessenten selbst, gerecht und sachgemäß zu verwalten. Regelmäßig sind zu ausreichender Würdigung der Verkehrs-Angelegenheiten die praktischen Anschauungen nicht zu entbehren, welche man anders als inmitten des praktischen Lebens nicht zu gewinnen vermag. Weise Staats-Regierungen haben daher schon längst begonnen, Organe zu schaffen, die sie zu ihrer eignen Instruction in den die wirthschaftlichen Interessen betreffenden Gesetzgebungs- und Verwaltungssachen zu Rathe ziehen. Und wo und so weit solches noch nicht geschehen, ist es gewiß erfreulich wahrzunehmen, wie man, anstatt fortgesetzt die Hände in den Schooß zu legen und Alles durch Andere geschehen zu lassen, in immer größeren Kreisen nach entsprechender Mitwirkung und Bethätigung verlangt. Aber der Einzelne vermag Nichts oder Wenig zu solcher Bethätigung. Er wird sich

seiner Zusammengehörigkeit mit Anderen bewußt. Was unverbunden neben einander herging, vereint sich zu gemeinsamen Zielen und wird ein selbständiges lebenskräftiges Ganze. Von diesem Gesichtspunkt aus aufgefaßt, birgt die Idee eines allgemeinen deutschen Handelstages einen nicht unerheblichen Fortschritt im Leben unseres Volkes, fruchtbringend und folgenreich, je nachdem sie allgemein verstanden wird oder nicht. —

Auf die alljährliche Wiederkehr der Versammlung legen wir kein allzugroßes Gewicht. Es sprechen sogar manche Gründe gegen so kurze Zwischenräume. Indessen überwiegende Rücksichten empfehlen uns doch öfteres, aber rasches und kurzes Zusammensein zur regelmäßigen Erledigung einer gut vorbereiteten und lange zuvor verbreiteten Tagesordnung. An Stoff fehlt es nicht, und Mühe und Kosten darf nicht scheuen, wer seine Interessen gebührend vertreten will.

Als ungefährer Zeitpunkt schien uns das letzte Jahresviertel um deswillen geeignet, weil es wünschenswerth ist, daß die Verhandlungen des Handelstags den zumeist gegen Schluß oder Anfang des Jahres beginnenden Verhandlungen der bedeutenderen Landesvertretungen vorausgehen.

Zum 3. Satz unseres Antrages führen wir folgendes an:

Der Handelstag ist keine staatliche Institution, kann es aus natürlichen Ursachen nicht sein und soll es nach der Ansicht des Handelsstandes hoffentlich auch nicht werden. Derselbe ist nicht durch die Staatsregierungen oder durch besondere Gesetze berufen. Wäre er dies, so könnte man von einer näheren Betrachtung seiner Zusammensetzung absehen, und in dem Acte der Berufung wie die Vollmacht, so vielleicht auch die Bürgschaft für den Werth und die Wichtigkeit seiner Beschlüsse erblicken.

Der Handelstag ist auch keine Zusammenkunft von Männern der Wissenschaft und Gelehrten, welche ihre etwaigen Beschlüsse mit der Autorität der Namen und dem inneren Werthe der Begründung deckt.

Der Handelstag soll bestimmte gemeinschaftliche Berufs-Interessen zur Geltung bringen, mithin eine Versammlung sein, durch welche ein großer, für Staat und Gesellschaft gleich wichtiger Lebenskreis vertreten wird. Diese hat keine andere Legitimation, als daß sie wirklich ist, für was sie sich ausgiebt. Der Handelstag entlehnt seine Autorität lediglich von dem Willen derer, die er vertritt. Er ist durch keine Machtsprüche geworden, sondern aus dem betreffenden Lebenskreis natürlich emporgewachsen. Die deutsche Kaufmannschaft selbst, Niemand sonst hat ihn berufen. Er beansprucht Nichts, als in Betreff der ge-

meinsamen Berufsangelegenheiten, die Meinungen und Ansichten der ersteren auszudrücken. Gesetz und Staatsregierung verhalten sich zu ihm blos negativ, sie stören ihn nicht, weil Niemand ein Interesse hat, ihn zu stören. Hiernach muß die Thatsache, daß der Handelstag den gesammten deutschen Berufsstand vertritt, verbürgt sein, denn sie allein giebt seinen Beschlüssen die besondere, zugleich formale Bedeutung.

Wir erinnern hier an den Handwerkertag. Obwohl derselbe nur eine Versammlung von Zunft- und Innungsmeistern darstellte, that er doch, als wenn er das Handwerk schlechthin vertrete. Wir glauben nicht zu irren, wenn wir behaupten, daß das letztere diese Vertretung von sich ablehnt. Die Versammlung hätte sich Zunft- oder Innungstag nennen dürfen, der Name Handwerkertag gebührte ihr nicht.

Ueberblicken wir nun den Kreis derer, welche der Handelstag vertritt und zu vertreten berechtigt ist, so können wir uns nicht verhehlen, daß die Vollmacht noch mangelhaft ist. Die Berufung lehnt an die für die vorliegende Auffassung mehr zufällige Existenz gewisser Handels-Organe an. Vielfach fehlt es noch an solchen. Die vorhandenen sind sehr verschieden eingerichtet. Die hier sehr wesentlichen Beziehungen derselben zur Staatsregierung einerseits und zu den Berufsgenossen andererseits sind von der mannichfaltigsten Art. Jedem denkenden Kaufmann ergeben sich hieraus die Schlußfolgerungen von selbst. Die selbständige, unabhängige, deutsche Kaufmannschaft wird durch den deutschen Handelstag noch nicht dargestellt, und doch will es nicht blos der in richtigem Instinkt getroffene Name so, sondern die Consequenz der ersten Einrichtung, die Sorge für ihre Erhaltung und zunehmende Bedeutung gebieten es.

Wir sind natürlich weit davon entfernt, zu wähnen, der hier berührte Mangel ließe sich mit einem Male beheben, und es sei die Aufgabe des zur Zeit versammelten Handelstages, den Legitimationspunkt ein für allemal zu erledigen. Dazu bedarf es längerer Zeit und reiflicher, umsichtiger Erwägung. Noch manche andere Interessen, als die einer würdigen und wirklichen Gesammtrepräsentation, kommen dabei in ernstlichen Betracht. Aber der Handelstag kann und soll das Ziel in Aussicht nehmen und die Richtung bezeichnen, in welcher dasselbe verfolgt werden muß. Wenn wir für die Kaufmannschaften und sonstigen Körperschaften, welche sich demgemäß unter unseren Berufsgenossen auf den einzelnen Plätzen, oder in den einzelnen Bezirken bilden möchten, zweierlei voraussetzen, Selbständigkeit gegenüber der Staatsregierung und Unausschließlichkeit gegenüber allen denen, welche den

gleichen Beruf üben, weil nur so Standeswillen und Standes-Meinungen erwiesen werden können, so bedarf dies schwerlich ausführlicher Rechtfertigung.

Betreffend den 5. Satz unseres Antrags halten wir die größtmögliche Freiheit in der Wahl und Zahl der Vertreter aufrecht. Dagegen scheint es uns nicht rathsam, jeder Körperschaft eine resp. nur eine Stimme zu verleihen. Gewiß empfiehlt es sich nicht für den Handelstag, bei seinem ersten Schritt in das Leben, wenn es sich auch bei ihm um ganz andere Dinge und namentlich nur um eine rein begutachtende Thätigkeit handelt, die vom deutschen Handelsstand so oft beklagten Abstimmungsmodalitäten des Zollvereins nachzuahmen, wonach der kleinste Theilnehmer mit derselben Schwere ins Gewicht fällt, wie der bedeutendste Staat. Man kann nicht dem geringsten Handelsstädtchen im Binnenlande denselben Einfluß auf die Entschließungen des Handelstages beimessen, wie den Seeplätzen Hamburg und Bremen. Es versteht sich, daß es keiner allzu genauen Abwägungen der Machtverhältnisse bedarf. Ohnehin fehlt hierzu ein ausreichender Maaßstab. Es genügt, annähernd zutreffende Unterscheidungen zu machen. Dabei kann für die Kaufmannschaften vielleicht schon die Zahl der Mitglieder, für die Genossenschaften der Fabrikanten die Zahl der in einem bestimmten Bezirke beschäftigten Arbeiter einigermaßen zum Anhalt dienen. Doch wollen wir in dieser Beziehung den weiteren Erwägungen des Handelstages nicht vorgreifen. Für jetzt handelt es sich nur um die Anerkennung des Prinzips; die Durchführung desselben mag kommenden Beschlüssen vorbehalten bleiben. Bis dahin kann es bei dem auf dem preuß. Handelstag eingehaltenen und in dem Rundschreiben der Handelskammer zu Heidelberg vom 2. November pr. vorgeschlagenen Modus bewenden.

Im 10. Satz unseres Antrags haben wir die Bildung der vorbereitenden Commissionen durch freiwillige Einzeichnung vorgeschlagen. Die Verhandlungen in den Commissionen sollen die Ansichten läutern und klären. Wer ungeachtet seines Interesses für eine bestimmte Angelegenheit nicht in der Lage ist, in der Commission dasselbe zu beschwichtigen, kommt in der Plenar-Versammlung, nicht immer zu Gunsten der Sache, auf seine Meinungen und Ansichten zurück. Nicht selten sucht er alsdann erst Belehrung und Aufklärung über die Frage. Wir müssen dazu erwägen, daß die Verhandlungen des Handelstages, namentlich in den Anfängen seiner Wirksamkeit, zwang- und formloser sind, als die der bedeutenderen Landesvertretungen, daß es sich sogar

empfiehlt, durch keinerlei Sitte oder Brauch den der Rede weniger geübten Sachverständigen in der Ergreifung des Worts zu beengen, und daß es noch einige Zeit dauern wird, bis für jede sachliche Abtheilung bestimmte Persönlichkeiten vorhanden sind, deren Autorität das Plenum vor Anträgen und Ausführungen von zweifelhafter Neuheit und Erheblichkeit schützt. Die freiwillige Einzeichnung hat sich unter ähnlichen Verhältnissen trefflich bewährt. Jede andere Modalität ist zeitraubend, ohne nach Lage der Sache mehr Garantieen zu bieten, und läuft am Ende auf dasselbe Resultat der freiwilligen Erklärung hinaus.

Zu 11 und 12 unseres Antrags dürfte es schwerlich weitläufiger Motivirung bedürfen. Die Bedeutung der Beschlüsse insbesondere geht aus dem oben entwickelten Charakter der Versammlung hervor. Obwohl es wahr ist, daß der Handelstag, weil er von selbst schon die erforderlichen Gegensätze in sich birgt, nicht leicht ein einseitiges, dem allgemeinen Wohle etwa feindseliges Interesse verfolgen kann, so möchten wir den Beschlüssen desselben doch nicht den Charakter von sachverständigen Gutachten beigelegt wissen. Auch dies wäre noch eine Anmaßung. Mögen dieselben nichts Anderes beanspruchen, als die Meinung eines für Staat und Gesellschaft überaus wichtigen Theils der arbeitenden und erwerbenden Bevölkerung zu sein, deren Würdigung den Inhabern der Staatsgewalten, den Gesetzgebern und der öffentlichen Meinung füglich überlassen bleiben kann. Und wenn die Bemühungen des Handelsstandes, seinen Ansichten und Meinungen einen Gesammtausdruck zu verleihen, bei den übrigen Theilen der bürgerlichen Gesellschaft Nacheiferung finden würden, so könnte es ihn nur erheben, zu dieser selbständigen Thätigkeit der Nation auch in Angelegenheiten ihrer Wirthschaft rühmlichen Anfang gemacht zu haben.

Man hat dem ersten preußischen Handelstag hier und da vorgeworfen, seine Verhandlungen hätten wenig Neues und Interessantes geboten. Wir glauben, dieser Vorwurf beruht auf einer Verkennung des Zwecks dieser Versammlungen. Derselbe besteht nicht darin, Fortschritte in der Wissenschaft zu erzielen. Der gelehrte Staats- und Volkswirth, der Publicist und Andere mögen immerhin wenig Ausbeute aus den Protokollen der Handelstage herauslesen. Die letzteren erfüllen ihren Zweck nichts desto weniger, denn es handelt sich ja in den meisten Fällen gerade darum, Etwas, was Einzelne schon längst erkannt und ausgesprochen haben, was die Presse bereits geraume Zeit beschäftigt, was selbst Gegenstand lebhafter Agitation einzelner Plätze, Distrikte und Provinzen gewesen sein mag, zur allgemeinen Ansicht des Standes

zu erheben, und solchergestalt zu beweisen, daß es in den betreffenden Kreisen zum Gesammtbewußtsein gekommen ist. Die Wissenschaft mag schon bei Beginn des Jahrhunderts über die Wirkung von Durchfuhrzöllen mit sich im Reinen gewesen sein. Die Presse mag schon seit Jahren an die Aufhebung derselben gemahnt haben, alle Jahresberichte der Handelskammern mögen sich in dem gleichen Verlangen vereinigt haben, der einstimmige Antrag des preuß. Handelstages auf Beseitigung derselben war gleichwohl nicht ohne Bedeutung. Wir Deutschen lassen es nur zu gern bei der Erkenntniß des Mangelhaften bewenden und legen das Erkannte gern zu den alten Sachen. Aber so lange es nicht beseitigt, bleibt seine Wirkung immer frisch. Da thut es Noth, immer von Neuem wieder Hand an zu legen und auf den zweifelhaften Werth der Neuheit und des Interessanten zu verzichten. Auch die Kargheit im Redehalten haben wir gern wahrgenommen.

Daß es wünschenswerth ist, die Beschlüsse des Handelstages sofort in dieser ihrer Eigenschaft zur Kenntniß der betreffenden Staatsbehörden bringen zu können, anstatt jedem einzelnen Handelsvorstande anheim zu geben, dieselben sich in officieller Weise demnächst zu eigen zu machen, dürfte von selbst einleuchten.

Auch wird die Institution des Handelstages, wenn sie sich in der Weise entwickelt und befestigt, wie wir hoffen nnd voraussetzen, demnächst nicht umhin können, gewisse Vermögensstücke zu erwerben und zu verwalten. Es wird nöthig sein, bei Zeiten dafür zu sorgen, daß solcher Erwerb und solche Verwaltung möglich und bequem sind.

Die Sätze 13, 14 und 15 des Antrages fassen wir zusammen. Dabei halten wir uns des Einverständnisses der Versammlung in Betreff der Einsetzung eines bleibenden Ausschusses sowie der Errichtung eines ständigen Centralbureaus überhaupt im Voraus versichert. Aber auch darüber, daß es sich empfiehlt, diese Einrichtungen an dem Orte des Handelstages vorzunehmen und mit dem letzteren überall nicht zu wechseln, dürften schwerlich erhebliche Zweifel laut werden. Man vergegenwärtige sich alle die Vorbedingungen und Vorarbeiten, welche die Zusammenberufung dieser Versammlung der Kaufmannschaft des Platzes, an welchem dieselbe stattfinden soll, auferlegt. Bis jetzt sind nur die verehrlichen Handels-Vorstände Berlins und Heidelbergs in der Lage, darüber zu berichten. Uns ist aus eigener Wahrnehmung nur bekannt, daß die den Handelstag betreffenden Vorverhandlungen bei den Aeltesten der Kaufmannschaft in Berlin schon eine ganz artige Repositur ausfüllten, ehe der Handelstag begann. In Heidelberg wird es schwerlich

anders sein. In jeder dieser Repositurен ist viel schätzbares Material für die vorbereitenden Formalitäten enthalten. Dasselbe bleibt ohne Nutzen, und erhebliche Zeit wird vergeudet, so bald in jedem folgenden Jahr ein neuer Platz die Versammlung von Grund aus wieder einrichten soll. Einrichtung ist aber hier nöthig, und nicht wie bei Wanderversammlungen die Zusammenberufung einfach mit der Veröffentlichung des Orts und der Zeit bewirkt. Erfahrung und Uebung, in allen Dingen von Werth, lassen sich entweder nicht gewinnen, oder gewonnen nicht mehr verwerthen. Was von der Vorbereitung gilt, gilt auch von der Zeit des Zusammenseins. Mancherlei Fürsorge muß noch neben den Verhandlungen herlaufen. Auch mag erwähnt werden, daß auf dem Berliner Handelstage selbst außer einer kleinen Bibliothek von Denk- und Flugschriften, schon an die 30 Acten-Faszikel angelegt wurden, und doch steht es fest, daß der Kaufmann jedes unnöthige Schreibwerk vermeidet. Die Anknüpfung neuerer Vorgänge an die früheren wird sehr häufig nothwendig oder doch nützlich sein. Dabei reichen die gedruckten Verhandlungen, da sie nur einen Auszug des Wesentlichen bringen, nicht aus. Um des wünschenswerthen Zusammenhangs willen müßte sich daher eine ganze Acten-Repositur bei Beginn einer neuen Versammlung in Bewegung setzen, und von selbst leuchtet es ein, daß diese Bewegung mit den Jahren immer schwerfälliger werden würde.

Die Ausführung und Vollziehung der Beschlüsse des Handeltages kommt hinzu. Es liegt auf der Hand, daß, vorausgesetzt, daß es sich fortdauernd um den allgemeinen deutschen Handelstag handelt, Vorbereitung, Verhandlung und Ausführung hinsichtlich ein und desselben Gegenstandes auch in ein und dasselbe Actenstück gehören. Ordnung und Uebersichtlichkeit dürfen wir immerhin von bureaukratischen Einrichtungen entlehnen. Man wolle nun schließlich noch die von Allen gehoffte und gewünschte Ausbildung der zur Zeit noch in ihren ersten Anfängen begriffenen Institution in das Auge fassen, und man wird wie von der Nothwendigkeit der Einsetzung des bleibenden Ausschusses und eines ständigen Centralbureaus überhaupt, so auch davon überzeugt sein, daß die Plenar-Versammlung weder an einem anderen Orte als diese, noch der Sitz aller mit jedem Jahr wechseln kann. In Betreff der Wahl dieses Ortes wollten wir auch nicht einmal antragsweise dem Urtheil der Versammlung vorgreifen, zumal in der That mehrere Plätze in Vorschlag kommen könnten. Da ist der mündliche Gedanken-Austausch zur Erwägung des Für und Wider nöthig, und wir sind über-

zeugt, daß viel- und klein-staatliche Eifersüchteleien inmitten des deutschen Handelsstandes keine Stätte finden.

In Betreff der Zusammensetzung des bleibenden Ausschusses heben wir nur hervor, daß es uns wegen der sehr erheblichen und ansehnlichen Stellung, welche der Vorsitzende desselben einnimmt, wünschenswerth erscheint, daß der Handelstag unmittelbar die betreffende Persönlichkeit bezeichnet, während in Betreff der übrigen Mitglieder den einzelnen Handels-Vorständen die nähere Bezeichnung überlassen bleiben kann.

Ueber die Zwecke der bleibenden Ausschüsse und des ständigen Centralbureaus haben wir uns schwerlich ausführlicher zu verbreiten. Die in unserem Antrag zunächst namhaft gemachten, verstehen sich von selbst. Nur auf einen Umstand wollen wir noch besonders hinweisen. Es ist neuerdings von der Handelskammer in Cöln mit Recht darauf aufmerksam gemacht worden, wie sehr eine Verständigung der verschiedenen Handels-Vorstände in Betreff der von ihnen verlangten Gutachten über wichtige Verkehrs-Angelegenheiten unter Umständen geboten sei. In der That haben sich nicht selten die Aeußerungen gradezu einander entkräftet, und es mangelte daher solchen Untersuchungen zum wenigsten dasjenige Resultat, welches schon die bloße Thatsache gewährt, daß sich der Handelsstand so und nicht anders in Betreff derselben ausgesprochen hat. So weit ein solches Auseinandergehen die Folge von entgegengesetzten und beiderseits reiflich erwogenen Gesichtspunkten ist, wird es natürlich niemals ganz zu beseitigen sein, obwohl es auch hier in vielen Fällen von großem Nutzen für den Handelsstand sein würde, wenn er zunächst in sich eine Verständigung über gewisse Gegensätze anzubahnen suchte. Aber sehr oft liegen bald hier bald dort die factischen Voraussetzungen für eine erschöpfende Beurtheilung nicht vor, oder die ganze Angelegenheit steht den Interessen des betreffenden Handelsvorstandes weniger nah, gleichwohl soll er votiren. Es begreift dies, wer die tausenderlei Angelegenheiten kennt, über welche die Handelsorgane sich zu äußern haben, wer die beschränkten Hülfsmittel in Anschlag bringt, welche in Betreff der Sammlung erforderlichen Materials zur Disposition stehen. Haben doch die preuß. Handelskammern nicht einmal Portofreiheit im Verkehr mit einander, wenn es sich darum handelt, für die Staatsregierung die von ihr selbst aufgetragenen Vorarbeiten zu machen! Wahr ist, daß ein flüchtiger Austausch der Meinungen ausgereicht haben würde, um übereinstimmende Aeußerungen zu erzielen. Wir glauben nicht fehl zu gehen, wenn wir den bleibenden Ausschuß resp.

das ständige Bureau zur Vermittelung eines solchen Austausches für ganz besonders geeignet halten.

Die entfernteren Zwecke unter 19 und 20 unsers Antrags führen wir an, um zu beweisen, wie es an hohen und würdigen Aufgaben für die beantragten Organe des Handelstages resp. des deutschen Handelsstandes wahrlich nicht fehlt, doch wird es nöthig sein, die leichteren Ziele zuerst ins Auge zu fassen und demnächst um so festeren Schrittes vorzugehen.

Der Schlußsatz unseres Antrages endlich deutet an, daß es unsere Absicht ist, dem besseren Ermessen der Versammlung zu überlassen, was von dem gesammten Vorschlag zunächst bei dieser ersten Anregung bewenden, was schon in unmittelbare Ausführung gebracht werden soll. Wir sind zur Zeit und von hier aus nicht in der Lage, im Antrage selbst bestimmter uns auszudrücken.

Und nun zum Schlusse gestatten wir uns noch wenige Worte. Was soll der ganze künstliche Bau? Wozu den deutschen Handel mit neuer Last und Arbeit beschweren? Warum nicht jedem besonderen Interesse die Fürsorge für seine Geltendmachung überlassen?

Aus dem Schooße des ersten deutschen Handelstages fürchten wir solche Bedenken nicht zu vernehmen. Er wäre nicht zu Stande gekommen, wäre das Bedürfniß nach einer Gesammt-Vertretung nicht seit lange empfunden. Und der deutsche Kaufmann ist gewohnt, was er will, ganz zu wollen. Sein Geist haftet nicht am Augenblicklichen; er ahnt und begreift die Schöpfungen einer großen Zukunft.

Aber außerhalb der Versammlung wird man bisweilen, wie oben, fragen.

Wohl mag es anderwärts anders sein. Macht sich ein lebhaftes, gerechtes oder ungerechtes Interesse in irgend einer Verkehrsangelegenheit geltend, rasch und reichlich fließen die pekuniären Mittel zusammen. Söldner giebt es für jederlei Dienst. An gewandten Federn ist kein Mangel. Die Presse ist zugänglich. Wähler für Parlament und Staatenhaus sind empfänglich; und wohl nimmt man billige Rücksicht selbst höher hinauf. Aber — es ist nicht unsere, ist nicht deutsche Art. Wie die Zwecke, sollen die Mittel sein. Nur ehrliche Arbeit führt zu gerechten Zielen. Der deutsche Handelstag soll für solche ehrliche Arbeit eine Werkstatt sein! —

Druck von W. G. Korn in Breslau.

Druck von W. G. Korn in Breslau.

Die Nothwendigkeit

der

Handelsfreiheit

für das

Nationaleinkommen,

mathematisch nachgewiesen

von

Karl Heinrich Hagen,
Regierungsrath und Professor, Ritter des rothen Adler-Ordens 4r Kl.

Königsberg, 1844.
Bei Gräfe und Unzer.

Sr. Hochwohlgeboren

dem Königl. Preuß. wirklichen Geheimen Ober-Regierungs-Rathe, Mitgliede des Staatsraths, Director des Statistischen Bureaus und Professor, Ritter des rothen Adler-Ordens 2ter Klasse, des Eisernen Kreuzes, des Kais. Oestr. Leopold-Ordens, des Kais. Russ. Andreas-Ordens und des Königl. Schwed. Nordstern-Ordens,

Herrn

Dr. J. G. Hoffmann,

seinem

seinem hochverehrten Lehrer

in

Ehrerbietung und Dankbarkeit.

gewidmet

von

dem Verfasser.

Königsberg,
im Mai 1844.

Erfahrungssätze.

1. Wenn der Preis einer Waare steigt, so nimmt der Absatz derselben ab, und wenn sie wohlfeiler wird, so nimmt ihr Absatz zu.

Jede Veränderung des Preises P einer Waare hat daher eine Veränderung der Quantität D, welche von derselben abgesetzt wird, zur Folge und zwar wird mit dem Preise P + p die letztere D — d und umgekehrt mit dem Preise P — p diese D + d werden. Nach Verschiedenheit der äußern Umstände, ja sogar nach der verschiedenen Beschaffenheit der Waaren, wird das Steigen und Sinken des Absatzes aber in Verhältnissen geschehen, welche von den umgekehrten der Preisveränderung sehr abweichend sein können. Ebenso, wie mit den Waaren, verhält es sich mit allen Leistungen.

2. Jeder sucht mittelst der ihm zustehenden Productivkräfte den möglichst größten Erwerb.

Da der Betrag Π der von diesen Kräften zur Production der Waare A gemachten Verwendungen oder der Betrag der Productionskosten schon vor der Production vorhanden war, so ist der Erwerb aus derselben nur der Ueberschuß des Preises über die Productionskosten, oder $= P - \Pi$ und das Gewerbe, dessen Gegenstand die Production der Waare A ist, wird desto einträglicher sein, je größer der Betrag des Erwerbs $P - \Pi$

in Verhältniß zu dem der Productionskosten Π, oder je größer $\frac{P-\Pi}{\Pi}$ ist. Ist das Gewerbe, welches die Waare B liefert, weniger einträglich, als dasjenige, durch welches die Waare A hervorgebracht wird, so wird der Betrieb des Gewerbes von A zu- und der von B abnehmen, und mehr, als früher von der Waare A und weniger, als früher von der Waare B zum Verkauf gestellt werden; die Folge davon wird sein, daß der Preis von A sinken und der von B steigen, dadurch aber das Gewerbe von A an Einträglichkeit so lange immer mehr ab- und das von B zunehmen wird, bis beide Gewerbe gleich einträglich geworden sind. Eben dasselbe wird mit jedem dritten Gewerbe stattfinden und so mit allen, welche nebeneinander betrieben werden; jeder Umstand, welcher das eine, oder das andere einträglicher macht, bringt daher Veränderungen des Umfanges hervor, in welchem alle andern betrieben werden, aber die auf diese Weise durch das Heben und Sinken der verschiedenen Gewerbe, und durch das Steigen und Fallen der Preise entstehende Schwankungen, mögen sie auch noch so bedeutend sein, sind nur die Annäherungen zur Gleichstellung der Einträglichkeit, um das bei jedem einzelnen Gewerbe eingetretene Verhältniß $\frac{P-\Pi}{\Pi}$ mit dem jedesmal zur Zeit und am Ort bestehenden, aber im Laufe der Zeit sich ändernden mittlern Satze der Einträglichkeit übereinstimmend zu machen. Die Abweichungen von demselben werden bei jedem Gewerbe desto kürzer, oder desto länger dauern, und die Uebergänge mit desto geringern oder größern Verlusten verbunden sein, je mehr der Zustand, in welchen bei denselben die Productivfonds, d. h. die vorhandenen persönlichen, gesellschaftlichen und materiellen productiven Kräfte, gesetzt sind, entweder noch eine mehrfache Anwendung derselben gestattet, oder, wie, wenn z. B. die Kapitale auf zu besondern Zwecken eingerichtete Gebäude angelegt sind, oder die Ausbildung des Menschen sich nur auf seine Tüchtigkeit zu einem bestimmten Geschäfte beschränkt hat, dieselbe ver-

hindert. Bleibend werden die Abweichungen nur sein, wenn Monopole und andere Hemmungen die freie Bewegung des Gewerbwesens unmöglich machen.

3. Mit der Steigerung des Preises, steigen in der Regel auch die Durchschnitts-Productionskosten der Waare, und sinken, wenn der Preis fällt.

Ist die Waare ein Bodenerzeugniß, so wird bei höhern Preisen zur Production desselben nicht mehr blos das vorzugsweise dazu geeignete Land, sondern auch weniger dazu passendes benutzt, ist sie ein Fabrikat, so werden zur Anlegung neuer Fabriken Kapitale auch zu höhern Zinsen aufgenommen und die Mehrkosten, welche auf den Zuwachs zur Production dadurch verwendet werden, so wie die nur zu häufig eintretende mindere Sparsamkeit in Folge des größern Verdienstes bei denjenigen Gewerbtreibenden, welche früher bei den niedrigen Preisen das Gewerbe schon mit Vortheil betrieben, erhöhen die Productionskosten, welche im Durchschnitt auf jede Maaßeinheit der producirten Quantität kommen. Sind die Preise herabgegangen, so erfolgt das Entgegengesetzte durch das Eingehen der minder vortheilhaften Gewerbetablissements und durch größere Sparsamkeit bei dem Betrieb der im Gange erhaltenen. Mit dem Steigen und Sinken des Preises P auf $P+p$ und $P-p$, vermehren und vermindern sich daher gewöhnlich die Durchschnitts-Productionskosten von Π auf $\Pi+\pi$ und $\Pi-\pi$, aber in Verhältnissen, welche auch sehr verschieden sein können; mit der Vervollkommnung des Gewerbbetriebs und der Einführung des Betriebs im Großen sinken dagegen die Productionskosten, aber damit zugleich auch die Preise, wiewohl wieder in möglicherweise sehr abweichenden Verhältnissen. Indessen findet doch in Rücksicht dieser Verhältnisse allgemein statt, daß die Einträglichkeit des Gewerbes nur zunehmen kann, wenn die Productionskosten in einem geringern Verhältnisse, als der Preis, sich verändert haben, und daß, wenn das Umgekehrte

statt gefunden, die Einträglichkeit des Gewerbes abgenommen hat. Dieses ergiebt sich wenn man die Einträglichkeit eines Gewerbes, welche, wenn der Preis der Erzeugnisse desselben um p gestiegen, $= \frac{(P+p)-(\Pi+\pi)}{\Pi+\pi}$, und, wenn er um p gefallen, $= \frac{(P-p)-(\Pi-\pi)}{\Pi-\pi}$ ist, mit derjenigen $= \frac{P-\Pi}{\Pi}$, welche das Gewerbe ohne diese Veränderungen der Preise hat, vergleicht; denn ist

$\frac{(P+p)-(\Pi+\pi)}{\Pi+\pi} > \frac{P-\Pi}{\Pi}$, so ist $p\Pi > \pi P$ u. $\frac{p}{\pi} > \frac{P}{\Pi}$ u. $\frac{P+p}{\Pi+\pi} > \frac{P}{\Pi}$

$\frac{(P-p)-(\Pi-\pi)}{\Pi-\pi} > \frac{P-\Pi}{\Pi}$, = $\pi P > p\Pi$ = $\frac{P}{\Pi} > \frac{p}{\pi}$ = $\frac{P-p}{\Pi-\pi} > \frac{P}{\Pi}$

$\frac{(P+p)-(\Pi+\pi)}{\Pi+\pi} < \frac{P-\Pi}{\Pi}$, = $\pi P > p\Pi$ = $\frac{P}{\Pi} > \frac{p}{\pi}$ = $\frac{P+p}{\Pi+\pi} < \frac{P}{\Pi}$

$\frac{(P-p)-(\Pi-\pi)}{\Pi-\pi} < \frac{P-\Pi}{\Pi}$, = $p\Pi > \pi P$ = $\frac{p}{\pi} > \frac{P}{\Pi}$ = $\frac{P-p}{\Pi-\pi} < \frac{P}{\Pi}$

Diese abgeleiteten Ungleichheiten ergeben zugleich die Bedingungen, unter welchen bei einer eingetretenen Preisveränderung die Einträglichkeit eines Gewerbes zu- oder abnimmt.

4. Die Masse der Productivfonds an jedem Ort und also in jedem Staate macht stets eine begrenzte Größe aus.

Da jeder Besitzer die ihm zustehenden Productivfonds seines Interesse wegen aufs vortheilhafteste zu benutzen suchen und sie am wenigsten unbenutzt lassen wird, so müssen daher, wenn ein Gewerbe sich erweitert und mehr Productivfonds in Anspruch nimmt, diese den andern entzogen werden, und wird es beschränkt, so wird jeder Besitzer bestrebt sein, die bei diesem Gewerbe alsdann weniger benutzten so bald, als möglich auf andere Gewerbe anzulegen.

5. Das Nationaleinkommen besteht in jedem Staate in der Summe des Erwerbs der einzelnen Staatsmitglieder.

Jeder Erwerb besteht nur in einem Zuwachs von productiven persönlichen und materiellen Kräften, denn nur Nützliches kann ein Gegenstand des Erwerbs und was nützliche Wirkungen hervorbringt, muß eine solche Kraft sein; Sachen oder materielle Güter werden auch nur gesucht wegen ihrer Eigenschaften, solche Wirkungen hervorbringen zu können. Der Betrag des Erlangten in Geld geschätzt und ausgedrückt, ist der Preis desselben. Alles, was man ohne Mühe und nach Belieben haben kann, ist daher ohne Preis, aber keinesweges kommt blos dem Verkäuflichen, dem Materiellen, ein Preis zu, denn jede Geschicklichkeit, jede Befähigung, überhaupt jedes persönliche Capital unterliegt in Hinsicht auf den Erwerb nicht minder einer Schätzung und wird einem materiellen, durch welches man ebenso viel erwerben kann, gleichgestellt. In jeder Nation ist überdies die Vermehrung beider Arten von Capitale gegenseitig von einander abhängig und bedingt. Nur aus dem Erworbenen kann Jeder die Mittel zum weitern Erwerb, d. h. die Productionskosten dazu entnehmen, so wie seinen Unterhalt bestreiten, d. h. seine Bedürfnisse beseitigen, was auch nur durch Kräfte möglich ist, und da mit Ausnahme der von der Mildthätigkeit Lebenden, Niemand etwas erhält und erwerben kann, ohne zu geben oder zu leisten, so sind alle Staatsmitglieder, mit Ausnahme der erwähnten, sowohl Producenten, als Consumenten. Als Producenten vermehrt sich ihr Einkommen durch das, was sie mehr erwerben, als Consumenten dagegen durch das, was sie ersparen, denn der ersparte Betrag hat auf den jedesmaligen Betrag ihres Einkommens denselben Einfluß, als hätten sie jenen Betrag mehr erworben. Die Veränderungen des Nationaleinkommens bestimmen sich daher durch diejenigen Beträge, welche die Staatsmitglieder mehr oder weniger während einer Zeitperiode als Producenten erwerben und als Consumenten ersparen.

Erstes Problem.

Welche Veränderungen erleidet das Nationaleinkommen eines Staats durch die Exportation einer Waare?

Wenn in einem Staate von einer Waare A, von welcher, so lange keine Exportation derselben statt fand, zu dem Preise P und den Productionskosten Π in Jahresfrist das Quantum D abgesetzt und producirt wurde, das Quantum E exportirt wird, so wird ihr Preis auf $P+p$ steigen und die Productionskosten werden auf $\Pi+\pi$ anwachsen, mit der Vertheuerung und in Folge derselben wird aber die im Inlande abgesetzte Quantität von D bis auf $D-d$ abnehmen. Da nicht die Uebergänge vom Zustande ohne Exportation zu dem mit derselben, sondern diese Zustände selbst den Gegenstand des Problems ausmachen, so kann der Zustand ohne Exportation, mit welchem der zweite in Bezug auf das Nationaleinkommen verglichen werden soll, nicht ein solcher sein, bei welchem sich die Einträglichkeit des Gewerbes noch in der Schwankung befindet, sondern bei welchem sie sich durch die Dauer des Gewerbbetriebs schon mit dem mittlern Satze der Einträglichkeit ausgeglichen hat, bei welchem also das dieselbe bestimmende Verhältniß $\frac{P-\Pi}{\Pi}$ zugleich das des mittlern Satzes ist. Die Vergleichung des Erwerbs der einzelnen Klassen, welche in der Nation von den Folgen der Exportation der Waare A betreffen werden, in den beiden Zuständen, ohne und mit der Exportation, ergiebt dann, daß folgende Veränderungen eingetreten sind:

1) Die Producenten der Waare A, deren Erwerb im Zustande ohne Exportation $= (P-\Pi)\,D$ war, haben mit derselben einen Erwerb von $= \big((P+p)-(\Pi+\pi)\big)\,(D-d+E)$ erhalten, also $\big((P+p)-(\Pi+\pi)\big)\,(D-d+E)-(P-\Pi)\,D =$
$= (p-\pi)(D+E-d)+(P-\Pi)(E-d)$ gewonnen.

2) Die Gesammt-Productionskosten des Gewerbes von A betrugen im erstern Zustande ΠD, im andern dagegen be-

tragen sie $(\Pi+\pi)(D-d+E)$ und es hat daher zur Ausbreitung dieses Gewerbes den andern Gewerben an Productivfonds der Betrag $= \big((\Pi+\pi)(D-d+E)\big)-\Pi D$ entzogen werden müssen. Diese gaben zu dem mittlern Satze der Einträglichkeit einen Erwerb von $=\frac{P-\Pi}{\Pi}\left\{(\Pi+\pi)(D-d+E)-\Pi D\right\}=$ $=\frac{P-\Pi}{\Pi}\left\{(\Pi+\pi)(E-d)+\pi D\right\}$, welcher also den andern Gewerben verloren geht.

3) Die Consumenten, welche früher das Waarenquantum D zum Preise P erhielten, erhalten nach eingeführter Exportation nur das Waarenquantum $D-d$ zum Preise $P+p$. Sie hätten

a. für das früher erhaltene Quantum nach dem durch die Exportation gesteigerten Preise mehr zu zahlen gehabt $(P+p)D-PD=pD$,

b. davon aber wegen des weniger erhaltenen Quantums erspart $(P+p)\big(D-(D-d)\big)=d(P+p)$ und endlich

c. entgeht ihnen in dem weniger erhaltenen Quantum ein Betrag, welcher nach dem Preise ohne die Exportation $=P\big(D-(D-d)\big)=dP$ ist.

Sie verlieren also in Folge der Exportation einen Betrag $=pD-d(P+p)+dP=p(D-d)$, was ebenso viel ist, als wäre ihr Erwerb um diesen Betrag kleiner geworden.

Diese Gewinnste und Verluste zusammengestellt ergeben den Gewinn des Nationaleinkommens durch die Exportation:

$$G=\left\{(p-\pi)(D-d+E)+(P-\Pi)(E-d)\right\}-p(D-d)-$$
$$-\frac{P-\Pi}{\Pi}\big((\Pi+\pi)(E-d)+\pi D\big)$$

und nach Entwickelung dieses Ausdrucks und Weglassung der sich hebenden Glieder

$$=pE-\frac{P}{\Pi}\pi(D-d+E),$$

welches die Exportationsformel ist.

Zweites Problem.

Welche Veränderungen erleidet das Nationaleinkommen eines Staats durch die Importation einer Waare?

Wird von einer Waare A das Quantum J in denselben importirt, und fällt dadurch der Preis derselben von P auf P—p, so werden die weniger ergiebigen Etablissements des Gewerbes von A nicht mehr betrieben werden; dadurch sinken die Durchschnitts-Productionskosten von Π auf $\Pi-\pi$ und das producirte Quantum vermindert sich von D auf D—d, dagegen steigt wegen des wohlfeilern Preises der Absatz von D auf D—d+J. Es wird alsdann:

1) der Erwerb der inländischen Producenten der Waare A vermindert sein um $(P-\Pi)D-((P-p)-(\Pi-\pi))(D-d)=$ $=(p-\pi)D+((P-p)-(\Pi-\pi))d$.

2) durch die Beschränkung der inländischen Production der Waare A wird an Productionsfonds ein Betrag von $=\Pi D-(\Pi-\pi)(D-d)$ nicht mehr bei diesem Gewerbe benutzt, welcher den andern Gewerben zufließt und nach dem mittlern Satze der Einträglichkeit einen Erwerb von

$$=\frac{P-\Pi}{\Pi}\left\{\Pi D-(\Pi-\pi)(D-d)\right\}=$$

$$=\pi\left(\frac{P}{\Pi}-1\right)(D-d)+(P-\Pi)d \text{ gewährt.}$$

3) Die Consumenten erhalten statt des Waarenquantums D zum Preise P, weil mit der Importation, und mit dem Fallen des Preises der Absatz steigt, das größere Waarenquantum D—d+J zum wohlfeilern Preise P—p und

a. ersparen bei dem Ankauf des Quantums D, welches sie, wenn keine Importation statt findet, nur consumiren, durch den wohlfeilern Preis den Betrag $(P-(P-p))D=pD$;

b. für das mehr erhaltene Quantum $(D-d+J)-D$ bezahlen sie dagegen $(P-p)(J-d)$ und

c. erhalten in diesem Quantum nach dem sonstigen Preise P einen Betrag von $= P(J-d)$.

Sie ersparen also in Folge der Importation einen Betrag $pD-(P-p)(J-d)+P(J-d)=p(D-d+J)$, was eben so viel ist, als hätte sich ihr Erwerb um diesen Betrag vermehrt.

Werden diese Gewinnste und Verluste zusammengestellt, so erhält man den in Folge der Importation dem Nationaleinkommen zuwachsenden Gewinn:

$$G=-\left\{(p-\pi)D+\left((P-p)-(\Pi-\pi)\right)d\right\}+p(D-d+J)+$$
$$+\left\{\pi\left(\frac{P}{\Pi}-1\right)(D-d)+(P-\Pi)d\right\}$$
$$=pJ+\frac{P}{\Pi}\pi(D-d)$$

welches die Importationsformel ist.

Setzt man in dieser, und in der Exportationsformel das im Lande producirte Quantum der Waare A (also in dieser letzteren den Betrag $D+E-d$ und in jener den Betrag $D-d$) $=\Delta$, so erhält man, wenn man in die Importationsformel $-J$ für $+J$ und $-p$ für $+p$, so wie $-\pi$ für $+\pi$ setzt, aus derselben die Formel für die negative Importation d. h. für die Exportation, ebenso, wie sie oben gefunden ist; setzt man aber in beiden E und $J=o$, und weil ohne Importation mit dem Sinken des Preises der Absatz der inländischen Production zunimmt, in die Importationsformel $D+d$ statt $D-d$, so erhält man aus denselben diejenigen Formeln, welche sich auf einem ähnlichen Wege für die Veränderungen des Nationaleinkommens durch das Steigen und Sinken des Preises einer Waare auffinden lassen.

Folgerungen.

1) Da bei der Waare A weder besondere Eigenschaften, noch besondere Bedingungen, unter welchen sie sich befindet, vorausgesetzt sind, so gilt das, was für den Handel mit der Waare A ermittelt ist, auch für den Handel mit der Waare B und sonach für den Handel mit allen und jeden Waaren — zu welchen auch die Leistungen zu rechnen sind — also für den gesammten Handel. Die Formeln, welche folglich allgemein geltende sind, beweisen daher, daß der Handel mit dem Auslande das Nationaleinkommen des Staats vermehrt. Der Gewinn besteht in der Differenz der Preise des Inlandes und des Auslandes und zwar bei den exportirten Waaren in dem Mehrbetrage der von dem Auslande gegebenen und bei den importirten in dem Minderbetrage der von demselben zugestandenen, doch muß, insofern die Productionskosten Veränderungen erleiden, dort von dem Mehrbetrage der allgemein aus der Preis-Steigerung entstehende Verlust in Abzug, hier zu dem Minderbetrage der aus der Senkung der Preise hervorgehende Gewinn in Zurechnung kommen.

2) Der Exportationshandel ist daher nicht unbedingt dem Nationaleinkommen förderlich. Aus der Exportationsformel $pE - \frac{P}{\Pi}\pi(D-d+E)$ ergiebt es sich, daß dieser Handel nur, wenn das erste Glied der Formel größer, als das zweite ist, Vortheil, daß er aber, wenn das Umgekehrte statt findet, Schaden bringt. Weder das eine, noch das andere geschieht, wenn $pE = \frac{P}{\Pi}\pi(D-d+E)$ oder wenn $(D-d+E) : E = p : \frac{P}{\Pi}\pi = \frac{p}{\pi} : \frac{P}{\Pi}$ ist. Hieraus folgt, was schon aus der ersten Ungleichheit in der Anmerkung zum 3ten Erfahrungssatze hervorgeht, daß soll die Exportation ohne Schaden für das Nationaleinkommen sein, das Verhältniß

$\frac{P+p}{P}$, in welchem der Preis gestiegen ist, nie ein Steigen der Productionskosten $\frac{\Pi+\pi}{\Pi}$ in gleichem Verhältniß nach sich gezogen haben muß und daß der Vortheil der Exportation stets desto größer sein wird, je mehr der Quotient der Productionskosten in den Preis $\frac{P+p}{\Pi+\pi}$ zugenommen hat. Je kleiner D und D—d oder der Verbrauch der Waare im Lande ist, desto weniger darf dieses geschehen, und desto mehr kann das Verhältniß $\frac{P+p}{\Pi+\pi}$ dem Verhätniß $\frac{P}{\Pi}$ nahe kommen, ohne daß der Vortheil der Exportation schwindet. Die Besorgniß, daß die Exportation zum Schaden des Nationaleinkommens fortgesetzt werden könne, hebt sich aber dadurch, daß mit dem Steigen des Zuwachses der Productionskosten π, mit welchem der Consicient $\frac{P\pi}{\Pi}$ des negativen, den Nachtheil der Exportation bedingenden Gliedes der Formel zunimmt, auch $\frac{(P+p)-(\Pi+\pi)}{\Pi+\pi}$ oder die Einträglichkeit des Gewerbes, welches die Waare producirt, abnimmt. Das Gewerbe wird daher bald beschränkt und damit zugleich die Exportation eingestellt werden. Werden dagegen mit der Bereicherung der Nation und der Vervollkommnung des Gewerbbetriebs die Productionskosten geringer, wird π kleiner, so steigt fortgehend der Vortheil des Nationaleinkommens aus der Exportation und mit $\pi = o$ d. h. wenn in Folge der Exportation die Productionskosten die vor derselben gewöhnlichen nicht mehr übersteigen, schwindet jenes Glied $-\frac{P}{\Pi}\pi(D-d+E)$ und also der so lange mit der Exportation verbundene Nachtheil; ja $P+\pi$ kann sogar durch Anwendung von Maschinen und Arbeit ersparenden Verfahren kleiner, als P, mithin π zu einer negativen Größe werden, wodurch jenes Glied zu einem positiven wird und sein Werth dem Vortheil aus der Exportation zuwächst. Dieses kann aber nicht lange währen, denn die dadurch entstandene größere

Einträglichkeit des Gewerbes, welches die Waare A producirt, hat bald dessen Ausbreitung und mit der Beschränkung der andern Gewerbe die Ausgleichung der Einträglichkeit zur Folge und sollte dadurch der Exportationspreis $P + p$ nicht sinken, so hebt sich das Verhältniß $\frac{P}{\Pi}$ und mit demselben $\frac{P - \Pi}{\Pi}$ oder die Einträglichkeit aller Gewerbe. Eine solche Verminderung der Productionskosten tritt bei der Fabrikation gewöhnlich ein, wenn das Gewerbe mit größern Capitalen und größerer Intelligenz betrieben wird und den Gewerbtreibenden dieser Klasse kommen daher ihre Erzeugnisse mit den Fortschritten der Bereicherung und Cultur immer wohlfeiler zu stehen; bei der Landwirthschaft zeigt dagegen die Erfahrung (und die Theorie vermag auch darüber einen Aufschluß zu geben) daß mit der Zunahme des Reichthums, außer dem Bodenwerth, auch die Betriebskosten bedeutender werden und die Productionskosten in einem sogar größern Verhältniß zunehmen; daher sagt die Exportation von Bodenerzeugnissen dem Interesse einer armen Nation am meisten zu, die der Manufacturerzeugnisse aber nur einer reichen und bringt der letztern desto mehr Vortheile, je mehr sie im Reichthum schon vorgeschritten ist. Indessen sind die Vortheile, welche die Exportation gewährt, stets mit Gefahren verbunden. Da der Exportationspreis $P + p$ nur von den Verhältnissen des Auslandes abhängt, so treten durch die Veränderungen der dortigen Gewerbsamkeit, durch die Concurrenz der andern Völker, sowie durch die Maaßregeln der Regierungen nicht selten Umstände ein, welche den Preis plötzlich herabdrücken, oder den auswärtigen Absatz hemmen, und sind die Gewerbe eines Staats auf die Exportation zum Preise $P + p$ eingerichtet, so wird alsdann die Verschleuderung der fertigen Waaren-Vorräthe, zur traurigen, große Verluste für denselben stets mit sich führenden Nothwendigkeit.

3) Aus der Formel für die Importation $pJ + \frac{P}{\Pi}\pi(D - d)$ geht dagegen hervor, daß diese für das Nationaleinkommen des importirenden Staats **unbedingt vortheilhaft** ist,

und nie mit fortdauernden Gefahren für dasselbe verbunden sein kann. Mehr, als vorübergehende Verluste durch dieselbe sind unmöglich und das Aussaugen einer Nation durch dieselbe ist daher eine leere, völlig gehaltlose Redensart. Geht selbst durch dieselbe ein inländischer Gewerbzweig ein und fällt $+\frac{P}{\Pi}\pi(D-d)$ weg, so bleibt noch stets der Vortheil pJ übrig und das Nationaleinkommen gewinnt desto mehr, je wohlfeiler die ausländische Waare verkauft wird, oder je kleiner $P-p$ ist. Der günstigste und dauernste Gewinn für das Nationaleinkommen aus der Importation besteht sogar darin, daß diejenigen Gewerbe aufhören, bei welchen die Productivfonds minder vortheilhaft angelegt sind, und daß diese Fonds so auf diejenigen hingeleitet werden, bei welchen sie nach den örtlichen und persönlichen Verhältnissen des Volks den größten Erwerb gewähren; dadurch steigt die Einträglichkeit aller Gewerbe und mit dem Verhältniß $\frac{P-\Pi}{\Pi}$ also auch der sich vermehrende Zuwachs zum Nationaleinkommen. Jedes Verbot, jede Beschränkung der Importation hemmt daher die Fortschritte des Volks und wird am verderblichsten, wenn die Gegenstände der Importation zu den nothwendigsten Bedürfnißmitteln gehören, weil die daraus hervorgehende Preis-Steigerung in diesem Falle, entweder die Erhöhung des Arbeitslohns ohne Verbesserung des Zustandes der Arbeiter, oder die Versetzung der ärmern und zahlreichsten Klassen des Volks in Noth und Elend zur unmittelbaren Folge hat.

4) Um den Erfolg zu ermitteln, welchen die Begünstigung der Exportation zur Beförderung der inländischen Gewerbsamkeit auf das Nationaleinkommen hat, setze man den Betrag der Zahlung, welcher bei der Ausfuhr unter den verschiedenen Benennungen von Rückzölle, Bonificationen, Ausfuhrprämien u. s. w. auf die Maaßeinheit einer Waare geleistet oder vergütet wird, $=v$; die Producenten der begünstigten Waare erhalten dann bei dem auswärtigen Absatz derselben den sonstigen Exportationspreis und die Prämie dazu,

also einen Betrag $= P + p + v$ und, weil die Gelegenheit, so viel mehr für dieselbe erhalten zu können, auch den Preis im Inlande steigert, so wird sich das Quantum der Ausfuhr E um e vermehren und das des inländischen Verbrauchs $D - d$ um δ vermindern; die Vermehrung der Production wird aber auch die Productionskosten um k vergrößern, so daß sie auf $\Pi + \pi + k$ steigen werden, und endlich wird die Staatskasse durch die Prämie eine Ausgabe von $= v(E + e)$ haben. Unter diesen Umständen wird sich der Gewinn für das Nationaleinkommen, welcher bei der unbegünstigten Exportation

$$= pE - \frac{P}{\Pi}\pi(D - d + E)$$

ist, durch die Einführung der Prämie verändern, auf

$$= (p + v)(E + e) - \frac{P}{\Pi}\big((\pi + k)(D - d - \delta + E + e)\big) - v(E + e).$$

Wird hievon der bisherige Gewinn in Abzug gebracht, so drückt die Differenz =

$$= pe - \frac{P}{\Pi}\left\{(\pi + k)(e - \delta) + k(D - d + E)\right\}$$

je nachdem sie eine positive oder negative Größe ist, den Gewinn oder Verlust des Nationaleinkommens durch die Prämie aus. Nimmt man das erstere an, also daß die Differenz eine positive ist, so ergiebt sich aus dem für dieselbe gefundenen Ausdruck, daß in diesem Falle

$$k < \frac{\Pi pe - P\pi(e - \delta)}{P(D - d - \delta + E + e)}$$

sein muß. Daß der zweite Theil dieser Ungleichheit der Ausdruck einer sehr kleinen Größe ist, geht schon aus der Vergleichung des Zählers mit dem Nenner hervor, wenn man auch die Verminderung des erstern um $-P\pi(e - \delta)$ gar nicht in Betracht zieht; denn e macht nur einen kleinen Theil von $(D - d - \delta + E + e)$ aus, wenn die Prämie auch noch so bedeutend ist, und $\frac{\Pi p}{P}$ ist nach der dritten Ungleichheit zum dritten Erfahrungssatze kleiner, als π oder als der Betrag, um welchen die Productionskosten der Maaßeinheit der Waare in

Folge der Exportation wachsen, weil Prämien doch nur bewilligt werden, wenn die Einträglichkeit des Gewerbes im Abnehmen ist. Da nun k noch kleiner, als diese Größe sein muß, wenn die Prämie dem Nationaleinkommen Vortheile gewähren soll, so folgt daraus, wie höchst unbedeutend die Erhöhung der Productionskosten k nur sein darf und wie wenig sie eine Ausbreitung des Gewerbes gestattet, ohne dem Nationaleinkommen Verluste zuzuziehen, welche strenge genommen noch größer sind, als der Ausdruck für die Differenz sie angiebt, weil dem Volke mit dem ihm durch Abgaben zur Zahlung der Prämie $= v(E + e)$ entzogenen Capital, von dieser Größe, auch der sonstige Erwerb aus demselben $=$

$= \frac{P - \Pi}{\Pi} v(E + e)$ verloren geht, welcher gar nicht in Rechnung gestellt ist. Am wenigsten darf also dadurch solchen Gewerbetablissements geholfen werden, welche sich unter unvortheilhaften Verhältnissen befinden, und einer Aufhülfe wirklich bedürfen. Aber selbst im günstigsten Falle, wenn die Productionskosten in Folge der Prämie nicht gewachsen sind, wenn mithin $k = o$ ist, ist der Vortheil aus derselben für das Nationaleinkommen nur

$$= p e - \frac{P}{\Pi} \pi (e - \delta) = \frac{P \pi \delta}{\Pi} + \frac{e(\Pi p - P \pi)}{\Pi}$$

in welchem Ausdruck das zweite Glied eine negative Größe ist, weil bei dem Abnehmen des Gewerbes $\pi P > \Pi p$ wird, und das erste Glied, von welchem das zweite in Abzug kommt, eine an und für sich nicht bedeutende Größe ausmacht. Jede merkliche Erhöhung der Productionskosten, welche mit der Ausbreitung des Gewerbes desto gewisser eintritt, je höher die Prämie ist, hat daher einen Verlust des Nationaleinkommens zur nothwendigen Folge. Dieses findet immer statt, wenn durch die Prämie eine noch vorher nicht bestandene Exportation möglich gemacht werden soll, denn kann diese nur geschehen, wenn der Exportationspreis durch die Prämie v über den im Lande gewöhnlichen P, zu $P + v$ erhoben wird, und erhöhen sich in Folge dessen die Productionskosten von Π auf $\Pi + k$,

so wird der Gewinn aus der Prämie für das Nationaleinkommen sein

$$= vE - \frac{P}{\Pi} k(D - d + E) - vE = - \frac{P}{\Pi} k(D - d + E)$$

also ein negativer oder ein Verlust. Dasselbe Resultat erhält man, wenn man in den obigen Ausdruck für die Differenz oder den Mehr- oder Minderbetrag des Exportations-Gewinns durch die Prämie, e und $\delta = o$ setzt. So schädlich also — jene kaum wahrscheinliche Ausnahme abgerechnet — die Exportationsprämien für das Nationaleinkommen desjenigen Staates sind, welcher sie zahlt und dadurch die Ausfuhr seiner Erzeugnisse befördert, so unbedingt wohlthätig und gewinnreich sind sie dagegen für den Staat, in welchen die Erzeugnisse vermöge der Prämie importirt werden. Denn in Folge der Prämie erhält derselbe die Waaren wohlfeiler, als es sonst möglich wäre, und die Importationsformel $pJ + \frac{P}{\Pi} \pi (D - d)$ zeigt, wie bedeutend das Nationaleinkommen wächst, wenn der Importationspreis und die Productionskosten sinken; je kleiner beide werden, desto mehr steigen nemlich die Differenzen p und π der ohne und durch die Importation stattfindenden Preise und Productionskosten, die erstern von p auf $p + v$ und die letztern auf π und den Betrag, um welchen sich diese Kosten in Folge des wohlfeilern Preises vermindern.

5) Das andere Mittel zur Beförderung der inländischen Gewerbe besteht in der Beschränkung der Importation durch Einfuhrverbote und Schutzzölle. Bei der fast allgemeinen Besteuerung der inländischen Production und der daraus hervorgehenden Nothwendigkeit, Waaren gleicher Art, wie die im Inlande besteuerten, wenn sie vom Auslande eingehen, mit einem diesen Steuern entsprechenden und dieselbe ausgleichenden Zoll zu belegen, ist die Importation auch eine Einnahmequelle für das Finanzwesen und die Vortheile derselben für das Nationaleinkommen des Staats, aus welchem die durch den Zoll gedeckten Ausgaben nicht bestritten werden dürfen,

also demselben erspart werden können, sind daher, wenn m der Zollsatz für die Maaßeinheit ist =

$$= p J + \frac{P}{\Pi} \pi (D - d) + m J.$$

Diese gehen bei einem Einfuhrverbot gänzlich verloren, weil mit $J = o$, auch π oder der Betrag, um welchen sich durch die Importation die Productionskosten Π vermindern, $= o$ wird.

Bei der Beschränkung durch Schutzzölle wird aber, wenn ein Schutzzoll im Betrage von s den Preis $P - p$ auf $P - (p - r)$ erhöht, die Importation J sich um i vermindern, dagegen die inländische Production $D - d$ sich um δ vermehren und die Productionskosten werden von $\Pi - \pi$ auf $\Pi - (\pi - n)$ steigen. Der Gewinn des Nationaleinkommens in Folge des Schutzzolls wird, wenn man in die, zugleich die Zolleinnahme umfassende Importationsformel für p und π nach dem Vorstehenden $p - r$ und $\pi - n$ und für $m J$ die Einnahme aus dem gewöhnlichen und dem Schutzzoll $(s + m)(J - i)$ setzt, also sein =

$$= (p - r)(J - i) + \frac{P}{\Pi} (\pi - n)(D - d + \delta) + (m + s)(J - i).$$

Zieht man von demselben den Gewinn, welchen die Importation ohne Schutzzoll gewährt, ab, so erhält man seinen Mehr- oder Minderbetrag =

$$= (s - r)(J - i) - mi - pi + \frac{P}{\Pi} \pi \delta - \frac{P}{\Pi} n (D - d + \delta)$$

Ob er das erstere oder das andere ist, hängt wieder davon ab, ob dieser Ausdruck der einer positiven oder negativen Größe ist. Zuvörderst kommt hier in Betracht, daß, wenn der Schutzzoll seinen Zweck erfüllen und das inländische Gewerbe wirklich schützen soll, er die Einfuhr so beschränken und für die inländische Waare die Preiserhöhung $= r$ der Preisverminderung durch die Einfuhr $= p$ so nahe bringen muß, daß das Gewerbe wieder zu der früheren Einträglichkeit gelangen und in seinem sonstigen Umfange betrieben werden kann. Geringe Erhöhungen des Zollsatzes, welche die Importation so wenig vermindern, daß sie die Zolleinnahme vermehren, können daher weder dem Gewerbe helfen, noch überhaupt als Schutzzölle

gelten. Als solche werden sie nur wirken können, wenn sie bedeutend sind, wenn sie in einem größern Verhältniß, als sie den Zollsatz steigern, die Einfuhr der Waare verringern, und zwar mit desto günstigerem Erfolg für das Gewerbe, jemehr sie die Zolleinnahme verkürzen oder je mehr $(m+s)(J-i) < J m$ ist. Will man nun auch annehmen, daß der Schutzzoll schon seinem Zwecke entspricht, wenn die Zolleinnahme unverändert bleibt, so wird $(m+s)(J-i) = m J$, mithin $mi = s(J-i)$ sein, und es werden dann, unter dieser dem Schutzzollsystem vortheilhaftesten Annahme, die beiden ersten Glieder des Ausdrucks $(s-r)(J-i) - mi = (s-r)(J-i) - s(J-i) = -r(J-i)$ sein. Sodann folgt aus der Erhöhung des Preises $P-p$ auf $P-(p-r)$ die Verminderung des Absatzes, oder daß $J-i+D-d+\delta < J+D-d$ ist, was nur eintreten kann, wenn $i > \delta$ geworden ist, oder wenn die Importation in einem stärkern Grade abgenommen, als die inländische Production zugenommen hat. Ferner läßt sich das dritte Glied des Ausdrucks $-pi$ in $-\frac{P\pi}{\Pi} i$ und $-\left(p - \frac{P\pi}{\Pi}\right) i$ auflösen. Verbindet man mit $-\frac{P\pi}{\Pi} i$ das vierte Glied $+\frac{P\pi}{\Pi}\delta$, so erhält man $-\frac{P\pi}{\Pi} i + \frac{P\pi}{\Pi}\delta = -\frac{P\pi}{\Pi}(i-\delta)$, welche Verbindung, weil, wie gezeigt, $i > \delta$ ist, eine negative Größe ausmacht, und es bleibt dann nur noch zu ermitteln übrig, ob $-\left(p - \frac{P\pi}{\Pi}\right) i$ eine positive oder negative Größe ist. Sie ist auch das letztere. Denn bei der Importationsformel ist nicht nur vorausgesetzt, daß durch die Importation der Waare A die Einträglichkeit des inländischen Gewerbes, welches diese Waare producirt, geringer geworden ist, und dadurch die Production dieser Waare abgenommen hat, sondern es würde auch jede Veranlassung zu einem Schutz dieses Gewerbes und zur Einführung eines Schutzzolls wegfallen, wenn dessen Einträglichkeit der Importation ungeachtet dieselbe geblieben wäre, oder sich gar gehoben hätte. Aus der Anmerkung zum dritten Er-

fahrungssatze, ergiebt es sich aber, daß, wenn die Einträglichkeit eines Gewerbes in Folge einer Preisverminderung abgenommen hat, $\frac{p}{\pi} > \frac{P}{\Pi}$ ist und da $-\left(p - \frac{P\pi}{\Pi}\right) i = -\pi\left(\frac{p}{\pi} - \frac{P}{\Pi}\right) i$ ist, so steht die negative Beschaffenheit auch dieses Gliedes fest. Nach dieser Reduction wird der für den Gewinn aus dem Schutzzoll gefundene Ausdruck also sein =

$$= -r(J-i) - \frac{P\pi}{\Pi}(i-\delta) - \left(p - \frac{P\pi}{\Pi}\right) i - \frac{P}{\Pi} n (D - d + \delta);$$

folglich ist der Gewinn ein durchaus negativer, oder ein Verlust.

Hieraus geht klar hervor, daß die Schutzzölle nicht nur das Nationaleinkommen vermindern, sondern daß sie demselben unbedingt schädlich sind. Da in diesem Ausdruck der Betrag des Schutzzolls = s gar nicht mehr vorkommt, so zeigt es sich, daß mag sein Betrag sein, welcher er wolle, immer Verlust die Folge jedes Schutzzolls ist, sogar in dem gewiß nur höchst selten eintretenden Falle, wenn $n = o$ ist oder die Productionskosten durch denselben nicht erhöht werden. Breitet sich ab r in Folge des höhern Preises $P - (p - r)$ das inländische Gewerbe immer mehr aus, was ohne daß $n > o$ wird und stets zunimmt, nicht geschehen kann, so wird durch das vergrößerte Waarenangebot der Zuwachs des Preises $= r$ immer kleiner und die geschützten Producenten, deren Erwerb dadurch stets abnimmt, empfinden dann bald, daß sie bei dem eingeführten Schutzzoll, der noch eine Einfuhr von $J - i$ gestattet, nicht bestehen können und müssen fortgehend immer einen höhern verlangen. Wird dieser stets bewilligt und sinkt, was, wenn das betreffende inländische Gewerbe schon eine bedeutende Ausdehnung genommen hat, nicht selten geschieht, der Preis so herab, daß $r = o$ und der Preis wieder $P - p$ wird, so wird auch i zu J und $J - i = o$ und das Nationaleinkommen erleidet dann eine Veränderung von =

$$= -\frac{P}{\Pi}\pi(J-\delta) - \left(p - \frac{P}{\Pi}\pi\right) J - \frac{P}{\Pi} n (D - d + \delta)$$

$$= -pJ - \frac{P}{\Pi} n (D - d) + \frac{P}{\Pi}(\pi - n)\delta$$

welche auch ungeachtet des positiven Gliedes in dem Ausdruck, nie eine vortheilhafte sein kann, weil dieser Ausdruck, als eine Abkürzung eines durchaus nur aus negativen Gliedern bestehenden, nur der einer negativen Größe sein kann, in welchem also die beiden negativen Glieder größer, als das positive sein müssen. Dieser Ausdruck zeigt aber bei dem Vergleich mit der Importationsformel, daß alsdann der große Vortheil der Importation bis auf den Betrag von $\frac{P}{\Pi}(\pi - n)\delta$ geschwunden ist, und daß dieser, weil die Preise nicht höher geworden, fortdauernd dem Erwerb der inländischen Producenten abgeht. Die Schutzzölle bringen daher den Gewerbtreibenden nur vorübergehende Vortheile, denen aber dauernde Nachtheile für dieselben folgen, wenn sie sich durch den angeblichen Schutz zu einer Ausbreitung des Gewerbes und zu Unternehmungen unter minder günstigen Verhältnissen haben verleiten lassen. Je höher auf diese Weise die Productionskosten gestiegen sind, desto größer ist der Verlust für das Nationaleinkommen und desto betrübender der Zustand, in welchen die Schutzzölle die Gewerbtreibenden mit der Zeit versetzen.

6) Aus den Formeln für die Exportation und Importation ergiebt sich auch, welche Einbußen ein Staat durch Repressalien sich zuzieht. Wenn die Waare A aus dem Staate X nach dem Staate Y exportirt uud die Waare B aus dem Staate Y in den Staat X importirt wird, so zeigt die Zusammenstellung beider Formeln, wenn in Bezug auf die importirte Waare B statt der lateinischen, deutsche Buchstaben und statt Π und π, Φ und φ gesetzt werden, daß das Nationaleinkommen des Staates X aus diesem Handelsverkehr einen Gewinn haben wird, von =

$$= pE - \frac{P}{\Pi}\pi(D - d + E) + pJ + \frac{P}{\Pi}\varphi(\mathfrak{D} - \mathfrak{d})$$

Gesetzt, der Staat Y belegt die bei ihm eingehende Waare A mit einer Steuer = r, welche nicht den Preis dieser Waare in seinem Gebiete steigert, sondern den Exportationspreis für die Gewerbtreibenden des Staates X von P+p auf P+p—r

herabdrückt und die Exportation um das Waarenquantum e vermindert, so wird der Gewinn der Ausfuhr, weil die Productionskosten bei bestehenden Gewerbanstalten sich nicht leicht vermindern lassen, von $pE - \frac{P}{\Pi}\pi(D-d+E)$ auf $(p-r)(E-e) - \frac{P}{\Pi}\pi(D-d+E-e)$ sinken und das Nationaleinkommen einen Verlust von $= r(E-e) + \left(p - \frac{P}{\Pi}\pi\right)e$ erleiden. Sollte nun zu dessen Abwendung die Regierung des Staates X sich entschließen, eine Ausfuhrprämie in dem gleichen Betrage von r zu bewilligen, eigentlich dem Staate Y die Steuer zu zahlen, und würde dadurch auch wirklich die frühere Exportation wieder hergestellt, so würde der Staat X, indem er mit dem Opfer $= rE$ das verlorne Einkommen $= r(E-e) + \left(p - \frac{P}{\Pi}\pi\right)e$ wieder gewinnt, eine Veränderung des Nationaleinkommens von =

$$= r(E-e) + \left(p - \frac{P}{\Pi}\pi\right)e - rE = -re + \left(p - \frac{P}{\Pi}\pi\right)e$$

erlangen, welche nur insofern eine günstige oder Vortheil bringende sein wird, als $\left(p - \frac{P}{\Pi}\pi\right) > r$ ist. Da vorausgesetzt werden muß, daß die Preissteigerung vermittelst der Exportation die Einträglichkeit des Gewerbes vermehrt, also bei demselben $\frac{p}{\pi} > \frac{P}{\Pi}$ ist, so wird auch in dem vorliegenden Falle $\left(p - \frac{P}{\Pi}\pi\right)$ eine positive Größe sein, aber von einem wenig bedeutenden Betrage, und da r noch dazu kleiner als dieselbe sein muß, wenn $-re + \left(p - \frac{P}{\Pi}\pi\right)e$ eine positive Größe und also diese Repressalie vortheilbringend sein soll, so folgt daraus, daß sie dieses nur sein kann, wenn der Satz der ausländischen Steuer $= r$ (und mithin auch der der Prämie) so niedrig ist, daß er wahrscheinlich die Einfuhr kaum merklich

hemmen und einer Repressalie belohnen kann. Uebersteigt der Satz r aber den Betrag $\left(p - \frac{P}{\Pi}\pi\right)$, so läßt sich eine solche Maaßregel gar nicht rechtfertigen, denn sie würde den Verlust des Nationaleinkommens nur bedeutend vermehren.

Der bloße Anblick der obenstehenden Formel für den Gewinn eines des freien Handels sich erfreuenden Staats zeigt ferner, daß keine Maaßregel verfehlter und nachtheiliger sein kann, als sich, weil der fremde Staat Y die Einfuhr der Waare A in sein Gebiet, also ihre Exportation aus dem Staate X dahin beschränkt, durch die Beschränkung der Einfuhr der Waare B aus dem Staate Y schadlos halten zu wollen. Alle Nachtheile der Schutzzölle treten dann ein und dem Nationaleinkommen des Staats X, welches schon durch die beschränkte Exportation leidet, wird mit dem dem fremden Staate zugedachten Verlust, nur noch ein neuer und zwar weit empfindlicherer zugefügt.

7) Wie die Begünstigungen der inländischen Rhederei auf das Nationaleinkommen einwirken, läßt sich nur bestimmen, wenn man sowohl den unmittelbaren Einfluß dieses Gewerbes, als auch den mittelbaren desselben, vermöge seiner Einwirkung auf den Handel untersucht.

Da die Kosten des Erbau's, der Ausrüstung, Bemannung und Verproviantirung der Schiffe in den verschiedenen Ländern von sehr verschiedenem Betrage sind, und es ebenso auch die Durchschnitts-Einträglichkeit der Gewerbe ist, so kann auch die Rhederei eines Staats wohlfeiler, als die eines andern die Frachten übernehmen und den Transport besorgen. Ist der Preis der Frachten in einem Staate so hoch, daß die Rhederei eines andern es vortheilhaft findet, mit der inländischen Rhederei in Concurrenz zu treten und dadurch die Frachtpreise herabzudrücken, so findet derselbe Erfolg für das Nationaleinkommen statt, als wenn eine Waare wohlfeiler aus dem Auslande ins Inland importirt wird und die allgemeine Importationsformel, welche ebenso gut für Leistungen, wie für Waaren gilt, zeigt, daß dieser Erfolg nur ein dem Nationaleinkom-

men vortheilhafter sein kann. Das Ausschließen fremder Rhedereien vom inländischen Verkehr, das Verbot der Cabotage oder der Küstenfahrt, so wie alle Beschränkungen und drückende Bestimmungen, welchen fremde Schiffe durch höhere Abgaben, Hafengelder u. s. w. unterworfen werden, sind daher ohne Ausnahme das Nationaleinkommen benachtheiligende Maaßregeln; sie wirken theils als Schutzzölle, theils als Bonificationen für die inländische Rhederei, nur Schaden bringend.

Noch nachtheiliger zeigen sich aber die Folgen derselben, wenn man ihren mittelbaren Einfluß auf den Handel mit in Erwägung zieht. Nimmt man zwei Staaten X und Y an, von welchen in den einen die aus dem andern exportirte Waare importirt wird, und setzt man das Waarenquantum $= H$, so erhält man durch Zusammenstellung der Exportationsformel mit der Importationsformel, wenn man wieder in die letztere statt der lateinischen deutsche Buchstaben und statt Π und π, Φ und φ setzt, den Gewinn, den beide Staaten zusammen aus diesem Handel beziehen =

$$= \mathfrak{p}\,H - \frac{P}{\Pi}\pi\,(H+D-d) + \mathfrak{p}\,H + \frac{\mathfrak{P}}{\Phi}\varphi\,(\mathfrak{D}-\mathfrak{d})$$

und wenn man $(P+p)-P$ für $\mathfrak{p}$ und $\mathfrak{P}-(\mathfrak{P}-\mathfrak{p})$ für $\mathfrak{p}$ setzt

$$= (\mathfrak{P}-P)H - ((\mathfrak{P}-\mathfrak{p})-(P+p))H - \frac{P}{\Pi}\pi\,(H+D-d) + \frac{\mathfrak{P}}{\Phi}\varphi\,(\mathfrak{D}-\mathfrak{d}).$$

Wäre keine Entfernung vorhanden, kein Transport bei dem Handel zwischen beiden Staaten nöthig, so würde, wie bei jedem Kauf und Verkauf, nur ein Preis stattfinden und also auch der Importationspreis $\mathfrak{P}-\mathfrak{p}$ nicht höher, als der Exportationspreis $P+p$ sein dürfen. Die Differenz beider $= ((\mathfrak{P}-\mathfrak{p})-(P+p))\,H$ ist das, was für den Transport verausgabt werden muß, also die Einnahme der Rhederei oder, wenn der Transport zu Lande geschieht, des Fuhrwesens, welche dem Gewinn des Nationaleinkommens beider Staaten aus dem Handel abgeht und denselben desto mehr vermindert,

je theuerer die Frachten sind. Wird der Transport durch die Rhedereien dieser Staaten besorgt, so compensirt sich durch den Gewinn, welchen sie aus diesem Gewerbe beziehen, keinesweges jener Verlust, denn der Mehrgewinn des Nationaleinkommens ist, wie aus der Entstehung der Formeln hervorgeht, ein Zuwachs zum Reineinkommen, statt daß die Einnahme der Rhederei nur ein Roheinkommen ist, von welchem noch die Productionskosten — die Unkosten der Schiffahrt — abgehen. Je wohlfeiler daher die Rhederei des einen oder des andern Staats den Transport besorgen kann, desto günstiger ist es für beide; sollte aber die Rhederei eines dritten Staats denselben noch wohlfeiler ausführen können, so ist der Gewinn für beide sogar ein doppelter, denn er besteht sowohl in dem, welchen die Importationsformel nach dem vorher auseinandergesetzten angiebt, als auch in dem Zuwachs des Gewinns aus dem Handel und geht verloren, wenn Verbote und Beschränkungen der ausländischen Rhederei die Uebernahme des Transports in und nach diesen Staaten unmöglich machen. Was die Vortheile aus der wohlfeilern Fracht anbetrifft, so können dieselbe entweder der exportirenden Nation durch die Erhöhung des Exportationspreises um den bei dem Transport ersparten Betrag, oder der importirenden durch die Verringerung des Importationspreises um denselben Betrag zu gut kommen, oder sich auf beide durch Vermehrung des Exportations- und Verminderung des Importationspreises vertheilen. Mit dem Laufe der Zeit wird stets das letzte eintreten, aber demungeachtet der importirenden Nation der größere Gewinn davon zu Theil werden. Denn wenn z. B. der Preis der Fracht $((\mathfrak{P}-\mathfrak{p})-(\mathrm{P}+\mathrm{p}))$ für die Maaßeinheit sich um $2\mathrm{r}$ vermindern und jeder der beiden Preise sich um r verändern sollte, so würden sich die Differenzen der Waarenpreise, sowie der Productionskosten ohne und durch die Exportation, und ebenso ohne und durch die Importation, jene um r, diese um n vermehren, also $\mathrm{p}+\mathrm{r}$ und $\mathfrak{p}+\mathrm{r}$, und $\pi+\mathrm{n}$ und $\varphi+\mathrm{n}$ werden, und der daraus hervorgehende Gewinn würde dann sein:

a. für die exportirende Nation:

$$= \left\{ (p+r)(H+h) - \frac{P}{\Pi}(\pi+n)(D-d+H+h) \right\} -$$
$$- \left\{ p\,H - \frac{P}{\Pi}\pi(D-d+H) \right\}$$
$$= r(H+h) + \left(p - \frac{P}{\Pi}\pi\right)h - \frac{P}{\Pi}n(D-d+H+h)$$

b. für die importirende Nation:

$$= \left\{ (\mathfrak{p}+r)(H+h) + \frac{\mathfrak{P}}{\Phi}(\varphi+n)(\mathfrak{D}-\mathfrak{d}-\delta) \right\} -$$
$$- \left\{ \mathfrak{p}\,H + \frac{\mathfrak{P}}{\Phi}\varphi(\mathfrak{D}-\mathfrak{d}) \right\}$$
$$= r(H+h) + \mathfrak{p}h - \frac{\mathfrak{P}}{\Phi}\varphi\delta + \frac{\mathfrak{P}}{\Phi}n(\mathfrak{D}-\mathfrak{d}-\delta)$$

da $h > \delta$ sein muß, weil mit dem wohlfeilern Preise der Absatz steigt, und die Importation also um mehr zugenommen, als die Production abgenommen hat, und auch $\mathfrak{p} > \frac{\mathfrak{P}}{\Phi}\varphi$ ist, weil mit der Einfuhr die Einträglichkeit des inländischen Gewerbes abnimmt und dann $\frac{\mathfrak{p}}{\varphi} > \frac{\mathfrak{P}}{\Phi}$ ist, so ist $(\mathfrak{p}\,h - \frac{\mathfrak{P}}{\Phi}\varphi\,\delta)$ eine positive Größe, und man kann also setzen

$$= r(H+h) + (\mathfrak{p}\,h - \frac{\mathfrak{P}}{\Phi}\varphi\,\delta) + \frac{\mathfrak{P}}{\Phi}n(\mathfrak{D}-\mathfrak{d}-\delta)$$

Vergleicht man diesen nur aus positiven Gliedern bestehenden Ausdruck mit dem für den Gewinn der exportirenden Nation, in welchem letztern das von $r(H+h)$ in Abzug kommende negative Glied $-\frac{P}{\Pi}n(D-d+H+h)$ von dem positiven $\left(p - \frac{P}{\Pi}\pi\right)h$ wohl in keinem Falle aufgehoben werden wird, so zeigt es sich, wie bedeutend der Vortheil auf Seiten des Staats, in welchen importirt wird, ist und daß hauptsächlich ein solcher das größte Interesse hat, alle Beschränkungen der ausländischen und alle Begünstigungen der inländischen

Rhederei, durch welche jene mehr oder weniger von der Concurrenz ausgeschlossen wird, sorgfältig zu vermeiden.

8) Da nach den Resultaten dieser Untersuchung nur die Exportationsprämien dem Nationaleinkommen möglicher, aber nicht wahrscheinlicher Weise einen jedoch nur wenig bedeutenden Gewinn bringen können, sonst aber, wie alle andere Störungen der Freiheit des Handels und Verkehrs demselben die empfindlichsten Verluste zufügen, jeder Verlust am Nationaleinkommen aber einer Schmälerung des Erwerbs der Nationalmitglieder gleich kommt, so ergiebt es sich, daß alle Beschränkungen des auswärtigen Handels nicht auf die Bereicherung, sondern nur auf die Verarmung hinwirken und Quellen des Pauperismus sind. Da ferner die Erweckung, Ausbildung und Vermehrung der Productivkräfte einer Nation nicht ohne die dazu erforderlichen Mittel geschehen kann, diese aber, insofern sie nicht ohne Mühe erlangt sondern nur durch Arbeit und Aufwand erworben werden können, zu den Gegenständen des Nationaleinkommens gehören, so werden alle Handelsbeschränkungen, indem sie, wie erwiesen, das Nationaleinkommen verkümmern, auch den Zuwachs der Mittel zur Vermehrung der Productivkräfte der Nation vermindern und derselben so, nicht blos vorübergehende, etwa durch den nachfolgenden Gewinn ersetzt werdende Verluste, sondern dauernde, sich in ihren Folgen gleichsam mit Zins auf Zins steigernde, zufügen. Alle Handelsbeschränkungen stehen daher dem Anwachs und der Verstärkung der productiven Kräfte einer Nation entgegen, und da jede Selbstständigkeit nur von dem Besitz von Kräften ausgehen, und sich nur mit demselben vergrößern kann, auch der Selbstständigkeit der Staaten und dem Streben der Nationen nach den Garantien ihrer Fortdauer und Wohlfahrt.

Auf die vorstehende Demonstration bin ich durch Cournot's Recherches sur les principes mathématiques de la theorie des richesses. Paris 1838 geleitet worden, in welchen (Ch. XII. pag. 178) durch den Calcul nachgewiesen

wird, daß die Importation das Nationaleinkommen vermindere, daß aber der durch dieselbe entstehende Verlust sich mit Gewinn ersetze, wenn die importirende Nation die Einfuhr der Waaren selbst besorgt und also sowohl die exportirende, als auch alle andern von den Geschäften des Transports ausschließt. Da ich eine ausführliche Recension dieses, wenn gleich mehrfach zu berichtigenden, doch aber, weil es neue Wege der staatswirthschaftlichen Untersuchung zeigt, sehr wichtigen und verdienstlichen Werks noch zu liefern gedenke, so will ich hier nur bemerken, daß im vorliegenden Falle der Calcul in demselben ein unrichtiges Resultat geben mußte, weil der Erwerb der Producenten mit ihrem Roheinkommen verwechselt ist, und der erstere nicht $= PD$, sondern $(P-\Pi)D$ beträgt; weil ferner übersehen ist, daß, wenn ein Gewerbe sich ausbreitet, die dazu erforderlichen Productivfonds andern Gewerben entzogen werden müssen, und daß, wenn es beschränkt wird, die nicht mehr benutzten Fonds andern Gewerben zufließen; und endlich, weil der Annahme, daß, wenn der Preis von P auf $P-p$ gefallen ist, und die Consumenten statt D das größere Quantum $D+d$ verbrauchen, ihre Ersparung nur $(P-(P-p))D$ betrage, ein Irthum zum Grunde liegt. Sie ersparen wirklich, wie ich oben angegeben habe, den Betrag $= p(D+d)$, weil das größere Quantum $D+d$ in ihr Eigenthum übergeht und sie vor dem Sinken des Preises dasselbe mit $P(D+d)$ würden zu bezahlen gehabt haben, nach demselben es aber nur mit $(P-p)(D+d)$ bezahlen dürfen. Wäre es anders, so würden sie im Fall der Vertheuerung nicht, wie in der Cournotschen hier richtigen Rechnung $((P+p)-P)(D-d)$, sondern $(P+p)(D-d)-PD$ mehr zu bezahlen haben, was offenbar falsch ist, weil nach der Vertheuerung nicht mehr die Quantität D, sondern nur die kleinere $D-d$ ihr Eigenthum wird. Was einem so bedeutenden Mathematiker, wie Hrn. Cournot, bei diesen Untersuchungen begegnet ist, kann mir zwar um Vieles leichter begegnet sein, indessen glaube ich nach den vielfältig wiederholten Prüfungen der von mir aufgefundenen Formeln und aus denselben abgeleiteten Folgerungen hoffen zu dürfen, daß sie richtig sind.

Ist dieses aber der Fall, oder kann ein Fehler im Calcul nicht nachgewiesen werden, so kann auch, eben so wenig, wie über jeden mathematisch bewiesenen Satz, über die Vortheile der Handelsbeschränkungen für das Nationaleinkommen mehr die Rede sein, sondern es können dann nur noch die orthopädischen Mittel in Frage gestellt werden, durch welche sich der Zustand, in welchen die Handelsbeschränkungen die Staaten leider versetzt haben, ohne zu heftige Crisen in den normalen zurückbringen läßt. Uebrigens stützen sich meine Formeln nur auf die einfachsten, sich täglich und überall bestätigenden Erfahrungen, bei denselben sind nur Staaten, welche ein Ganzes in sich selbst bilden, vorausgesetzt und das Nationaleinkommen eines jeden als abgeschlossen von dem der andern, in Betracht gezogen, und die Tauschwerthstheorie hat gar nicht dürfen zu Hülfe gerufen werden; deshalb schwinden dann auch gegen die Ergebnisse meiner Berechnungen alle gewöhnlichen Einwendungen von einseitigen Folgerungen aus dieser Theorie, von Cosmopolitischen Standpunkten, ja sogar die Träumereien von einer englischen und französischen Propaganda, welche, um Deutschland einzuschläfern, A. Smith's und J. B. Say's Ansichten zu verbreiten bestrebt ist. Auf Ansichten sind die Formeln und Berechnungen überhaupt nicht gebaut, aber allerdings bestätigen sie die Lehren jener hochverdienten Männer aufs vollständigste und beweisen nicht nur, daß bei allen historischen Anführungen gegen diese Lehren entweder die Thatsachen unrichtig aufgefaßt oder mit den vorausgesetzten Ursachen irthümlich in Verbindung gebracht sein müssen, sondern auch, daß das Princip der Handelsfreiheit — das Adam Smithsche Princip — das wahre nationale Princip der politischen Oeconomie ist.

Gedruckt in der Hartungschen Hofbuchdruckerei.

EIN HANDELSPOLITISCHES TESTAMENT.

(ZUERST ALS MANUSCRIPT GEDRUCKT IM DECEMBER 1845.)

MIT

EINEM NACHTRAGE.

BERLIN

BEI WILHELM BESSER.

1846.

EIN

HANDELSPOLITISCHES TESTAMENT.

DER WORTE SIND GENUG GEWECHSELT, LASST MICH NUN ENDLICH THATEN SEHN!

EIN

HANDELSPOLITISCHES TESTAMENT.

(ZUERST ALS MANUSCRIPT GEDRUCKT IM DECEMBER 1845.)

MIT

EINEM NACHTRAGE.

BERLIN

BEI WILHELM BESSER.

1846.

EINLEITUNG.

Ein *Deutscher*, ein *Engländer* und ein *Franzose* erhielten jeder den Auftrag die Zeichnung eines Kameels zu liefern. Der *Franzose* ging ohne Weiteres in den Jardin des plantes und legte am folgenden Tage ein geistreich aufgefafstes, wenn auch nicht ganz genaues Bild des Kameels vor. Der *Engländer* fuhr mit dem ersten Dampfboot nach der afrikanischen Wüste ab, beobachtete und portraitirte dort das Kameel und lieferte nach einigen Monaten ein lebenstreues Abbild davon ein. Unterdessen hatte der *Deutsche* sich in sein Studierzimmer eingeschlossen, um das Kameel aus der Tiefe seines sittlichen Bewufstseins zu construiren. Neuestem, sicherem Vernehmen nach ist er noch dabei.

(Aus einem ungeschriebenen deutschen Werke: *Ueber Character und weltgeschichtliche Bedeutung der drei grossen Nationen*)

Ueber *Schutzzölle* und *Unterscheidungszölle* ist in neuester Zeit in Deutschland so viel hin und her geschrieben worden, dafs es dem gewissenhaften Leser dabei zu Sinne wird, »als ging' ihm ein Mühlrad im Kopfe herum« und er am Ende zwischen dem *Für* und *Wider* unschlüssig stehen bleibt, wie Buridan's bekanntes Thier zwischen zwei Heubündeln; — das aber verhungerte darüber!

Das ist nun eben die Art in Deutschland und eben auch wohl das Schicksal Deutschlands.

Ueber alle Fragen des Lebens schichten wir eine gründliche und schwerfällige Literatur auf und wenn wir uns damit den Blick in das wirkliche Leben vollkommen verbaut haben, so bleiben wir selbst zufrieden und genügsam in unserer Papierballen-Festung sitzen.

Und weiter — nichts! Die Acten sind geschlossen, die »Lebensfrage« ist mit deutscher Gründlichkeit untersucht, von ihrer Lösung *für das Leben* ist nicht weiter die Rede.

Wie sollte es auch! — Die Gründe dafür und dawider sind ja genau gegeneinander abgewogen und nach gewissenhafter Prüfung in vollkommenem Gleichgewicht befunden worden. Da heifst es denn: Im Zweifel enthalte dich! und es bleibt beim lieben Alten, was als das Sicherste erscheint und jedenfalls das Bequemste ist.

Das ist nun *deutsche* Art, aber es ist *falsche* Art.

Denn mit dem *vollkommenen Gleichgewicht* der beiden Schalen des *Für* und *Wider* einer Lebensfrage *ist es nicht richtig;* das Eine *mufs* nothwendig schwerer wiegen, als das Andere, wenn *alle practischen Momente* in ihrer Beziehung zur Wirklichkeit mit hellem Blicke erwogen werden und auch dem Einflufs dessen, was nicht wägbar ist, dem *Wehen des Geistes* gestattet wird, auf das Zünglein der Wage zu wirken.

Das ist nun leider nicht deutsche Art, davon weifs die graue Theorie nichts; der practische Sinn, das lebendige Verständnifs, womit andere Nationen das Angemessene, Richtige, Zeitgemäfse frisch erfassen und muthig ausführen, geht uns leider ab.

Soll es denn aber stets so bleiben? Wollen wir immer nur ein überlegendes, schreibendes Volk sein, statt ein beschliefsendes und handelndes? Sollen wir auch bei Fragen des materiellen Interesse nie von den Schulbänken herunterkommen und uns durch Kathederweisheit fortwährend an dem irre machen lassen, was sich dem gesunden Menschenverstande der Nation mit äufserer Fafsbarkeit, ihrem Gemein-

gefühl mit innerer Ueberzeugung als wahr und nothwendig erwiesen hat?

Hoffen wir, dafs dies wenigstens bei den Fragen nicht der Fall sein werde, welche wir eben im Sinne hatten, bei den Fragen von den *Schuts-Zöllen und von den Unterscheidungs-Zöllen.*

Hierzu unser Scherflein beizusteuern, namentlich zu der *practischen Lösung* der *Frage von den Unterscheidungs-Zöllen* beizutragen, ist der Zweck dieser Denkschrift.

I.

Δός μοι ποῦ στῶ.

ARCHIMEDES.

Indem wir die *Frage von den Unterscheidungs-Zöllen* antreten, thun wir es an der Hand von zwei als Manuscript gedruckten Denkschriften, die wir aus der Masse der Brochüren über diesen Gegenstand ausheben, weil sie von zwei hochgestellten, zu der Lösung der vorliegenden Frage von Amtswegen berufenen Staatsdienern herrühren, hier mithin zuversichtlich auf die möglichst practische Behandlung derselben gerechnet werden kann.

Diese Schriften sind:

1. Denkschrift betreffend die Begünstigung des directen Verkehrs zwischen den Staaten des Zollvereins und den aufsereuropäischen Ländern.
2. Ueber Differential-Zölle.

Wir werden der Kürze wegen die erste mit R., die zweite mit K. bezeichnen.

Diese beiden gründlichen und ausgezeichneten Denkschriften stehen sich nun diametral entgegen, sowohl in der theoretischen Auffassung, als in der practischen Behandlung der vorliegenden Frage. Denn während R. die Differential-

zölle empfiehlt als wirksame Maſsregeln zum Schutze und zur Belebung unsers Handels und unserer Schiffahrt, verwirft sie K. als eine Beschränkung des Verkehrs und eine Belastung der Unterthanen mit einer, der Staats-Casse nicht zu Gute kommenden Steuer. Und wo es sich um die practische Anwendung handelt, giebt R. der allgemeinen, sofortigen Einführung des Unterscheidungs-Zoll-Systems im Wege der Gesetzgebung, vor dem der Verträge, den Vorzug, während K. die Aufstellung von Differential-Zöllen auf diesem Wege und *als Regel* entschieden verwirft, und die etwaige spätere Einführung des Systems auf dem Wege der Verträge mit transatlantischen Staaten von der vorgängigen Verständigung mit England in Betreff von, über den Vertrag von 1841 hinaus, Deutschland zuzugestehenden Vortheilen abhängig machen will.

Da stehen wir also wieder unentschlossen zwischen den beiden Bündeln und wissen um so weniger, nach welcher Seite wir uns wenden sollen, je mehr wir die gleiche Befähigung und gleiche Berufenheit der beiden hochgestellten Schriftsteller ins Auge fassen.

Denn die Betrachtung dieser Stellung, so wie die unserer eignen, erfüllt uns mit gerechter Scheu vor dem vermessenen Beginnen, die Gründe und Gegengründe der beiden Koryphäen zu prüfen und gegeneinander abzuwägen, um uns danach aus eigner Einsicht für das eine oder das andere System zu entscheiden.

Was ist da nun zu thun? — Wir haben uns doch einmal vorgenommen, nicht in der Unentschlossenheit zu verharren und zu vergehen, sondern zu einer Entscheidung und *practischen Lösung* der in Rede stehenden Frage zu gelangen.

Sollte sich denn auf diesem Wege kein Punkt finden lassen, bei welchem die beiden entgegenstehenden Meinungen, wenn auch nicht aus dem Princip, doch aus Rücksichten der Nützlichkeit oder Nothwendigkeit zum gleichen Handeln zu vereinigen wären?

Hiernach haben wir fleifsig geforscht, und diesen Punkt glauben wir gefunden zu haben, und wir ergreifen ihn um so freudiger, als er unsern besonderen Studien nahe liegt und als dabei Momente zur Sprache kommen, die wir schon lange wünschen geltend zu machen, Momente, die zugleich geeignet erscheinen, *durch ihr Gewicht für die eine der vorliegenden Ansichten den Ausschlag zu geben.*

Zu jenem *practischen Einigungs-Punkt* der beiden entgegengesetzten Meinungen werden uns die folgenden Auszüge hinleiten.

K., indem er Bedenken gegen die Begünstigung der directen Zufuhren erhebt, sagt:

»Da Preufsen und der Zollverein keine eignen Häfen an der Nordsee haben und der durch Differential-Zölle zu begünstigende unmittelbare Verkehr nicht lediglich durch unsere Häfen an der Ostsee geführt werden kann, so würden gewisse Häfen an der Nordsee in dem Sinne für Häfen des Zollvereins erklärt werden müssen, dafs der durch dieselben vermittelte Verkehr dem unmittelbaren gleich geachtet würde. Zu diesem Ende würde es erforderlich sein, in diesen Hafenplätzen Anstalten zu treffen, durch welche der Ursprung der für den Zollverein bestimmten Importe, so wie die Nationalität der Schiffe, welche den Transport besorgt haben, amtlich festgestellt würde; die Einrichtung besonderer ausgedehnter Lagerräume für die dem Vereine zuzuführenden Waaren, so wie für die zum Austausch bestimmten inländischen Fabricate würde unvermeidlich sein. Zu allen diesen Vorkehrungen würde man der Zustimmung und thätigen Mitwirkung von Seiten der Regierung der betreffenden Hafenplätze nicht entbehren können; wobei denn als nothwendige Vorbedingung bei solcher Mitwirkung voraus gesetzt werden würde, dafs den Schiffen des Hafenlandes in dem Verkehr mit dem begünstigten Lande vertragsmäfsig gleiche Rechte mit den unsrigen eingeräumt werden. *Propositionen der Art würden vielleicht bei Belgien auf einen fruchtbaren, durch das dortige Differential-Zollgesetz schon vorbereiteten Boden fallen.*«

Und R., indem er die Bedingungen der Einführung des Unterscheidungs-Zollsystems discutirt, sagt über denselben Gegenstand:

»Es liegt in der Consequenz eines Systems von Differential-Zöllen, welches directe Importe aus überseeischen Ländern begünstigen soll, dafs nur solche Importe die Begünstigung im Zolle geniefsen können, welche Zwischenländer nicht berührt haben, also welche unmittelbar in Seehäfen desjenigen Staates, welcher das System adoptirt hat, ausgeladen werden. Die geographische Lage des Zollvereins würde eine Ausnahme hiervon unerläfslich machen. Der Zollverein besitzt eigene Seehäfen nur an der preufsischen Ostseeküste. Es kann nicht die Absicht sein, die begünstigten Importe auf diese Häfen zu beschränken. Die letzteren würden ihrer Lage nach nur den geringsten Theil der Bedürfnisse der Vereinsstaaten befriedigen können. *Die für die Importation der Vereinsstaaten, wie für die Exporte wichtigsten Hafenplätze bietet die Nordsee dar* . . . . . .

. . . . Die Ausführung des Systems erfordert, dafs der Ursprung der für den Zollverein bestimmten Zufuhren, die Art und Weise der Importation und die Nationalität des Schiffes constatirt und die Waaren bis zum Uebergange in das Vereinsgebiet controlirt werden . . . . . .

. . . Die gegenseitigen Interessen beider Theile, des Zollvereins und der vorliegenden Länder, werden ein desfalsiges Uebereinkommen erleichtern. Nimmt der Zollverein das hier angedeutete System an, so sehen sich die Vorländer bedroht, ihren Eigenhandel zu verlieren und ihre Rhederei von den Vortheilen des bisher zum Theil durch ihre Schiffe vermittelten Verkehrs ausgeschlossen zu sehen, ja die Niederlande sehen sich in ihrem ganzen monopolistischen Colonial-System auf das Empfindlichste angegriffen. Die Vorländer werden daher zunächst suchen, sich wenigstens das Minimum des Antheils an dem Handel mit den deutschen Hinterländern, die Spedition und den mit dem blofsen Schiffahrts-Verkehr

verbundenen Verdienst zu erhalten, und sie werden schon deswegen nicht die in begünstigten Schiffen gebrachte, für den Zollverein bestimmte Waare von ihren Häfen ausschliefsen, sie werden gern die Hand zu Unterhandlungen mit dem Zollverein bieten, um sich möglicherweise einen noch gröfseren Theil an jenem Handel zu sichern. *Dafs die belgische Regierung in Beziehung auf Antwerpen dazu bereit sein würde, läfst sich nach dem Verhältnifs, in welches dieser Hafenplatz zu dem Zollverein durch den Handels- und Schiffahrts-Vertrag mit Belgien, durch den freien Transit auf der Eisenbahn nach Cöln getreten ist, nicht bezweifeln.*«

Da haben wir also den Punkt, wo die beiden ausgezeichneten Vorkämpfer zweier entgegengesetzter Systeme sich friedlich begegnen, wo sie vollkommen derselben Meinung sind. Belgien, das neutrale Gebiet zwischen Deutschland und Frankreich, scheint auch von diesen Gegnern gemeinschaftlich anerkannt und respectirt werden zu wollen; Belgien wird, wie politisch zwischen zwei grofsen Nationen, so auch hier zwischen zwei Systemen, der Indifferenz-Punkt, die Vermittelung, der Verbindungs-Strich werden können.

Denn Belgien, das deutsche Vorland und das Land, wo Differential-Zölle bereits angebaut sind, betrachtet K., wir sahen es oben, als den fruchtbaren Boden für die Einpflanzung des deutschen Unterscheidungs-Zoll-Systems, damit dieses von hier aus seine Ranken über die See und wieder zurück erstrecken könne. Das ist das practische von K. vorgeschlagene Auskunfts-Mittel, (denn was hätte die Andeutung sonst für einen Sinn?) falls es zur Einführung des Unterscheidungs-Zoll-Systems kommen sollte, obgleich er *überhaupt* gegen dieses System ist, doch, wie alle practisch ausgebildeten Geister, *nicht unbedingt;* denn er stellt es ja am Schlusse seiner Denkschrift, wenn auch nur leise andeutend, in Aussicht, als ein durch Schiffahrts- und Handels-Verträge mit anderen Nationen einzuführendes System, für den Fall, dafs die von K. empfohlenen Grundsätze zur Re-

gulirung des Verhältnisses mit England nicht angenommen werden sollten.

Damit nun der vortreffliche praktische Blick K.'s auf Belgien nicht allein eine eventuelle Geltung und einen von Umständen bedingten Werth habe, damit vielmehr seine Idee zur Wirklichkeit und Anwendung gelange, scheint es nur darauf anzukommen, den verehrten K. zu überzeugen, dafs *überwiegende Gründe verschiedener Art* (welche wir zu entwickeln haben), die *baldige* Einführung des Unterscheidungs-Zoll-Systems *räthlich*, ja *nothwendig* machen, und zwar, wie K. es vorzieht, wenn es doch einmal dazu kommen soll, *auf dem Wege der Verträge.*

Das wäre also unsere Aufgabe bei K.

Bei R. wäre sie schon leichter. Derselbe theilt mit K. die practische Ansicht in Betreff der Nutzbarkeit oder Nothwendigkeit Belgiens für den Zollverein bei Einführung des Unterscheidungs-Zoll-Systems, und für die Einführung selbst, und zwar bald, ist er entschieden; nur wünscht er sie *allgemein* und *auf dem Wege der Gesetzgebung.*

Dem verehrten R. wäre also nur zu beweisen, dafs die oben angedeuteten überwiegenden Gründe nicht allein für die baldige Einführung des Systems sprechen, — denn darüber ist er mit uns einig — sondern auch für die Einführung *auf dem Wege der Verträge*, indem dieselbe dadurch erleichtert und gesichert wird und andere wichtige Zwecke zugleich um so eher erreicht werden.

Erfüllen wir diese doppelte Aufgabe bei K. und R., so haben wir, von dem Punkte, in dem sie übereinstimmen, ausgehend, nicht allein eine Einigung zur practischen Lösung der Unterscheidungs-Zoll-Frage zwischen ihnen herbeigeführt, sondern wir bringen auch, von anderen Voraussetzungen aus auf demselben Punkte mit ihnen zusammentreffend, eine Ansicht zur Geltung und Annahme, die uns besonders am Herzen liegt, und damit, so Gott will, eine noch nicht vollständig gelöste europäische Frage zur fruchtbaren, gedeihlichen Entscheidung.

Diese unsere Ansicht ist die *von der politischen und commerciellen Wichtigkeit und Nutzbarkeit Belgiens für Deutschland*; und die noch ungenügend gelöste Frage ist *die belgische*, die Frage *um die fernere Ausbildung und Befestigung des Verhältnisses Deutschlands zu Belgien, um die innige und dauernde Verbindung beider zu Erreichung gemeinschaftlicher Zwecke.*

Wir haben jetzt jene Ansicht zu begründen und diese Frage zu beleuchten, um uns dann von diesem Lichte zu der Nothwendigkeit der baldigen Einführung des Unterscheidungs-Zoll-Systems führen zu lassen und so zu dem Punkte zurückzukehren, wo uns die beiden Gegner vereint erwarten. Von dort aus werden sie, alsdann auch mit uns vereint, ist es uns anders gelungen, sie zu überzeugen, den gemeinsamen Ruf ertönen lassen um *die baldigste Einführung des Unterscheidungs-Zoll-Systems auf dem Wege der Verträge.*

II.

Belgien ist für seine Nachbarn in jedem Betracht wegen seiner *Lage*, seiner *Schätze* und seines *Fleisses* von *höchster Bedeutung*, und dafs solches von jeher anerkannt worden, dafür zeugt schon der Umstand, dafs die hervorragendsten Regenten von *Karl dem Grossen* bis auf *Napoleon* und *König Wilhelm I* ihm ihre vollste Aufmerksamkeit zugewandt hatten.

(G. Höfken. [1])

Es ist bekannt, was die gegen Frankreich verbündet gewesenen Mächte mit der Errichtung des Königreichs der Niederlande bezweckten: es sollte eine *Vormauer* gegen den gemeinschaftlichen Feind sein, eine Festung, von wo aus man den Krieg in das Herz Frankreichs tragen könnte, wenn seine innere Unruhe sich durch eine Krankheits-Metastase aufs Neue in Krieg nach Aufsen umsetzen und es antreiben sollte, die ihm vorgeschriebenen Grenzen zu überschreiten.

---

[1]) Wir benutzen mit Vergnügen diese Gelegenheit, um das Buch dieses eben so wohl unterrichteten als gesinnungstüchtigen Schriftstellers (Belgisch-Deutsche Anliegen von G. Höfken. Stuttgart und Tübingen bei Cotta 1845) allen denen zu empfehlen, die sich über belgische Zustände zu unterrichten wünschen, und freuen uns, hinzufügen zu können, dafs wir mit seinen Ansichten im Ganzen vollkommen einverstanden sind.

Dieses Bollwerk erhielt einen tiefen Rifs im Jahre 1830 und als bald darauf das Königreich der Niederlande mit Verlust von zwei Dritteln seiner Bewohner von Frankreich ab- und an die See gedrängt, und der gröfsere Theil desselben als unabhängiges und neutrales Königreich Belgien anerkannt wurde, da war die deutsche *Vormauer* gefallen und zum *Zwischenlande* zwischen Deutschland und Frankreich geworden, das für beide, wenn anders seine Neutralität ernstlich genommen wurde, nur noch die Bedeutung haben konnte, welche ein Stofs-Polster zwischen zwei Locomotiven hat.

Aber für Frankreich war schon dies ein bedeutender Erfolg und es hätte schon damit zufrieden sein können, die Mächte aus ihrer Verschanzung an seinen Grenzen entfernt zu sehen. Doch das genügte ihm nicht, denn es hatte die Neutralität und Unabhängigkeit des der Juli-Revolution entsprossenen Belgiens nie ernstlich genommen, sondern angeblasen wie es war, von dem Uebermuth napoleonischer Erinnerungen, nur als eine augenblickliche, übergrofse Concession angesehen, im Grunde des Herzens war ihm Belgien nichts, als der jetzt umgedrehte Spiefs, die dem Feinde abgenommene Kanone, die man gegen ihn wendet.

Doch das war nicht die Ansicht der Belgier. Kaum fanden sie sich unter einem klugen und umsichtigen Monarchen als Königreich constituirt und anerkannt, so nahmen sie auch schon ihre Unabhängigkeit und Neutralität ganz ernstlich, und haben seitdem durch eine Reihe von politischen Acten gezeigt (unter Anderem in Betreff der Neutralität durch die Haltung Belgiens im Jahre 1840), dafs sie entschlossen sind, die in der europäischen Republik ihnen gewordene Stelle und den angewiesenen Beruf als Nation gewissenhaft und würdig auszufüllen.

Doch war das Anfangs keine leichte Aufgabe für den jungen und kleinen, von zwei mächtigen Nachbarn eingeschlossenen und überdies mit Holland, das noch zahlreiche

Anhänger in Belgien zählte, im Kriegszustande befindlichen Staat.

Gewifs, wenn man sich diese Umstände und diese Zeit vergegenwärtigt, so ist es kein schlechtes Zeugnifs für die Lebenskraft der neuen Nation und für den Muth ihrer Regierer, wenn demungeachtet das Ziel der Constituirung unverrückt verfolgt, Anordnungen getroffen wurden, die dem Blicke erfahrener Staatsmänner Ehre gemacht hätten und grofsartige Unternehmungen ins Leben traten, bei denen selbst ältere und mächtigere Staaten sich bedacht haben würden.

Hierzu rechnen wir vor Allem das Eisenbahn-Gesetz vom Jahre 1834, wodurch Belgien ein umfassendes Eisenbahn-Netz über das ganze Land als Staats-Anstalt decretirte. Kein Staat in Europa hatte noch dergleichen gewagt! Durch diesen kühnen Act bewies das junge Belgien, dafs es Glauben an sich selbst habe; und es zeigte zugleich, wie richtig es seine Aufgabe als *Zwischen*- und *Transit*-Land, als das *Mittel*- und *Verbindungs-Glied* zwischen Deutschland und Frankreich erkannt hatte. Ehre den belgischen Staatsmännern, die dieses weise und grofse Unternehmen ins Leben riefen und mit Kraft und Ausdauer förderten! sie haben ihr Vaterland mit der Kraft des Dampfes in den europäischen Staatenverband ein- und auf die ihm angewiesene Stelle geführt.

Wenn so die Aufgabe Belgiens mit staatsmännischem Tacte erkannt und danach verfahren worden war, so ist nicht zu verwundern, dafs eben so seine Stellung zu den beiden mächtigen Nachbarn mit klarem Blicke ins Auge gefafst wurde; nicht zu verwundern ferner, dafs der gesunde und practische Verstand der Belgier ihnen bald zeigte, dafs im Falle eines europäischen Conflictes von Frankreich für ihn wenig zu erwarten, aber Alles zu fürchten, von Deutschland dagegen nichts zu fürchten und bei friedlicher Entwickelung der Verhältnisse vielleicht etwas zu erwarten war. Aber

eben so sehr, oder unbewufst vielleicht noch mehr als dieses Raisonnement, wies das erwachende, wenn auch noch dunkle Nationalgefühl die Belgier auf Deutschland hin.

Belgien ist zum gröfseren Theile von einem ächt-germanischen Stamme bewohnt, der in Sprache, Sitten und Gebräuchen die Verwandtschaft mit den benachbarten Deutschen nicht verläugnen kann. Dagegen fühlt der Vlaming sich abgestofsen von seinem französischen Nachbar, den er nicht versteht und der ihn verspottet, wenn er sich ihm in der fremden Sprache und der fremden Sitte verständlich zu machen und zu nähern versucht. Die kleinere Hälfte der belgischen Bevölkerung, die frischen und rührigen Wallonen, fühlen sich zwar mehr zu dem stammverwandten Franzosen hingezogen, doch auch nicht abgestofsen von dem Deutschen, mit dem sie zum Theil in unmittelbarer Grenzberührung stehen. Und auch bei ihnen entwickelt sich das junge und deshalb lebhafte Gefühl einer kleinen und deshalb empfindlichen Nation, die in ihrer Empfindlichkeit von der verwandten grofsen Nation nicht immer geschont wird.

Aber aufserdem wurde die Wahlverwandtschaft des gewerbthätigen Belgiens noch durch das wohlverstandene Interesse seines Handels und seiner Industrie für Deutschland entschieden. Zwar ist sein Handel mit Frankreich ungleich bedeutender, aber er besteht zum gröfsten Theile in Erzeugnissen des belgischen Bodens und des französischen Bedürfnisses, während die Gegenstände des belgischen Gewerbfleifses, welche Frankreich nicht bedarf, wohl Erhöhungen des schon drückenden französischen Prohibitiv-Tarifes, aber nicht Erleichterungen zu erwarten haben. Das liberalere System des deutschen Zollvereins-Tarifs liefs dagegen der Hoffnung des Austausches einiger Boden- und Industrie-Erzeugnisse Raum. Ueberdies konnte Belgien darauf rechnen, und schon dem Eisenbahn-Gesetz lag diese Aussicht zum Grunde, den Transit des deutschen Handels zu vermitteln.

Unter diesen Umständen war es natürlich, dafs bald

Commerz-Verhandlungen mit dem Zoll-Verein angeknüpft wurden, welche mehrere Jahre hindurch mit Zwischenfällen wie sie der öftere Wechsel der Ministerien und das dadurch bedingte Schwanken und die Unsicherheit in den Ansichten des kleinen Staates erklärlich machen, endlich zu dem Handels- und Schiffahrts-Vertrag vom 1. September 1844 führten.

Der Abschluſs dieses Vertrages war ein Act der Unabhängigkeit für Belgien, welcher es einen neuen Schritt zur Befestigung seiner Stellung im europäischen Staatenverbande und zur Erfüllung seines Berufes in demselben thun lieſs. Denn nachdem es aus einer kriegerischen Vormauer ein neutrales Zwischenland zwischen Frankreich und Deutschland geworden war, ward es jetzt das commercielle *Vorland* des letztern, ohne deshalb seine Unabhängigkeit oder seine Neutralität aufzugeben. Diese waren im Gegentheil in dem Vertrage so sorgfältig gewahrt, daſs er auch nicht eine Bestimmung enthält, die nicht bereits für Frankreich gegolten hätte, oder doch von demselben unter gleichen Bedingungen zu beanspruchen, von Belgien zu gewähren gewesen wäre [1]).

Dies konnte von den Billigen und Unpartheiischen selbst in Frankreich bei näherer Prüfung nicht verkannt werden; demungeachtet aber sprach sich dort ein allgemeiner Unwille über den Vertrag aus, weniger wohl wegen seiner einzelnen Bestimmungen, als wegen des Actes an sich, wodurch sich wieder deutlich herausstellte, wie wenig dort die Unabhän-

[1]) Durch die Leinen-Convention ward dagegen Belgien genöthigt, die Prohibitiv-Zölle Frankreichs anzunehmen und sie gegen seine anderen Nachbarn in Anwendung zu bringen. Wenn dieses Verfahren gelegentlich auf einen anderen Artikel angewandt worden wäre, und so fort auf einen dritten, vierten, fünften Artikel, so hätte sich aus dieser Mosaïk von kleinen Conventionen nach und nach und unvermerkt aber unfehlbar, das leibhaftige Bild einer französisch-belgischen Zollvereinigung zusammengesetzt. Diese Gefahr für Belgien und Deutschland gleich im Beginn abgeschnitten und für immer beseitigt zu haben, ist das Hauptverdienst des Vertrages vom 1. September.

gigkeit des kleinen Nachbarn zum Glaubenssatz geworden war. Dies war wenigstens der Ausdruck der schlecht verhehlten öffentlichen Meinung. Dagegen läfst sich wohl mit Sicherheit annehmen, dafs der weise Monarch, welcher die Geschicke Frankreichs lenkt, wie auch seine staatsklugen Minister den Vertrag vom 1. September von einem höhern Standpunkte aus betrachteten und ihn als eine Befriedigung bedrängter Industrieen Belgiens, für welche Frankreich etwas zu thun nicht im Stande war, mithin als eine Beruhigung des Nachbarlandes und eine Befestigung seines friedlichen Zustandes, somit auch seiner Dynastie, mit Genugthuung begrüfsten.

In diesem Vertrauen und von diesem Standpunkte aus ward wenigstens der Vertrag von der belgischen Regierung abgeschlossen, und auch von dem denkenden und politisch-gebildeten Theil des Publikums in Belgien betrachtet. Und selbst die Organe der öffentlichen Meinung, obgleich zum gröfsten Theile von Franzosen redigirt, sprachen sich im Allgemeinen billigend darüber aus. Anders hätte man über die Meinung der legalen Organe des Landes denken können, welche bald darauf den Vertrag in den Kammern discutirten, wenn man nicht gewufst hätte, dafs ihr Tadel einzig und allein aus der Opposition gegen ein unbeliebtes Ministerium entstand, dem man die aus dem Vollzuge eines so wichtigen Actes zufliefsende Ehre und Befestigung nicht gönnte.

Dafs diese Opposition nicht dem Vertrage selbst galt, zeigte sich deutlich bei der Abstimmung, in welcher er fast einstimmig angenommen wurde. Uebrigens hatte schon während der Discussion das loyale Verfahren des Zollvereins, welcher einen Artikel des Vertrages nach dem Wunsche der Kammern, obgleich ganz gegen den Wortlaut, interpretirte, den belgischen Volksvertretern gezeigt, in welchem Sinne die neue Verbindung mit Belgien in Deutschlend aufgefafst wurde, und zu Vergleichen mit dem entgegengesetzten Verfahren eines andern Nachbarn bei einer ähnlichen Gelegenheit

Anlafs gegeben, welche nur zum Vortheil Deutschlands ausfallen konnten. Ebenso hat seitdem die tägliche Berührung an der deutschen Grenze, und haben der vermehrte Verkehr und die angeknüpften lebhaftern Verbindungen eine immer günstigere Stimmung für den deutschen Nachbarn in Belgien erzeugt. Man kann sich von dieser Thatsache überzeugen, wenn man jetzt, nachdem noch nicht ein Jahr seit der Ausführung des Vertrages verflossen ist, die grofsen Mittelpunkte der Industrie und des Handels in Belgien besucht: man wird finden, dafs hier überall lebhafte Sympathieen und begründete Hoffnungen sich Deutschland zuwenden, während die Blicke entweder gar nicht mehr, oder nur mit Besorgnissen nach der andern Seite gerichtet sind.

Doch wollen wir nicht läugnen und dürfen nicht vergessen, dafs die auf Deutschland gerichteten Hoffnungen sich ebenfalls in Besorgnisse verwandeln können, und die Hinneigung gestört werden wird, wenn Belgien sich immer mit Tariferhöhungen des Zollvereins bedroht sehen kann, und seine Industrie wirklich davon betroffen wird. Hiergegen giebt ihm der Vertrag keine Sicherheit, aufser für seine Eisen-Industrie. Jene Sicherheit ist aber eine Nothwendigkeit, wenn Belgien Deutschland, als einer Macht, von der es nur Gutes zu erwarten, nie etwas zu fürchten hat, dauernd *zugewandt* bleiben soll.

Im Gegensatz zu Frankreich und unbedingter, als in Belgien ward in Deutschland der Vertrag vom 1. September von der öffentlichen Meinung mit dem gröfsten Beifall aufgenommen. Hier gefiel er gerade wegen des Charakters, der ihm das Mifsfallen in Frankreich zugezogen hatte, nämlich eines Actes der Selbstständigkeit. Auch sah man darin einen neuen Beweis der Sympathieen für Deutschland, die sich schon in dem neuerwachten flämischen Volksbewufstsein und verschiedentlich bei öffentlichen Gelegenheiten in Rede und Schrift kundgethan hatten, und die von deutscher Seite aufrichtig erwiedert und als nunmehr dauernd befestigt begrüfst wurden.

In der That erschien der Vertrag als ganz geeignet, diese belgischen Sympathieen zu stärken und da, wo sie geringer waren, zu wecken und zu begründen. Denn seine Bestimmungen waren so bemessen, dafs dadurch vorzugsweise der weniger zugeneigte wallonische Theil Belgiens in seiner Haupt-Industrie begünstigt, mithin durch ein mächtiges Interesse nach Deutschland hingewiesen wurde, während die industriellen Interessen der verwandten flämischen Provinzen allerdings weniger berücksichtigt, aber doch den Handels-Belangen ihrer Hafenplätze versprechende Aussichten auf die Entwickelung ihres Verkehrs mit Deutschland eröffnet waren. So erschien nunmehr Belgien auf verschiedene Weise an Deutschland geknüpft: sein flämischer Theil war ihm durch nationale Sympathie und überdies in den Küstenstrichen durch seine Hoffnungen zugewendet; den wallonischen, meist an Frankreich gränzenden Theil zog das Band eines mächtigen materiellen Interesse nach der deutschen Seite hinüber. Frankreich hatte dagegen, in blinder Sicherheit oder in der Ohnmacht seiner Regierung gegen die unpolitischen Forderungen seiner Industriellen, die flämischen Provinzen durch Bedrückung ihrer Hauptindustrie sich noch mehr abgewendet, und zugleich verabsäumt, die Hinneigung der wallonischen Provinzen durch Begünstigung ihrer Interessen zu pflegen und zu befestigen.

Aber nicht allein die deutsche *Gemüths*-Politik (eine andere ist dem Volksbewufstsein überhaupt und dem deutschen insbesondere nicht eigen) fand sich durch den Vertrag mit Belgien befriedigt; auch das materielle Interesse fand dabei seine Rechnung, indem mehrere deutsche Industriezweige ihren früheren bedeutenden Absatz in Belgien dadurch vermehrt und gesichert wieder erhielten. Und zugleich knüpfte man für den überseeischen Handel und die deutsche Schiffahrt Aussichten an den Vertrag, welche sich zum Theil zu Hoffnungen steigerten, die einer deutschen Lieblings-Idee schmeichelten, der nämlich der Erlangung der Häfen des deutschen

Meeres und des unvermittelten Verkehres mit den transatlantischen Ländern. Wir müssen auf diesen Punkt etwas näher eingehen, weil wir ihn, auch indem wir uns von übertriebenen Hoffnungen fern halten, doch als den Anfangspunkt des *deutschen Weltverkehrs* ansehen. Zugleich kommen wir von ihm aus zu dem eigentlichen Zweck und Vorwurf dieser Denkschrift zurück.

III.

Der Vertrag vom 1. September hat ein halb Dutzend andere im Leibe.

Ein deutscher Diplomat.

Der deutsch-belgische Vertrag ist uns gleich Anfangs als der erste, folgenreiche Schritt auf einer neuen Bahn erschienen, und wenn wir diese Ansicht in der obigen, mehr deutsch-derben als diplomatisch-feinen Weise ausdrücken hörten, so war damit nur unsere eigene, innerste Ueberzeugung ausgesprochen.

Mit dieser Ueberzeugung haben wir zunächst *dreierlei* im Sinn:

1. den Beitritt der Hansestädte, so wie der anderen deutschen Küstenländer zum Zollverein.

2. Die Herstellung günstigerer Handels- und Verkehrs-Verhältnisse mit den Niederlanden.

3. Den Abschlufs von Handels- und Schiffahrts-Verträgen mit überseeischen Ländern.

Es liegt uns jetzt ob, diese unsere gute Meinung von der Fruchtbarkeit des Vertrages vom 1. September hinsichtlich dieser drei Punkte zu rechtfertigen und zu begründen.

Zuerst also *in Betreff der Hansestädte, u. s. w,*

Der deutsche Zollverein ist unvollständig, so lange er

nicht das deutsche Meer erreicht hat, so lange seine Schiffe nicht auf seinen Hauptströmen in die eignen, wohlgelegenen Häfen gelangen, um von dort auf der allgemeinen freien Weltstrafse die Erzeugnisse des deutschen Fleifses nach fernen Welttheilen zu bringen und die Producte jener Länder dafür einzutauschen.

Diese Wahrheit ist so anerkannt, dafs sie keines Beweises bedarf; das Gefühl davon ist eben so tief als allgemein eingepflanzt in das deutsche Bewufstsein. Und wenn der Vertrag vom 1. September in Deutschland mit Beifall begrüfst wurde, so kommt ein grofser Theil davon auf die Genugthuung, die man empfand, dadurch am deutschen Meere Häfen für den Zollverein, eigne Stationen für seine überseeische Schiffahrt gewonnen zu haben. Antwerpen und Ostende waren Häfen des Zollvereins geworden; ersteres vorzüglich, der beste Hafen in Europa, mit seiner sicheren Rhede für die gröfsten Schiffe, mit den grofsartigen Entrepots, die dort angelegt werden, schien für einen grofsen Theil von Deutschland das werden zu wollen, was deutsche Hafenstädte ihren Bundesgenossen zu werden theils nicht im Stande, theils nicht gewillt waren.

Freilich war es eine schmerzliche Betrachtung, dafs dies zuerst im fremden Lande gesucht und gewährt werden mufste: aber es knüpfte sich die Hoffnung daran, dafs die deutschen Küstenländer bald dem gegebenen Beispiele, wäre es auch nur aus eignem Interesse, folgen würden; und wirklich ward man in den Hansestädten aufmerksam auf dieses bedrohte Interesse. Das war das erste Zeichen, dafs die commercielle Bedeutung Belgiens für Deutschland, sowie des dieselbe zur Anschauung bringenden Vertrages erkannt worden war.

Ebenso hatte man in Belgien, vor und nach dem Abschlusse des Vertrages sehr wohl eingesehen, dafs dadurch zunächst der Beitritt der Hansestädte zum Zollverein befördert werden würde, aber man erwartete ohne Besorgnifs

diese, ohnedem unausbleibliche Entwickelung desselben und war zufrieden, unterdessen die Stelle der Hansestädte einzunehmen, um so jedenfalls der deutschen Langsamkeit einen Vorsprung abzugewinnen, dessen Werth eine handelstüchtige Nation immer zu schätzen und auszubeuten weiſs.

Wenn nun jene Erkenntniſs von der Bedeutung des belgischen Vertrages bei allen Betheiligten vorhanden war, wie kommt es denn, daſs er dennoch in diesem Falle nicht die erwarteten Folgen gehabt hat?

Es läſst sich nicht annehmen, daſs es den Zollvereins-Regierungen an dem Wunsche und dem Willen gefehlt habe, die Hansestädte mit sich zu vereinigen, wir müſsten denn voraussetzen, was wir nicht können, daſs sie keine *deutschen* Regierungen mehr seien, d. h. nicht mehr der Ausdruck des in Deutschland über die Erreichung der deutschen Nordseeküste herrschenden Wunsches und Gefühles. Wir können ferner nicht annehmen, daſs die Hansestädte, nachdem sie erkannt, daſs ihre Interessen durch Antwerpen bedroht seien, dennoch den Beitritt zum Zollverein nicht gewünscht hätten; im Gegentheil wissen wir, daſs Bremen Verhandlungen mit demselben angeknüpft hatte. Endlich ist nicht denkbar, daſs Belgien im Stande oder auch nur Willens gewesen wäre, die Vergröſserung des Zollvereins durch die Hansestädte zu verhindern.

Was hat also diesen Erfolg des Vertrages vom 1. September bis heute, mehr als ein Jahr nach seinem Abschlusse verhindert?

Wir können auf diese Frage für jetzt nur so viel antworten: es war allerdings ein Punkt gefunden, von wo aus auf die Hansestädte gewirkt werden konnte; es war auch von allen Betheiligten erkannt, daſs auf diesem Stützpunkte der *Hebel* angesetzt werden könne; aber der *rechte Hebel* obgleich er vor allen Augen und zur Hand war, ist bis jetzt nicht ergriffen worden.

Die nähere Bezeichnung dieses Hebels behalten wir uns

vor, nachdem wir zuvor den *zweiten* Punkt, *in Betreff der Niederlande*, beleuchtet haben.

Wenn uns Holland wider Recht und Gerechtigkeit fünfzehn Jahre lang den Zugang zum Meere durch den Rhein verschlofs und sich am Ende nur mit Mühe und Noth den *conventionellen* Rhein abdringen und abdingen liefs, so kam uns Belgien schon wenige Jahre darauf unaufgefordert mit dem *eisernen* Rheine entgegen, der seit dem 13. October 1843 von Cöln bis Antwerpen und Ostende befahren wird.

Dieser *neue Rheinarm*, dessen rasche, sichere und wohlfeile Beförderung einlud, ihn dem alten, langen und noch immer beschwerten Rheinwege vorzuziehen, machte die Holländer stutzig und bedenklich. Sie begriffen und berechneten, dafs sich hier ihrem Handel mit Deutschland eine gefährliche Concurrenz eröffnet habe, und das letzteres, wenn es zu rechnen verstehe, wie sie, künftig seinen Bedarf an Colonial-Waaren über die verbündeten belgischen Hafenplätze beziehen, auf diese Weise aber die für Deutschland so ungünstige Handelsbilanz zum Nachtheile Hollands alteriren werde. Dafs dies die Ansicht in Holland war, bewies das Erscheinen einer halb-officiellen Schrift, worin durch künstliche Zahlen-Gruppirung dem gutmüthigen Deutschland gezeigt wurde, dafs jene Handelsbilanz doch nicht so unvortheilhaft sei, als man glaube, bewiesen ferner die Anträge bei der letzten Versammlung der Rhein-Schiffahrts-Commission, welche auf die Aufhebung der holländischen Abgaben auf dem Rheine gegen die gleiche Aufhebung von Seiten der deutschen Uferstaaten gingen.

Warum hat nun dieses, wenn auch noch so interessirte Entgegenkommen nicht zu Verhandlungen geführt, wodurch man von Holland Erleichterungen des deutschen Transits und billigere Bedingungen für den deutschen Handel mit seinen Colonien erlangt hätte?

Dafs dem Zollvereine der Wille gefehlt habe, den belgischen Vertrag hierzu zum Besten Deutschlands zu benutzen,

dürfen wir wieder nicht annehmen, wir müfsten denn an dem Eifer der Vereinsregierungen für das wohlverstandene deutsche Interesse zweifeln. Der Stützpunkt war auch für *diese* Einwirkung vorhanden, warum blieb denn der Erfolg aus? — Der rechte Hebel, den man schon einmal nicht zu ergreifen wufste, mufs auch wohl hier nicht gefunden worden sein.

Wir werden ihn endlich finden, indem wir uns mit dem *dritten* Punkte, mit dem der *Verträge mit überseeischen Staaten* beschäftigen.

Mehr als 28 Millionen Deutscher sind zu Einem gemeinsamen Industrie- und Handels-Interesse vereinigt; ihre Manufactur-Waaren sind auf allen Märkten von Nord- und Süd-Amerika beliebt und geachtet, Tausende von Deutschen wandern jährlich in jene Länder ein — und doch weifs man dort nichts von der grofsen deutschen Nation, denn ihre Flagge wird nie an jenen Küsten gesehen, während neben der preufsischen, die Flaggen von Hamburg, Bremen und Knyphausen dort lustig im Winde flattern.

Dieser Zustand ist so widernatürlich, so unbegreiflich, dafs wir es den Bewohnern der neuen Welt nicht verdenken können, wenn es bei ihnen immer noch nicht zur Gewifsheit werden will, es gebe in der alten Welt ein fabrik- und handelskräftiges Land, das man Deutschland nennt und einen Verein, der den gröfsten Theil dieses Landes umfafst. »Wenn dem so wäre,« — so überlegen sie — »wie käme es denn, dafs wir noch nie ein Kriegsschiff dieser angeblichen Macht gesehen haben, welches den deutschen Handel schützte; dafs sie weder Gesandte noch Consuln bei uns hat, welche für die deutschen Emigranten Sorge trügen, die grofsentheils als weifse Sclaven zu uns kommen; dafs endlich die deutschen Waaren meistentheils mit englischen oder französischen Etiketten bei uns feil geboten werden. Diese Umstände machen es klar, dafs keine Macht dahinter ist, wie gefabelt wird, und auch kein Verein zur Förderung der Industrie und des

Handels. Aber es *giebt* Deutsche, das sehen wir wohl, ein fleifsiges, armes Volk, welches uns seinen Ueberflufs an Menschen (die Preise müssen dort wohl gedrückt sein) und seine Waaren verkauft, doch letztere meist unter englischer oder französischer Firma und nur zum Theil in deutschen Kauffahrern angebracht, die in einigen dortigen Häfen gebaut werden, wahrscheinlich mit englischem Gelde, denn sie haben keinen andern Schutz ihrer Flagge, als den ihnen englische Kriegsschiffe im Fall der Noth angedeihen lassen.«

Wenn dies das practische, aus der Vergleichung mit anderen ganz verschiedenen Verhältnissen sehr natürlich hervorgehende Raisonnement des Volkes in America ist, so haben dagegen freilich die dortigen Regierungen, Dank sei es dem Staate, welchem der Zollverein seine auswärtigen Angelegenheiten übertragen hat, die Einheit und Bedeutung, wenn auch nicht Deutschlands, doch des Zollvereins bereits erkannt. Sind doch selbst schon, mehr oder weniger ernstliche, Verhandlungen mit diesem Vereine angeknüpft worden, von Nord-America, von Brasilien, und haben doch sogar diese Verhandlungen zu einem Vertrage mit dem ersteren Staate geführt. Aber freilich ist leider der mit Nord-America abgeschlossene Handels- und Schiffahrts-Vertrag heute noch nicht von dem Americanischen Volke ratificirt worden und die Verhandlungen mit Brasilien schweben oder liegen seit mehr als einem Jahre.

Was ist nun wohl die Ursache jener Vereitelung [1]) und

[1]) Aufser den allgemeinen Ursachen, die wir oben behandeln, wollen wir hier im Vorbeigehen einen speciellen Grund anführen, weshalb der Vertrag mit Nord-America nicht die Ratification des Congresses erhalten hat. Man erinnere sich zuvor, dafs besonders die südlichen Staaten der Union einem Vertrage mit Deutschland geneigt waren, weil sie dorthin ihr Haupt-Product, die Baumwolle absetzen und von dort die Waaren erhalten können, die sie nicht fabriciren. Man erinnere sich ferner, dafs England seitdem den Zoll auf die rohe Baumwolle nach dem Vorgange des Zollvereins gleichfalls abgeschafft hat. Dann wird man das folgende Raisonnement des Südens der Union (welcher

dieser Verschleppung der Unterhandlungen des Zollvereins mit den beiden genannten überseeischen Staaten? — Es schien doch von beiden Seiten erkannt zu sein, dafs diese Verträge den Verhältnissen beider Theile angemessen seien. Und in der That müssen sie so einem jeden erscheinen, der die Verhältnisse der europäischen Staaten zu den transatlantischen prüfend ins Auge fafst.

Indem wir uns auf diese Prüfung im Vorbeigehen einlassen, unterscheiden wir die europäischen Staaten nach zwei Kategorieen, nämlich nach *Staaten mit Colonieen* und *Staaten ohne Colonieen*. Die ersteren können mit den überseeischen Ländern *nie vollkommene Reciprocitäts-Verträge* schliefsen, weil sie ihnen in ihren Colonieen nicht gleiche Rechte mit den Nationalen geben können oder wollen. Um nun diese Ausschliefsung auszugleichen, werden die überseeischen Staaten in den Verträgen mit den Colonial-Staaten *sich etwas vorbehalten müssen*, was sie dagegen den Staaten ohne Colonieen zugestehen können, weil diese sie ihrerseits ebenso *in Allem*, wie die Nationalen behandeln, also *vollkommene* Reciprocitäts-Verträge mit ihnen schliefsen können. Das Vertrags-Verhältnifs der Staaten ohne Colonieen wird also, wenn die überseeischen Staaten bei allen ihren Verträgen auf vollkommene Gegenseitigkeit halten, in den letzteren ein günstigeres sein, als das der Colonial-Staaten, mit anderen Worten, die Colonial-Staaten werden bei ihrem transatlan-

---

bekanntlich mit dem Westen die Majorität im Congresse bildet) verstehen: »Wir können jetzt unsere Baumwolle eben so gut nach England, als nach Deutschland absetzen. Letzteres wird überdies nicht mehr *rohe* Baumwolle brauchen, als bisher, so lange es sich den gröfsten Theil seines Baumwollenbedarfs *gesponnen* von England liefern läfst. Was für Vortheil bringt uns da ein Vertrag mit dem Zollverein: *Wir wollen warten, bis er die englischen Twiste höher besteuert.*« — Wir haben diese Notiz aus einer unverdächtigen Americanischen Quelle.

Also in Carlsruhe hätte der Vertrag mit Nord-America ratificirt werden können und sollen!

tischen Handel gegen die Staaten ohne Colonieen vertragsmäfsig *im Nachtheil sein müssen.*

Deutschland nun kann auf diesen Vortheil in America, vor England, Frankreich und Holland, Anspruch machen. Deutschland hat, zu seinem Glücke, keine überseeischen Colonieen und wird auch hoffentlich keine bekommen, selbst wenn es eine Flotte zu ihrer Beschützung erhalten sollte. Denn die Zeit der Colonieen ist, oder geht doch, vorüber, selbst für mächtige Seestaaten. Eine Colonie ist eine Tochter, die man mit Sorge und grofsen Kosten erzieht und die, wenn sie volljährig geworden ist, den Wunsch und Willen hat, sich anderweit oder selbstständig zu etabliren, ein Verlangen, welches sie dann auch mit oder ohne den väterlichen Segen durchsetzt. Dies ist die Geschichte der spanischen und portugiesischen Colonieen gewesen; und dafs Holland und Frankreich die ihrigen bei einem Kriege Englands gegen den Continent verlieren, dieses aber die seinigen im Laufe der Zeit, ebenso wie bereits Nord-America, zu selbstständigen Staaten wird werden sehen, läfst sich ohne Prophetengabe voraussagen. Unterdessen können nur die bedeutendsten Vortheile die Kosten und die Krafttheilung aufwiegen, welche Colonieen nothwendig mit sich bringen, nur die seebeherrschende Macht kann sie mit Sicherheit noch besitzen; dafs selbst für England seine Westindischen Colonieen bereits mehr eine Last, als ein Vortheil sind, ist bekannt.

Wie dem aber auch sei, so ist jedenfalls anerkannt und es genügt für unseren Zweck, festzustellen, dafs Colonieen für europäische Staaten ein Hindernifs sind, mit den überseeischen Staaten *vollkommene Gegenseitigkeits-Verträge* zu schliefsen.

Da nun Deutschland diese Schwierigkeit nicht hat, da vielmehr alle freien Staaten Americas in einem höheren Sinne *seine Colonieen werden können,* so mufs wohl ein anderer Grund vorhanden sein, weshalb demungeachtet der Zollverein dieses Ziel auf dem Wege der Verträge noch nicht erreicht hat.

Welches ist nun dieser Grund?

Es ist, wir müssen es endlich aussprechen, der *Mangel eines deutschen Unterscheidungs-Zoll-Systems.*

Dieser Mangel ist auch der Grund, weshalb der belgische Vertrag bisher bei den *Hansestädten* und bei *Holland* nicht die erwünschten Folgen gehabt hat.

Ein deutsches Unterscheidungs-Zoll-System, das ist der bis jetzt unbenutzte, *auf Belgien anzusetzende Hebel*, um den Zollverein *bis an das deutsche Meer auszudehnen*, um *günstigere Handelsbedingungen von den Niederlanden zu erlangen*, um endlich *zum Abschluſs von vortheilhaften Verträgen mit den Staaten von America zu kommen.*

Wir wollen uns zuerst mit diesem letzteren Punkt beschäftigen, einmal, weil wir dadurch sogleich auf ein Gebiet kommen, wo wir mit den verehrten Verfassern der Denkschriften R. und K. wieder zusammentreffen, dann auch, weil von hier aus die beiden anderen Punkte sich von selbst ergeben, und endlich, weil jener Punkt auf das Innigste mit der Lösung einer politischen, Deutschland und Belgien gemeinsamen Frage und Aufgabe zusammenhängt.

IV.

La loi du 21 juillet dernier, qui a établi un système de droits différentiels destiné à attirer dans les ports belges les arrivages directs des lieux de production et à créer en Belgique un grand marché pour les produits coloniaux (*ce qui serait aussi avantageux à l'Allemagne qu'à la Belgique elle-même*) n'a pas mis obstacle à l'assimilation du pavillon prussien au pavillon belge; *cette assimilation peut être accordée par traité et la navigation prussienne serait appelée, dans ce cas, au partage des avantages nouveaux résultant de la loi du 21 juillet.*

(Belgische Staatsschrift, August 1844.)

Indem Belgien durch das Gesetz vom 21. Juli 1844 ein umfassendes und verwickeltes Unterscheidungs-Zoll-System annahm, gab es einen neuen Beweis von dem jugendlich frischen Muthe, womit Regierung und Kammern dieses Landes die schwierigsten Fragen rüstig angreifen und practisch zu lösen unternehmen. Beneidenswerthe Jugendkraft! beneidenswerth, selbst wenn sie Fehler begeht. Ueber *alle Fehler*, aber auch über *alles Handeln*, hinaus ist nur das hinfällige, thatenlose Alter. Aber die Staaten fallen nicht über Begehungs-, sondern über Unterlassungs-Sünden, sie sterben nicht am hitzigen, sondern am Faul-Fieber.

Im vorliegenden Falle schien Belgien in der That seine Kräfte überschätzt zu haben und im Begriff zu sein, einen Fehler zu begehen. Die Annahme des Unterscheidungs-Zoll-Systems, wovor mächtigere Staaten, wenn auch mit Unrecht, zurückschrecken, schien ein zu gewagtes Unternehmen für das kleine Belgien, ohne Handels-Marine, ohne geregelte überseeische Verbindungen.

Doch die Gefahr ward erkannt und vermieden. Zugleich mit dem Differential-Zoll-Gesetz ward von demselben eine Ausnahme zu Gunsten der Vereinigten-Staaten von Nord-America beschlossen und verkündigt, in der Aussicht, dafs dieses Entgegenkommen von jenem Staat erwiedert werden und zu einem vertragsmäfsigen Verhältnifs mit demselben führen werde. Desgleichen wurde provisorisch die begünstigte Einfuhr von sieben Millionen Kilogrammen Kaffee und einer Quantität Taback aus den holländischen Colonieen ausnahmsweise den Niederlanden bewilligt, sowohl um von diesem Staate Gegenbegünstigungen zu erhalten, als auch um den bedeutenden Handel einiger belgischen Städte mit diesen Artikeln nicht plötzlich zu stören.

Ebenso lag wohl der Gedanke, dafs das Unterscheidungs-Zoll-System nur mit Hülfe des Zollvereins fruchtbringend werden könne, zum Grunde, wenn es, kaum mehr als einen Monat nach seiner Annahme, durch den Vertrag vom 1. September bis auf *eine* Ausnahme dem Zollverein gegenüber wieder aufgegeben ward.

Diese Ausnahme betrifft die *indirecte* Waaren-Einfuhr in Belgien, für welche die Zollvereins-Schiffe den belgischen nicht gleichgestellt sind, wogegen in den Zollvereins-Häfen eine geringe Abgabe von den belgischen Ladungen in indirecter Fahrt unter dem uneigentlichen Namen von »Flaggengeld« erhoben wird.

Dafs diese eine Ausnahme nun auch noch wegfalle, ist durchaus im Interesse des Zollvereins, sowie Belgiens, wie wir gleich zeigen werden.

Belgien ist, wie es sich erwarten liefs, mit Nord-America in Unterhandlung getreten und wir haben ganz kürzlich durch die Thronrede bei Eröffnung der diesjährigen belgischen Stände-Kammern erfahren, dafs bereits ein Vertrag mit den Vereinigten Staaten abgeschlossen ist, der dem Vernehmen nach etwas mehr als einen Schiffahrts-Vertrag enthält, und dem ein eigentlicher Handels-Vertrag bald auf dem Fufse folgen soll.

Hiernach wird sich nun das sonderbare Verhältnifs ergeben, dafs der Zollverein, wenn er, wie zu hoffen ist, gleich seinem Handelsverbündeten, Belgien, einen wahrscheinlich sehr ähnlichen Vertrag mit Nord-America abschliefst, die Zollvereins-Schiffe, welche Producte von dort nach den einzigen Nordseehäfen des Vereins bringen, hier ungünstiger wird behandeln sehen, nicht allein als die Nord-Amerikanischen, sondern auch als die Schiffe des handelsbefreundeten Belgiens selbst. Dies ist aber weder für den Zollverein ein angemessener Zustand der Dinge, noch ein vortheilhafter für Belgien, welches vorerst auch der Zollvereins-Marine zur Vermittelung seines Verkehrs bedarf. Derselbe Zustand würde sich ergeben bei Verträgen mit Brasilien und mit Spanien, womit man sich in Belgien ernstlich beschäftigt.

Wie nachtheilig in diesen Fällen die Fortdauer der Ausnahme auch auf die *Rhederei* des Zollvereins wirken würde, zeigt ein Blick auf die Praxis der Versender in den überseeischen Häfen, womit es sich folgendermafsen verhält: Der dortige Versender sucht ein Schiff im Hafen für seine Ladung, im gegebenen Falle für Belgien; er findet ein Zollvereinsschiff, das ihm gefällt und das auch bereit ist, unter billigen Bedingungen nach Antwerpen unter Segel zu gehen; der Versender kann es aber nicht befrachten, weil seine Ladung in *diesem* Schiffe, also in *indirecter* Fahrt nach Antwerpen gebracht, den höheren Zoll bezahlen würde; er mufs also ein belgisches Schiff erwarten, oder um höhere Fracht ein vielleicht weniger gutes Fahrzeug des eignen Landes miethen.

Dieser Nachtheil für die Rhederei des Zollvereins ist nicht gering anzuschlagen, wenn man bedenkt, wie unverhältnifsmäfsig grofs der Verbrauch an Colonial-Waaren in Belgien ist, wie viele Versendungen daher mit dieser Bestimmung aus den überseeischen Ländern abgehen.

Wenn dagegen diese Ladungen zur Durchfuhr nach dem Zollverein in die belgischen Freilager kommen, so fällt allerdings der Nachtheil der indirecten Fahrt für die Vereinsschiffe weg. Diese ausschliefsliche Bestimmung zur Durchfuhr werden aber die wenigsten Versendungen haben. Denn eben wegen des bedeutenden Verbrauchs in Belgien ist es für den überseeischen Versender (wie auch für den europäischen Bezieher) von grofsem Werth, seine Ladungen nach Antwerpen oder Ostende gehen zu lassen, und ihnen *erst dort, nach Befinden der Umstände ganz oder theilweise,* die Bestimmung, entweder für den belgischen Verbrauch, oder für die Durchfuhr nach dem Zollverein zu geben.

Dieser gröfsere, *facultative* Markt für überseeische Zufuhren dürfte auch dazu beitragen, sie von der Lehnsherrlichkeit der englischen Capitalisten zu befreien, die in der Regel in Cowes bestimmen lassen, welche Ladungen in England bleiben sollen, und welche nach dem Continent gehen dürfen.

Erscheint es nun nach dem Obigen höchst wünschenswerth, dafs das belgische Unterscheidungs-Zollgesetz dem Zollvereine gegenüber *vollkommen* aufgehoben werde, so fragt es sich, wodurch diese neue Bewilligung von Belgien zu erlangen ist.

Hier nun könnte dreierlei in Vorschlag gebracht werden:

1. Der Zollverein bewilligt Belgien einen Zoll-Rabatt für alle überseeischen Waaren, welche über seine Häfen auf der Eisenbahn in den Zollverein eingeführt werden.

So sehr diese Bewilligung auch geeignet wäre, Belgien durch Begünstigung seines Transits und Erleichterung seiner Verträge mit überseeischen Ländern zu Gegen-Concessionen

zu bewegen, so läſst sich dagegen doch erinnern, daſs dadurch auſser-deutsche Häfen unverhältniſsmäſsig vor den Zollvereinshafen begünstigt erscheinen würden, obgleich nicht zu beweisen sein möchte, daſs die Ostseehäfen, um die es sich doch allein handelt, und die ein von den belgischen ganz verschiedenes Hinterland haben, in der That dadurch benachtheiligt werden dürften.

Doch ist auf eine Zustimmung zu diesem Vorschlage nicht zu rechnen.

2. Der Zollverein setzt den Transit von Belgien durch sein ostrheinisches Gebiet, wie durch sein westrheinisches, überall auf ein *Minimum* herab.

Dies wäre eine Maſsregel, die nur dasjenige sogleich und gegen erwiedernde Begünstigungen einführen würde, was doch einige Jahre später im wohlverstandenen Interesse des Zollvereins von selbst erfolgen muſs. Da aber mehrere Zollvereins-Staaten zur Zeit sich noch nicht entschlieſsen können, die Durchfuhr-Zölle anders, als mit fiscalischen Augen anzusehen, so kann ihre Zustimmung zu dieser Maſsregel für jetzt nicht erwartet werden.

3. Der Zollverein verbürgt Belgien auf die Dauer des Vertrages vom 1. September eine differentielle Begünstigung bei allen seinen Tarif-Erhöhungen auf solche Artikel, bei welchen die belgische Industrie interessirt ist. Diese Artikel, so wie die Höhe der Begünstigung, können namhaft gemacht werden.

Wir geben diesem letzteren Vorschlage unter den obigen, als dem unverfänglichsten den Vorzug, aber wir verhehlen uns nicht, daſs wir auch hiermit den Alarmschrei der Theoretiker wecken. »Unerhört sei eine solche dauernde Begünstigung eines fremden Staates, *so* könne man sich nicht die Hände binden lassen.«

Wir erwiedern, daſs wir eben deswegen Belgien *dauernd* begünstigen wollen, damit es uns *nicht fremd bleibe*, noch wieder *fremd werde.*

Und was das Bindenlassen der Hände anlangt, so klingt das in der Theorie zwar sehr gefährlich, beschränkt sich in der That aber auf sehr wenig.

Denn welches sind denn die Gegenstände, wo Tarif-Erhöhungen des Zollvereins in den nächsten fünf Jahren, und selbst später, eintreten könnten? — Wir wissen, dafs für jetzt nur von Baumwollen- und Leinen-Garn die Rede ist, für später vielleicht auch von Wollen-Garn, alles Artikel, in welchen Belgien keinen bedeutenden Absatz nach Deutschland hat, und die übrigens, wenn sie auch, wie wir zugeben, auf das Doppelte, Dreifache, oder noch mehr steigen sollten, ebensowenig einen Verlust für die Vereins-Casse (sondern vielmehr das Gegentheil) hervorbringen würden, als die deutsche Industrie ernstlich dadurch bedroht wäre; wie wir denn überhaupt kaum einen Artikel wissen, wo Deutschland die belgische Concurrenz zu fürchten hätte.

Es kommt aber hier noch ein anderes Moment in Betracht, worauf wir bereits S. 18 gedeutet haben, und welches wir hier näher darlegen müssen.

Durch den Vertrag vom 1. September hat der Zollverein die vollkommenste Beruhigung hinsichtlich etwaiger Veränderungen im belgischen Tarife erhalten, sowohl was Erhöhungen in demselben, als auch was Herabsetzungen zu Gunsten anderer Staaten betrifft. Jene Erhöhungen können nämlich bei verschiedenen, namhaft gemachten Artikeln den Zollverein nicht treffen, an diesen Begünstigungen mufs ihn Belgien dagegen immer Theil nehmen lassen [1]). Wenn bei der

[1]) Eine dieser Bestimmungen hat sogleich einen practischen Werth erhalten, als durch das arrêté vom 13. October 1844 der belgische Tarif auf Baumwollengewebe erhöht, Frankreich aber von dieser Erhöhung provisorisch ausgenommen ward. Die gleiche Ausnahme mufste definitiv für Deutschland gemacht werden. Andrerseits würde der Zoll auf deutsche Seiden-Waaren und Weine herabgesetzt werden müssen, wenn sich Belgien etwa bewogen finden sollte, den Zoll auf diese Artikel aufs Neue zu Gunsten Frankreichs zu ermäfsigen.

letzteren Bestimmung nur einige wenige Artikel namhaft gemacht sind, so gewährt sie nichts destoweniger eine allgemein hinreichende Bürgschaft gegen etwaige Begünstigung eines anderen Nachbarn im belgischen Tarif; denn es sind, aufser den im Vertrage aufgeführten *keine andere Artikel vorhanden, auf welche Belgien eine Zoll-Ermäfsigung gewähren könnte, ohne der eignen betreffenden Industrie zu schaden.*

Während also auf diese Weise der Zollverein durch den Vertrag, wie durch das eigne Industrie-Interesse Belgiens, gegen jede Benachtheiligung gesichert ist, hat Belgien dagegen keine andere Sicherheit, als in Betreff seines Eisens erhalten. Jede andere Tarif-Erhöhung des Zollvereins trifft Belgien auch, es sei denn, dafs es in jedem solchen Falle durch Verhandlungen und durch immer neue Opfer eine Ausnahme, ganz oder theilweise, von der Mafsregel des Zollvereins erlange.

Der Zollverein ist also gegen alle Douanen-Eventualitäten in Belgien gedeckt, während dieses bei jedem Gerücht von Erhöhungen des Vereins-Tarifs zittern mufs [1]).

---

[1]) Wir müssen hier dem Einwand zuvorkommen, dafs das Obige im Widerspruch mit dem kurz vorher Gesagten stehe, dafs nämlich für's Erste keine Tarif-Erhöhungen des Zollvereins, aufser etwa auf Baumwollen- und Leinengarn, vielleicht auch Wollengarn zu erwarten seien. Wir erwiedern einerseits, dafs dies in Belgien nicht so bekannt ist, um das Gefühl der Sicherheit nach der deutschen Seite hin und das daraus entstehende feste Anschliefsen aufkommen zu lassen, dafs diese Richtung vielmehr durch die periodischen Anforderungen einiger Vereins-Staaten wegen Tarif-Erhöhungen und die Gerüchte darüber immer wieder gestört wird; andrerseits, dafs gerade Leinengarn ein wichtiger Artikel der belgischen Ausfuhr ist, die man nach Deutschland, als letzten Zufluchtsort, zu vermehren hofft, wenn man sich von Frankreich mehr und mehr ausgeschlossen sehen sollte. Aehnlich verhält es sich mit Twist, welchen Belgien Aussicht haben würde uns fürs Erste zum Theil, statt Englands, zu liefern.

Wir wollen aber auch zugeben, dafs die Besorgnisse, welche die belgische Industrie an Tarif-Erhöhungen des Zollvereins knüpft, zum Theil übertrieben sind. Verlangt aber denn nicht auch der *eingebildete*

Das ist nun keine wahre Reciprocität und kein billiges Verhältnifs, vornemlich von einer grofsen Macht zu einem kleinen Staat, und es wäre Deutschlands unwürdig es fortzusetzen, wenn es auch bei dem Abschlufs des Vertrages, kurz nach einem, durch Belgiens schwankende Commercial-Politik herbeigeführten Zerwürfnisse, gerechten Anlafs haben mochte, eine solche Sicherheit zu suchen und festzustellen. Wenn diese Vorkehr nun auch nicht aufzuheben ist, so ist es doch an der Zeit, Belgien eine ähnliche Sicherheit zu gewähren. Ist dann erst das moralische Gefühl hiervon in das Volksbewufstsein übergegangen, so wird dies mehr als Alles beitragen, eine innige und dauernde Verbindung zwischen Deutschland und Belgien zu erhalten.

Aber Alles dies sind freilich keine Gründe für die, welche die Bedeutung Belgiens für Deutschland nicht verstehen, weil sie weder seine vergangene Geschichte kennen, noch seine zukünftige zu ahnen vermögen, und die selbst die Gegenwart so wenig begreifen, dafs sie nicht einsehen: *wenn Belgien nicht da wäre, so hätte man es erfinden müssen im Interesse Deutschlands.*

Doch wenn der vorgeschlagene Preis, um diese Erfindung der Vorsehung nutzbar zu machen, noch zu hoch erscheint, so kommen wir endlich zu dem einfachen und kurzen Mittel, welches wir unbedingt für das Beste halten, um den Vertrag vom 1. September so vollständig, und für beide Theile so fruchtbringend zu machen, als er seiner Anlage nach es werden kann.

Dieses Mittel ist, wir haben es oben bereits ausgesprochen, *die Annahme eines Unterscheidungs-Zoll-Systems durch den Zollverein.*

Hiermit würde zuvörderst ohne Weiteres der Unterschied

Kranke ärztliche Behandlung? und ist er dem theilnehmenden Arzte weniger *erkenntlich*, als der wirklich Kranke? Im Gegentheil. So war im Jahre 1842 die Noth der Leinen-Industrie eine grofsentheils eingebildete Krankheit. Wir wissen, wie diese Einbildung ausgebeutet wurde.

in der Behandlung der indirecten Zufuhren des Zollvereins in belgischen Häfen beseitigt werden, sowie das von den gleichen belgischen Zufuhren erhobene Flaggengeld; denn es läfst sich wohl nicht anders annehmen, als dafs die beiden ähnlichen Unterscheidungs-Zoll-Systeme vollkommen gegeneinander aufgehoben werden würden.

Ebenso würde hierdurch eine Ungleichheit in der Reciprocität, welche auch der Vertrag nicht auszugleichen im Stande war, weggeräumt werden. Diese besteht darin, dafs die Ladungen der Zollvereinsschiffe, welche, aus Producten dritter Länder bestehend, aus den Freilagern des Zollvereins nach Belgien kommen, dort zwar *keinen höhern Zoll* zu entrichten haben, als belgische Ladungen unter gleichen Umständen in belgischen Schiffen, aber doch *nicht den niedrigsten Zoll;* während umgekehrt die belgischen Ladungen, die unter gleichen Bedingungen in die Zollvereinshäfen kommen, dort *auch* den nationalen gleichgestellt sind, also *den niedrigsten Zoll* entrichten. Hier besteht also zwar eine äufsere Reciprocität, und mehr konnte von Belgien nicht verlangt werden weil nie ein Staat fremde Schiffe günstiger behandeln kann, als die eignen, aber die innere, wahre Reciprocität fehlt und mufs fehlen, so lange der Zollverein nicht, gleich Belgien, Unterscheidungs-Zölle auch bei den Zufuhren in eignen Schiffen festsetzt.

Wenn nun die beiden obigen Punkte durch Annahme eines Unterscheidungs-Zoll-Systems, zu Gunsten des Zollvereins beseitigt und ausgeglichen werden, so entsteht die Frage, wie das anzunehmende System beschaffen sein mufs, nicht allein um diesen Zweck zu erreichen, sondern, *und noch viel mehr*, um die Erfolge zu haben, welche wir uns davon versprechen und darzulegen unternommen haben.

Wir müssen also jetzt noch diese Untersuchung anstellen.

V.

Was *heute* paradox erscheint, ist *übermorgen* Gemeinplatz.

Aus dem »Buche der Erfahrung.«

Wenn wir die Absicht hätten, ein umfassendes Unterscheidungs-Zoll-Gesetz für den Zollverein aus dem Aermel zu schütteln, oder (um den »edleren Sinn, der edlere Gestalten liebt« zu befriedigen) das System fertig und vollständig gerüstet, wie Minerva aus unserem Kopfe zu gebären, so könnte man uns mit Recht einwenden, dafs unser Aermel zu eng, unsere Kraft zu schwach und unser Kopf kein Jupiters-Kopf sei. Dies können wir nun freilich den ausgezeichneten und berufenen Köpfen, die mit dem Unterscheidungs-Zoll-Systeme in Deutschland mehr oder weniger schwanger gehen, nicht zurückgeben. Aber doch wird uns ein Zweifel erlaubt sein, ob sie, eben wegen der Mehrheit der Köpfe, im Stande sein werden, die Frucht in den zweimal neun Monaten, die ihnen noch übrig sind (denn am 1. Juli 1847 mufs man sich entschieden haben) gehörig auszutragen und lebensfähig ans Licht zu bringen.

Diese schwere und zweifelhafte Niederkunft wird nun wesentlich gefördert und die Aufgabe wird unendlich erleichtert, wenn das System, auf dem von uns vorgeschlagenen Wege und mit den dargebotenen Mitteln, zuerst theilweise und gleichsam als Versuch eingeführt wird, was selbstredend die Annahme eines umfassenden Unterscheidungs-Zoll-Systems für den Zollverein nicht ausschliefst, sondern vielmehr die beste Vorbereitung dazu ist.

Aber immerhin verhehlen wir uns nicht, dafs auch diese erleichterte Aufgabe noch eine schwierige ist. Doch müssen wir versuchen, wenigstens die Grundzüge zu ihrer Lösung wie wir sie uns denken, hier anzugeben.

Die Aufgabe des Zollvereins ist also: *mit Rücksicht auf Belgien und sein Unterscheidungs-Zoll-Gesetz und mit Benutzung des zu demselben, durch den Vertrag vom 1. September bereits angenäherten Verhältnisses, Unterscheidungs-Zölle bei den Verträgen mit überseeischen Staaten in Anwendung zu bringen und so, diesen gegenüber, den Zollverein und Belgien möglichst als eine Einheit darzustellen.*

Hierzu würde es *gleichzeitiger* und *einverständlicher* Unterhandlungen bedürfen:

1. des Zollvereins mit Belgien.
2. Belgiens } mit dem überseeischen Staate,
3. des Zollvereins }

mit dem vertragen werden soll, und diese Unterhandlungen müfsten zu *correspondirenden* und *concordirenden Verabredungen* der *drei betheiligten* Staaten führen.

Was wir hiermit meinen und worauf unsers Erachtens diese Verabredungen gehen müfsten, wollen wir in dem Folgenden übersichtlich zusammenstellen, und darauf die nöthigen Erläuterungen folgen lassen.

VERABREDUNGEN
ZWISCHEN:

1. dem Zollverein und dem überseeischen Staate.	*2. Belgien und dem überseeischen Staate.*	*3. Dem Zollverein und Belgien.*
1. a. Gegenseitige völlige Gleichstellung in den Abgaben vom Schiff und von der Ladung.	1. b. Gegenseitige völlige Gleichstellung in den Abgaben vom Schiff und von der Ladung.	1. c. Gegenseitige völlige Gleichstellung in den Abgaben vom Schiff und von der Ladung.
2. a. Gegenseitige differentielle Zoll-Begünstigung der directen Einfuhr beiderseitiger Fabricate und Producte in beiderseitigen Schiffen, oder in Schiffen, dritter Staaten, welche den eignen Schiffen der beiden vertragenden Theile gleichgestellt sind.	2. b. Gegenseitige differentielle Zoll-Begünstigung der directen Einfuhr beiderseitiger Fabricate und Producte in beiderseitigen Schiffen, oder in Schiffen dritter Staaten, welche den eignen Schiffen der beiden vertragenden Theile gleichgestellt sind.	2. c. Gegenseitige Zusicherung des status-quo des Transits- und Zusage thunlichster Erleichterungen in Bezug auf Transit-Verhältnisse in den beiderseitigen Staaten.
3. a. Der Zollverein behält sich die Assimilation der Häfen zwischen Elbe und Schelde vor. Diese Assimilation tritt sogleich ein für die belgischen Häfen.	3. b. Belgien behält sich die Assimilation der Maas-Häfen vor.	3. c. Gegenseitige Zusage bei Assimilation der Vorhäfen, auf die dabei in Betracht kommenden Interessen des anderen Theiles, geeignete Rücksicht zu nehmen.

Diese dreimal drei Bestimmungen umfassen, unsers Erachtens, die Grundzüge des dreifachen Abkommens zwischen den drei verabredenden Staaten.

Sie enthalten zuerst (unter 1.[a] 1.[b] und 1.[c]) gleichlautend für alle drei, *die Regel* des unter ihnen zu gründenden Verhältnisses.

Sie enthalten ferner für zwei (unter 2.[a] und 2.[b]) *die begünstigende Ausnahme*, welche mit dem dritten verabredet wird, und, dem entsprechend (unter 2.[c]), die Abrede jener zwei, um von ihrer Stellung aus zur möglichsten Entwickelung des begünstigten Verkehrs mitzuwirken.

Sie enthalten endlich die analogen Vorbehalte der zwei europäischen Staaten, (unter 3.[a] und 3.[b]) welche zum Theil sogleich benutzt werden, zum Theil Unterhandlungs-Mittel bleiben mit hinzutretenden Staaten; und zuletzt (unter 3.[c]) die Bürgschaft fortwährenden Einvernehmens bei Handhabung dieser Mittel.

So entsprechen sich diese Bestimmungen ebenso *gegenseitig*, wie sie sich *nacheinander* folgerichtig entwickeln.

Nachdem wir diese Uebersicht vorausgeschickt, werden wir jetzt die obigen Verabredungs-Vorschläge nicht besser erläutern können, als indem wir sie an einem bestimmten überseeischen Staate erörtern. Da nun sowohl der Zollverein als Belgien doch wohl zuerst mit Nord-America in vertragsmäfsigen Verkehr treten werden, so wählen wir dazu die Vereinigten-Staaten.

Was zunächst die gegenseitige völlige Gleichstellung in den Abgaben vom Schiff und von der Ladung betrifft, (1.[a] 1.[b] 1.[c]) so besteht eine solche Gegenseitigkeit bereits zwischen Preufsen und Nord-America durch den Handels- und Schifffahrts-Vertrag vom 1. Mai 1828. Es bedürfte also in dieser Beziehung nur der Ausdehnung der fraglichen Abrede auf den Zollverein, was lediglich formell sein würde, da Preufsen bis jetzt das einzige seefahrende Mitglied des Zollvereins ist. Ebenso wenig würde es Schwierigkeiten unterliegen, dem also erweiterten Vertrage eine anderweite Dauer zu bestimmen, da der Vertrag vom 1. Mai 1828 nur noch auf einjährige Kündigung läuft.

Zwischen Belgien und Nord-America ist die gegenseitige Gleichstellung mit der National-Flagge nach den kürzlich abgeschlossenen Vertrage, so weit er bekannt ist, nur für die directe Fahrt verabredet; die vorgeschlagenen Verabredungen würden auch die indirecte Fahrt umfassen; es läfst sich erwarten, dafs beide Staaten diesen Unterschied beseitigen werden in Betracht der Vortheile, welche sich aus dem Zusammenhange der vorgeschlagenen Abreden ergeben.

Der Zollverein und Belgien haben sich, durch den Handels- und Schifffahrts-Vertrag vom 1. September 1844 ebenfalls noch nicht die völlige Gleichstellung mit den Nationalen für die indirecte Fahrt gewährt. Wir haben oben bereits angedeutet, dafs diese Gleichstellung ebenso im Interesse Belgiens, als des Zollvereins sein würde. Nach unserem Vorschlage wird Belgien dafür noch die Assimilation seiner Häfen mit den Häfen des Zollvereins geboten. Da auf diese Art der Waarenzug, der sich von Nord-America über belgische Häfen nach dem Zollverein bewegt, und umgekehrt, die Begünstigung der directen Einfuhr geniefsen würde, so ist an der Zustimmung Belgiens wohl nicht zu zweifeln.

Hiermit kommen wir zu den ferneren Verabredungen (2^{a} 2^{b} 2^{c}) der obigen Zusammenstellung, nämlich zu den differentiellen Begünstigungen der directen Einfuhr gegenseitiger Fabricate und Producte.

Der Zollverein hat eine Abrede dieser Art mit Nord-America bereits getroffen, in dem Vertrage vom 25. März 1844, der allerdings bis jetzt, wegen mangelnder Ratification Seitens der Vereinigten-Staaten, nicht in Ausführung gekommen ist. In diesem Vertrage sind, soweit derselbe aus öffentlichen Blättern bekannt geworden, von Seiten der Vereinigten-Staaten für eine Anzahl von Fabricaten des Zollvereins, namentlich Waaren aus Baumwolle und Wolle, Seide, Leinen, u. a. differentielle Tarif-Ermäfsigungen zugesagt, wogegen der Zollverein differentielle Begünstigungen für Taback, Reis, rohe Baumwolle, u. s. w. zugesichert

hat. Belgien steht im Begriff, seinem neulich abgeschlossenen Schifffahrts-Vertrage mit Nord-America einen Handels-Vertrag mit ähnlichen Stipulationen folgen zu lassen. Wir sehen also, dafs sowohl der Zollverein als Belgien bereit und im Stande sind, Abreden der vorgeschlagenen Art mit Nord-America zu treffen. Es käme nur darauf an, dahin zu wirken, dafs die Verabredungen beider mit diesem Staate mit einander correspondirten, damit sich eine möglichste Annäherung der beiderseitigen Systeme und der Maafse der Tarife herausbildete. Die Schwierigkeiten, welche hierbei aus der Verschiedenheit der Tarife entstehen, werden sich verringern und thunlichst beseitigen lassen, wenn man nicht vergifst, wie gerade darin, dafs bei einigen Artikeln der belgische Tarif günstiger ist, als der des Zollvereins, bei anderen das umgekehrte Verhältnifs Statt findet, ein Weg liegt zur Ausgleichung der Interessen. Man wird sich vielleicht zunächst auf die Artikel beschränken können, welche für die betheiligten drei Staatengebiete die hauptsächlich wichtigen sind. Die Unterhandlung wird zeigen, wie weit man hierbei für jetzt gelangen kann. Als Ziel wird die Einschliefsung aller Fabricate und Producte der drei Staatengebiete vor Augen schweben müssen.

Die Begünstigung soll nur dann eintreten, wenn die Einfuhr auf einem Zollvereins-, belgischen oder americanischen Schiffe, oder auf dem Schiffe eines dritten Staates erfolgt, dessen Flagge in den drei Staaten der nationalen gleichgestellt ist. Es ist zu erwägen, dafs Preufsen und der Zollverein durch bestehende Verträge gehalten sind, einer Anzahl dritter Staaten und gerade solchen Nationen, deren Concurrenz erheblich ist, Gleichstellung mit den Nationalen, auch für die indirecte Fahrt, auch in Betreff ihrer Erzeugnisse, zu gewähren. Nicht minder ist Nord-America mannigfach gebunden. Belgien ist in dieser Beziehung am wenigsten beschränkt. Allein das, was der Zollverein z. B. dem englischen Handel gewährt, steht anerkanntermafsen ohne genü-

gende Erwiederung da; oft und stets von Neuem ist auf Beseitigung dieser Mifsverhältnisse gedrungen worden; hier liegt eine neue Mahnung dazu vor, dafs man die Gelegenheit ergreife, um sie zu beseitigen. Dafs die Verträge für jetzt noch bestehen, hindert nicht, das Werk zu beginnen. So lange die fremde Flagge noch, kraft der Verträge, an den begünstigten Fahrten Theil nimmt, wird die eigene Marine Zeit haben, sich vorzubereiten, und zu entfalten. Kommt alsdann *der entscheidende Moment*, so hat der fremde Staat nur die Wahl, entweder die Theilnahme aufzugeben, oder genügende Concessionen für die Fortdauer derselben zu bieten. Dafs die drei Staaten — der Zollverein, Belgien und die Vereinigten-Staaten von Nord-America — bei Gewährung der Theilnahme an fremde Staaten und bei Annahme von Concessionen von denselben, im Einverständnifs mit einander verfahren werden, läfst sich erwarten; dafs der eine von ihnen die Flagge einer fremden Nation zur Theilnahme zulassen sollte, welche dagegen nicht auch die beiden befreundeten Staaten gleichmäfsig günstig behandeln wollte, ist nicht zu besorgen.

Findet man dies aber dennoch bedenklich, und verlangt man in dieser Beziehung *vollkommene Sicherheit*, so kann auch diese verabredet werden. Hiermit kommen wir an einen Punkt, auf den wir schon Seite 30 hingedeutet haben, und den wir auch hier lieber zwischen den Zeilen lesen liefsen. Da wir jedoch auf das hierzu erforderliche freundliche Eingehen auf unsere Ideen nicht allgemein rechnen dürfen, uns aber daran liegen mufs, unsern Gedanken zu vervollständigen, und das grofse Ziel zu zeigen, welches uns bei dem vorgeschlagenen Bündnifs vorschwebt, so wollen wir nicht anstehen, jene, *vollkommene Sicherheit* gewährende Abrede hier in bestimmter Fassung vorzutragen:

Die drei Staaten verpflichten sich gegenseitig und gleichlautend — der Zollverein mit Nord-America, Belgien mit Nord-America und der Zollverein mit Belgien, die unter

ihnen verabredeten differentiellen Begünstigungen für die directe Fahrt nur solchen fremden Staaten zu gewähren, welche den drei verbündeten Staaten gleiche Begünstigungen in ihren europäischen und *ausser-europäischen* Besitzungen zugestehen.

Hiermit ist unser innerster Gedanke über Plan und Ziel unseres Vorhabens dargelegt; es ist ein *Schifffahrts- und Handels-Verein*, als natürliches Corollar des Zollvereins, dessen fruchtbares und grofses Princip nicht bestimmt ist, an der Scholle hängen zu bleiben, sondern das auch auf dem Meere sich als Banner entfalten soll; es ist ein *Schutz- und Trutz-Bündniss* zur Wahrung gemeinschaftlicher Interessen, zur gerechten Vergeltung, (in beiderlei Sinn) nach der Lehre: mit dem Maafse, womit ihr messet, wird euch wieder gemessen werden; es ist eine *Seegenossenschaft* der *freien* (weil durch Colonial-Rücksichten nicht gehemmten) *europäischen* Staaten, mit den *freien* (weil durch ein Mutterland nicht mehr gehinderten) *überseeischen* Staaten, *zur Erringung des freien Handels auf allen Meeren, in allen Ländern.*

Denn das ist das hohe Endziel des Prinzips, dafs den Zollverein gegründet hat, und welches bestimmt ist, die Runde um die Erde zu machen.

Die naturgemäfse Verbindung Interessenverwandter Staaten zum gemeinsamen Nutzen hat nichts Ausschliefsendes, und mit Unrecht würde man sie als ein Bündnifs gegen die Colonial-Staaten bezeichnen. Denn auch sie sind eingeladen, dem Bunde der gerechten und gleichen Behandlung im Handel und Wandel beizutreten, *und sie werden ihm beitreten, sobald ihr Interesse sie lehrt, gerecht und billig zu sein.* Von den europäischen Staaten, deren Colonieen nicht bedeutend, oder doch nicht bedeutend genug sind, um eine vorzugsweise Begünstigung zu erheischen, wie z. B. Frankreich, darf man dies wohl am ehesten erwarten.

Während es sich, in den obigen Bestimmungen über das Verhältnifs des Zollvereins zu Nord-America und Belgiens zu Nord-America, (unter 2.[a] und 2.[b]) um Eingangs-Be-

günstigungen handelt, kann in Bezug hierauf das Verhältnifs zwischen dem Zollverein und Belgien (unter 2.a) nur in Betreff des Transits in Betracht kommen. Die Vorschläge, die wir Seite 36 und 37 dem Zollverein machten, um Belgien zur völligen Aufgabe seiner Unterscheidungs-Zölle ihm gegenüber zu bewegen, sind jetzt beseitigt, und durch Annahme desselben Systems durch den Zollverein unnöthig geworden. Auch in Betreff des Transits wird derselbe für jetzt Belgien nicht mehr, als die Zusage »thunlichster Erleichterung« zu geben haben und geben können, und der Zeit und besserer Erkenntnifs überlassen müssen, zu bewirken, dafs der Zollverein und Belgien sich America gegenüber immer mehr als eine Einheit in Bezug auf den Transit darstellen. Uebrigens sind bereits in dem Vertrage vom 1. September wichtige Durchfuhr-Erleichterungen gegenseitig zugestanden worden; der hier bewilligte freie Transit auf den belgischen Eisenbahnen mufs auch für alle künftigen Anlagen der Art Anwendung finden und bleibend gesichert werden. Für den Transit auf anderen Strafsen durch Belgien können gleichfalls Erleichterungen eintreten. Auf Seiten des Zollvereins scheint man die auf dem Verkehr noch immer schwer lastenden Transitzölle, wenigstens zum Theil vermindern zu wollen.

Wir kommen schliefslich in der Erläuterung unserer Uebersicht zu den Abreden wegen Assimilation der sogenannten Vorhäfen (3.a 3.b 3.c)

Obwohl dem Princip nach die mit Nord-America zu verabredende Begünstigung an die Bedingung der *directen* Einfuhr geknüpft ist, so ist es doch nach der geographischen Lage des Zollvereins und Belgiens nothwendig, gewisse Häfen, die man in neuerer Zeit mit dem Ausdruck »Vorhäfen« belegt hat, in dieser Beziehung auszunehmen, d. h. sie den eignen gleichzustellen, mit anderen Worten, die Fahrten aus diesen, und in diese, Häfen wie directe Fahrten zu behandeln.

Belgien erhält auf diese Weise sogleich eine Begünsti-

gung für seine Häfen. In Betreff anderer Häfen, welche Vorhäfen für den Zollverein oder Belgien sein könnten, behalten sich beide, Nord-America gegenüber, vor, dieselben wann und wie sie es für geeignet halten, den eignen zu assimiliren. Denn sie bewahren sich hiermit ein Mittel zur Unterhandlung, sowohl mit den Staaten, in welchen jene Häfen gelegen sind, als auch mit anderen, welche dieselben unter günstigen Bedingungen von Seiten der Hinterländer zu benutzen wünschen. Dafs sowohl der Zollverein als Belgien von diesem Negociations-Mittel nur mit Berücksichtigung der beiderseitigen Interessen Gebrauch machen werden, liegt in der Natur des zwischen ihnen bestehenden Verhältnisses, und es war deshalb kaum nöthig, hierüber eine Abrede zu treffen (unter 3. c).

Bei den Unterhandlungen unseres Schifffahrts- und Handels-Vereins mit den oben bezeichneten Staaten werden für den Zollverein zunächst die Hansestädte in Betracht kommen. Es kann nicht unsere Absicht sein, diese deutschen Seestädte dem Zollverein *gegenüber* zu stellen; im Gegentheil sind wir davon durchdrungen, dafs beide Theile, neben und miteinander, nur Ein Interesse verfolgen sollen und dürfen. Wir wünschen, dafs je eher je lieber der geeignete Weg gefunden werden möge, um diese, anscheinend noch immer schwierigen Städte, zur willigen Annäherung zu bewegen, soweit sie zur gemeinsamen Förderung des Verkehrs des gemeinsamen Vaterlandes mit den überseeischen Staaten Bedürfnifs ist. Aber nicht Alles darf man blos der Zeit überlassen wollen. Denn sie ist uns gegeben, um in ihr und mit ihr nach bester Erkenntnifs zu wirken, so lange wir leben. Auch die Zeit ist ein anvertrautes Pfund, dafs wir entweder vergraben oder verschleudern, oder zu hundertfältigem Ertrage anlegen können, und von dessen Verwendung wir Rechenschaft zu geben haben, vor Gott und vor Menschen.

VI.

Was heute nicht geschieht, ist morgen nicht gethan
Und keinen Tag soll man verpassen,
Das *Mögliche* soll der Entschlufs
Beherzt sogleich beim Schopfe fassen;
Er will es dann nicht wieder lassen
Und wirket weiter, weil er muss.

(Goethe.)

»Périssent les colonies plutôt qu'un principe!« ist eine sprüchwörtlich gewordene Phrase, die immer und allgemein angeführt wird, wenn die Thorheit der Theoretiker in das hellste Licht gestellt werden soll. Und doch verfällt man vollkommen in denselben Fehler; wenn man die Frage von den Schutz- und Differentialzöllen für den Zollverein, die für ihn bald eine Frage um Sein oder Nichtsein werden wird, blofs nach der Theorie beurtheilt und behandelt.

Es ist wohl endlich Zeit *und hohe Zeit*, diese Fragen von dem Gebiet der Theorie auf das der Praxis, der lebendigen Anschauung hinüberzunehmen, und sich bei jeder vorkommenden Aufgabe die Frage zu stellen, nicht ob ihre Entscheidung so oder so, diesem oder jenem Schul-Systeme dieser oder jener Partei günstig oder ungünstig ist, sondern wie sie entschieden werden *mufs*, nach reiflicher, unbefangener, gewissenhafter Prüfung aller dabei zur Sprache kom-

mender, sowohl industrieller, commercieller und fiscalischer, als auch politischer, d. h. nationaler und ethischer Momente. *Denn die Handels- und Industrie-Fragen dürfen nicht getrennt werden von der Politik, sie hangen auf das Innigste mit der Volksthümlichkeit und sittlichen Würde der Nationen zusammen.*

Bedarf es der Beispiele für diese Wahrheit? oder sollen wir hinweisen, hier auf England, dessen gerechter Nationalstolz zum grofsen Theil auf seiner industriellen und commerciellen Uebermacht und Herrschaft, auf seinen Erdumspannenden Verbindungen beruht? — dort auf Frankreich, dessen auswärtiger Einflufs durch die Uebertreibung des Schutz-Zoll-Systems zum Prohibitiv-System bis zur Ohnmacht gelähmt wird, dessen sonst nationale und ritterliche, wenn auch zuweilen etwas abenteuerliche Politik zu einer berechnenden »Krämer-Politik« [1]) herabgesunken ist? — Und müssen wir, im Gegensatz zu dem letzteren Beispiel, auch noch an ein Land erinnern, welches Jahrhunderte lang zu einer englischen Provinz geworden war, nachdem es die Entwickelung seiner Gewerbs- und Handels-Kraft durch einen berüchtigt gewordenen Tractat hatte hemmen lassen?

Das Beispiel dieses Landes, im Vorbeigehn seis gesagt, ist uns immer als das schlagendste Argument gegen die Anhänger des Frei-Handel-Systems und des »Kaufens wo es am wohlfeilsten ist« erschienen. Aber auch ohne diese Erfahrung könnte es wohl einleuchten: ein Volk, dafs sich keine Nothwendigkeit oder Bequemlichkeit des Lebens selbst erzeugt, das sich, von den nöthigsten Kleidungsstücken und Hausgeräthen bis zu den Capricen des Luxus und der Mode immer und immer nur von fremden, den Character der fa-

---

[1]) Ausdruck französischer Journale, um die Handelspolitik ihres Gouvernements zu brandmarken, während dort Niemand mehr als dieses den durch den Druck seiner mächtigen Industrieen ihm bereiteten Zustand zu beklagen hat.

bricirenden Nation an sich tragenden Erzeugnissen umgeben sieht, ein solches unbehülfliches, bevormundetes Volk *mufs* nothwendig davon einen Einflufs auf seinen Character, auf das Gefühl seiner National-Würde und Unabhängigkeit erfahren. Ist dies zugegeben und selbst durch ein Beispiel erwiesen, so mag man uns immerhin einwenden, dafs diese Gefahr bei gröfseren Nationen und bei einigermafsen beschränkterer Handelsfreiheit nicht *in dem Grade* zu besorgen sei. Der fremde Einflufs wird in diesem Falle doch nur eben *im Grade* verschieden und noch ein hinreichend verderblicher sein. Und so viel ist dadurch jedenfalls bewiesen, dafs ein System, welches, *vollkommen angewendet, solche* Resultate liefert, auch bei *beschränkterer Anwendung*, selbst in der *Theorie*, (die allerdings auch die nicht-materiellen Momente berücksichtigen mufs) *nicht richtig sein kann.*

Wenn wir oben die umfassende und lebendige Behandlung der Schutz- und Differential-Zoll-Fragen verlangt haben, so wissen wir wohl, dafs hiermit die Lösung einer jeden vorkommenden Aufgabe unendlich schwieriger wird. In der Theorie kommt man freilich viel leichter damit zu Rande; sie liefert immer fertige Argumente, während die Praxis sich die ihrigen aus Thatsachen und Details, die schwer zu beschaffen, und aus Momenten zusammensetzen mufs, die nicht in Zahlen auszudrücken sind.

Wir verhehlen uns daher auch nicht, dafs wir mit der vorstehenden Ausführung, einerseits gegen die allezeit fertige Theorie, welche die Frage nur auf ihrem Gebiet verhandelt wissen will, anderseits gegen die rein materielle Behandlung, welche keine geistigen Gröfsen kennt, im Nachtheile sind.

Doch mit diesen beiden Kategorien haben wir es eigentlich nicht zu thun, denn zu ihnen, wir brauchen es kaum zu sagen, gehören die verehrten Verfasser der beiden trefflichen Denkschriften nicht, die wir dieser Arbeit zum Grunde gelegt haben und zu denen wir uns hier am Schlusse noch einmal wenden.

In der Denkschrift K. heifst es gegen das Ende:

»Wollen wir Differential-Zölle nur als Ausnahme und zwar als Begünstigung für directe Importen aus gewissen Ländern unter gegentheiliger Begünstigung unserer Exporten nach jenen Ländern zugestehen, *so fehlt es zwar zunächst noch an einem practischen Thema, an welchem diese Frage zu erörtern wäre,* . . . . . es wäre aber damit die alsbaldige Erörterung der Frage noch nicht ausgeschlossen, ob wir — Preufsen — das Eingehen auf solche Verträge in unserem eignen Interesse für wünschenswerth und unserer staatswirthschaftlichen Politik für angemessen erachten? Es kann diese Frage als durch den Versuch einer derartigen Vertragsabschliefsung mit Nord-America schon entschieden, nicht betrachtet werden, da als bekannt vorauszusetzen ist, dafs bei diesem Project von vorn herein nicht darauf gerechnet war, die augenblicklich zugesagten Zollermäfsigungen *als ausschliefsliche Begünstigungen dauernd aufrecht erhalten zu sehen.* Wird letzteres jetzt bezweckt, dann mufs jene Principienfrage vorweg entschieden sein, ehe es sich um die weitere Frage handelt, was zur Ausführung jenes Princips geschehen müsse, während die bisherigen Argumentationen über diesen Gegenstand sich gar häufig in dem falschen Cirkel-Schlufs bewegen, dafs wir die Hansestädte in das Interesse des Zollvereins ziehen müssen, weil wir sonst ein Differential-Zoll-System nicht wirksam ausführen können, und wiederum, dafs wir ein Differential-Zoll-System einführen müssen, weil sonst die Hansestädte sich nicht dem Zollverein anschliefsen würden.«

Dieser letztere Vorwurf trifft uns nicht; wir haben ausgeführt, dafs wir die Annahme des Unterscheidungs-Zoll-Systems unter Anderem auch deswegen wünschen, weil dadurch der Beitritt der Hansestädte zum Zollverein befördert werden würde.

Weiter haben wir in dem Vorstehenden das von K. vermifste »practische Thema« geliefert und daran die Frage um

Einführung des Unterscheidungs-Zoll-Systems auf dem Wege der Verträge »erörtert.«

Und ferner haben wir zu beweisen gesucht, dafs es »im eignen Interesse« sowohl Preufsens als des Zollvereins — wir vermögen diese Interessen nicht zu trennen — »wünschenswerth und unserer (staatswirthschaftlichen) Politik« — die Staatswirthschaft gehört wohl zur Politik, aber eine »*staatswirthschaftliche Politik*« verstehen wir nicht — »angemessen« wäre, die »Principienfrage« in dem Sinne vorweg zu entscheiden, dafs bei den Verträgen mit überseeischen Staaten, also zunächst mit Nord-America, auf der Basis »ausschliefslicher Begünstigungen« für sie, unterhandelt werde.

Endlich haben wir die Frage behandelt und zu lösen gesucht; was zur »Ausführung jenes Princips geschehen müsse« und die Gründe dargelegt, aus welchen diese Ausführung alsbald, und auf die von uns vorgeschlagene Weise räthlich, ja nothwendig ist.

Sind wir nun so glücklich gewesen, den verehrten K. hiermit zu überzeugen, so wird er nicht ferner, wie weiter in der Denkschrift geschieht, »jene Principienfrage für jetzt noch schwebend lassen und die Gelegenheit zu ihrer practischen Lösung abwarten« wollen, *denn diese Gelegenheit ist geboten;* er wird sie also ergreifen und sich für die alsbaldige Anwendung von Unterscheidungs-Zöllen, selbst wenn er sie in anderer Hinsicht für ein Uebel halten sollte, als für das kleinere Uebel, entscheiden müssen.

Das gröfsere dadurch zu vermeidende Uebel — um auch noch dieser Ansichtsweise genugzuthun — wollen wir nun hier noch mit wenigen Worten darlegen.

Es leuchtet ein, und K. bemerkt es selbst sehr richtig in seiner Denkschrift, dafs »es nur Schaden bringen kann, das bisherige von beiden Seiten wenig freundliche Verhältnifs (von welchem der englisch-hannoversche Vertrag den Beweis liefert)« — und, können wir jetzt hinzusetzen, *die neuesten*

Begünstigungen der Hansestädte — »bis dahin sich fortspinnen zu lassen, wo die Aufkündigung unseres Vertrages von 1841 vor der Thüre wäre.

Wenn nun dieser Vertrag in 18 Monaten aufgekündigt werden mufs, und wenn man sich vorher über »die Geneigtheit Englands« auf Modificationen der gegenseitigen Handels- und Schifffahrts-Verhältnisse einzugehen, »einigermafsen vergewissert haben mufs,« die Unterhandlungen mit andern Nationen über Schifffahrts- und Handels-Verträge sich aber »nach den für die Regulirung des Verhältnisses mit England anzunehmenden Grundsätzen zu richten haben,« so möchten wir den verehrten K. wohl aufs Gewissen fragen, ob er wirklich glaubt, dafs die fraglichen Grundsätze in dieser, relativ kurzen, Zeit wirklich angenommen sein werden, und dafs man sich über die engliche Geneigtheit, auf dieselben einzugehen, bis zum 1. Juli 1847 hinlänglich vergewissert haben wird.

Wir wissen zwar nicht, ob in dieser Beziehung Verabredungen in Carlsruhe getroffen und demzufolge Anfragen in London veranlafst sind. Aber wäre dem auch so, ist es denn nicht im wohlverstandenen Interesse Englands, uns über seine Absichten in diesem Betreff möglichst lange in Unsicherheit zu lassen, und etwaige deshalb angeknüpfte Unterhandlung bis zum letzten Termin hinzuziehen?

Und nun bedenke man einmal die Lage des Zollvereins, wenn, während im besten Falle der Vertrag von 1841 am 1. Juli 1847 gekündigt wird, die Verhandlungen sich noch bis gegen das Ende des Jahres fortspinnen; unterdessen aber weder die Vorarbeiten so weit gediehen sind, um das Unterscheidungs-Zoll-System mit Anfang 1848 durch einen Act der Gesetzgebung ins Leben treten zu lassen, noch Verträge mit anderen Staaten in diesem Sinne vorbereitet sind.

Wir möchten wahrlich gern Unrecht haben, aber wir sehen es mit Schrecken und Schmerz voraus, dafs man, so unvorbereitet gegen das Ende des Jahres 1847 angelangt,

sich durch Verlängerung des Vertrags von 1841, wenn auch mit günstigeren, doch immer noch ungenügenden Modificationen *aus der Verlegenheit ziehen wird.*

Und fragt man uns, was uns zu diesem Mifstrauen berechtigt, so dürfen wit wohl an den Abschlufs des Vertrages von 1841 erinnern und jeden, der sich die damalige Stimmung und die Urtheile der competentesten Richter über diesen Vertrag vergegenwärtigt, auffordern, uns zu widersprechen, ob, wenn der Kündigungstermin, statt am 1. Juli 1841, ein Jahr, oder auch nur sechs Monate später gewesen wäre, dieser Vertrag nicht alsbald wieder aufgekündigt worden wäre. Er hat sechs Jahre zum Schaden des Zollvereins bestanden, weil die Zeit vom 2. März bis zum 1. Juli 1841 nicht hinreichte, um den Entschlufs der Wiederaufkündigung zu fassen und ins Werk zu setzen.

Das ist das grofse und jedenfalls gröfsere Uebel, als selbst dem verehrten K. das Unterscheidungs-Zoll-System erscheinen kann, dessen Wiederholung wir mit Recht fürchten, und dem wir durch die alsbaldige Annahme jenes Systems zuvorkommen möchten.

Wie ganz anders erscheint dann der Zollverein England gegenüber im Jahre 1847! Statt eines erst einzuführenden Systems, hat er dasselbe nur fortzusetzen, und auszubilden, wenn er durch dieses mächtige Negociationsmittel nicht die günstigsten Bedingungen von England erlangt; statt eines unvollkommenen Vereins steht er England mit den Nordseestaaten als Genossen seines Systems, oder, wo dies noch nicht möglich ist, doch seines Zollbundes gegenüber; statt eines Staates ohne überseeische Verbindungen stellt er sich als Verbündeten von Nord-America dar.

Kann da die Wahl noch zweifelhaft sein?

Wenn wir hoffen dürften, den verehrten K. unter Anderem auch durch die obigen Bedenken für unsere Wahl gewonnen zu haben, so wären wir um so gewisser, dadurch auch den verehrten R. von den Vorzügen der Einführung

des Unterscheidungs-Zoll-Systems auf dem von uns vorgeschlagenen Wege überzeugt zu haben.

Denn es unterliegt wohl keinem Zweifel, dafs die Annahme eines umfassenden Differential-Zoll-*Gesetzes* eine bei weitem schwierigere Aufgabe, und mithin um so weniger Hoffnung ist, damit in der gegebenen Zeit fertig zu werden. Ein Blick auf das belgische Gesetz zeigt, welch eine Masse von kleinen, verwickelten und wahrscheinlich grofsentheils unnützen, aber der Vollständigkeit wegen für nöthig erachteten Bestimmungen dazu gehören. Diese langwierige Arbeit, die selbst den berufensten Bearbeiter abschrecken könnte, würde vermieden, wenn die Unterscheidungs-Zölle zuerst an einem bestimmten Objekte versucht und angewendet würden, und das System sofort, von Vertrag zu Vertrag, sich ausbildete und heranwüchse, bis dafs aus dem Complex der abgeschlossenen Verträge sich das umfassende Unterscheidungs-Zoll-Gesetz für den Zollverein von selbst ergäbe und darstellte.

Hiermit sind wir am Schlusse dieser Denkschrift angelangt, und es bleibt uns nur noch die dringende Bitte auszudrücken, zuerst an die, für welche wir vorzugsweise geschrieben haben, dann auch an alle mehr oder minder entschiedene Widersacher unserer Meinung, die uns etwa lesen möchten, die Bitte nämlich: die vorstehende Denkschrift mit deutscher Gewissenhaftigkeit und Gründlichkeit, *aber auch mit deutsch-vaterländischer Gesinnung* zu prüfen, und danach erst sich ein Urtheil zu bilden und eine Entscheidung zu fassen.

Wir haben in der vorstehenden Denkschrift nach bestem Wissen und Gewissen unsere wohlüberlegte, innige, lebendige Ueberzeugung ausgesprochen und damit unser erstes und zu-

gleich letztes Wort in dieser Angelegenheit gesagt. Denn die Zeit des *Ueberlegens* und *Besprechens* ist vorüber, *es handelt sich endlich um das Handeln.* Das sagen wir uns und Allen, die sich berufen fühlen möchten, die Literatur der Schutz- und Differential-Zoll-Frage noch um einige Bände zu vermehren. Hätte sonst der grofse deutsche Dichter, dessen Mahnung zum Handeln uns auf dem ersten Blatte dieser Schrift entgegengetreten ist, nicht das Recht, jetzt seinen Gedanken für unseren Fall vervollständigend die Rüge an uns hinzuzufügen:

INDESS IHR ARGUMENTE DRECHSELT,
KANN ETWAS NUETZLICHES GESCHEHN.

GOETHE.

Buchdruckerei von GUSTAV SCHADE in BERLIN.

Die Peelsche Handels- und Industrie-Revolution *).

Die Politik ist die Kunst, Schwierigkeiten in Mittel zum Zweck zu wenden.

Der Vorschlag Sir R. Peel's hat zwar nicht »wie ein Blitz aus heiterer Bläue« unter uns eingeschlagen — die dunkle Wolke hing schon seit einiger Zeit am Himmel des Zollvereins — aber doch überraschend und blendend; und namentlich möchte wohl nicht leicht ein noch so kundiger Wetterprophet vorausgesehen haben, was Alles jene Wolke in ihrem Schofse barg und jetzt auf uns herabgeschüttet hat.

Diese unerwarteten Meteorsteine sind denn auch unter unsere Kämpfer für oder gegen die Ausdehnung des Schutzzollsystems gefallen und haben ihrem Streite für den Augenblick ein Ende gemacht. Beide Parteien stehen einigermafsen verdutzt und wissen beide noch nicht recht, was sie zu dem Phänomen sagen, noch weniger was sie dabei thun sollen. Denn wenn den Schutzzöllnern das Concept bedeutend verrückt ist, so können die Anti-Protectionisten doch auch nicht unbesorgt sein im Angesicht dieser grofsartigen practischen Anwendung ihres Princips und müssen anerkennen — zu ihrer Ehre glauben wir es — dafs eine Nachahmung der englischen Mafsregel zum Verderben des Zollvereins ausschlagen würde. Ob sie viel vernünftiger urtheilen, wenn sie glauben, dagegen mit dem Gehenlassen und Bestehenlassen auszukommen, wird sich zeigen.

---

*) Dieser zuerst im Februarhefte des Janus gedruckte Aufsatz ist Einigen, welche die Veröffentlichung der vorstehenden Denkschrift gewünscht haben, als ein passendes *Nachwort* zu derselben erschienen. Gewifs ist der Vorwurf beider derselbe, und der Zollverein wird auch die in der Denkschrift behandelten Zwecke am sichersten erreichen, wenn er sich durch die neu entstandenen Schwierigkeiten hindurch mit neuen Kräften entwickelt und sich dem Auslande gegenüber immer mehr als ein einiges, thätiges, intelligentes grofses Ganze darstellt.

Sollte dieser Moment nicht der geeignete sein, um ein Wort der Verständigung zwischen den beiden Parteien und über die Peelsche Mafsregel zu sagen? und zwar von dem Standpunkte des praktischen Politikers, der sich zu keiner der beiden Theorieen unbedingt bekennt, der aber ein warmes Herz für Deutschland hat und für das zu dieser unserer Zeit festeste Band desselben, den Zollverein.

Wir glauben, dafs dies unser Standpunkt ist, und von diesem aus stellen wir die nachfolgende Betrachtung an, die weit entfernt ist, auf Vollständigkeit Anspruch zn machen. Denn die Sache ist noch zu neu, um schon jetzt in ihren Folgen ganz übersehen und nach allen Seiten hin genügend gewürdigt werden zu können. Doch dürfte es nicht zu früh sein, in diesen Blättern einige allgemeine Andeutungen darüber zu geben.

Die erste Betrachtung, die sich uns bei dem bewundernswürdigen Plane Sir R. Peel's aufdrängt, ist diese: wie kräftig und sicher seiner Mittel mufs ein Staat sein, der eine solche Revolution unternimmt, wie mächtig eine Industrie, welche sie ertragen kann!

Und fragt man uns, wodurch diese Industrie so mächtig geworden ist, so können wir unserer Ueberzeugung nach nur antworten: durch einen Schutz von Menschenaltern, während deren die Anlagecapitalien amortisirt, grofsartige Verbesserungen eingeführt und so die Märkte der ganzen Welt erobert wurden; durch ein wohlgeregeltes Bank- und Geldwesen; endlich durch die Navigationsacte und die Colonieen Englands.

Wir hoffen, dafs gegen den ersten Punkt jetzt nicht mehr das abgenutzte Paradoxon angeführt werde, dafs die englische Industrie zu solcher Macht gelangt sei, nicht *durch* das Schutzzollsystem, sondern *trotz* demselben. Dieses Schlummerlied für grofse Continentalkinder wird selbst in England nicht mehr gehört, ohne Lächeln zu erregen. Die Vortheile aber, welche der Industrie Englands seine wohlfeilen Capitalien, seine unterscheidende Schifffahrtsgesetzgebung und der vorbehaltene Absatz in seinen ausgedehnten Colonieen ge-

währen (deren Gesammtcapital sich nach englischen officiellen Quellen auf mehr als drei Milliarden Pfd. St. beläuft), sind unsers Wissens nie bestritten worden.

Diesen mächtigen und wohlcombinirten Mitteln hat — oder hätte — Deutschland Nichts entgegen zu setzen gehabt, als ein billiges Schutzzollsystem, eine gerechte Schifffahrtsgesetzgebung und wohlfeilere Capitalien. Fügt man hierzu deutschen Fleifs, deutsche Ausdauer und deutsche Genügsamkeit, so ist damit das ganze Capital von Mitteln gegeben, worüber der Zollverein zu gebieten hätte, um seine Industrie zu erhalten, im Interesse der Unterthanen und der Staatskassen.

Denn der Zollverein — möchte man das doch nicht vergessen — beruht auf einer doppelten Basis und einem zwiefachen Princip, er ist sowohl ein staatswirthschaftlicher als ein finanzieller Verein, sein Zweck ist einerseits, die Staatseinnahme durch Gränzzölle zu vermehren, anderseits den Nationalreichthum durch Hebung der Industrie zu erhöhen.

Wenn dieser doppelte Zweck des Zollvereins bisher, wenn auch theils unbewufst, theils mit Widerstreben verfolgt worden ist, und künftig noch vollständiger erreicht worden wäre durch zweckmäfsige Anwendung und Combination der oben angedeuteten Mittel, so entsteht gegenwärtig die Frage, welchen Einflufs die bevorstehende Revolution der Industrie und des Handels auf die Anwendbarkeit jener Mittel, auf ihren ferneren möglichen Erfolg, mithin auf die Erhaltung des doppelten Princips des Zollvereins, also auf die des Zollvereins selbst ausüben wird.

Dafs wir es nur gleich aussprechen, das neue englische System hat, wenn auch unabsichtlich, die Tendenz, die Ausbildung und Vollendung des Zollvereins zu durchkreuzen und zu hemmen. Dieser hatte denselben Weg eingeschlagen, freilich mit viel beschränkteren Mitteln, welchen England so lange gegangen ist, er durfte hoffen, wenn auch langsam und später an dem Ziele anzulangen, welches England heute erreicht. Aber der Vorsprung Englands war zu grofs, es beutet ihn aus, ehe Deutschland nachkommen konnte, und dieses wird

dadurch, allem Anscheine nach, verhindert sein, auf *diesem* Wege ferner nach demselben Ziele zu streben.

Dies mufs auch dem Verf. des jüngst in diesen Blättern besprochenen »handelspolitischen Testaments« einleuchten, und wir sind überzeugt, dafs er, wenn er heute ein Codicill hinzufügen wollte, anerkennen würde, dafs z. B. sein Plan der Einführung eines *Differential-Zollsystems auf dem Wege der Verträge* mit überseeischen Staaten jetzt nicht mehr ausführbar ist.

Aber auch dem *System der Schutzzölle* droht Gefahr von den Maafsregeln Sir R. Peel's. Denn zuvörderst wird sogleich der, einzelnen Artikeln gewährte Schutz ein unzureichender, wenn durch die Aufhebung der Korngesetze und den dadurch verringerten Arbeitslohn, England in den Stand gesetzt wird, die gleichen Artikel wohlfeiler zu liefern, als bisher. Ist es denkbar, dafs in demselben Verhältnifs als der Arbeitslohn in England fällt, jetzt im Angesicht der liberal erscheinenden englischen Maafsregeln der Zollvereinstarif erhöht werden wird? Ferner dürfte eine Folge des neuen englischen Systems die sein, dafs sich ein lebhafterer Austausch der gegenseitigen Fabrikate bilden wird. Dieser wird aber gehindert sein, zum Schaden der deutschen Industrie selbst, so lange hohe Tarifsätze auf englische Waaren diesen Austausch erschweren, so lange z. B. der englische Kaufmann die in Deutschland gekaufte, in England frei eingehende grobe Leinwand nicht mit englischen Stahlwaaren bezahlen kann, weil der Zollvereinstarif sie zu hoch besteuert. Sollte der hieraus für die deutsche Industrie sich ergebende Nachtheil nicht so bedeutend sein, dafs diese selbst auf eine Ermäfsigung des deutschen Tarifs dringen dürfte? Dann würde sich in einer nicht fernen Zukunft nothgedrungen eine allgemeine Herabsetzung der Zölle und somit eine Annäherung an das englische System ergeben.

Ob hierunter die Einnahmen der Zollvereinskasse leiden würden, kann fraglich sein; gewifs ist aber, dafs dadurch die andere Basis des Zollvereins, der Schutz der Industrie

geschwächt werden wird. Mit diesem Schutze wird aber zugleich das kräftigste Bindemittel des Zollvereins geschwächt, denn das ist der gemeinsame Schutz der gemeinsamen deutschen Industrie. Die Zollgrenze, welche die deutschen Staaten umfaſst, nachdem die Binnengrenzen gefallen sind, der Tarif, der die deutsche Industrie schützt — das ist das eigentliche Band, welches den deutschen Staaten und Stämmen, die zum Zollverein gehören, das Gefühl der Solidarität, der Einheit und des Zusammengehörens und Zusammenstehens für ein gemeinsames Interesse giebt. Wird diese Wirkung nun geringer, indem die Ursache geringer wird, so bleibt zwar noch die durch einen niedrigeren Tarif eher zu vermehrende, als zu vermindernde gemeinsame Zolleinnahme in ihrer ganzen Bedeutung bestehen, und wir wollen letztere für die Regierungen und folglich auch für die Unterthanen des Zollvereins nicht gering anschlagen. Aber als das hauptsächliche *nationale* Band des Zollvereins können wir die gemeinsame Zollkasse nicht annehmen und wir glauben, daſs auf dieser Basis *allein* der Zollverein weder errichtet worden wäre, noch sich ausgebreitet hätte, noch *das* für Deutschland werden kann, wozu er bestimmt ist.

Würde nun die eine und wichtigere Basis des Zollvereins ihm zum Theil entzogen durch die Folgen der englischen Maaſsregeln, so wird die Ansicht gerechtfertigt erscheinen, daſs diese dem gedeihlichen Bestehen des Vereins selbst Gefahr drohen.

Wie ist nun diese Gefahr abzuwenden, wie ist auch hier die Schwierigkeit zum Mittel, zum vielleicht vorzüglicheren Mittel zum Zweck zu wenden?

Wir kommen hiermit zum positiven Theile dieser Betrachtung, welcher, wie sich von selbst versteht, nur Andeutungen und Winke enthalten kann, zu deren näheren Ausführung hier nicht der Ort ist.

Die beiden Parteien, die wir oben der Kürze halber als Schutzzöllner und Anti-Protectionisten bezeichnet haben, unterscheiden sich eigentlich nur darin, daſs die ersteren einen höheren, und vielleicht fortwährend zu erhöhenden, Schutzzoll der Industrie verlangen, während die letzteren den gegenwärtig bestehenden Schutz für hinreichend halten und sich gegen jede Erhöhung desselben erklären. Schutz der Industrie wollen beide Parteien zur Zeit noch, nur daſs die Anhänger der ersteren Schutzprogressisten sind, die der letzteren Schutz-Stabilitarier.

Meinen diese Stabilitarier es nun ehrlich mit der Erhaltung des status quo, so müssen sie mit Besorgnifs sehen, dafs er ihnen, wie wir oben angedeutet haben, durch die Maafsregeln Sir R. Peel's factisch alterirt wird und sie werden sich auch der Anerkennung nicht entziehen können, dafs er auch formell, durch Herabsetzung des Vereins-Tarifs, in der Folge nothgedrungen verändert werden wird.

Beide Parteien werden sich also dahin vereinigen müssen, den *bisherigen Schutz*, die eine in Ermangelung eines Mehreren, die andere nach ihrem Stabilitäts-Grundsatz, *den veränderten Umständen gegenüber zu erhalten.*

Wenn nun Beide in richtiger Erwägung dieser Umstände anerkennen müssen, dafs die Erhaltung des Tarifs schon jetzt ein illusorischer Schutz ist und dafs er *auf diesem Wege* in der Zukunft nicht nur nicht weiter auszudehnen sein, sondern mehr und mehr verschwinden wird, so werden sie auf *andere Mittel* denken müssen, um den der Industrie nothwendigen Schutz ihr ferner zu gewähren.

Welche sind nun diese Mittel? Wenn wir erkannt haben, dafs der Schutz nicht mehr *an der Grenze* wirksam gewährt werden kann, so werden wir natürlich darauf geführt, einen Schutz der Industrie im *Innern* zu suchen.

Und hier kommen wir zuerst auf das Mittel, welches auch England neben seinen vielen andern mächtigen Mitteln angewendet hat, um seine Industrie zu unterstützen, zu schützen und zu heben. Das sind die *wohlfeilen Capitalien.*

Wohlfeilheit der Capitalien im Zollverein werden wir aber erreichen durch eine wohl organisirte *Zollvereins-Bank.*

Die Bank-Frage ist an der Tagesordnung in dem mächtigsten Staate des Zollvereins; die Nothwendigkeit eines grofsen Instituts, welches den Geldverkehr erleichtere, ist dort erkannt worden, es handelt sich nur noch darum, ob dieses Institut eine sogenannte National-Bank oder ein Staats-Institut sein soll. Unserer Ansicht nach müfste dasselbe weder das eine noch das andere *ausschliefslich* sein, der Staat dürfte zwar diese Anstalt nicht aus den Händen geben, er müfste aber das Publikum daran mit Actien, etwa zum halben Betrage der Capitalien betheiligen. Es leuchtet ein, dafs eine nach diesem Princip errichtete Zollvereins-Bank eine ungleich mächtigere Anstalt zum Besten der Industrie und des Handels sein wird, als eine preufsische Bank. Die Zollvereinsstaaten betheiligen sich dabei nach dem Verhältnifs ihrer Zoll-Ein-

nahme, wenn eine *Anleihe des Zollvereins* nöthig erscheint, so wird sie auf dieser Basis leicht und wohlfeil zu beschaffen sein.

Hiermit hängt zusammen die Creirung eines *Zollvereins-Papiergeldes* nach der oben angeführten Proportion. Bis jetzt versieht Preufsen fast allein den Zollverein mit diesem Circulations-Mittel; die ungefähr 20 Millionen Thaler in Cassen-Anweisungen circuliren zum grofsen Theile in den Staaten des Vereins, während doch Preufsen allein die Bürgschaft dafür übernommen hat, im Augenblicke einer Krisis also allein dafür aufkommen mufs. Wäre dagegen Preufsen mit 20 oder mehr Millionen Thalern bei einem Zollvereins-Papiergelde betheiligt, so wäre es ungleich sicherer als jetzt, auch die anderen Vereinsstaaten zur Abwehr einer von Aufsen mit einer Geldkrisis drohenden Gefahr zu vereinigen.

Will man aber lieber das Papiergeld einziehen, so wird es am sichersten durch die *Zettel einer Zollvereinsbank* ersetzt werden können.

Ein Drittes wäre die Anlage von *Lagerhäusern* im Innern des Zollvereins, wohin die Industrieen desselben, insofern sie es wollten, einen stets sichern Absatz hätten und von wo aus der Handel mit den Erzeugnissen des Zollvereins mit grofsartigen Mitteln betrieben werden könnte. Diese Idee wird weniger auffallend erscheinen, wenn man den Zollverein einen Augenblick, nicht sowohl unter dem Gesichtspunkte eines Staatenbundes, als vielmehr unter dem einer grofsen Industrie- und Handels-Compagnie auffassen will, deren einzelne Theilnehmer sich vereinigt haben, um ihre verschiedenen Industrieen gemeinschaftlich auszubeuten und so die eine durch die andere zu übertragen. Ohne eine solche Association dürfte es schwer sein, in der Folge einzelne deutsche Industrieen, welche gegründete Ansprüche auf Bestehen haben, am Leben, oder die andern in Flor zu erhalten.

Wenn wir oben gezweifelt haben, dafs der in dem »handelspolitischen Testament« vorgeschlagene Weg zu überseeischen Verbindungen jetzt noch einzuschlagen sei, so ist damit weder die Hoffnung auf diese, noch eine Differential-Zoll*gesetzgebung* als eines der Mittel zum Zwecke aufgegeben. Ein anderes, welches dazu dienen soll, die *Schifffahrt* des Zollvereins zu befördern, hat kürzlich die Handelskammer von Cöln beantragt.

Ein ferneres Mittel wird sein, wenn der Zollverein sich entschliefst, *die deutsche Emigration*, die doch nun einmal nicht zu verhindern ist, ernstlich in die Hand zu nehmen

und sie zum Gegenstande der Verträge mit transatlantischen Staaten zu machen. Von einer so mächtigen Gesellschaft geleitet und bewacht, wird sie, vorzüglich *wenn sie mit der inneren Colonisation in Verbindung gebracht wird*, zur Wohlthat für die Auswanderer und statt zum Nachtheil wie gegenwärtig, zum gröfsten Vortheile des deutschen Vaterlandes werden.

Alle diese und ähnliche, hier nicht zu berührende Förderungsmittel der Industrie und des Handels werden zugleich neue Bindemittel für den Zollverein werden und man wird anerkennen müssen, dafs dies nicht ihr kleinstes Verdienst sein wird, im Angesicht des Zersetzungsmittels, welches auf seine bisherige Verbindung wirkt. Hiergegen werden sich aus den neuen Banden immer wieder neue und festere Beziehungen entwickeln und wird dieser Weg, wenn er nur einmal betreten ist, mit Naturnothwendigkeit zu der innigsten, compactesten, einheitlichen Constituirung des Zollvereins führen.

Es ist nichts leichter — und deshalb müssen wir wohl darauf gefafst sein — als unsere Andeutungen und Winke für chimärisch und unausführbar zu erklären. So mögen sie erscheinen, wenn man ihnen und der Sache nicht herzhaft näher tritt und sie mit Liebe aufnimmt und prüft — mit Liebe zur Sache und zu dem vaterländischen Institut des Zollvereins.

Diese Liebe dürfen wir aber fordern von Jedem der neben seinem besonderen preufsischen, hessischen oder würtembergischen Vaterlande, auch das gemeinsame Vaterland, *ohne welches das besondere auf Sand gebaut ist*, im deutschen Herzen trägt.

Gott gebe, dafs die Geschichte nicht dereinst ihr »Schuldig« auszusprechen habe über die, welche vor Allen berufen sind, das *noch* gebotene Einheitsband des deutschen Vaterlandes zu erhalten, zu pflegen und zu befestigen.

Der

Kreislauf des Verkehrs

(als Einleitung zur Handelsphilosophie)

von

Dr. Leon. Hegewald.

„Leben und leben lassen."

Mannheim.
Buchhandlung von Friedrich Götz.
1854.

Der

Kreislauf des Verkehrs

von

Dr. Leon. Hegewald.

„Leben und leben lassen."

Mannheim.
Buchdruckerei von Kaufmann.
1854.

„Leben und leben lassen.“

Die dominirende Idee dieser kleinen Schrift ist folgende:

Meiner Ueberzeugung nach ist der freie Verkehr der Hebel unseres socialen Wohlstandes, aus dem Grunde, weil unsere materiellen Hülfsquellen höchst ungleich auf Erden vertheilt sind und die Natur uns auf ihre Benützung angewiesen hat. Das Associationswesen ist für uns ein Gesetz, ohne welches der Eine mehr, der Andere weniger zum Robinson würde. Das Verhältniß der Reciprocität ist die Basis unseres gesellschaftlichen Verkehrs.

Diese Dienstbarkeit existirt für alle Welt und ohne Ausnahme.

Jedes Bedürfniß verlangt Befriedigung; der Grad der Civilisation eines Volks entscheidet inwiefern diesem Gesuch nachgekommen werden kann, und darf; um aber zum Ziele zu gelangen, strengt sich der Gesuchstellende an, er leistet Dienste in Gewärtigung von Gegendiensten, man nennt es Verkehr oder Austausch.

„Könnte es ein Volk geben, schreibt Storch 1827, in welchem keine Dienste mehr begehrt würden, so müßte ein solches Volk nothwendig verarmen."

Und an einem anderen Orte: „Der Arzt, der Lehrer, der Sachwalter lebt ebenso gut von freiwillig gesuchter und bezahlter Arbeit, als der Kaufmann, der Landbauer und Handwerker. Alle diese Arbeiter befriedigen die Bedürfnisse Anderer; jene unmittelbar, durch ihre Dienste; die mittelbar durch körperliche Erzeugnisse ihrer Arbeit. Erstere bestehen also ebenso wenig auf Kosten der Letzteren, als diese auf Kosten Jener. Jede der beiden arbeitenden Klassen erwirbt ein selbstständiges oder ächtes Einkommen, abgeleitet oder unächt ist nur dasjenige, welches ohne Arbeit vom Mitleid erhalten oder durch List und Gewalt erzwungen wird. Dieses muß vom Volkseinkommen ausgeschlossen werden; aus jenen konstituirt sich dasselbe."

Stehen wir isolirt vom Weltverkehr da, so dürfen wir uns überzeugt halten, daß unsere Bedürfnisse schwieriger zu stillen sind, als im gesellschaftlichen Verbande. Darum das Associationsverhältniß; der Staat selbst ist eine Association.

Der Staat leistet uns Dienste; nach dem Maaßstabe der Dienstleistungen verpflichten wir uns Steuern zu zahlen, also Gegendienste. Dieß ist das Reciprocitätsgesetz.

Vieles hat sich seit einem halben Jahrhundert geändert, doch scheinbar nur. Die Verhältnisse mußten sich modifiziren, weil wir in einer Transitionsperiode leben. Es fällt schwerer als ehedem, einen Operationsplan seinen Unternehmungen sicher vorzuzeichnen, aus dem Grunde, weil der Maaßstab der Dinge größer geworden ist, und wir uns noch nicht darin zu finden wissen. Wir treten aus den engen Grenzen des Volkslebens in den Weltverkehr ein.

Die alte Welt ist dahin, das gemüthliche Stillleben unserer Voreltern hat seinen Reiz verloren; Nationalkostüme, alte Gebräuche und Gewohnheiten, Alles ist entschwunden, was der Vergangenheit angehörte. Unter unsern Augen wächst und gedeiht der riesenhafte Verkehr, der jetzt schon aus den alten Gleisen des Herkommens gewichen ist, und Alles mit angezogen hat. Jetzt ist die ganze Welt: Australien mit seinen Goldminen, Californien mit seinen Reichthümern, Panama mit seiner Zukunft, die weite Erde der Speculation des Menschengeistes unterthan. Die Eisenbahnen nivelliren die Grenzen der Länder; die Dampfschiffe einen Süd, Nord, Ost und West, der großartigste Verkehr, den je die Welt gesehen, erstickt die kleine Industrie . . . . was ist da Ein Wille gegen Tausend? was vermag da eine Kraft gegen die Lavine, welche die Vergangenheit untergräbt?

wer wollte heute noch, wie vor wenig Jahrzehnten, seine Thätigkeit auf einen engen vorgeschriebenen Raum beschränken? wer könnte es für die Dauer?

Man muß unsere großartige Zeit verstehen, um sie recht beurtheilen zu können; man muß den Idealen entsagen lernen, um nicht, wie Fourier, in Träumereien zu verfallen; man muß auch der individuellen Thätigkeit ihre Initiative lassen und nicht von der Staatsgewalt selbst das Unmögliche (wie die Socialisten wollten) verlangen. Die natürliche Entwickelung der Dinge macht keinen Fehltritt, wenn wir sie gewähren lassen; die Ausgleichung und Compensation findet überall statt. Fragen wie folgende, müssen mit Beseitigung aller Interessen, redlich und mit voller Ueberzeugung, beantwortet werden: Worauf beruht der Verkehr? Auf Austausch. Worauf der Austausch? Auf dem Eigenthum. Und worauf das Eigenthum? Auf Willensverfügung — und deßhalb die Nothwendigkeit des freien Verkehrs.

Aber die Concurrenz, kann man mir sagen, wird durch den freien Verkehr auf eine beunruhigende Weise gehoben? Die Concurrenz ist, wie die Rivalität, so alt wie die Welt; aber, wie oben gesagt wurde, heute hat Alles größere Verhältnisse angenommen, und so auch sie. Sie ist eine Form und Garantie des freien Verkehrs, sie ist keine Neuerung, sondern eine Folge der

Zunahme von Besitzthum; sie gibt die Initiative zu den großen Entdeckungen und Erfindungen der Gegenwart; dann popularisirt sie dieselben, und endlich bekämpft sie das Monopol, diese Ruine des Mittelalters.

Die erste Eisenbahn in Europa wurde zwischen Liverpool und Manchester, diesen Centralpunkten des Verkehrs, errichtet, um der Habgier der dortigen Lohnkutscher, im allgemeinen Interesse, Einhalt zu thun.

Der Individualismus tritt in Bezug auf die äussern gesellschaftlichen Verhältnisse um so thätiger auf, als seine Erscheinung ein Bedürfniß für das allgemeine Wohl werden soll. Dadurch wird nicht nur eine Abgabe an die Gesellschaft constituirt, sondern auch eine Errungenschaft, Gewinn genannt, zu Tage gefördert. Wie im Organismus Einnahme und Ausgabe im Stoffwechsel sich ausgleichen, und ein Ueberschuß zum Unterhalte des Körpers sich herausstellt, so tritt dasselbe Verhältniß im geordneten Staatshaushalte auf; die Circulation des Verkehrs ist alsdann normal (und deßhalb die Bedeutsamkeit des Titels meiner Schrift).

Deßgleichen, wie der Organismus schlecht genährt, Schwäche herbeiführt, oder da, wo ein Organ sich auf Kosten Anderer ausbildet, (statt daß alle insgesammt concuriren sollten, um dem Körper Gesundheit und Stärke zu geben) Krankheit, ja der Tod als nächste Folge auf-

tritt, so kommen auch im Staatsleben ähnliche Prozesse vor.

Dabei ist zu bemerken, daß der Mensch in jedem Lebensalter, seiner intimen Struktur nach, sich gleich bleibt, ob Knabe, Jüngling, Mann oder Greis, und so auch die Menschheit ihrem Wesen nach, während der gesellschaftliche Verkehr, die Gesellschaft mit einem Worte, die verschiedenen Relationen darstellt. So kamen nach den Knabenschuhen der Bevormundung die Flegeljahre des Mittelalters. So treten wir auch aus den Grenzen des beschränkten Landverkehrs in den offenen Weltverkehr ein. Ich nenne das die Emancipation des Handels. Der Verkehr an und für sich ändert nicht, nur seine Bezüge; so kam nach Phönizien Carthago, nach den Venetianern kamen die Portugiesen, dann die Holländer, hierauf die Engländer. Allein der Verkehr der Vergangenheit verhält sich zum Verkehr der Zukunft, wie eine Dorfkirche zum St. Peter in Rom, wie der Knabe zum Manne, wie die Erde zur Sonne.

Ich habe bereits darauf hingedeutet, und ich will hier specieller darauf eingehen: das Studium der physiologischen Anatomie ist in vielen Fragen von unberechenbarem Nutzen. So auch hier. Mit Wren, dem Erbauer der majestätischen Paulskirche in London, bin ich der Ansicht, daß der Mechanismus, wenn ich so sagen darf,

der Menschennatur oft bei gewissen Fällen im Stande ist, uns Aufschluß zu ertheilen. Ich behaupte, daß die Autokratie der menschlichen Gesellschaft mit demselben Rechte angenommen werden muß, wie die Autokratie des menschlichen Organismus, ohne die Hypothese einer isolirt gedachten Lebenskraft; wie die Autokratie der Sternenwelt, wo das Solarsystem dem, in ewigem Kreislauf sich bewegenden Astralsysteme untergeordnet ist; wie die Autokratie der Kirche endlich.

Die alten Römer haben dieser Ansicht in Bezug auf die Magistratur gehuldigt, und hatten, im Vorbeigehen gesagt, das vor den heutigen Weltverbesserern zum Voraus, daß sie stets die Autorität achteten, während unsere Umwälzungen dieselbe stets zu unterminiren suchen.

Es ist durch die Forschungen in allen Fächern des Wissens jetzt zur Gewißheit geworden, daß die Natur in ihren so manigfaltigen Darstellungen sich doch nur beständig wiederholt und die ganze Schöpfung einem Paralellismus von analogen Erscheinungen gehorcht, oder wie ich an einem andern Orte sagte: toute la nature est calquée sur le même plan. Es ist aber an der Zeit, daß man es versuche, alle Fächer des Wissens in einer Harmonie zu vereinen, sie auf ihre Principien zurückzuführen, um durch diese Vereinfachung der Volksbildung nützlich werden zu können, denn Civilisation und

Verkehr sind Geschwister. Das wäre vielleicht auch schon längst geschehen, wenn nicht der Baconismus sich leider auf unsern Schulen und in unsern Lehrfächern allzusehr eingenistet hätte. Dieser Baconismus hat sein Gutes für Gelehrte von Fach; doch als Maaßstab für die Volkserziehung und Jugendbildung sollte er nicht angenommen werden; er tritt der Entwickelung der natürlichen Geistesthätigkeit, welche im Formalismus erstickt wird, entgegen, und bildet ein Heer von Halbwissern, welche an Worten erfinderisch, aber an Ideen arm sind. Sie verstehen die Zukunft nicht, und halten an der Vergangenheit; sie sind der Stein des Anstoßes für den vernünftigen Fortschritt, und demnach für die Durchführung der großartigen Idee des Weltverkehrs — ohne Formalitäten!

Vielleicht daß man meine Ansichten zu philosophisch, oder was dasselbe bedeuten soll, unausführbar findet. Ich antworte darauf: Die wahre Philosophie lehrt die Anwendung von Grundsätzen auf Thatsachen und umgekehrt; eine solche muß sich jeder Mensch zu eigen machen.

Ist verwerflich deßhalb jede Philosophie, welche versucht, den Menschen getrennt vom gesellschaftlichen Verbande darzustellen; ist verwerflich jede Philosophie, welche dem Fatalismus huldigt oder dem Optimismus, oder wie Mallebranche in jedem Hammerschlag die Hand

Gottes erkennt; jede Philosophie, welche die Erde als ein Jammerthal schildert, eine Theorie, welche aus den Zeiten der Gewaltherrschaft datirt, wo Ritter und Mönchthum auf Kosten des Volks lebten, und so die Reformation herbeiführten; endlich jene Philosophie, welche annimmt, wie Malthus und sein Vorgänger Wallace, daß die Vorsehung sich nicht selbst genügen könne, und die menschliche Gesellschaft am Ende sich selbst zu viel werden dürfte.

Weder Wallace noch Malthus, weder J. J. Rousseau noch Fenelon, in seinem Telemach, weder Bossuet, der edelste Geist nach Platon, noch die Jesuiten in der Paraguai, haben die große Principienfrage des freien Verkehrs richtig aufgefaßt. Nur Moses ist der Einzige, der seit Jahrtausenden den edeln Grundsatz: leben und leben lassen, erkannt, und in seinem Levitikus mit meisterhaftem Ueberblicke stellenweise angedeutet hat.

Der Fehler der alten Schule lag darin, daß sie überall wie in China die Initiative der Staatsgewalt gebot. Die Omnipotenz derselben ging ihr über Alles, ja wie die Geschichte lehrt, bis zur Staatsindustrie erhob sich ihre Utopie. Sie vergaß, daß der Staat selbst eine Association ist, daß man der Entwickelung der individuellen Thätigkeit, von der Natur gegeben, keine durch eine Norm zu bestimmende Schranke entgegensetzen dürfe; daß die freie Wahl eines Standes ganz natürlich mit

der freien Ausübung desselben folgerichtig zusammenhänge, und wenn der Staat das Eine zugebe, er das Andere gewähren lassen müsse, in Consequenz mit dem aufgestellten Princip.

Es ist weiter oben angedeutet worden, Welt und Menschheit seien durch analoge Gesetze regiert, dem ist in der That so. Mulder lehrt mit überraschender Wahrheit, daß die Materie zur Harmonie strebe; ich folge dem geistreichen Manne in seiner Tendenz und sage: auch die zum Bewußtsein ihrer selbst gekommene Materie hat dieselbe Aufgabe, und ich täusche mich nicht. Ich sehe, daß alle Combinationen des Verkehrs darauf hindeuten; die Handelsgeschichte aller Völker und Zeiten lehrt es mich, und mit Schiller dürfte ich ausrufen:

„Könnte die Geschichte davon schweigen,
„Tausend Steine würden redend zeugen,
„Die man aus dem Schoos der Erde gräbt!

Also, wenn alles sich auf Principien zurückführen läßt, jedes Princip seine Thätigkeitssphäre hat, und in der Welt stets zur endlichen Ausgleichung das Entgegengesetzte geschaffen wurde, und so natürlich ein Principienkrieg veranlaßt wird, so kann mit moralischer Gewißheit festgestellt werden, daß der Fortschritt stets als Sieger aus dem Kampfe hervorgehen muß; denn ich trage in mir die reine Ueberzeugung, und meine Leser

werden sie theilen, daß die Vorsehung es nicht gewollt hat, daß die menschliche Gesellschaft stets an Vervollkommnung, also an Wohlstand, an Civilisation ab-, sondern vielmehr zunehme, und der unbeschränkte Verkehr ist der einzige Weg dazu.

Dies ist der Sinn, der als Hauptgedanke vorliegender Dissertation unterliegt. Der vorgeschriebene Raum erlaubt mir nicht, so gerne ich es gewünscht hätte, in Details einzugehen. Uebrigens will ich nur anregen, damit, wenn die große Zeitfrage beantwortet werden soll, meine Leser auf sie bereits aufmerksam gemacht worden sind. Darum habe ich auch den Entschluß gefaßt, von dieser Arbeit verschiedene Ausgaben zu veröffentlichen, um diesen Ideen die größtmöglichste Verbreitung zu geben; mein Werk über die Handelsphilosophie wird dieselben übrigens näher erörtern.

So also ist die Entwickelungsgeschichte des Verkehrs vom beschränkten zum freien Verkehr, ganz analog jener des Menschen; zuerst ist der Fruchtbehälter seine Welt, dann wird ihm die Welt zum Fruchtbehälter.

Schön sagt Hippokrates in Bezug auf Heilkunst: wenn die Natur das Gegentheil will, so ist mit unserer Macht nichts gethan. Lange achtete die Galenische

Küche nicht auf diese Wahrheit, bis die Gegenwart ihr das Recht zu existiren verschaffte. So wird's mit dem freien Verkehr einst sein, und der Zollverein stellt im Kleinen dar, was in einem halben Jahrhunderte unsere Nachkommen vom Welthandel im Großen erwarten dürfen.

Jene 56 Elemente, welche wie die Buchstaben die Sprachenwelt, den ganzen Weltbau darstellen und sich ins Unendliche nach Zahlenverhältnissen combiniren, lehren uns, daß Alles hienieden sich nach mathematisch abgemessenen Naturgesetzen bewegt, seit Uranfang der Welt nichts Neues geschaffen wurde, Alles nur eine Folge ist. Hier ward nichts hinzugefügt, nichts ward hinweggenommen, nichts geht verloren und nichts kann aus nichts hervorgehen! Wie belehrend, wie unumgänglich nothwendig ist die Kenntniß chemischer und mathematischer Anschauung jedem Gebildeten, und wie unvollendet ist die Erziehung dessen, welcher derselben entbehrt.

Die menschliche Gesellschaft folgt in ihren Wahlverwandtschaften ähnlichen Gesetzen wie die Chemie, hier ist aber der Mensch das constituirende Element. Die Theorie der Equivalente hat auch im Verkehr ihre Anwendung gefunden.

Es würde sich bei aller Wissenschaftlichkeit der Mensch irren, wenn er annehmen wollte, seine Logik wäre die Logik Gottes; dem ist nicht so. Graphisch dargestellt,

finden unsere Schlüsse nach einer gewissen Reihenfolge statt; wir sagen z. B. A B C D bis Z. Nun ist in der Natur die Serie oft anders, z. B. A C D bis Z, oder A A' B B' bis Z Z', oder selbst A, B B', C C' — Z Z'. Das tritt uns in unsern Wahrscheinlichkeitsrechnungen stets unerwartet entgegen, darum unsere Verstöße und Verrechnungen, darum die Gefahren des Riskirens, darum die Ungewißheit auf jedem Schritte unseres Lebens.

Eine Compensation ist uns auf der andern Seite geworden, es ist die Wahlverwandtschaft. Gleiches findet sich zu Gleichartigem, so A zu A, so B zu B, doch nicht A zu R, oder B zu Z. Aristoteles weist schon darauf hin.

Doch nicht auf die Gesellschaft allein ist der Mensch angewiesen, die Natur soll und muß er lernen sich unterthan machen; jeder Sieg der Idee des Menschen über die Materie ist ein Schritt vorwärts, ein Gewinn im Leben.

Die Agricultur in England ist mit der Industrie gleichen Schritt gegangen und hat ackerbauliche Geräthschaften eingeführt, welche die Handarbeit weniger mühsam machen, und oft ganz aufheben. Der Landbau in England steht auf einer Höhe, welche Bewunderung verdient.

Ich habe Gelegenheit gehabt, diese Cultur in den

verschiedenen Grafschaften Englands zu sehen, die trefflichen Werke der Engländer darüber zu lesen, und dann den Landbau in Rußland damit zu vergleichen, wo das Volk keine Interessen an seiner eigenen Prosperität haben kann, weil es stimmlos ist. Ein Volk ist um so weniger arbeitslustig, als es bevormundet wird; hier ist der Verkehr torpider Natur, dort bei den Britten regsam, productiv. Rußland producirt sehr wenig, England oder Nordamerika sehr viel. Nordamerika ist frei, Rußland beengt in seinem Verkehr.

Einst waren 18 Hände nöthig, eine Nadel zu fertigen, ein Arbeiter konnte keine 20 täglich liefern, und 18 Hände producirten später 5000 Stück täglich. Jetzt liefert eine Maschine 64 Stück per Minute.

Manche verwünschen diese Productivität auf Kosten der Handarbeit. Sie hätten Recht, wenn eine solche Thatsache isolirt dastände, allein die ganze Weltordnung nimmt Antheil daran, es kann nichts anders sein. Freilich wenn ein einseitiger Patriotismus, der glaubt, wie mancher Halbwisser, sich selbst genügen zu können, eine künstliche Industrie im Lande hervorarbeitet, so mag man sich an das übelverstandene Interesse, aber ja nicht an den Fortschritt halten. Wenn ein Arzt, um dem Delirium tremens Einhalt zu thun, die Pflanzung der Reben verbieten wollte, würde man ihn nicht als einen Igno-

ranten betrachten? Das Erkennen eines Bedürfnisses im Staate liegt allein im Bereiche der Staatsgewalt, sie ist das sehende Auge in der Autokratie der menschlichen Gesellschaft. Diese Aufgabe ist keine leichte.

Die Staatsmänner in England haben darin einen Fehler gemacht, daß sie glauben konnten, England könne für die ganze Welt manufacturiren. Hier wie überall tritt das Gesetz der Circulation des Verkehrs eben so bestimmt auf, wie jenes, welches die Ausgleichung des venösen und arteriellen Blutes bedingt. Auch hier findet Ausgleichung statt, und man findet, daß da, wo das landbautreibende Volk sich zur industrietreibenden Bevölkerung verhält wie 3 zu 2, Wohlstand zu finden ist. Nach meiner Ueberzeugung könnte dies Zahlenverhältniß als Norm aufgestellt werden.

Zweitausend ackerbautreibende Familien verconsumiren eben so viel, als 500 industrielle.

Jedes Volk sollte sich, wie jeder Mensch, angelegen sein lassen, seine Specialität an sich aufzufinden, und wenn sie aufgefunden ist, dabei beharren.

Ein Volk, das selbst Alles produciren wollte, würde einem Menschen gleichen, der von Allem Etwas weiß, aber am Ende ohne Zusammenhang.

Die Völker sind Collektiv-Individuen und müssen als solche betrachtet werden.

Völker wie Individuen müssen erzogen werden. In der Weltgeschichte steht nur Ein Volk da, das einer systematischen Erziehung genoß; es ist das jüdische. Es hat alle Völker der Welt und fast sich selbst überlebt. Washington ist der Moses der neuen Welt!

Ich sagte, die Hülfsquellen, welche der Mensch aus der Natur ziehen könne, seien großartig. Die Wissenschaft ist der Weg dazu: science is power schrieb der geistreiche Pope.

Die Wissenschaft wird dem Weltverkehr die Palme des Weltfriedens reichen. Ihr wird man es zu verdanken haben, daß, ehe das Auge dieses Jahrhunderts geschlossen ist, die Mittel Krieg zu führen so formidabel sein werden, daß die Civilisation den Krieg nicht mehr fürchten wird; stehende Heere werden auf ein Minimum reducirt werden, die Industrie wird neue Kräfte gewinnen, und der Verkehr in seiner schönsten Ausgleichung sich bethätigen.

Jede Menschenkraft, die so gewonnen wird, ist segenbringend.

Zeitgewinn ist die Losung unseres Jahrhunderts. Fast scheint es, als wolle es nachholen, was Jahrtausende zu thun versäumten! Wie viel Millionen deckt die Mutter Erde, welche im Laufe der Jahrhunderte träumten, was bei uns in Erfüllung ging! Ich nenne nur Dädalos, der dem Menschengeist Flügel anheftete und die Schiffssegel

erfand, und B. de Garay, der vor drei Jahrhunderten im Hafen von Barcellona das erste Dampfschiff vom Stapel laufen ließ, was unbeachtet blieb; (Pythagoras, der unser Weltsystem lehrte, und Servetus, der zuerst die Circulation des Blutes erdachte, von Harvey später bewiesen.)

Mit dem Zeitgewinn steht die Vereinfachung in der Ausführung im Zusammenhang. Hier begegnen wir Namen wie Volney (Sprachstudien), Mayor (Chirurgie), Nägele (Geburtshilfe), Legendre (Geometrie), Elie de Beaumont (Geologie) und so viele Andere.

Wie das achtzehnte Jahrhundert den Anschlag zur Idee des freien Verkehrs gegeben hat, so gehört dem neunzehnten die Ehre der Ausführung desselben. Auch hier Vereinfachung als Princip.

Was überhaupt ist einfacher als sagen: laissez faire — laissez passer, ne dérangez pas l'initiative du développement, laissez se déclarer la nature (Grundsatz unserer economistischen Schule)? Was ist vernünftiger als behaupten: leben und leben lassen? Was gegründeter, als die Mutualität der Dienstleistungen? Was naturgemäßer, als die Annahme eines ungehinderten Verkehrs, einer normalen Circulation und Ausgleichung im Austausch?

Was zweckmäßiger als die Concurrenz (siehe S. 6)?

Was folgerichtiger als die Behauptung: der normale Verkehr, naturgemäß, instinktiv so zu sagen zwischen produktiven Völkern, werde sich ganz von selbst ausgleichen, wie in unserm Körper die doppelte Circulation: Einnahme und Ausgabe.

Was thut der Arzt, zu einem Kranken gerufen? er fühlt den Puls; und dann? dann sucht er, der Natur nachhelfend, die Circulation des Stoffwechsels wieder normal herzustellen.

Staatsmänner, Economisten, thut deßgleichen!

Ueberall Ausgleichung, Austausch, Compensation!

Die Dienstleistungen im gesellschaftlichen Verkehr werden um so leichter, als das Zusammenwirken vieler Kräfte dieselben ermöglicht.

Paris ist in vielen Beziehungen wohlfeiler als die Provinz, weil hier gewisse Dienstleistungen theuerer bezahlt werden müssen, als in der alten, volkreichen Lutetia.

Herr Ch. Düpin statt das Reciprocitätsgesetz, wie ich es aufstelle, gelten zu lassen, stellte das egoistische Princip auf: chacun chez soi, chacun pour soi, und half zum Sturze der July-Dynastie. Frankreich trägt schwer an den Folgen dieser treulosen Doctrine.

Es gibt noch eine Classe Leute, welche bei zunehmendem Verkehre die Uebervölkerung fürchten? Nur dann, wenn Staatsmänner wie Aerzte Fehler machen, und die

Industrie zu sehr localisiren und wie ein Bein in einen Schraubstiefel einzwängen.

Als der neue russische Tarif vor wenigen Jahren in's Leben trat, der den hier aufgestellten Grundsätzen annähernd huldigt, sah ich in Petersburg und Moskau durch die hervorgerufene Reaktion, welches Uebel eine hinaufgeschraubte Industrie über ein Land bringen kann, in gewissen Fällen den Ruin.

Was der Uebervölkerungstheorie aufhalf, war die seltsame Behauptung, die Bevölkerung verdopple sich alle 25 Jahre. Es wäre demnach, wenn wir 1200 Millionen Menschen auf Erden zählen, die Menschenzahl Anno 1800 nur 300 Millionen gewesen, 1775 nur 150 Millionen, und Adam und Eva fänden sich im Mittelalter! Wenn Ihr die Uebervölkerung fürchtet, warum der Aerzte? Heilkunst und Entvölkerung! welche Contraste! oder sind die Kranken nur deßhalb da, den Aerzten Brod zu verschaffen, oder der Krieg der Soldaten wegen?

Die Uebervölkerungsfurcht führt uns zum Emigrationsschwindel. Letzterer hat Spanien zu Grunde gerichtet; es ward reich an Gold, aber arm an Menschenkräften. Die kräftige, thatenlustige Bevölkerung zog von dannen, und später erst ward der Verlust empfindlich, als ganze Altersklassen fehlten. Der Broussaisische Vampirismus bietet ein treffliches Analogon dar; momentan

lindern die Blutentziehungen, aber die Natur rächt sich später um so empfindlicher. Physiologisch gesprochen, die Anwendung der Blutentziehung ist sehr beschränkt; economistisch genommen, die Emigration bringt nur in gewissen Fällen annehmbare Resultate.

Der Egoismus der Alarmisten hat die Uebervölkerungstheorie ins Leben gerufen; das physiologische Gesetz der Geburtsverhältnisse bei zunehmender und abnehmender Bevölkerung, die neuen Errungenschaften in wissenschaftlicher Hinsicht, angewendet auf Agricultur u. s. w., stehen damit in direktem Widerspruch.

Sobald im Organismus die normale Ausgleichung des Stoffwechsels stattfindet, klagt der Mensch nicht über zu viel Blut; sobald im Staatsleben die richtige Ausgleichung in Productivität und Verbrauch stattfindet, wird Niemand den Verkehr anklagen, oder der Menschenüberfülle das Wort reden.

Ich werde bei Aufstellung des Solidaritätsgesetzes den Gegenstand nochmals berühren.

Ehe wir dasselbe prüfen, müssen wir den Rechtsboden, auf dem es fußt, kennen. Was ist Recht? Recht, wie ich es definire, ist eine Concession, welche die Gesellschaft je nach dem Grade ihrer Civilisation einem Individuum ertheilt, unter der unerläßlichen Bedingung, einen verhältnißmäßigen Gegendienst, Pflicht genannt,

zu erfüllen. In der That, Recht und Pflicht sind die beiden Seiten einer Scheidemünze, die bald auf die eine, bald auf die andere Seite fällt, doch immer gleich im Werthe bleibt.

Recht und Pflicht bedingen sich wechselseitig, ihr richtiges Erkennen im Staatsleben führt zur Annahme der Autokratie der menschlichen Gesellschaft, und somit des Kreislaufs des Verkehrs.

Erweise mir einen Dienst, ich erweise dir einen Gegendienst. Jeder Dienst steht in geradem Verhältniß zur Anstrengung die ich mache, ihn zu erweisen.

Diese Anstrengung nenne ich Arbeit.

Sinkt die Nachfrage nach Arbeit, so nährt sie ihren Mann nicht mehr. Der Austausch demnach ist die Basis des Handels.

Der Werth eines Gegenstandes hängt von der Abschätzung zweier Gegendienste ab, unmittelbar mit einander verglichen.

Das Geld ist demnach eine Waare, ein Mittel zum Zweck. In einem geordneten Staatshaushalte soll die Zufriedenheit aller Arbeiter wo möglich mit der gemachten Anstrengung (der Arbeit) Bedürfnisse zu erfüllen, und bei erhöhtem Wohlstande, selbst Wünsche (Lurus), in richtigem Verhältnisse stehen. Wie es in der Schule des Hippocrates heißt: confluxio una, conspiratio una,

consententia omnia, so ist es gleichfalls im Staatshaushalte; alle Dienstleistungen bedingen sich wechselseitig; wer keine Pflichten erfüllt und dabei Rechte genießt, beeinträchtigt den Kreislauf des Verkehrs, und lebt als Parasite vom Leben der Nation. Wer nur Pflichten erfüllt und keine Rechte hat, ist ein Sklave. Mangel an gegenseitigem Austausch, an Ausgleichung, an freiem Verkehr!

Jede abnorme Reaktion ruft im Organismus Fieber herbei, im socialen Leben Revolution.

Aus Vorstehendem ergibt sich das Solidaritätsverhältniß. Es existirt zwischen dem Einzelnen und der Gesammtbevölkerung, daher der Name Individuum d. i. untheilbar.

Jeder Mensch steht mit Millionen in Blutverwandtschaft. Er stammt von einem Elternpaare, zwei Personen, was in einem Jahrhundert bei drei Generationen, die Zahlenverhältnisse 2 4 8 darstellt. Im zweiten Jahrhunderte 16 32 64, und am Ende des fünften bereits 32,768. Ein Mensch 1850 geboren, hätte also diese Anzahl Stammverwandte Anno 1350. In tausend Jahren kann eine Person nach der Dichotomie 33 Millionen 543,000 Nachkommen haben. Daraus folgt für Jeden von uns die Verantwortlichkeit der Selbsterhaltung.

Und ferner ist der Hauptgrund der anerkannten geisti-

gen Ueberlegenheit des Nordens gegen den Süden darin zu suchen, daß in Letzterem eine größere Sterblichkeit vor dem dreißigsten Jahre stattfindet. Im männlichen Alter wird die Summe der erworbenen Kenntnisse erst geordnet; wer vor dem zwanzigsten Lebensjahre stirbt, kann nur bedauert werden, sich im Weltverkehr kaum orientirt zu haben. Zwischen dem 35. und 64. Jahre kann irgend Jemand durch seine Erfahrung der Welt nützlicher werden, als zwanzig Personen, welche nach einander im 35., 36., 37., 38. bis 65. Lebensjahre hinsterben.

Die Solidarität sagte ich, ist die Basis des Verkehrs; der Credit ist der Höhenpunkt desselben.

Im umgekehrten Falle, wenn die Uebervortheilung die Grundlage des Handels ist, wird der Höhenpunkt der allgemeine Mißcredit sein.

Wenn ein Volk (oder ein Mensch) mehr ausgibt als einnimmt, so entsteht Verfall des Wohlstandes.

Ein Land, dessen Verkehr abnimmt, verelendet, wie ein Körper ohne Stoffwechsel zerfällt.

Ein Land dagegen, das ihn zunehmen sieht, schreitet vorwärts.

Den freien Verkehr nenne ich die friedliche Eroberung der ganzen Welt zum Wohle der Menschheit, zur Ausgleichung aller Bedürfnisse, den Sieg der Idee über das Faustrecht.

Wenn die vereinigten Staaten einen Schritt vorwärts gehen, tritt Merico zwei Schritte zurück; Nordamerika erkennt die Idee als Leitstern, Merico den Absolutismus.

Ich sagte bereits: stillt der Verkehr Wünsche, so nennt man das Resultat Luxus.

Der Luxus ist der Gesellschaft eben so nothwendig, wie die Blumen der schönen Jahreszeit.

Ein Volk ohne Luxus ist ein Sklavenvolk; ein Land ohne Luxus ist eine Einöde; eine Stadt ohne Luxus ist wie eine Sprache ohne Poesie.

Mannheim, diese vornehme Wittwe am Rhein, wo die stolzen Häuserreihen in regelmäßigen Quadraten sich präsentiren, war stets ein Sitz des Luxus. Einst galt die Verfeinerung der Sitten daselbst als eine Richtschnur für die gebildete Welt, wie man aus den Briefen von Lord Chesterfield ersehen kann. Mannheim ist eine blühende Handelsstadt.

In Rußland sah ich dagegen Städte, die man stundenlang durchwandern konnte, ohne einem geschäftigen Auge zu begegnen. Luxus und Verkehr gleichen sich dort nicht aus; die Einen leben auf die Kosten der Andern.

Mißverstehen und Mißachten des Credits führt oft den Fall der Handelsgröße herbei. Portugal fiel, weil es ihn mißbrauchte; Holland vernachlässigte ihn, denn die Geschäfte, welche die Holländer machen, stehen in

keinem Verhältniß zu ihren kolossalen Reichthümern; die Engländer nicht so reich wie erstere, sind weit unternehmender, und die Nordamerikaner überflügeln die Letzteren. Man kann es dem Einfluß des freien Verkehrs zuschreiben, denn die Circulation ist normaler Natur.

Das Prohibitivsystem bringt nicht die gewünschten Früchte, es bereichert Einzelne, es ist eine Concession an die Vergangenheit, es ruinirt öfter den Staat.

Cuba ist ein Paradies, das jährlich 30 Millionen Gulden der spanischen Krone in reinem Gewinn abwirft; der dortige Pflanzer sieht sich durch die Zollgebühren der Exportation des Kaffe's in seinen Interessen tief verletzt, weil es ihm unmöglich gemacht wird, mit dem brasilianischen Pflanzer zu concurriren. Das Publicum könnte mit dem Producenten durch den freien Verkehr nur gewinnen. Während die Koffer Spaniens sich füllen, verliert Cuba; hier ist Ungleichheit in der Circulation des Verkehrs.

Die vernünftige Freiheit ist eine Achse, wo das eine Ende Verantwortlichkeit, das andere Reciprocität genannt werden muß; die Verantwortlichkeit führt zur Solidarität, die Reciprocität zum freien Verkehr.

Jedes Organ ist für sich selbst und der andern wegen da; das Ineinandergreifen Aller, bildet den Organismus; gerade so sind unsere gesellschaftlichen Verhältnisse

geordnet und bedingt; dies nenne ich „die Autokratie der Gesellschaft", wo der Verkehr die Pulsadern des nationalen Lebens darstellt.

Man sieht, meine Principien stehen den heutigen staatlichen Verhältnissen nicht entgegen, sie finden ihre Anwendung unter den verschiedenen Regierungsformen, nur nicht unter dem Despotismus, dem wir Alle fremd sind, und sein wollen.

Wie die Wissenschaften insgemein speciell sind und sich doch gegenseitig bedingen und selbst erklären, so wird es einst bei dem Weltverkehr und der Productivität aller einzelnen Völker der Fall sein.

Drei Dinge haben die Welt oft schon fast zu Grunde gerichtet; das blutige Spiel der rohen Gewalt, der Fanatismus in religiöser und socialer Beziehung, und das Prohibitivsystem, das daraus entspringt, mag es sich immer um geistige oder materielle Güter handeln.

Die Nothwendigkeit einer Ausgleichung im Völkerverkehr wird immer lebendiger gefühlt, von Vielen unbewußt geahnt; der Ausdruck „freier Verkehr" scheint Manchen nur gefahrbringend für die Interessen einzelner Völker und Länder. Es walteten Mißverständnisse ob, die ich angedeutet habe, und ich werde versuchen, durch öffentliche wissenschaftliche Besprechungen alle Zweifel darüber zu heben.

Ich glaube eben so sehr an das Durchgreifen und die Spontanität dieser Ideen, welche die Reform des allgemeinen Wohlstandes herbeiführen werden, als wir ein ähnliches Phänomen in religiöser Beziehung bei Einführung des Christenthums beobachtet haben.

Es handelt sich hier nicht darum, daß ein Mensch, ein Volk, ein Staat sich geradezu als Opfer bringe; es handelt sich vielmehr darum, daß Alle durch ihr Zusammenwirken das allgemeine Interesse wahren.

Dem wird so sein, wenn in Allen sich dasselbe Bedürfniß geltend macht; ob heute, ob morgen, ob in fünfzig Jahren, dies bleibt sich gleich; so viel ist gewiß, daß von dem Augenblicke an, wo das Gesetz: Dienstleistungen gegen Dienstleistungen; wer empfängt, der gibt auch zurück (Refler), in seiner Tiefe verstanden werden wird, dem freien Verkehr nichts mehr im Wege steht.

Ein von der Natur so reich gesegnetes Land wie unser Vaterland, von einem so thätigen Volke bewohnt, kann deßhalb der Zukunft hoffnungsvoll entgegengehen! —

Neuere Schriften von L. Hegewald, LL. Dr.

Zweite Serie.

Die mit * bezeichneten Schriften sind medizinischen Inhaltes.

Legende von Deutschland, Paris bei Schneider. 8. 1844. (Vergriffen.) — **Die Sakramente**, Paris bei Henry. 8. 1845. (Vergriffen.) — **Diorama von Baden** mit Stahlstichen, Baden bei Weiß. 12. 1845. — **Der Friedensbote aus Paris**, Villingen, Förd. 8. 1846. — **Syst. nov. Geograph.**, Vindebonæ, Typ. Congr. Mechit. 12. 1846. (Vergriffen.) — **De l'Origine de la Nation Russe**, St. Pétersbourg, chez l'auteur, Gr. Millionaïa. 8. 1850. (épuisé.) — **La Mer Noire dans les temps les plus réculés pour servir de complément à l'histoire de l'origine de la Nation Russe**, Paris, Maisonneuve, 4. 1854. — *† **Chinese Medical Review**, Paris, Rançon. 8. 1852. (Vergriffen.) — **The Ladies' German Companion**, Paris, Maisonneuve. 12. 1854. — ***DR. HEGEWALD'S LECTURES ON HYGIÈNE AND SELF-PROTECTION**, Paris. 8. 1854. (Autographirt für seine Zuhörer.) — ***LES MYSTÈRES DE L'HOMOEOPATHIE**, Paris. 8. 1854. (Autographirt für seine Zuhörer; eine deutsche Ausgabe wird vom Verfasser vorbereitet.) — **Grammaire française**, 3. édition. (erscheint nächstens.)

Jahresbericht

über die

Oeffentliche Handels-Lehranstalt

der

Corporation der Kaufmannschaft

zu Dresden

auf das Schuljahr 1869/70.

Dresden.

Druck von E. Blochmann und Sohn.

P. P.

Die unterzeichnete Direction beehrt sich, Ihnen hierdurch ihr diesjähriges Osterprogramm in Exemplare zu überreichen.

Direction
der öffentlichen Handels-Lehranstalt.
F. Noback.

Dresden,

6

Jahresbericht

über die

Oeffentliche Handels-Lehranstalt

der

Corporation der Kaufmannschaft

zu Dresden

auf das Schuljahr 1869/70.

Dresden.

Druck von E. Blochmann und Sohn.

Der Warrant.

Wort und Sache sind englischen Ursprungs. Ersteres bedeutet in der englischen Rechtssprache eine Bevollmächtigung, Gewähr, Befugnis, Verpfändung. Die deutsche und französische Sprache haben es adoptirt, um es in dem bestimmten Sinne eines Instrumentes zu gebrauchen, welches die Waarencirculation und die Uebertragung des Eigenthums an den Waaren (die dingliche Besitzergreifung) vereinfacht.

Unzertrennlich von dem Begriffe ist jenes Waarenlagerungssystem, dessen grossartige Entwickelung wir vorzüglich in den englischen Docks bewundern, dessen Anfänge wir aber bis in das römische Alterthum verfolgen können, und dem wir gleicherweise im Mittelalter begegnen.*)

Diese Lagerstätten, zunächst wohl offene Lagerplätze zum Zwecke der Erleichterung des Ein- und Ausladens, dienten auch später, nachdem man ihnen den nöthigen Schutz nach aussen verliehen, nur als vorübergehende Aufbewahrungsorte, wenn die

*) So die horrea der alten Römer, Magazine zur entgeltlichen Aufbewahrung von Waaren, deren Eigenthümer den Schutz der deponirten Objecte übernahmen Zeitschr. f. H. R. von Goldschmidt, III. S. 107 flg.; im Mittelalter die Kauf- und Lagerhäuser, namentlich in den auswärtigen Factoreien, z. B. der Londoner Stahlhof, das deutsche Kaufhaus zu Venedig u. a., welche häufig vermöge Privileg sogar den Character von Freilagern trugen.

Privat-Magazine überfüllt waren. Noch die Colbertschen „Entrepôts“ (errichtet 1664, geschlossen 1688), hatten keinen anderen Zweck, als die Ausfuhr, nicht aber die Einfuhr der Waaren zu erleichtern. Waaren, die einmal in diesen öffentlichen Magazinen deponirt waren, mussten in einer bestimmten Frist ausgeführt werden. Steuern zahlte man für dieselben nicht, sie durften aber auch nicht, unter Androhung der Confiscation und einer schweren Geldbusse, nach dem Innern des Königreichs verkauft werden.*)

Die Idee jener französischen Entrepôts findet sich modificirt in einer Einrichtung wieder, die im Jahre 1733 der englische Minister Walpole vorschlug: Pflichtmässige Hinterlegung aller hoch zu besteuernden Tabak- und Wein-Einfuhren, die aber nur dann der Verzollung unterworfen werden sollten, wenn sie in den inländischen Gebrauch übergingen. Leider kam in Folge drohender Unruhen das Project nicht zur Ausführung. Nachdem noch 1750 Dean Tucker und später Adam Smith vergeblich für die Errichtung öffentlicher Lagerhäuser geschrieben, sollte das durch ein Ungefähr geschehen, was so bedeutende Männer, wie die genannten, durch die Gewalt ihrer Argumente nicht ins Leben zu rufen vermochten. Die Errichtung der ersten Lagerhäuser in London, der West India Docks (1799 Begründung der Compagnie, 1800 Anfang des Baues, 1802 theilweise Uebergabe an den Verkehr), wurde nämlich ein Gebot der Nothwendigkeit, nachdem sich die Diebstähle auf den in der Themse liegenden, mit Colonialwaaren beladenen Schiffen so massenhaft vermehrt hatten, dass man den durch sie verursachten jährlichen Verlust auf über 200000 £ veranschlagt hat.

Zum Schutze gegen diese Eigenthumsvergehen erbaute also die genannte Gesellschaft Bassins, verband diese durch Schleussen mit der Themse und umgab sie mit solid construirten Speichern.

*) Die beiden Ordonanzen von 1664 und 1684 ordnen die Errichtung solcher Entrepôts in La Rochelle, Ingrande, Rouen, le Hâvre, Dieppe, Calais, Amiens, Abbeville, Guise, Troyes und St. Jean de Laune an; sie enthalten zugleich die gesetzlichen Bestimmungen über die Benutzung dieser Magazine von Seiten des handeltreibenden Publicums. Vgl. N. Damaschino Traité des Magasins généreaux I. 4.

Eine Parlamentsacte verlieh der Compagnie das Privilegium, alle von West-Indien kommende Schiffe aufzunehmen und die von ihnen importirten Waaren bis zum Uebergange in den freien Verkehr zu lagern. Die sich aus dieser Einrichtung ergebenden Vortheile waren so gross, dass man schon im Jahre 1805 die London Docks, die East-India-Docks (1838 mit den West India Docks verbunden), 1807 die Surrey Commercial Docks (in ihrer jetzigen Gestalt seit 1851), 1828 die St. Katherine Docks, endlich 1855 die Victoria Docks und zuletzt Millwall Dock errichtete. Dem Beispiele Londons folgten nach und nach Liverpool und Birkenhead — mit ihm in der Grossartigkeit seiner Anlagen wetteifernd — Southampton, Bristol, Hull, Great Grimsby, Newcastle, Cardiff, Glasgow, Dundee, Leith und Cork.

Bald nach der Errichtung der ersten Londoner Docks, die, wie wir gesehen, nur das Eigenthum zu schützen den Zweck hatten, ging man aber auch daran, diese Anstalten noch nach anderer Seite nutzbar zu machen, und diese ist es, welche zu beleuchten der Zweck dieser kleinen handelswissenschaftlichen Abhandlung ist.

Die Anhäufung von Waaren in jenen Magazinen wuchs natürlich mit der gewonnenen Ueberzeugung, dass durch jenes Lagerungssystem für die Deponenten viel Zeit, viel Mühe erspart, durch die solide Construction der Speicher die Gefahr der Vernichtung der Waaren durch Brände etc. verringert und sonst hinsichtlich der Verzollung, Versicherung und des Transportes namhafte Vortheile erreicht wurden. Der Gedanke liegt nun nahe, dass für die aufgestapelten Vorräthe auch ein rascher Abfluss geschaffen werden musste, um die aufgehäuften Werthe nicht allzulange todt liegen zu lassen. Man veranstaltete also öffentliche Versteigerungen — die ventes publiques — und zog durch die Menge der zum Verkauf ausgebotenen Waaren viele Käufer heran, deren Kauflust wiederum eine normale Steigerung der Preise hervor- und neue Mengen von Waaren in den Verkehr rief, und es erübrigte nur noch, als Schlussstein zum Ganzen, den auf den Lagern immerhin verbleibenden Waarenwerth für das Platzgeschäft umlaufsfähig, für den Credit beweglich zu machen, ohne den Ort der

Deposition zu verändern, ohne den Weitläufigkeiten des Ueberganges dinglicher Rechte, wie sie nach dem Vorgange des älteren römischen und germanischen Rechtes auch die neueren Civilgesetzbücher begehren, unterworfen zu sein.

Das Instrument, welches nun diese Uebertragung vermitteln sollte, schuf man in dem Lagerscheine oder Warrant, und zwei Systeme, das englische und das französische, sind es vorzüglich, nach welchen sich die übrigen Gesetzgebungen richteten.

Englisches System.

In England ist die Errichtung der Docks und Magazine, bis auf diejenigen in Liverpool und Birkenhead, Privatunternehmen, doch bezeichnen die Zollbehörden die zu bonded warehouses (Entrepôts) geeigneten Lagerhäuser, die, wenn zollpflichtige Waaren in ihnen untergebracht sind, unter gemeinsamen Verschluss der Lagerhausverwaltung und der Zollbehörden kommen.*) Das Recht zur Begründung derartiger Etablissements schliesst dasjenige der Ausstellung sogenannter Lagerscheine oder Warrants (genauer dock oder warehouse warrant, storage receipt, auch nur certificate, receipt, cheque) in sich. In zwei Exemplaren, dem Warrant und der Weightnote (Gewichtsnote) ausgestellt, dienen sie zunächst als Empfangsbescheinigung für deponirte Waaren, dann aber auch zur Verpfändung, wie zur Veräusserung derselben, denn Uebergabe dieser Papiere gilt als symbolische**) Ueberantwortung der Waaren und anvertrauter Besitz derselben steht dem anvertrauten Besitze der Waaren gleich. Es steht dem Deponenten frei, beide Scheine oder nur einen davon zu erhebén. Wählt er das letztere und indossirt dann den Schein (auch nur in blanco), so gilt dies einer Veräusserung der Waaren gleich und der Cessionar hat dadurch das Recht zur freien

*) Siehe Abhandlungen von Goldschmidt in dessen Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht Bd. 8.

**) So heisst es ausdrücklich in den Regulations of the London, St. Katharine and Victoria Docks: It (nämlich der Warrant) is the only document issued by the Company entitled to be considered a legal symbol of the goods therein described, and is transferable, by an endorsement &ca.

Verfügung über letztere erworben. Werden beide Scheine ausgestellt, so fungirt der Warrant als Pfandschein, die Weightnote als Eigenthumstitel, der jedoch die Rechte des Pfandgläubigers keineswegs ausschliesst.

Gewöhnlich wird der Warrant als Deckungsmittel für Bankiers, mit denen man in laufender Rechnung steht, benutzt. Seltener ist das folgende Verfahren, durch welches der Deponent der Waare dieselbe, unter Benutzung des Scheines, gegen ein Darlehn verpfändet. Er übergiebt dem Makler (broker), der überhaupt in England eine wichtige Stellung einnimmt, den Warrant, auf dem der Verfalltag bemerkt ist, und erhält darauf den darzuleihenden Betrag (nicht über $^3/_4$ des Waarenwerthes) vorgestreckt. Die Weightnote verbleibt in der Hand des Deponenten und erst dann, wenn dieser vielleicht einen Käufer für die Waare durch Gewährung von Credit gefunden hat, wird die erstere an diesen ausgehändigt, nachdem gewöhnlich 10 % des im Schein genannten Kaufpreises, beziehungsweise die Differenz zwischen der auf die Waare vorgestreckten Summe und dem wirklichen Werthe derselben vom Käufer an den Makler bezahlt worden ist. Für den Rest erhält er einen Termin, „prompt" genannt, der, wie schon der Name andeutet, von keiner längeren Dauer ist. Vermittelst Indossaments kann die Weightnote nun von Hand zu Hand gehen, jedoch stets mit der Verpflichtung, den auf dem Schein genannten Termin einzuhalten. So geht, wie schon vorher erwähnt, der Eigenthumstitel über, doch nur mit Vorbehalt der durch den Warrant bedingten Rechte. Die deponirte Waare selbst zu erheben, bedarf es der vereinigten Vorlegung des Warrants und der Weightnote, und um in den Besitz auch des Warrants zu gelangen, muss der Besitzer der Weightnote, noch vor Ablauf des Zahlungstermines, den Rest des Kaufpreises an den Makler — bis dahin Inhaber des Warrants — auszahlen. Unterlässt er dies, so verliert er sammt den 10% des Aufgeldes das Recht auf die Waare, die Giltigkeit der Weightnote erlischt, und der Warrant allein gibt das Recht auf deren Auslieferung. Wird am Verfalltag des Warrants dieser nicht eingelöst, so wird die Waare ohne alle gerichtliche Formalität und auf Kosten und Gefahr des Schuldners verkauft.

Das System der Warrants, obgleich durch spätere Gesetze indirect anerkannt, beruht nicht, wie das Freilagersystem, auf Parlamentsakten, sondern auf Handelsgebrauch, und jedem, der Warrants ausstellt, ist gestattet, seine besonderen Bestimmungen darüber festzusetzen. Hier mögen diejenigen der East and West India dock company folgen, mit denen in den Hauptmomenten alle übrigen übereinstimmen:

„Alle Waaren, welche unter der Obhut der Compagnie gelagert werden, sind kraft eines Warrant auslieferbar, aber im gewöhnlichen Geschäftsverlauf erfolgt die Auslieferung von Moscovado-Zucker, Holz (ausgenommen Ebenholz und Farbehölzer aus Ost-Indien), Gütern in Schiffsladungen importirt und verschiedenen anderen Artikeln, der Gewohnheit gemäss durch Cheques oder Suborders.

Warrants jedoch werden auf den Wunsch des Eigenthümers für jedweden verpackt gelagerten Artikel oder für ganze Ladungen, wie sie importirt worden sind, oder nur für ein bestimmtes Loos, aus ihnen genommen, verausgabt, jedoch nur gegen Zahlung der Unkosten für Theilung in bestimmte und entsprechende Verpackungen.

Warrants für Güter, welche gewöhnlich, ohne in Loose getheilt zu sein, verkauft werden, können für solche Quantitäten erlangt werden, wie sie die Importers gewöhnlich für passend erachten.

Für Waaren, welche in Loose getheilt verkäuflich gemacht worden sind u. s. w., sind Warrants erst dann zu erhalten, wenn das Obige geschehen ist. Sollte der Importer vorher nähere Erklärungen begehren, so werden sie ihm auf den Landungspapieren oder sonstwie verzeichnet.

Die ersten Warrants oder Cheques werden, unter Bezahlung der Prämien-Raten oder der Ladungsgebühren, an die Ordre der Importers oder deren Bevollmächtigten ausgestellt, vorausgesetzt, dass nicht Beschlagnahme der Güter wegen Frachtrückständen oder dergleichen vorliegt.

Obige Zahlungen müssen alle Kosten einschliessen, welche bis zu der Zeit, wo die Ordre ertheilt oder die Warrants und Cheques ausgestellt worden sind, zu entrichten waren, Lager-

miethe ausgenommen. Diese sowohl, wie Kosten, welche später entstehen, müssen von den Inhabern der Warrants vor Ablieferung der Güter bezahlt werden. Die Eigenthümer der Güter können jedoch Lagermiethe und zufällige Kosten bis zu einem erwünschten Datum bezahlen und neue Warrants oder Cheques demgemäss erhalten.

Gewichts- oder Aichnoten, den Warrants entsprechend, werden auf Verlangen zum Preise von 2 d das Exemplar ertheilt.

Wenn die Uebertragung oder Wegnahme nur eines Theiles der Güter beabsichtigt wird, so sind die Warrants in dem Dockhause zu London zu theilen. Ehe das bestimmte Quantum weggenommen und sein Gewicht oder Maass bestimmt werden kann, muss vorher die ganze Quantität nochmals gewogen oder gemessen worden sein.

Wenn die Auslieferung des ganzen Quantums verlangt wird, und die Güter sind nicht inerhalb zweier Tage herausgenommen, so muss ein neuer Warrant gelöst werden.

Wünschen die Inhaber der Warrants über einen Theil des Inhalts ohne Auslieferung, Wiederwägen, Umlagern etc. zu bestimmen, so werden neue Documente gegen Zurückgabe der alten, gehörig indossirten, ausgetauscht.

Das Indossament sollte die Art und Weise besonders angeben, auf welche der Inhalt zu theilen ist, sowie die Namen derjenigen Parteien, zu deren Gunsten die Warrants oder Cheques ausgestellt werden sollen und zwar in folgender Form:

„Please to dewide the within“;

oder wenn ein Theil auszuliefern ist:

„Deliver to bearer“ (Angabe der Theile) *„and grant new documents one for* (Angabe der Theile) *in favour of N. N., one for &c.“*

Auf Wunsch des Inhabers können Warrants zu denselben Kosten ausgetauscht oder getheilt werden, ohne dass über die Güter verfügt wird.

Original-Warrants werden kostenfrei, mit Ausnahme des Stempels, ertheilt, aber für andere Warrants ist die Gebühr unter Hinzufügung des Stempels:

Für jeden Warrant —

1 or 2 packages or quantities	1 d.
3 „ 4 „ „ „	2 „
&c.	
Goods in bulk, pr. ton . . .	2 „
For every new cheque granted	2 „

Wenn die Beschaffenheit des Contractes zwischen Käufer und Verkäufer ein Wiederwägen u. s. w. der Waare nöthig machen sollte, so werden auf Verlangen, gegen Hinterlegung der alten Warrants, die gehörig indossirt und mit den zu diesem Zwecke nöthigen Angaben versehen sein müssen, neue ausgestellt, die das Gewicht beim Landen und beim Wiederwägen angeben.

Wenn irgend welche Veränderungen, wie Wiederverpackung u. s. w. vorzunehmen sind (ausgenommen diejenigen, welche die augenblickliche Uebergabe vorbereiten, so sind die Warrants zu deponiren und andere, die Waare ordnungsmässig darstellende, werden auf dieselbe Weise ertheilt.

Wenn der Inhalt von Fässern zum Auffüllen anderer benutzt werden soll, so kann für den verbleibenden Rest ein neuer Warrant genommen werden, oder der erstere kann, wenn er nicht wieder zu obigem Zwecke dienen soll, an die Ordre des Eigenthümers ausgeliefert werden.

Soll der Inhalt kleiner Fässer auf Kufen gefüllt werden (On giving orders to vat), dann sind die Warrants ebenfalls einzuliefern. Wird aber sofortige Verschiffung nicht beabsichtigt, so sind neue Warrants zu erlassen, sobald die Füllung der Fässer stattgefunden. In den vier letztgenannten Fällen schliesst die Gebühr für die Ausführung der Operationen die Kosten für die neuen Warrants mit ein.

Wenn Warrants oder Cheques verloren gegangen oder verlegt worden sind, verlangt die Compagnie, dass dies im „Public Ledger“ bekannt gemacht werde. Bei der Bewerbung um Duplicate sind dann das Zeitungsblatt, sowie eine Bescheinigung, dass man die Compagnie schadlos halte, beizubringen. Wird das Original nicht gefunden und abgeliefert, so erfolgt die Ertheilung neuer Documente erst 7 volle Tage nach dem Datum

der Anzeige. Bei Anzeige des Verlustes werden die Güter zurückbehalten und nach dem Original-Documente kann auf keine Weise verfahren werden, bevor es nicht dem Sekretär-Amt vorgezeigt worden ist.

Unregelmässigkeiten in den Indossamenten vermindern die Sicherheit der Eigenthümer der Güter und machen die Documente als Vollmacht unvollständig. Es wird daher die Aufmerksamkeit der Inhaber besonders hierauf gelenkt, um etwaigen Störungen bei Abwickelung der Geschäfte vorzubeugen. So entstandene Störungen dürfen aber nicht dadurch zu beseitigen getrachtet werden, dass irgend ein Warrant, eine Ordre oder ein Cheque ohne gehörige Vollmacht indossirt wird.

Formulare, in welchen Personen bevollmächtigt werden, für andere zu zeichnen, sind im Generalamt im Dockhause zu erhalten, und da auf keine Unterschrift als die der im Warrant, der Auslieferungsordre oder dem Cheque genannten Partei gehandelt werden kann, so sollten die Ermächtigten, wenn Güter auf Ordre auslieferbar gemacht werden, von folgender Form nicht abweichen:

„*For* (Name oder Firma)

(Unterschrift der autorisirten Person.)"

Mit einigen Bemerkungen über „Deposit Accounts" schliessen die Bestimmungen der East and West India dock company.

Aus dieser Darstellung ist wohl zur Genüge ersichtlich, welch leichter und sicherer Verkehr mit diesen Lagerscheinen gepflogen werden kann. So lange die Waare im Magazine lagert, bildet das Magazinregister, in welches sie eingetragen ist, in gewissem Sinne ihr Grund- und Hypothekenbuch, und der dem Register entsprechende Lagerschein ihren Grund- und Hypothekenbrief, freilich mit viel grösserer Beweglichkeit als dieser. Der Händler hat so die reale Waare in Gestalt von Lagerscheinen nicht minder „in seinem Portefeuille" wie seine antheiligen Forderungen in Gestalt von Verschreibungen und Antheilscheinen. Und um so sicherer wird der Verkehr mit diesen Papieren sein, je grösser der Credit der Anstalt ist, in deren Obhut die Waaren gegeben, und je weniger deren con-

currirende Einmischung in die Rechtsverhältnisse der Waareninteressenten zu besorgen steht, wie dies bei den grossen Londoner Docks-Compagnieen der Fall ist, deren Warrants, wie schon der niedrige Zinsfuss beweist, zu welchen Vorschüsse auf dieselben gewährt werden, ein höchst beliebtes Pfandobject sind. Ja, es ist wohl mit Bestimmtheit zu behaupten, dass der ausgedehnte Waarenhandel Londons eine Hauptstütze in dem Warrantsysteme findet, wofür die annähernde Schätzung des jährlichen Waarenumsatzes daselbst, vermittelst der Warrants, die mit 81 Millionen £ nicht zu hoch gegriffen ist, den sichersten Beleg liefert.

Französisches System.

Schon weiter oben ist der beschränkte Zweck der älteren französischen Entrepôts dargelegt worden, und obgleich das Gesetz vom 8. floréal des Jahres XI diese Entrepôts nicht nur wieder herstellte, sondern auch deren Verwendung zur Lagerung von Waaren für den innern Verbrauch zuliess, also deren Nutzbarkeit erweiterte, auch die Gesetze vom 9. und 27. Februar 1832 einige Uebelstände des früheren Gesetzes beseitigten, so war es doch der Gesetzgebung der jüngsten Epoche vorbehalten das System der Warrants zur Entfaltung zn bringen. Den ersten Anstoss dazu gab die durch die Ereignisse des Jahes 1848 hervorgerufene Creditlosigkeit bei stockender Anhäufung grosser Warrenvorräthe in Folge deren das Gouvernement provisoire am 21. März 1848 folgendes Decret erliess:

Art. 1. Il sera établi à Paris, et dans les autres villes, où le besoin s'en fera sentir, des magasins généraux, où les négociants et les industriels pourront déposer les matières premières, marchandises et objets fabriqués, dont il seront propriétaires.

Art. 2. Ces magasins pourront être établis d'urgence, par les commissaires du Gouvernement sur la demande des chambres de commerce ou des conseils municipaux.

Art. 3. Il sera délivré aux déposants des récépissés revêtus, 1° du timbre de la République, 2° du timbre des magasins où les marchandises auront été déposées.

Ces récépissés, extraits de registres à souche transférant la propriété des objets déposés, seront transmissibles par voie d'endossement.

Il seront passible d'un droit fixe, qui ne pourra dépasser un franc dix centimes.

Art. 4. Ces magasins seront placés sous la surveillance de l'Etat."

Ein Beschluss des Finanzministers vom 26. März, bestätigt durch ein Decret vom 23. August 1848, vervollständigte die Bestimmungen des Decrets vom 21. März dahin, dass jene Récépissés zu enthalten haben:

„1° La date du dépôt; 2° le nom et le domicile du déposant; 3° l'espèce et la quantité, tare déduite, de la marchandise; 4° la valeur vénale des marchandises estimées, au cours du jour du dépôt, par des experts choisis par la Chambre du Commerce, le Conseil Municipal ou la Chambre Consultative des arts et manufactures et assistés d'un courtier de commerce ou d'un commissaire priseur. (Art. 4 et 5.)

Ferner bestimmte Art. 7 für den Fall der Verpfändung deponirter Waaren:

Toute personne qui voudra prêter sur des marchandises déposées, sera valablement saisie du privilége de *nantissement* par le transfert du récépissé à son ordre, et par la mention dudit transfert sur le registre du magazin avec indication de la somme prêtée.

Grössere Circulationsfähigkeit suchte man diesen Scheinen, die die Waare selbst repräsentirten, dadurch zu sichern, dass man gewisse Erleichterungen in Betreff ihrer Annahme gestattete, denn Artikel 8 autorisirt die comptoirs d'escompte „à admettre le récépissé comme seconde signature, quand on le leur offrait, joint à un billet à odre", und Art. 9 gestattet der Bank von Frankreich „de le recevoir comme troisième signature".

Bezüglich des Recurses des Inhabers bestimmt endlich Art. 11: „A défaut de paiement à l'échéance, le cessionnaire porteur du récépissé pourra exercer son recours contre l'emprunteur et les endosseurs ou sur la marchandise déposée.

Dans ce dernier cas, le président du tribunal de commerce, sur la simple production de l'acte de protèt, ordonnera la vente de la marchandise aux enchères.

Unverkennbar ist in den eben citirten Paragraphen das Bestreben der franz. Regierung, dem bedrohten vaterländischen Handelsstande Hilfe zu schaffen. Sei es aber, dass man vor einer zu grossen Neuerung zurückschreckte oder, dass man sich zu wenig mit der neuen Institution bekannt gemacht hatte, man verleidete denjenigen, denen man Erleichterungen verschaffen wollte, durch jene Erschwerungen, wie sie uns in den beiden Dekreten entgegen treten, die Benutzung der neuen Schöpfung.

Schon die Ausgabe nur eines Scheines, der zugleich zum Verkauf und zur Verpfändung dienen sollte, verhinderte die so nahe liegende Verwendung desselben zum Zwecke der Veräusserung, wenn bereits ein Darlehn auf die Waare genommen worden war. Durch die in Art. 4 und 5 geforderte Expertise wurde nicht nur eine Operation, die der Kaufmann gern geheim hält, an das Licht der Oeffentlichkeit gezogen, sondern es wurden auch dem Deponenten, ohne ersichtlichen Zweck, Kosten beeritet, da der Werth der deponirten Waaren sich ja mit jedem Tage ändern kann. Und warum endlich dieser doppelte Recurs, den Art. 11 dem Eigenthümer gestattet, diese gerichtlichen Formalitäten beim Verkauf der Waare?

Diese Erwägungen waren es, die sich dem französischen Handelsstande aufdrängten und die jene energischen Reclamationen der franz. Handelskammern zur Folge hatten, denen Frankreich das Erscheinen des Gesetzes vom 28. Mai 1858 verdanken sollte, eines Gesetzes, das begründeten Anforderungen mehr Rechnung getragen und die meisten Mängel des früheren beseitigt hat. Prüfen wir dasselbe in seinen einzelnen Paragraphen.

Art. 1 bestimmt: „Les magazins généraux établis en vertu du décret du 21 mars, et ceux qui seront créés à l'avenir, recevront les matières premières, les marchandises et les objets fabriqués que les négociants et industriels voudront y déposer.

Ces magazins sont ouverts, les chambres de commerce ou les chambres consultatives des arts et manufactures entendues, avec l'autorisition du Gouvernement, et placés sous sa surveillance.

Des récépissés délivrés aux déposants énoncent leurs nom, profession et domicile, ainsi que la nature de la marchandise déposée, et les indications propres à en établir l'indentité et à en déterminer la valeur.

Vergleichen wir die in den ersten beiden Absätzen enthaltenen Bedingungen, dass öffentliche Magazine nur mit Genehmigung der Administrativ - Behörde entstehen dürfen und deren Ueberwachung unterliegen, so begegnen wir hier allerdings, der erwähnten Liberalität der englischen Gesetzgebung gegenüber, einer Unfreiheit, die für den ersten Augenblick nicht angenehm berührt, die uns aber denn doch in einem mildern Lichte erscheint, wenn wir sie als einen Ausfluss des Bestrebens betrachten, dem Lagergeschäft und seinen Dependenzen eine grössere Sicherheit zu gewähren. Einen ganz wesentlichen Fortschritt, gegenüber den Bestimmungen des Dekretes von 1848, documentiren aber nicht nur der dritte Absatz desselben Artikels, welcher die Einschätzung durch Sachverständige in Wegfall bringt, sondern auch die Bestimmungen des Art. 2 („A chaque récépissé de marchandises est annexé, sous la dénomination du *warrant*, un bulletin de gage contenant les mêmes mentions que le récépissé"), wonach der Deponent nicht mehr wie früher blos eine Urkunde, sondern deren zwei empfängt, einen Empfangschein, das récépissé, und einen Pfandschein, den warrant; ersteren als Verkaufsinstrument zum Zwecke der Eigenthums-Uebertragung der Waare, letzteren als Creditpapier zum Zwecke der Verpfändung derselben. Beide Operationen können nun, zum grossen Vortheile des Eigners der Waare, neben einander gehen, während nach dem Gesetz von 1848 eine die andere ausschloss.

Das Indossament und seine Wirkungen besprechen die Artikel 3—5, sie lauten:

„Art. 3. Les récépissés et les warrants peuvent être transférés par voie d'endossement, ensemble ou séparément.

Art. 4. L'endossement du warrant séparé du récépissé vaut nantissement de la marchandise au profit du cessionnaire du warrant.

L'endossement du récépissé transmet au cessionnaire le droit de disposer de la marchandise à la charge par lui lorsque le warrant n'est pas transféré avec le récépissé, de payer la créance garantie par le warrant, ou d'en laisser payer le montant sur le prix de la vente de la marchandise.

Art. 5. L'endossement du récépissé et du warrant, transférés ensemble ou séparément, doit être daté.

L'endossement du warrant séparé du récépissé doit en outre énoncer le montant intégral, en capital et intérêts, de la créance garantie, la date de son échéance, et les nom, profession et domicile du créancier.

Le premier cessionnaire du warrant doit immédiatement faire transerire l'endossement sur les registres du magazin, avec les énonciations dont il est accompagné. Il est fait mention de cette transcription sur le warrant.

Die Uebertragsform für Recepisse und Warrant ist also nach Art. 3 das Indossement, und drei Fälle sind hierbei zu unterscheiden:

1. Gleichzeitiger Uebertrag beider Urkunden an ein und dieselbe Person;
2. Uebertrag des Recepisse getrennt vom Warrant und
3. Uebertrag des Warrant ohne Recepisse.

Im erstern Falle geht das Recht der freien Verfügung bezüglich so cedirter Waaren auf den Indossaten über, der also den Magazinverwaltern und Dritten gegenüber genau in dieselben Rechte derjenigen Person eintritt, die beide Titel an seine Ordre übertrug; er wird daher die Waare ebenso nach seinem Belieben zurückziehen können, wie diese, vorausgesetzt, dass etwaige legale Ansprüche der Dockverwaltung zuvor befriedigt worden sind.

Indossirung des Recepisse, getrennt vom Warrant, verleiht ebenso dem Cessionar das Recht über cedirte Waaren zu verfügen, jedoch nur unter der Bedingung, dass eine etwa durch den Warrant garantirte Schuldforderung vorher von ihm gezahlt oder, dass sie vom Ertrage der verkauften Waare gekürzt werde. Der Indossatar hat kein anderes Recht als sein Cedent.

Es sei hierdurch noch ausdrücklich darauf hingewiesen, dass das in den beiden erwähnten Fällen durch den Cessionar erworbene Dispositionsrecht nothwendig durchaus nicht den Uebergang des Eigenthums an diesen involvirt*). Dies kann zwar in den meisten Fällen beabsichtigt werden, das Gesetz aber will bei bestimmten Anlässen nur das erstere gewähren und will dadurch dem Eigenthümer der Waare oder dem Consignatar die Möglichkeit wahren, durch die besprochenen Uebertragungen einem Andern z. B. Vollmacht zum Verkaufe oder zur Zurückziehung des Depositums zu ertheilen. Daher bewirkt das Indossament des Recepisse allein, wenn der Warrant schon verkauft ist, und beider Titel, wenn der gegentheilige Rechtsfall vorliegt, nicht den Uebergang des Eigenthums, da hier der Indossatar nur als Bevollmächtigter auftritt.

Das Indossament auf dem Warrant allein gilt als Act der Verpfändung. Beabsichtigt daher der Eigenthümer der deponirten Waare ein Darlehen auf dieselbe aufzunehmen, so indossirt er den Warrant an den Darleiher und dieser erhält durch die so übertragene Urkunde einen legalen Verpfändungstitel. Da die Waare an ihrem Verwahrungsorte lagern bleibt, so hat auch hier eine figürliche Besitzergreifung stattgefunden.

Der Art. 5 des Gesetzes verlangt die Datirung des Indossamentes sowohl beim Recepisse, als auch beim Warrant, und diese Forderung (beliebt wurde sie zur Wahrung der Rechte

*) In dem Berichte der Commission des Corps législatif ist daher gegen den Antrag des Abgeordneten Busson, welcher an Stelle der Worte „le droit de disposer de la marchandise" diejenigen „le droit de propriété" gesetzt wissen wollte, die ursprüngliche Fassung des Gesetzes aufrecht erhalten worden.

Dritter) mit ihren Consequenzen entsprachen vollkommen denjenigen der Art. 137 und 138 des Code de Commerce für Wechsel. Fehlt nun das Datum beim Indossament des récépissé, denn es ist hier zwischen ihm und dem *warrant* zu unterscheiden, so spricht die Präsumption nur für ein Mandat des Cessionars, nicht aber für ein von ihm erworbenes Eigenthumsrecht, dessen Vorhandensein erst durch Datirung des Indossamentes vorausgesetzt werden dürfte.

Anders beim Warrant. Der nicht indossirte *warrant* hat keine Bedeutung. Durch das erste Indossament wird der Act der Verpfändung constatirt, und hierdurch eben unterscheidet sich der *warrant* z. B. vom Wechsel und andern ihm gleich stehenden Papieren. Sind daher bei der Verpfändung die nöthigen Formalitäten nicht erfüllt, so geht der Cessionar des ihm durch das Gesetz eingeräumten Privilegiums verlustig. Er kann im Falle des Concurses als Gläubiger, aber nicht als privilegirter Gläubiger auftreten.

Abschnitt 2 des Art. 5 ändert jene Eintragung der Indossamente des Récepisse, wie sie das Decret vom Mai 1848 verlangte, ab und setzt an dessen Stelle nur diejenige des ersten Indossamentes des Warrants, welche nicht nur nach Art. 95 des Code de commerce, der Registrirung einer Verpfändungsurkunde vorschreibt, geboten ist, sondern die auch im Interesse der Sicherheit liegt. Auf die folgenden Indossamente bezieht sich diese Bestimmung nicht, denn diese sind die einfache Uebertragung des einmal begründeten Rechtsvortheils.

Art. 6. Le porteur du récépissé séparé du *warrant* peut, même avant l'échéance, payer la créance garantie par le warrant.

Si le porteur du warrant n'est pas connu, il n'est pas d'accord avec le débiteur sur les conditions auxquelles aurait lieu, l'anticipation de paiement, la somme due, y compris les intérêts jusqu'à l'échéance, est consignée à l'administration du magazin général, qui en demeure responsable, et cette consignation libère la marchandise.

Will aus irgendwelchen Gründen der Besitzer der Waare dieselbe von dem auf ihr ruhenden Pfande befreien, so bezahlt

er dem Inhaber des Warrant, wenn ihm dieser bekannt ist, Capital und Interessen bis zum 11. Tage*) und befreit dadurch die Waare. Dass er auch zur Entrichtung eines Zinses an den Warrant-Inhaber angehalten wird, ist eine Forderung der Billigkeit, da dieser letztere sein Capital ohne augenblickliche Gelegenheit zur Wiederanlegung zurück erhält. Ist der Inhaber des Warrant nicht bekannt, so hinterlegt der Besitzer den Betrag der Forderung sammt Zinsen bis zum Verfalltage bei der Magazinverwaltung.

Art. 7. A défaut de paiement à l'échéance, le porteur du *warrant* séparé du récépissé peut, huit jours après le protêt, et sans aucune formalité de justice, faire procéder à la vente publique aux enchères et en gros de la marchandise engagé, dans les formes et par les officiers publics indiqués dans la loi du 28 mai 1858.

Dans le cas où le souscripteur primitif du warrant l'a remboursé, il peut faire procéder à la vente de la marchandise, comme il est dit au paragraphe précédent, contre le porteur du récépissé, huit jours après l'échéance, et sans qu'il soit besoin d'aucune mise en demeure.

Art. 8. *Le créancier* est payé de sa créance sur le prix, directement et sans formalité de justice, par privilége et préférance à tous créanciers, sans autre déduction que celle: 1° des contributions indirectes, des taxes d'octroi et des droits de douane dus par la marchandise; 2° des frais de vente, de magasinage et autres, faits pour la conservation de la chose.

Si le porteur du récépissé ne se présente pas lors de la vente de la marchandise, la somme excédant celle qui est due au porteur du warrant sera consignée à l'administration du magasin général, comme il est dit à l'article 6.

Art. 9. *Le porteur du warrant* n'a de recours contre l'emprunteur et les endosseurs qu'après avoir exercé ses droits sur la marchandise, et en cas d'insuffisance.

---

*) Hierüber der Commissionsbericht vom 30. April 1858.

Les délais fixés par les articles 165 et suivants du Code de commerce pour l'exercice du recours contre les endosseurs, ne courent que du jour où la vente de la marchandise est réalisée.

Le porteur du *warrant* perd en tout cas son recours contre les endosseurs, s'il n'a pas fait procéder à la vente dans le mois qui suit la date du protêt.

Art. 10. Les porteurs de récépissés et de *warrants* ont sur les indemnités d'assurances dues, en cas de sinistres, les mêmes droits et priviléges que sur la marchandise assurée.

Art. 11. Les établissements publics de crédit peuvent recevoir les *warrants* comme des effets de commerce, avec dispense d'une des signatures exigées par leurs statuts.

Art. 12. Celui qui a perdu un récépissé ou un *warrant* peut demander et obtenir par ordonnance du juge, en justifiant de sa propriété et en donnant caution, un duplicata s'il s'agit de récépissé, le paiement de la créance garantie s'il s'agit de *warrant*.

Art. 13. Les récépissés sont timbrés; ils ne donnent lieu pour l'enregistrement qu'à un droit fixe de 1 franc.

Sont applicables aux *warrants* endossés séparément des récépissés, les dispostitions du titre Ier de la loi du 5 juin 1850, et de l'article 69, paragraphe 2, n° 6, de la loi du 22 frimaire an VII.

L'endossement d'un *warrant* séparé du récépissé non timbré ou visé pour timbre conformément à la loi, ne peut être transcrit ou mentionné sur les registres du magasin, sous peine, contre *l'administration du magasin*, d'une amende égale au montant du droit auquel le *warrant* est soumis.

Les dépositaires des registres des magasins généraux sont tenus de les communiquer aux préposés de l'enregistrement, selon le mode prescrit par l'article 54 de la loi du 22 frimaire an VII, et sous les peines y énoncées.

Art. 14. Un règlement d'administration publique prescrira les mesures qui seraient nécessaires à l'exécution de la présente loi.

Art. 15. *Sont abrogés le décret du 21 mars 1848, et l'arrêté du 26 mars de la même année.*

Est également abrogé, en ce qu'il a de contraire à la présente loi, le décret des 23-26 août 1848.

Im Art. 7 begegnen wir zunächst wieder einer vortheilhaften Aenderung des Decrets vom J. 1848. Wir haben weiter oben gesehen, dass Art. 11 jener Verfügung den Verkauf des Pfandobjectes nur nach ertheilter Erlaubnis des Gerichtspräsidenten für zulässig erklärte, eine kostspielige, zeitraubende Formalität, die, gegründet auf den Art. 93 des Code de commerce, hier im Interesse der Sache beseitigt werden musste.

Die Protesterhebung wird gefordert und ist wegen des Regressrechtes gegen den vorhergehenden Indossanten nothwendig. Eine Benachrichtigung des Besitzers der verpfändeten Waare von dem Verfalltag des Warrant ist schon deshalb nicht nöthig, weil es dem Inhaber des Recepisse, der ja den Verfalltag kennt, überlassen werden muss, für die Einhaltung desselben zu sorgen.

Die gesetzlich zulässigen Abzüge vom Kaufpreis der Waare setzt Art. 8 fest, jedoch darf, entgegen dem Gesetze vom J. 1848, die Zollbehörde nur die unverzollten Waaren des Zollschuldners zur Deckung einer Zollschuld herbeiziehen.

Absatz 2 des Artikels verfügt die Hinterlegung der Verkaufssumme bei der Dockverwaltung, abzüglich des dem Inhaber des Warrants zukommenden Theiles, zu Gunsten des Recepisseinhabers, wenn er sich nicht vor dem Verkaufe der Waare gemeldet hat.

Nach Art. 9 darf der Gläubiger sich nur aus der verpfändeten Waare bezahlt machen, und erst im Fall der Unzulänglichkeit des Erlöses hat er Regressrecht gegen die Person des Schuldners, resp. gegen die Indossanten. Mit dieser Bestimmung wurde eine Hauptbeschwerde, die man mit Recht gegen das frühere System erhoben hatte, beseitigt, denn nach ihm stand dem Gläubiger die Wahl zwischen Schuldner und verpfändeter Waare frei. Diese doppelte Belastung des Schuldners aber, denn derselbe musste, abgesehen von der zur Ver-

fügung des Gläubigers gestellten Waare, auch die schuldige Summe disponibel halten, machte die Vortheile des ganzen Systems, welches ja seine Hauptstütze in dem Wesen des Real-Credits zu suchen hatte, illusorisch.

Ferner behandelt Art. 9 die Verjährungsfrist. Gebot einerseits das Interesse des Inhabers des Warrant, dass ihm nicht eine zu kurze Frist gesetzt werde, durch deren Ablauf er seiner Rechte gegen die Indossanten verlustig ginge, wenn die Waare in dieser Zeit nicht zu verkaufen war und Unzulänglichkeit des Erlöses den Regress gegen diese nöthig machte, so durften auch andrerseits die Indossanten nicht zu lange im Obligo verbleiben.

In Erwägung dieses Umstandes bestimmt nun das Gesetz, dass die im Art. 165 des Code de commerce festgesetzte Regressfrist den Indossanten gegenüber erst vom Tage des Verkaufes der Waare zu laufen beginne, dass der Verkauf der Waare aber im Verlauf eines Monats vom Tag der Protesterhebung an stattfinden muss.

Von einer Frist dem ersten Schuldner gegenüber ist im Gesetz nirgends die Rede.

Durch Art. 10 sind dem Pfandgläubiger auch in Unglücksfällen seine Rechte auf die Versicherungspolice gewährleistet.

Um auf deponirte Waaren möglichst leicht Geld zu erhalten, erlässt das Gesetz in Art. 11 den betreffenden Instituten bei Annahme von Warrants eine der durch ihre Statuten geforderten Unterschriften. In Berücksichtigung des Umstandes, dass der Pfandgläubiger in der verpfändeten Waare schon eine ausreichende Sicherheit besitze, wird durch diese Bestimmung den Rechten des letzteren in keiner Weise zu nahe getreten. Die Anhängung des Recepisse, welche das Decret vom 26. März 1848 vorschrieb, ist dadurch ebenfalls aufgehoben, und die Warrants andern Creditpapieren, also auch namentlich den Wechseln gleichgestellt.

Es sei hier noch kurz der Art und Weise gedacht, wie namentlich die Bank von Frankreich und das comptoir national d'escompte bei der Discontirung der Warrants verfährt*).

*) Siehe Zeitschr. f. Staatswissenschaft 23. Jahrg., Heft 4.

Jedes dieser Institute hat in den Docks einen Beamten stationirt, mit dem sich Derjenige, der auf seine deponirten Waaren Geld aufzunehmen beabsichtigt, in Verbindung setzt. Der erstere, durch die grosse Praxis mit den Waarenverhältnissen genau bekannt, bestimmt den augenblicklichen Marktpreis derselben unter Zugrundelegung einer jeden Monat zwischen Bank und Docks-Verwaltung vereinbarten Tabelle, und zugleich die Höhe der Summe, die darauf geliehen werden kann. Diese wird sich, wie auch schon an einem andern Orte erwähnt worden ist, um etwaigen Preisschwankungen oder einer möglichen Verschlechterung der Waare ohne Nachtheil begegnen zu können, stets 10—30 % unter dem wahren Werth der Waare halten.

Ist zwischen Deponent und Beamten eine Einigkeit erzielt, so indossirt ersterer den Warrant nach den Vorschriften des Gesetzes, lässt dieses erste Indossament in die Magazinsregister eintragen und sich den Betrag bei der Bank auszahlen, welche stets die Abmachungen ihres Delegirten ratificirt, oder er hinterlegt das Papier zur Eröffnung eines Contocorrents.

Die Verfallzeit wird in der Regel auf 90 Tage festgesetzt, nach deren Ablauf durch gegenseitige Verständigung jederzeit eine Verlängerung des Termins verabredet werden kann. Für die Bank entsteht weder hierdurch noch durch Verabsäumung des Zahlungstermines von Seiten der Schuldner eine Gefahr, da sie durch Zuwarten ihres Rechtes in keiner Weise verlustig wird.

Wenn ein Recepisse oder ein Warrant verloren geht, und vom Verlierenden ein Duplicat, resp. die Zahlung der Schuldforderung verlangt wird, so bestimmt Art. 12, dass sich der Deponent deshalb an den Präsidenten des betreffenden Handelsgerichts zu wenden, dass er durch irgend welche Beweismittel sein Eigenthumsrecht auf das Verlorene nachzuweisen, dass er eine Caution zu stellen habe.

Art. 13 u. folg. handeln von den dem Fiscus zukommenden Gebühren.

Es erübrigt nun nur noch zweier Verordnungen zu gedenken, die zur Vervollständigung des ganzen Systems erlassen wurden. Es ist dies zuerst das kaiserliche Decret vom 12. März 1859.

Dasselbe setzt in seinem 2. Theile (der erste handelt von der innern Einrichtung der Docks, der dritte von den ventes publiques) die Maklergebühren fest und enthält sodann folgende weitere Bestimmungen.

Derjenige, in dessen Händen sich récépissé und warrant befinden, kann die Theilung der Waare in eine beliebige Anzahl von Loosen verlangen, und erhält eine entsprechende Anzahl von récépissés und warrants ausgehändigt.

Jeder Cessionar des einen oder des andern Scheines kann die Eintragung des zu seinen Gunsten gemachten Indossaments in die Magazinsregister verlangen.

Die Magazinsverwaltung ist gehalten, auf Verlangen des Inhabers eines der beiden Scheine die auf der Waare haftenden Schulden und Unkosten zu liquidiren.

Dem mit dem Verkauf beauftragten Makler ist auf Vorzeigen des protestirten Warrants jeder Vorschub zu leisten.

Die auf dem Executionsweg gekaufte Waare wird von der Magazinsverwaltung nur ausgeliefert: gegen Vorzeigung des Verkaufs-Protokolls, gegen den Nachweis der bezahlten Gebühren und privilegirten Unkosten der durch den Warrant garantirten Summe und endlich eventuell gegen Deponirung der die Schuldforderung übersteigenden Summe in dem in Art. 8 des Gesetzes vorgesehenen Falle.

Das Circular des Handelsministers vom 12. April 1859 instruirt die Präfecten bezüglich der Handhabung des Gesetzes und enthält grossentheils eine Wiederholung des im Gesetze und in dem kaiserlichen Decret Gesagten.

Es würde den Raum, der mir für obige Darstellung eingeräumt worden ist, um ein Bedeutendes übersteigen heissen, wollte ich versuchen, eine eingehende Besprechung der noch über das Institut der Warrants vorhandenen Rechte hier folgen zu lassen. Es sei dies einer spätern Gelegenheit vorbehalten und hier nur im Allgemeinen angedeutet, dass das franz. System in dem Baseler Gesetze (das Genfer kommt hier seiner abweichenden Bestimmungen halber gar nicht in Betracht), den österreichischen und südamerikanischen Gesetzen, obgleich die letzteren sich mehr Selbständigkeit gewahrt haben, angenommen worden ist.

Der vorwiegende Zweck dieses Systemes ist die Beförderung des Waarencredits, daher die Erleichterung der nur mit Besitzeinräumung statthaften Waarenverpfändung. Die Erleichterung der Eigenthumsübertragung tritt hier mehr in den Hintergrund, weil zu dieser der blose Vertrag genügt. Daher ist der Warrant, als Pfandschein, das wichtigere Document. So auch in Belgien, wo der Empfangschein *(récépissé) cédule* heisst und als Duplicat des *warrant* gilt.

Anders in England. Hier ist der Warrant, wie schon an einem andern Orte dargelegt worden ist, ein Empfangschein über Waaren, welche die Verwaltungsbehörden von Docks an den Eigenthümer eines Scheines vom Lager eines Dritten ausliefern. Derselbe ist durch ein einfaches Indossament übertragbar und ist das beschreibende und versinnbildlichende Zeichen der Waare selbst. Seine Bestimmung ist vorzüglich, die gewöhnlichen Transactionen mit Waaren zu erleichtern, und Kosten, sowie überflüssige Umlagerung der Waare zu ersparen. Da er aber ebenso, wie in Frankreich, als Pfandobject gebraucht wird, so verleiht er in England ausgedehntere Rechte.

Das D. H.-G.-B. hat das Warrant, um bei dem erst in der Entwickelung begriffenen Institute nicht vorzugreifen*), nicht eingehender behandelt. Es erkennt in den Art. 301 und 302 2 Klassen von Lagerscheinen als Scripturobligationen in dem vorstehend entwickelten Sinne an:

1. die von Kaufleuten über Leistungen von Geld, vertretbare Sachen oder Werthpapiere an Ordre ausgestellten „Verpflichtungsscheine“;
2. die von staatlich zur Aufbewahrung beweglicher Sachen ermächtigten Anstalten an Ordre ausgestellten „Auslieferungsscheine“ (Lagerscheine, Warrants) über Waaren oder andere bewegliche Sachen, auch wenn diese Anstalten als Kaufmann nicht gelten.

Uebertragbar durch Indossament sind auch sie, wenn sie an Ordre lauten, und Uebergabe des indossirten Papieres be-

*) Prot. S. 4569. 5066. 5074.

wirkt Uebergang aller Rechte auf den Indossatar. Durch „Lagerschein“ kann das gesetzliche Pfandrecht des Commissionärs etc. (Art. 306), sowie das gesetzliche Retentionsrecht begründet und erhalten werden (Art. 313).

Also auch das D. H.-G.-B. anerkennt direct, der allgemeinen Rechtstheorie, wie der neuern Rechtsentwickelung entsprechend, den Uebergang dinglicher Rechte bei Begebung von Lagerpapieren der bezeichneten Art und überlässt es den Landesgesetzen (Art. 308), für den weiteren Ausbau des Institutes der Warrants Sorge zu tragen.

Edmund Heinrich.

ÉPI

rlemeu

1er ENDOSSE

Livrez à l'ordre de M

demeurant à

Le *18*

MAGASIN

ENT.

rant à

demeurant à

souche

Schulnachrichten.

Die Vergünstigung der Zulassung der mit dem Reifezeugnis entlassenen Abiturienten der höhern Abtheilung der Handels-Lehranstalt zum einjährig Freiwilligendienste, worüber in dem Programm von 1867 (S. 18 f.) und 1868 (S. 30) Mittheilung gemacht worden, hat durch die Verfügung des Bundeskanzlers vom 10. März 1869 (Norddeutsches Bundes-Gesetzblatt 1869, Nr. 6) Ausdehnung auf das ganze Gebiet des Norddeutschen Bundes gefunden, und damit hat die durch den Besuch der Anstalt und die Erlangung ihres Reifezeugnisses erwachsende Berechtigung eine bedeutsame Erweiterung erfahren. Es gingen derselben diejenigen Erörterungen voraus, welche der Erlass des Bundeskanzlers vom 2. September 1868 hinsichtlich derjenigen Lehranstalten vorgesehen hatte, die ausser den in dem gedachten Erlass bezeichneten Instituten Anspruch auf die Berechtigung zur Ausstellung von Reifezeugnissen erhoben, deren Erwerbung das Anrecht auf den einjährig freiwilligen Militärdienst im Bundesgebiete gewähren, und zwar wurden durch Verfügung des Königlichen Hohen Ministeriums des Innern vom 30. October 1868 die Directoren der drei öffentlichen Handels-Lehranstalten von Dresden, Leipzig und Chemnitz zu einer Conferenz beschieden, welche am 6. November des gedachten Jahres in Dresden stattfand. In dieser Conferenz, welcher der Chef der zweiten Abtheilung des Königlichen Hohen Ministeriums des Innern, Herr Geheimer Rath Dr. Weinlig präsidirte und zu welcher von dem Königlichen Hohen Ministerium des Cultus und öffentlichen Unterrichts der Geheime Kirchen- und Schulrath Herr Dr. Gilbert abgeordnet war,

fand die Feststellung der Bedingungen statt, unter denen die genannten drei Handels-Lehranstalten unter diejenigen Schulen aufgenommen werden sollten, welchen die obengedachte Berechtigung zusteht. Durch Hohe Ministerial-Verordnung vom 16. November 1868 wurden diese Bedingungen sanctionirt und den Vorständen der drei Handels-Lehranstalten behufs deren formellen Anschlusses in der Form eines Regulativs zugefertigt. Sie unterlagen weiterhin der Begutachtung der in Berlin zusammengetretenen Commission von Fachmännern, welcher der Geheime Kirchen- und Schulrath Herr Dr. Gilbert als Mitglied angehörte, und bildeten das Material, auf dessen Grund die obenerwähnte Verfügung des Bundeskanzlers vom 10. März 1869 erfolgte. Ein Abdruck des betreffenden Regulativs ist von Seiten unserer Anstalt bewerkstelligt worden, um den betheiligten Eltern und Zöglingen genaue Einsicht in die bezüglichen Bedingungen zu gewähren.

Zu Ostern vorigen Jahres fanden die mündlichen Reifeprüfungen und die Berathungen und Beschlussfassungen über die Maturität zum ersten Male unter dem Vorsitz eines Königlichen Commissars statt, als welcher Herr Kirchen- und Schulrath Mey den betreffenden Sitzungen des Schulvorstandes und des Lehrercollegiums präsidirte, welchen verehrten hohen Beamten die Anstalt so glücklich gewesen ist, auch in den Reifeprüfungen zu Ostern dieses Jahres in der gedachten Function walten zu sehen.

Eine Veränderung im Lehrercollegium brachte der im Juli des verwichnen Jahres erfolgte Rücktritt des Herrn Faulhaber mit sich, dessen höheres Alter den desfallsigen Entschluss rechtfertigte. Herr Faulhaber hat dem Collegium seit Michaelis 1860 angehört, und sein treues, gewissenhaftes Wirken wird bei der Anstalt, sein liebenswürdiger Charakter bei seinen Arbeitsgenossen immer in dankbarem Andenken bleiben. Derjenige Theil des französischen Unterrichts, welcher den Händen des Herrn Faulhaber anvertraut gewesen, wurde Herrn Gouzy übertragen, der Unterricht in der italienischen Sprache Herrn G. D. Pozzati aus Venedig, welcher denselben bereits 2¾ Jahr lang

an der leipziger Handels-Lehranstalt innegehabt und seinen Wohnsitz vorläufig nach Dresden verlegt hatte. Nachdem Herr Pozzati im März d. J. die Direction eines auswärtigen Fabrikgeschäfts übernommen, ist der gedachte Lehrgegenstand Herrn Ferdinand Ritter aus Bobenneukirchen im Voigtl. anvertraut worden, welcher in seinem Lehrerberufe u. a. während vier Jahre an der Scuola tedesca in Neapel gewirkt hat, seit Ostern 1869 an der hiesigen Lehr- und Erziehungs-Anstalt des Herrn Director Marquart thätig ist, und in dessen Händen der italienische Sprachunterricht eine gedeihliche Pflege zu finden verspricht. Ein weiterer Wechsel tritt mit Ostern d. J. ein, indem Herr Dr. Ruge einem Rufe an die hiesige Annenrealschule folgt. Seine Stelle an unserer Anstalt wird Herr Dr. J. C. Semler einnehmen, welcher sich sowohl durch seine literarische Thätigkeit, als durch seine öffentlichen ästhetischen und literarhistorischen Vorträge am hiesigen Platze rühmlichst bekannt gemacht hat und in sehr erfolgreicher Weise als Lehrer der Literatur- und Culturgeschichte an der Erziehungs-Anstalt des Herrn Hauptmann Käuffer hier wirkt. In ihm wird unsere Anstalt einen gediegenen Lehrer der deutschen Sprache und Literatur, der Geschichte und Geographie, Herr Dr. Ruge einen würdigen Nachfolger finden. Diesem letztern, welcher seit Ostern 1859 der Schule angehört hat, folgt die dankbarste Erinnerung der Behörden unserer Anstalt, des Lehrercollegiums und der zahlreichen Schüler nach, welche sich seiner anregenden und anziehenden Unterweisung erfreut haben. Wie er als Lehrer mit Liebe und Hingebung gewirkt und daher die glücklichsten Ergebnisse erzielt, so hat er durch das Ganze seiner Persönlichkeit auf allen Seiten die Achtung und Zuneigung gewonnen, welche der Gediegenheit, der Offenheit, dem Wohlwollen des Charakters kaum entgehen können. Sehen wir ihn mit Bedauern scheiden, so vertrauen wir darauf, dass er auch in der neuen Stellung der alten Wirksamkeit mit Liebe eingedenk sein wird, und unsere besten Wünsche begleiten ihn auf seinen fernern Wegen. Auch Herr Prof. Dr. Stern scheidet mit Ostern d. J. aus dem Lehrercollegium, indem die vermehrten Ansprüche der hiesigen Königlichen Polytechnischen Schule an seine Zeit und

Kraft ihm die Beibehaltung seines Amtes an unserer Anstalt unmöglich machen. Ein dankbares Andenken bei Collegen und Schülern wird diesem verdienten Lehrer bleiben, der nur zwei Jahre lang der Schule angehört hat.

Die Ausdehnung der Frequenz unserer höhern Abtheilung und das Ausscheiden des Herrn Prof. Dr. Stern hat die Gewinnung einer neuen Lehrkraft für die humanistischen Disciplinen nöthig gemacht, und dieselbe ist in der Person des Herrn Georg Schubert aus hier gefunden worden, welcher nach Absolvirung seiner Universitätsstudien seit Ostern 1868 als Lehrer an der hiesigen Unterrichts- und Erziehungsanstalt des Herrn Director Gelinek mit dem glücklichsten Erfolge wirkt. Ursprünglich der Theologie gewidmet, hat derselbe sich ganz dem Lehrerberufe zugewandt, und die Anstalt ist berechtigt, seinen Eintritt in den Kreis ihrer Lehrer mit der freudigsten Hoffnung zu begrüssen. — Der nämliche Umstand hat zu der Anstellung eines neuen Lehrers der kaufmännischen Fächer geführt, und als solcher ist Herr Arthur Forkert aus hier gewonnen worden, welcher, dereinst selbst ein Schüler unserer Anstalt, seitdem der Praxis des kaufmännischen Berufes in mehreren wichtigen Stellungen in Wien und Dresden gefolgt ist, aber seiner innern Neigung folgend, die Laufbahn des Lehrers wählt, für deren erfolgreiche Beschreitung seine wissenschaftliche Richtung, seine anerkannte Tüchtigkeit, seine Erfahrung die besten Hoffnungen geben.

Die Bildung einer Vorklasse in der Lehrlings-Abtheilung unserer Anstalt, über welche weiter unten berichtet wird, stellte vermehrte Forderungen an die Lehrkräfte der letztern, die diesen Anforderungen nicht vollauf zu entsprechen vermochte. Demnach mussten wir eine Aushilfe suchen, und diese wurde uns durch Herrn C. Weber, Lehrer der hiesigen Unterrichts- und Erziehungsanstalt des Herrn Director Böhme, geleistet, welcher den arithmetischen Unterricht in der Vorklasse übernahm. Für die Bereitwilligkeit, mit welcher dieser bewährte Lehrer dem Ersuchen der Schule entsprach, ist diese ihm zu grossem Danke verbunden.

Herr Prof. Dr. Fuhrmann sah sich in Folge einer Erkrankung genöthigt, zur Schonung seiner Gesundheit den mathematischen Unterricht an unserer Anstalt mehrere Monate lang auszusetzen. Er wurde durch Herrn Dr. J. H. Benthin vertreten, welcher Herrn Prof. Fuhrmanns Vorgänger an der Schule gewesen und vor kurzem nach Sachsen zurückgekehrt ist, sodass es überflüssig, über die gedeihliche Fortführung der ihm überkommenen Aufgabe ein Weiteres zu sagen. Zu unserer aufrichtigen Freude hat Herr Prof. Dr. Fuhrmann mit Beginn des März d. J. den Unterricht in der ersten Klasse wieder aufgenommen, und er wird denselben mit Beginn des neuen Cursus in den verschiedenen Abtheilungen der beiden obern Klassen vollständig wieder übernehmen. Herrn Dr. Benthin ist die Handels-Lehranstalt für seine bereitwillige, gediegene Hilfeleistung zum grössten Danke verpflichtet.

Der Geburtstag Seiner Majestät des Königs war, wie in den frühern Jahren, ein Tag freudiger und erhebender Feier für unsere Anstalt. Es vereinigten sich Mitglieder des Schulvorstandes, das Lehrercollegium und die Zöglinge der Anstalt Vormittags 9 Uhr zu einem Festactus im Schulsaale, welchen die festlich geschmückte Büste des Landesvaters zierte. Der Director legte in einer Ansprache an die Versammlung die Bedeutung des Tages im Allgemeinen, den Beruf der Bildungsanstalten unseres engern Vaterlandes und insbesondere den unserer Schule zu seiner frohen Feier dar. Hieran reihte sich ein freier Vortrag des Schülers der ersten Klasse der höhern Abtheilung Arthur Israel über die Verzweigungen des Karawanenhandels, welchem die Declamation einer Scene aus H. von Kleists Prinz Friedrich von Homburg durch einen Schüler der zweiten Klasse folgte. In der Festrede verbreitete sich Herr Barnewitz über den Einfluss der neuen Welthandelsstrassen, des Sues-Canals und der Pacific-Eisenbahn, auf den Handel und die Industrie Sachsens. Hierauf wurde ein Stück des Dialogs aus Uhlands Herzog Ernst von Schwaben, Act II., durch einen Schüler der zweiten Klasse vorgetragen, und am Schlusse der Feier brachte der Director auf Seine Majestät den König

ein Hoch aus, in welches die zahlreiche Versammlung begeistert einstimmte.

Wieder wurden mit den Schülern der ersten Klasse der höhern Abtheilung die üblichen Excursionen in mehrere der wichtigsten sächsischen Productions- und Industrie-Anlagen gemacht, welche Ausflüge insbesondere bestimmt sind, den technologischen Unterricht durch unmittelbare Anschauung der Gewerbsarbeit fruchtbarer zu machen. Unter der Führung des Directors, der Herren Dr. Benser, Heinrich und Dr. Ruge wurden die Königliche Porzellanmanufactur in Meissen, die Werke von Freiberg und Chemnitz, die Königin Marienhütte bei Zwickau, die Streichgarn-Spinnerei und Tuchfabrik der Herren Gebrüder Zschille in Grossenhain und die Glockengiesserei des Königlichen Stückgiessers Herrn J. G. Grosse hier besichtigt. In Meissen wurden zugleich der Dom und die Albrechtsburg in Augenschein genommen; in und bei Freiberg wurden besucht: die Muldener Hütten und die dasige Schwefelsäure-Bereitungsanstalt, die Gold- und Silber-Spinnerei der Herren Thiele und Steinert, die Flachsgarn-Spinnerei der Herren Schulz, Müller & Hirt, der Dom und das Alterthumsmuseum; in und um Chemnitz: die Maschinenfabrik, die Eisengiesserei und die sämmtlichen übrigen Werkstätten des Herrn Geheimen Commerzienraths Richard Hartmann, die Maschinenfabrik des Herrn Commerzienraths Joh. Zimmermann, die Actien-Baumwoll-Spinnerei, die höhere Webschule, das mechanische und Handweberei-Etablissement des Herrn F. W. Schott, die Kattundruckerei der Herren Richter und Schramm, die Kratzenbeschläge-Fabrik des Herrn Joh. Christian Fischer sen., die Floret-Seidenspinnerei des Herrn Th. Lachmann (Firma J. G. Delling), die Kammgarn-Spinnerei des Herrn C. F. Solbrig in Harthau. Einem verwandten Zwecke diente der mit den Schülern der dritten Klasse (Abtheilung A) unter Leitung des Herrn Dr. Ruge dem hiesigen Museum der Gipsabgüsse abgestattete Besuch. — Wir haben bei allen diesen Besuchen uns der zuvorkommendsten Aufnahme, der gründlichsten Unterweisung durch die Herren Eigner und Vorstände der betreffenden

Anlagen und Institute zu erfreuen gehabt, welchen geehrten Herren dafür der wärmste Dank dargebracht sei, und in reichem Masse ist die von den Excursionen gehegte Erwartung in Erfüllung gegangen. Zugleich waren diese, wie zeither immer, ein willkommener Anlass, in ungezwungenem persönlichen Begegnen Lehrer und Schüler einander näherzuführen.

Der hiesige Handels-Verein hat von neuem seine dauernde Theilnahme an dem Wirken unserer Anstalt bewiesen, indem derselbe, wie in den frühern Jahren, die Mittel zur Anschaffung geeigneter Belohnungen für solche Schüler der zweiten Klasse der Lehrlings-Abtheilung, welche durch Betragen, Fleiss und Leistungen Anspruch auf Auszeichnung sich erworben haben, uns überwiesen hat. Die Schule spricht dafür ihren aufrichtigen Dank aus, die jungen Leute aber, welchen die gedachte Anerkennung zu Theil wird, mögen sich dieselbe einen Antrieb sein lassen, in pflichttreuer Haltung und regem, fleissigen Streben zu beharren und jener Auszeichnung würdig zu bleiben.

Den verbindlichsten Dank hat die Anstalt für mehrfache schätzbare und werthvolle Gaben darzubringen, welche ihr von Behörden, von Gönnern und Freunden, sowie von Schülern zu Theil wurden. Es verehrten der Schule für ihre Bibliothek: die Königlich Württembergische hohe Centralstelle für Handel und Gewerbe die Jahresberichte der Handels- und Gewerbekammern in Württemberg auf 1868, die Smithsonian Institution in Washington (N.-A.) ihren „Annual Report of the Boards of Regents of the Smithsonian Institution, for 1867“ (Washington, 1868), — die Handels- und Gewerbekammern in Dresden und Plauen ihren Jahresbericht auf 1868, die Handels- und Gewerbekammer in Leipzig ihre Jahresberichte auf 1867 und 1868, der hiesige Handels-Verein eine von ihm herausgegebene tabellarische Uebersicht der neuen Masse und Gewichte des Norddeutschen Bundes, Herr L. Gehe hier, Chef des Hauses Gehe und Comp., zwei kostbare Werke: „J. R. M'Culloch, A Dictionary, Practical, Theoretical and Historical, of Commerce and Commercial Navigation.“ New Edition. Edited by Hugh G. Reid.

(London, 1869) und „R. Y. Barnes, New and Improved Universal System of Book-keeping.“ (London, 1869.) Zur Vermehrung unserer Waarensammlung trugen bei: Herr Henry Kerdijk in Rotterdam, Director der Afrikanischen Handels-Gesellschaft daselbst, durch Muster verschiedener Producte der westafrikanischen Küste, und unser Zögling J. W. J. van Harwegen den Breems aus Vlaardingen, Schüler der ersten Klasse der höhern Abtheilung.

Die Sammlungen der Anstalt sind aus Schulmitteln andauernd nach Bedürfnis vermehrt worden. Die Bibliothek erhielt einen Zuwachs von 68 Werken; sie umfasst gegenwärtig 1071 Werke in 1469 Bänden.

Die Reifeprüfungen des laufenden Schuljahres haben in der Woche vom 14. bis 19. März (Clausurarbeiten), dann am 28. und 30. März (mündliche Prüfungen) stattgefunden. Es hatten sich von den am Schlusse des Schuljahres vorhandenen neunzehn Schülern der ersten Klasse der höhern Abtheilung achtzehn zur Ablegung jener Prüfungen gemeldet. Von diesen haben vierzehn dieselben bestanden, und zwölf der betreffenden Zöglinge haben sich dadurch das Reifezeugnis erworben; zwei Schüler konnten auf das letztere keinen Anspruch machen, weil sie vom Unterricht in der Mathematik dispensirt gewesen waren.

Die mit dem Reifezeugnis entlassenen Schüler sind die folgenden:

Adelheim, Alexander, geb. d. 17. November 1853 in Moskau
Barth, Philipp, geb. den 4. Juni 1852 in Luzan.
Blau, Johann, geb. den 14. August 1853 in Wien.
den Breems, van Harwegen, Jacobus, geb. den 13. Juni 1851 in Vlaardingen.
Eichhorn, Heinrich Oscar, geb. den 7. Mai 1852 in Medingen.

Hänsel, Julius Georg, geb. den 15. Juni 1854 in Dresden.
Hoyer, Gustav Julius, geb. den 12. December 1852 in Schandau.
Landesmann, Albert, geb. den 29. März 1854 in Teplitz.
Melzer, Otto, geb. den 24. März 1854 in Dresden.
Raudnitz, Alfred, geb. den 7. April 1853 in Prag.
Schmid, Friedrich Gustav Felix, geb. den 1. August 1852 in Dresden.
Stühmke, Friedrich Wilhelm Otto, geb. den 3. Februar 1853 in Dresden.

Die beiden Schüler, welche gleichfalls die Reifeprüfung bestanden, aber wegen ihrer Dispensation vom mathematischen Unterricht nur ein Abgangszeugnis erhalten haben, sind:

Freund, Sigmund, geb. den 7. Januar 1852 in Grosz-Becskerek.
Luther, Victor, geb. den 18. April 1852 in Moskau.

Den Schülern Alfred Raudnitz und Friedrich Wilhelm Otto Stühmke, welche sich durch musterhaftes Verhalten und vorzügliche Leistungen ausgezeichnet, ist eine Prämie zuerkannt worden, welche in „Schöppner, Hausschatz der Länder- und Völkerkunde. Zweite Auflage. Herausgegeben von Ruge“ besteht.

Die Statistik der Handels-Lehranstalt im verwichenen Schuljahre liefert nachstehende Data:

Am Schlusse des Schuljahres 1868/69 zählte die Abtheilung für Handlungslehrlinge 36 Abiturienten. Von diesen erhielt einer ein sehr ehrenvolles, zwei ein ehrenvolles Abgangszeugnis auf Grund ausgezeichneten Betragens und ausgezeichneten Fleisses, und weil ihre Leistungen den durch Beschluss des Lehrer-Collegiums festgestellten Anforderungen entsprachen. Von den übrigen Schülern hat 1 die erste, 19 die zweite und 13 die dritte Hauptcensur im Abgangszeugnis erhalten.

Die Schüler, welche in der vorerwähnten Weise ausgezeichnet wurden, waren folgende:

Gottlieb Reinhard Emil Buchwald aus Grossenhain, bei Herren Dindorf & Hache.

Arthur Max Richter aus Colditz, bei Herrn Gustav Hitzschold.

Carl Emil Zschoche aus Gröba, bei Herren Seydel & Junghans.

Die mit dem „sehr ehrenvollen" Abgangszeugnis verbundene Prämie wurde dem Schüler Buchwald in „Schöppner, Hausschatz der Länder- und Völkerkunde. Zweite Auflage. Herausgegeben von Ruge" zu Theil.

Von den Schülern der zweiten Klasse der Lehrlings-Abtheilung konnten wiederum mehrere, welche sich durch lobenswerthes Betragen, durch Fleiss und Leistungen die Anerkennung des Lehrercollegiums erworben hatten, durch Ertheilung von Prämien ausgezeichnet werden, die der hiesige Handels-Verein der Anstalt zu diesem Zwecke in fünf Exemplaren von „Tschudi, Das Thierleben der Alpenwelt" übergab. Diese Belohnungen wurden folgenden Schülern zuerkannt:

Conrad Brückner aus Dresden, bei Herrn Otto Krille.
Carl Albin Hübler aus Strehla, bei Herrn Robert Weigand.
Max Wilhelm Hustig aus Radeberg, bei Herrn Bernhard Wolf.
Albin Kohlmann aus Dresden, bei Herrn Adolph Renner.
Johannes Nicolaus Heinrich Westphal aus Travemünde, bei Herrn Joseph Meyer.

Die höhere Abtheilung zählte 17 Abiturienten. Von diesen haben zwölf das Reifezeugnis erhalten, und es ist darüber am Schlusse des vorigen Schuljahres schon berichtet worden. Fünf Abiturienten, die sich der Reifeprüfung nicht unterzogen hatten, erhielten Abgangszeugnisse, und zwar:

vier mit dem Prädict „gut“,
einer „ „ „ „hinreichend“.

Die Zahl der Schüler in der Abtheilung für Handlungslehrlinge betrug am Schlusse des Schuljahres 1868/69	102
Abgegangen sind zu Ostern 1869	44
Bestand beim Beginn des neuen Schuljahres . . .	58
Aufgenommen wurden beim Beginn und im Laufe des gegenwärtigen Schuljahres	95
Durchlaufende Schülerzahl im Schuljahre 1869/70 .	153
Abgegangen sind im Laufe des Schuljahres . .	29
Demnach Bestand am Schlusse des gegenwärtigen Schuljahres	124

Von obigen 153 Schülern kommen

28 auf Kl. I^{a}.
27 „ „ I^{b}.
25 „ „ II^{a}.
27 „ „ II^{b}.
27 „ „ II^{c}.
16 „ die Vorklasse.
3 nur am Sprachunterricht Antheil nehmend.

Seit der Eröffnung der Handels-Lehranstalt (20. Juni 1854) sind in die Abtheilung der Handlungslehrlinge überhaupt 1465 Schüler aufgenommen worden.

In der höhern Abtheilung betrug die Zahl der Schüler am Schlusse des Schuljahres 1868/69 . .	102
Abgegangen sind zu Ostern 1869	32
Bestand beim Beginn des neuen Schuljahres . .	70
Aufgenommen wurden beim Beginn und im Laufe des gegenwärtigen Schuljahres	76
Durchlaufende Schülerzahl im Schuljahre 1869/70 .	146
Abgegangen sind im Laufe des Schuljahres . .	22
Demnach Bestand am Schlusse des gegenwärtigen Schuljahres	124

Obige 146 Schüler vertheilen sich wie folgt:

15 auf Kl. I[a].
11 „ „ I[b].
31 „ „ II[a].
20 „ „ II[b].
40 „ „ III[a].
29 „ „ III[b].

Von ihnen stammen

69 aus dem Königreiche Sachsen,
11 „ andern deutschen Staaten,
32 „ der österreichisch-ungarischen Monarchie,
4 „ den Niederlanden,
1 „ Frankreich,
4 „ Grossbritannien und Irland,
1 „ Dänemark,
2 „ Schweden,
1 „ Norwegen,

6 „ Russland,
1 „ Italien (Kirchenstaat),
2 „ Griechenland,
2 „ Serbien,
1 „ der Türkei,
4 „ den V. St. von Nordamerika,
2 „ Westindien,
2 „ Brasilien,
1 „ Peru.

Seit der Errichtung dieser Abtheilung der Handels-Lehranstalt (Anfang October 1854) sind in dieselbe überhaupt 628 Zöglinge aufgenommen worden.

Die mangelhafte Vorbildung einer Anzahl der für die Abtheilung der Handlungslehrlinge angemeldeten jungen Leute machte im verwichenen Schuljahre wieder die Errichtung einer Vorklasse nöthig, in welche beim Beginn des Schuljahres 7 Schüler, im Laufe desselben 9 weitere aufgenommen wurden, sodass diese Klasse überhaupt 16 Schüler zählte. Ganz abgewiesen mussten ihrer unzulänglichen elementaren Bildung wegen 8 für die Lehrlings-Abtheilung Gemeldete, 1 für die höhere Abtheilung Gemeldeter werden.

Der Unterricht des neuen Schuljahres beginnt Montag, den 25. April. Die Aufnahmeprüfungen der angemeldeten Schüler finden statt:

in beiden Abtheilungen

Mittwoch, den 20. April, Vor- und Nachmittags.

F. Noback,
Director.

Unterrichtsgang im Schuljahre 1869/70.

I.

Abtheilung für Handlungslehrlinge.

Handelswissenschaft.

Kl. I^{a}. und I^{b}., je 1 St. w. Wechsellehre, unter vollständiger Erläuterung der deutschen Wechselordnung und verbunden mit praktischen Uebungen. Anweisungen, Checks. Staatspapiere und andere Verkehrsobligationen. Actien. Arten des Handels; Baarkauf, Creditkauf, Tageskauf, Lieferungskauf, Prämiengeschäfte. Eigenhandel, Commission. Mäkler- und Agentenwesen.

Barnewitz (Kl. I^{a}.), Director (Kl. I^{b}.)

Kl. II^{a}., II^{b}., II^{c}., je 1 St. w. Entwickelung der Grundbegriffe: Handel, Gut, Waare, Geld. Handeltreibende, Arten des Handels. Eintheilung der Waaren. Das Hauptsächlichste aus der Mass- und Gewichtskunde, der Lehre vom Gelde und der Münzkunde. Papiergeld. Wechsellehre begonnen.

Heinrich (Kl. II^{a}., II^{c}.), Barnewitz (Kl. II^{b}.).

Buchhalten und Contorarbeiten.

Kl. I^{a}. und I^{b}., je 1 St. w. Doppelte Buchhaltung. Erläuterung ihrer Grundsätze und Eigenthümlichkeiten, und Bethätigung der erstern durch Bearbeitung eines einmonatigen Geschäftsganges; Abschluss.

Director (Kl. I^{a}.), Heinrich (Kl. I^{b}.).

Kl. II^{a}., II^{b}., II^{c}., je 1 St. w. Contorarbeiten: Ausarbeitung von Noten, Rechnungen, Facturen, Verkaufsrechnungen, Spesenrechnungen, Scheinen und Quittungen. — Einfache Buchhaltung auf Grund eines einmonatigen Geschäftsganges. Heinrich (Kl. II^{a}.), Barnewitz (Kl. II^{b}., II^{c}.).

Correspondenz.

Kl. I^{a}. und I^{b}., je 1 St. w. Ausarbeitung von Briefen aller wichtigern Gattungen. Die Entwürfe wurden anfänglich in grosser Ausführlichkeit gegeben, während später die Aufgabe sich der Regel nach auf das Thatsächliche der zu Grunde liegenden Geschäftsvorfälle beschränkte. Den Stoff bildeten die in der Buchhaltung behandelten Transactionen. Anfertigung der an den Briefwechsel sich anschliessenden Contorarbeiten (Rechnungen, Facturen etc.).

Director (Kl. I^{a}.), Heinrich (Kl. I^{b}.).

Allgemeines und kaufmännisches Rechnen.

Kl. I^{a}. und I^{b}., je 2 St. w. Zins-, Disconto- und Terminrechnung. Contocorrenten. Gold-, Silber- und Münzrechnung. Wechselrechnung: Wechselpari, Wechselreduction, Wechselarbitrage, Wechselcommissionsrechnung. Berechnung der Obligationen und Actien. Einfache und zusammengesetzte Waarencalculation. Heinrich (Kl. I^{a}.), Barnewitz (Kl. I^{b}.).

Kl. II^{a}., II^{b}., II^{c}., je 2 St. w. Vortheile beim Rechnen mit unbenannten ganzen Zahlen. Repetition der gemeinen Brüche. Decimalbrüche. Einfache und zusammengesetzte Proportionen. Kettenrechnung. Gesellschafts- und Alligationsrechnung. Procentrechnung. Zinsrechnung.

Barnewitz (Kl. II^{a}.), Heinrich (Kl. II^{b}., II^{c}.).

Vorklasse, 3 St. w. Numeriren. Die vier Grundrechnungsarten in unbenannten und benannten Zahlen. Gemeine Brüche. Decimalbrüche. Einfache und zusammengesetzte Proportionen und Anwendung derselben auf Zins- und Gesellschaftsrechnung. Weber.

Geographie.

Kl. I^{a}., 2 St. w. Deutschland. Amerika und Asien.
Prof. Dr. Hübner.

Kl. I^{b}., 2 St. w. Die ausserdeutschen Staaten Europas. Amerika und Afrika. Dr. Benser.

Kl. II^{a}. und II^{c}., je 2 St. w. Das Wichtigste aus der mathematischen und physischen Gegraphie. Ueberblick über alle Erdtheile in Kl. II^{a}., nur über Europa in Kl. II^{c}. Physische Geographie von Deutschland. Norddeutscher Bund. Dr. Ruge.

Kl. II^{b}., 2 St. w. Mathematisch-physikalische Geographie. Deutschland. Oesterreich, Schweiz, Frankreich. Dr. Benser.

Vorklasse, 2 St. w. Allgemeine Vorbegriffe aus der mathematischen und physischen Geographie. Speciell das südwestliche Europa. Prof. Dr. Hübner.

Waarenkunde, 1 Stunde wöchentlich.*)

Ausführlich behandelt wurden: Zucker, Kaffee, Spiritus; übersichtlich: Gewürze, gewebte Stoffe und ihre Fabrikation, Papier, Tabak. Einige experimentelle (chemisch-physikalische) Erläuterungen wurden gegeben und die Waarenmustersammlung der Anstalt, sowie technologische Abbildungen vielfach benutzt.
Zschau.

Deutsche Sprache und Literatur.

Kl. I^{a}. und I^{b}., je 1 St. w. Aufsätze. Freie Vorträge und Declamation. Lectüre ausgewählter Stücke aus dem Dresdener Lesebuch, unter Anknüpfung literarhistorischer Bemerkungen. Prof. Dr. Hübner.

Kl. II^{a}. und II^{b}., je 2 St. w. Musterstücke aus dem Dresdener Lesebuch gelesen und erläutert. Ausarbeitung von Aufsätzen. In Klasse II^{b}. ausserdem grammatische Uebungen. Im Winterhalbjahr in Kl. II^{a}. Hermann und Dorothea, in Kl. II^{b}. die ersten Akte von Wilhelm Tell. Dr. Ruge.

---

*) Es nahmen an diesem Unterrichtszweige, welcher ein facultativer ist, 41 Schüler Theil, die in zwei Sectionen vertheilt waren.

Kl. II^{c}., 2 St. w. Grammatik nach Götzinger. Aufsätze. Declamation. Versuche in freien Vorträgen. Leseübungen aus dem Dresdener Lesebuch.

Prof. Dr. Hübner.

Vorklasse, 3 St. w. Leseübungen aus dem Dresdener Lesebuch. Dictate. Schriftliche und mündliche grammatische Uebungen. Declamation.

Prof. Dr. Hübner.

Französische Sprache.

Kl. I., 2 St. w. Grammatik nach „Plötz, Lehrbuch", 2. Cursus, vom Zeitworte an bis Lection 75. Mündliche und schriftliche Uebersetzung aus „Ebener, Lesebuch", und zwar sämmtlicher Stücke der 4. Stufe. Gouzy.

Kl. II., 2 St. w. Grammatik nach „Plötz, Lehrbuch", 2. Cursus, Lection 1 (regelmässiges Zeitwort) bis 42. Uebungen über alle Arten von Zeitwörtern, mit besonderer Bezugnahme auf deren Rection. Mündliche und schriftliche Uebersetzung aus „Lüdecking, Lesebuch", 1. Theil (die ersten vier Abtheilungen.) Gouzy.

Kl. III., 2 St. w. Elementarunterricht vorherrschend. Uebersetzungen aus dem Deutschen ins Französische und umgekehrt aus „Plötz, Lehrbuch", 1. Cursus. Leseübungen in „Lüdecking, Lesebuch", 1. Theil. Gouzy.

Englische Sprache.

Eine erste Klasse bildete sich nicht.

Kl. II., 2 St. w. Grammatik nach „Kade, Anleitung." Wiederholung des vorjährigen Pensums der dritten Klasse; hierauf die Wortformenlehre bis zum Schlusse (§ 194). Dazu im letzten Monat Ueberblick über den Inhalt des dritten Buches: die Lehre vom einfachen Satze. Lesen und Uebersetzen: Macaulays Lord Clive, im ersten Halbjahr mit Auswahl, im zweiten Halbjahr im Zusammenhange. — Wöchentlich wurden je eine oder einige der Aufgaben des Lehrbuchs privatim schriftlich bearbeitet; an die Beurtheilung dieser Arbeiten knüpften sich orthographische Bemerkungen. Senf.

Kl. III., 2 St. w. Grammatik nach „Kade, Anleitung.“ Das englische Alphabet; Lautwesen und Schreibung nach §§ 1—24; die Redetheile vom Artikel bis zum unregelmässigen Verb, §§ 25—100. Lesen und Uebersetzen der englischen Musterbeispiele zu den betreffenden Paragraphen. — Jede Woche wurde eines der Uebungsstücke des Lehrbuchs privatim schriftlich bearbeitet. Senf.

II.

Höhere Abtheilung.

Handelswissenschaft und Handelsrecht.

Kl. I^{a}. und I^{b}., comb., 2 St. w. Gestaltung des Handels und seiner Operationen; Handel mit den realen Waaren, Geld- und Wechselhandel, Fonds- und Actienhandel; — dabei: Baarkauf und Creditkauf, Tageskauf und Lieferungskauf, Differenzgeschäft, Prämiengeschäfte u. s. w.; Handel auf Besicht; Warrants; Eigenhandel und Commission, Cargadorenwesen, Grossaventur, Auctionen, Gross- und Kleinhandel, Hausirhandel; Buchhandel etc. Die Berechtigung zum Handelsbetriebe und ihre staatlichen Bedingungen. Firma. Handelsregister. Zweiggeschäfte. Handelsgesellschaften. Hilfsgewerbe des Handels: Mäkler- und Agentenwesen, Transport (Landfrachtfahrt mittelst des gemeinen Fuhrwesens und des Eisenbahndienstes, Flusschiffahrt und Seeschiffahrt; Haverei, Bodmerei etc.), Assecuranz, Spedition, Bankwesen. Förderungsanstalten des Handels: Messen, Börsen, Schauanstalten, Zollniederlagen, Freihäfen. Handels-Corporationen, Handelskammern. Consulate. Posten, Telegraphie. Handels-Usanzen. Der Handel und die Landesgesetze. (Mit stetem Hinweis auf die Bestimmungen des deutschen Handelsgesetzbuchs.) Director.

Kl. II^{a}. und II^{b}., je 2 St. w. Papiergeld. Wechsellehre im ganzen Umfange, mit Erläuterung der deutschen Wechselordnung und unter Berücksichtigung der wichtigsten

fremden Gesetzgebungen, namentlich der französischen und englischen. Praktische Uebungen zur Wechsellehre. Anweisungen; die Checks und ihre Ausbreitung in der neuesten Zeit. Staatspapiere und andere Verkehrsobligationen. Actien und ihre Modificationen (Prioritätsactien, Stamm-Prioritätsactien), Kuxe, Schiffsparte. Gestaltung des Handels: allgemeine Kategorien (Welthandel, Zwischenhandel, Transitverkehr, Ein- und Ausfuhrhandel, Activ- und Passivhandel, Binnenhandel und auswärtiger Handel, Landhandel und Seehandel, Karawanenhandel, Grosshandel und Kleinhandel, Scheidung nach den Objecten.) In Kl. II^{a}. noch: Handel mit den realen Waaren, Geld- und Wechselhandel, Fonds- und Actienhandel; — dabei: Baarkauf und Creditkauf, Tageskauf und Lieferungskauf, Differenzgeschäft, Prämiengeschäfte u. s. w. Eigenhandel und Commission.

Director (Kl. II^{a}.), Heinrich (Kl. II^{b}.).

Kl. III^{a}. und III^{b}., je 1 St. w. Erörterung der Grundbegriffe: Handel, Waare, Geld, Kauf, Preis, Kaufmann. Die Gegenstände des Handels und ihr Mass: Klassen der Waaren (reale, ideelle), Mass und Gewicht, Geld und Münze. Die bedeutsamsten Massysteme und die wichtigsten Münzsysteme, insbesondere die deutschen Münzverhältnisse, wurden näher entwickelt, über das Geld- und Münzwesen der für den Handel weniger erheblichen Länder ein Ueberblick gegeben. Papiergeld.

Heinrich (Kl. III^{a}.), Barnewitz (Kl. III^{b}.).

Volkswirthschaftslehre.

Kl. I^{a}. und I^{b}., comb., 2 St. w. Erläuterung der Grundbegriffe: Gut und Güterklassen, Werth (Gebrauchswerth, Tauschwerth etc.), Vermögen, Reichthum, Wirthschaft. — Allgemeiner Theil. Production: Natur, Arbeit, Kapital. Theilung und Vereinigung der Arbeit; Productivität der Arbeiten, volkswirthschaftliche Systeme; freie und unfreie Arbeit. Eigenthum; Socialismus und Communismus. Credit. Umlauf: Preis; Geld. Vertheilung: Einkommen; Grundrente, Arbeitslohn und Unternehmergewinn, Kapitalrente; Angriffe auf die Existenz einer Grundrente (Ricardo—Carey). Consumtion: Arten; Wechselwirkung zwischen Erzeugung und Verbrauch; Credit-

krisen (Handelskrisen). Luxus. — Besonderer Theil: Urproduction (Jagd und Fischerei, Viehzucht, Ackerbau, Forstwirthschaft, Bergbau); Gewerbfleiss, Handwerk und Fabrik (Hausindustrie, concentrirte Fabrikation, Maschinenindustrie), Handel und Mittel desselben (Zahlungsarten, Banken etc.). — Bei der Behandlung des Geldes, der Banken, der Handelsarten und an andern Stellen war auf den handelswissenschaftlichen Unterricht zu verweisen, in welchem ein zugleich dahin gehöriger Theil des Pensums zur Erledigung kommen.

Director.

Buchhalten und Contorarbeiten.

Kl. I^{a}. und I^{b}., comb., 2 St. w. Doppelte Buchhaltung. Entwickelung und Darlegung ihrer Grundsätze und Eigenthümlichkeiten, ihrer relativen Vorzüge. Bearbeitung eines einmonatigen Geschäftsganges, welcher in Kl. II. nach der einfachen Methode behandelt worden war, und Abschluss. Darauf buchhalterische Darstellung eines complicirteren zweimonatigen Geschäftsganges, unter Modificationen der vorher beobachteten Formen, und Abschluss. Director.

Kl. II^{a}. und II^{b}., je 2 St. w. Contorarbeiten. Ausarbeitung von Rechnungon, Facturen, Verkaufsrechnungen, Spesenrechnungen, Scheinen und Quittungen in französischer und englischer Sprache. Einfache Buchaltung auf Grund eines einmonatigen Geschäftsganges; Abschluss.

Barnewitz (Kl. II^{a}.), Heinrich (Kl. II^{b}.).

Kl. III^{a}. und III^{b}., je 1 St. w. Contorarbeiiten. Ausarbeitung von Noten, Rechnungen, Facturen, Verkaufsrechnungen, Contofinten, Spesenrechnungen und Quittungen in deutscher Sprache. Barnewitz (Kl. III^{a}.), Heinrich (Kl. III^{b}.).

Correspondenz.

Kl. II^{a}. und II^{b}., je 2 St. w. Bearbeitung einer grössern Anzahl von Briefreihen, deren Objecte in einheimischen und überseeischen Waaren- und Wechselgeschäften, in Speditionsangelegenheiten u. s. w. bestanden. Den Schülern wurden zu diesem Zwecke Dispostionen gegeben, die anfänglich und bei

den schwierigern Aufgaben von grösserer Ausführlichkeit waren, später sich auf das Thatsächliche der behandelten Operationen beschränkten. Heinrich (Kl. I^{a}.), Barnewitz (Kl. I^{b}.).

Kl. II^{a}. und II^{b}., je 2 St. w. Briefe über einfache Handelsoperationen, zum Theil in Beziehung gesetzt zu dem Pensum der Buchhaltung und der Handelswissenschaft.

Barnewitz (Kl. II^{a}.), Heinrich (Kl. II^{b}.).

Kaufmännisches Rechnen.

Kl. I^{a}. und I^{b}., je 2 St. w. Contocorrenten in allen zur Anwendung kommenden Methoden. Einfache und zusammengesetzte Waarencalculation. Wechsel- und Geld-Arbitrage. Wechselcommissionsrechnung. Berechnung der Fonds und Actien.

Barnewitz (Kl. I^{a}.), Heinrich (Kl. I^{b}.).

Kl. II^{a}. und II^{b}., je 3 St. w. Disconto- und Terminrechnung, Gold-, Silber- und Münzrechnung. Wechselrechnung bis zur Arbritage (Wechselpari, Wechselreduction, Wechselcalculation). Heinrich (Kl. II^{a}.), Barnewitz (Kl. II^{b}.).

Kl. III^{a}. und III^{b}., je 5 St. w. Vortheile beim Rechnen mit unbenannten ganzen Zahlen. Gemeine Brüche. Decimalbrüche. Einfache und zusammengesetzte Proportionen. Kettenrechnung. Alligationsrechnung. Gesellschaftsrechnung. Procentrechnung. Zinsrechnung. — Fortlaufend Uebungen im Kopfrechnen. Dr. Benser (Kl. III^{a}.), Barnewitz (Kl. III^{b}.).

Mathematik.

Kl. I^{a}. und I^{b}., comb., 2 St. w. Wiederholungen aus verschiedenen Theilen der allgemeinen Arithmetik, Algebra und Geometrie. Die arithmetischen und geometrischen Reihen, nebst deren Anwendung auf die Zinseszins- und Rentenrechnung. — Einleitung in die Stereometrie. Berechnung der Oberflächen und Inhalte der wichtigsten Körper. — Aufgaben, als Anwendungen aller behandelten Zweige der Mathematik. Prof. Dr. Fuhrmann. (Vom November v. J. bis Ende Februar d. J. Dr. Benthin in Stellvertretung.)

Kl. II^{a}. und II^{b}., je 3 St. w. Allgemeine Arithmetik und Algebra. Wiederholung der Potenzirung und Radici-

rung. Gleichungen ersten Grades mit einer Unbekannten. Die Logarithmen und ihre Anwendungen. Gleichungen ersten Grades mit mehreren Unbekannten. Gleichungen zweiten Grades.

Geometrie. Die Aehnlichkeit der geradlinig begrenzten Figuren. Die Kreislehre. Ebene Trigonometrie. Aufgaben als Anwendungen. Prof. Dr. Fuhrmann. (Seit November v. J. Dr. Benthin in Stellvertretung.)

Kl. III^{a}. und III. Algebra, je 2 St. w. Buchstabenrechnung: Addition, Subtraction, Multiplication, Division und Potenzirung.

Geometrie, je 1 St. w. Erste Hälfte der Planimetrie, ausgenommen die Lehre von der Aehnlichkeit der Figuren.

Zschau.

Naturgeschichte.

Kl. III^{a}. und III^{b}., je 3 St. w. Botanik. Organe, Lebenserscheinungen und chemische Bestandtheile der Pflanzen. Systematik. Beschreibung der Pflanzen, mit besonderer Berücksichtigung derjenigen, welche für Handel und Gewerbe wichtig sind. — Mineralogie. Specielle Beschreibung der Mineralien. Silicate und Edelsteine, Metalle und Erze, brennbare Mineralien. — (Leitfaden: „Kluge, Naturgeschichte.“)

Zschau.

Physik.

Kl. II^{a}. und II^{b}., je 3 St. w. Allgemeine Eigenschaften der Körper. Die einfachen Maschinen. Gleichgewicht und Bewegung. Magnetismus, Elektricität (Galvanismus), Wärme. — (Leitfaden: „Scherling, Grundriss der Physik und Meteorologie.“)

Zschau.)

Mechanische Technologie.

Kl. I^{a}. und I^{b}., comb., 2 St. w. Die Nutzmetalle; Vorkommen, Gewinnung, Eigenschaften und Verarbeitung derselben. Beschreibung einzelner Metallfabrikationen. — Spinnerei und Weberei. Rohstoffe und Fabrikate der Textilindustrie. — (Als Veranschaulichungsmittel wurden benutzt: zahlreiche Waarenmuster und „Knapp, Technologische Wandtafeln.“) Zschau.

Chemie.

Kl. I^a. und I^b., comb., 2 St. w. Die wichtigern Elemente und ihre Verbindungen, insofern dieselben zur Erklärung chemischer Vorgänge dienen oder durch Anwendung Bedeutung erlangen. — Kohlenhydrate und stickstoffhaltige organische Verbindungen. Die Gährung; Fette und Seifen, Gerbstoffe, organische Säuren und Basen. — (Leitfaden: „Willigk, Lehrbuch der Chemie.") Zschau.

Waarenkunde.

Klasse I^a. und I^b., je 1 St. w. Waaren aus dem Pflanzenreiche. Zubereitung und Verarbeitung der Rohmaterialien. Eigenschaften der Waaren; Beurtheilung ihres Werthes; Mittel zu ihrer Conservirung. — Waaren aus dem Thierreiche. — (Leitfaden: „Erdmann, Grundriss der Waarenkunde.")
Zschau.

Allgemeine und Handels-Geographie und Statistik.

Kl. I^a. und I^b., comb., 2 St. w. Südeuropa, Afrika, Asien; Australien und Amerika cursorisch. — Kartenzeichnen.
Dr. Ruge.

Kl. II^a., 2 St. w. Schweiz, Frankreich, Belgien, Niederlande, Grossbritannien und Irland, Dänemark und Skandinavien, Russland. — Kartenzeichnen. Dr. Benser.

Kl. II^b. 2 St. w. Osteuropa. Amerika und Afrika.
Prof. Dr. Hübner.

Kl. III^a., 2 St. w. Einleitendes aus der mathematischen Geographie. Ueberblick über die physische Geographie. Uebersicht über die fünf Erdtheile, Europa besonders. Specielle Behandlung Deutschlands. — Kartenzeichnen. Dr. Ruge.

Kl. III^b., 2 St. w. Vorbegriffe und Allgemeines aus der mathematischen und physischen Geographie. Speciell das südwestliche Europa. Prof. Dr. Hübner.

Allgemeine und Handelsgeschichte.

Kl. I^a. und I^b., comb., 2 St. w. Das Zeitalter der grossen Entdeckungen zur See. Die neue Zeit bis auf Friedrich den Grossen. Dr. Ruge.

Kl. IIa., 2 St. w. Geschichte des Mittelalters vom Ende der Völkerwanderung bis zum funfzehnten Jahrhundert. Geschichte der neuen Zeit: das Zeitalter der Entdeckungen und der Reformation. Prof. Dr. Stern.

Kl. IIb., 2 St. w. Das Mittelalter. Die neue Zeit bis auf Friedrich den Grossen. Prof. Dr. Hübner.

Kl. IIIa., 2 St. w. Alte Geschichte, namentlich Geschichte der Griechen und Römer bis zum Untergange des weströmischen Reichs. Dr. Ruge.

Kl. IIIb., 2 St. w. Das Alterthum bis zu den punischen Kriegen. Prof. Dr. Hübner.

Deutsche Sprache und Literatur.

Kl. Ia. und Ib., comb., 3 St. w. Aufsätze. — Freie Vorträge. — Literaturgeschichte vom funfzehnten Jahrhundert bis zur romantischen Schule. — Lectüre: Goethes Iphigenia auf Tauris, Shaksperes Julius Caesar, Lessings Nathan der Weise. Dr. Benser.

Kl. IIa., 3 St. w. Ausarbeitung von Aufsätzen. — Grammatik nach Götzinger, verbunden mit schriftlichen und mündlichen Uebungen. — Lectüre: Schillers Wilhelm Tell und H. von Kleists Prinz Friedrich von Homburg. — Vorträge. — Literaturgeschichte: Geschichte der deutschen Dichtung vom zwölften bis zum Ausgang des funfzehnten Jahrhunderts. Prof. Dr. Stern.

Kl. IIb., 3 St. w. Aufsätze und Beurtheilung derselben. — Freie Vorträge. — Declamation. — Lectüre: Goethes Götz von Berlichingen und Schillers Wallensteins Tod. Prof. Dr. Hübner.

Kl. IIIa., 4 St. w. Ausarbeitung von Aufsätzen und Bearbeitung grammatischer Aufgaben nach Götzingers Grammatik. — Uebungen im Vortrage und Declamation von Prosastücken und Gedichten. — Lectüre von Musterstücken aus dem Dresdener Lesebuch. Im Winterhalbjahr Schillers Wilhelm Tell. Dr. Ruge.

Kl. III^{b}., 4 St. w. Grammatik: Schriftliche und mündliche Uebungen nach Götzinger. Satzlehre. — Ausarbeitung von Aufsätzen. — Declamation und Leseübungen.

Dr. Benser.

Französische Sprache und Correspondenz.

Kl. I^{a}. und I^{b}., je 5 St. w. Grammatik. Das grammatische Lehrbuch von Larousse vollständig. Uebungen aus der Grammatik von Poitevin, zur Befestigung in der Syntax und in den Idiotismen. — Uebersetzung, mündlich und schriftlich. Aus Gruners Musterstücken der erste Theil von Nr. 67 an, der zweite Theil bis Nr. 18. — Dictate (in Prosa) aus klassischen Autoren. Besondere Dictate, in denen die Gallicismen und die Sprichwörter behandelt wurden. — Lectüre mit mündlicher Uebersetzung und Recitation: zahlreiche Stücke aus „Herrig et Burguy, La France littéraire", namentlich von Corneille, Racine, Molière, La Fontaine, Mme de Sévigné, Voltaire, Montesquieu, J. J. Rousseau, Mme de Staël, Guizot, Thiers, Lamartine, V. Hugo, Octave Feuillet. Alle vierzehn Tage wurde ein auswendiggelerntes poetisches Stück (aus „La France littéraire") von den Schülern vorgetragen. — Freie Ausarbeitungen, je eine alle vierzehn Tage. Die Gegenstände derselben waren u. a. Le Requiem de Mozart, Mort de Jeanne d'Arc, Le cheval de l'Arabe. — Conversation über die in „La France littéraire" enthaltenen Biographien, vierzehntäglich. — Kaufmännische Correspondenz. Briefe über alle wichtigern Geschäftsvorfälle aus dem Bereiche des Waaren- und Wechselverkehrs, des Transports u. s. w., über Streitfälle etc., nach gegebenen kurzen Inhaltsübersichten. Einige Briefe wurden aus dem Deutschen ins Französische übersetzt. — Der Unterricht wurde durchweg in französischer Sprache ertheilt.

André.

Kl. II^{a}. und II^{b}., je 4 St. w. Grammatik nach „Otto, Conversationsgrammatik" (in Kl. II^{a}. von Lection 45 bis zum Schlusse, in Kl. II^{b}. Lection 45 bis 61). Mündliche und schriftliche Uebersetzung der Uebungsaufgaben dieses Werkes. Syntax nach „Gruner, Uebungsaufgaben" bis § 66. Mündliche und schrift-

liche Uebersetzung aus „Gruner, Musterstücke“ (in Kl. IIa. bis § 54, in Kl. IIb. bis § 31). — Dictate (in Prosa) aus klassischen Schriftstellern, wöchentlich eines. — Lectüre klassischer Stücke aus „Herrig et Burguy, La France littéraire“, mit mündlicher Uebersetzung. Alle vierzehn Tage Recitation eines poetischen Stückes. — Der Unterricht wurde, sobald es anging, vorwiegend in französischer Sprache ertheilt und die Schüler zur Anwendung dieses Mediums geführt.

Sandré (Kl. IIa.) u. Gouzy (Kl. IIb).

Kl. IIIa. und IIIb., je 4 St. w. Grammatik nach „Otto, Conversationsgrammatik“, bis Lection 46. Mündliche und (wöchentlich einmal) schriftliche Uebersetzung der Uebungsaufgaben dieses Werkes. — Dictate klassischer Prosa-Stücke und mündliche Uebersetzung derselben. — Lectüre mit mündlicher Uebersetzung aus Lüdeckings Lesebuch (in Kl. IIIa. 1. Theil, die ersten sechs Abtheilungen und Nr. 1 bis 4 der siebenten Abtheilung, in Kl. IIIb. 1. Theil, die ersten vier Abtheilungen und Nr. 1 bis 9 der fünften Abtheilung). Alle vierzehn Tage Recitation eines poetischen Stückes.

Sandré (Kl. III .), Gouzy (Kl. IIIb.).

Englische Sprache und Correspondenz.

Kl. Ia. und Ib., je 4 St. w. Grammatik nach „Kade, Anleitung“ zu Ende geführt. Mündliche und schriftliche Uebersetzung der Uebungsaufgaben dieses Buches. Repetition der ganzen Grammatik in englischer Sprache. — Uebersetzung, mündlich und schriftlich, aus „Kade, Uebersetzungsstücke“ und „Stigell, Englische Stilübungen“. — Extemporalien. — Freie Ausarbeitungen. — Dictate. — Lectüre: „Herrig, British Classical Authors“, und zwar Stücke von Dickens, Marryat, Shakspere, Byron und Coleridge. — Declamation. — Conversation. — Der Unterricht wurde in Kl. Ia. von Anfang an, in Kl. Ib. seit Michaelis in englischer Sprache ertheilt.

Sherwood.

Ausserdem, je 1 St. w. Kaufmännische Correspondenz in englischer Sprache, alle wichtigen Geschäftsvorfälle und Formen umfassend, zum Theil unter Vorlage des entspre-

chenden deutschen Briefes, zum Theil nach gegebener kurzer Inhaltsübersicht. Pond.

Kl. II^{a}., 4 St. w. Grammatik nach „Kade, Anleitung“: Fortsetzung des vorjährigen Pensums der dritten Klasse und Durchschreitung des genannten Lehrbuchs bis § 292. Wiederholung der Hauptregeln in englischer Sprache. — Mündliche und schriftliche Uebersetzung der in jenem Werke und in „Kade, Uebersetzungsstücke“ enthaltenen Aufgaben. — Extemporalien. — Dictate. — Declamation. — Lectüre: „Herrig, British Classical Authors“, und zwar Stücke von Macaulay und Sheridan. Sherwood.

Kl. II^{b}., 4 St. w. Grammatik nach „Kade, Anleitung“. Wiederholung des vorjährigen Pensums der dritten Klasse und Abschluss desselben mit Adverb, Präposition und Conjunction. Das Ganze des dritten Buchs — Lehre vom einfachen Satze —, §§ 195—291, und schliesslich vorbereitender Ueberblick des Inhalts des vierten Buchs — Lehre vom zusammengesetzten Satze —. Uebersetzung aller betreffenden Uebungsaufgaben des Lehrbuchs und der „Uebersetzungsstücke“ von Kade, theils mündlich, theils schriftlich, letzteres in je wöchentlich einer Privatarbeit. — Dictate in Prosa und in Versen, mit steter Rücksicht auf Befestigung der Rechtschreibung. — Sprechübungen, unter Zugrundlegung von Gieglers Vocabular, Th. 2. — Lectüre: „Herrig, British Classical Authors“, und zwar Stücke von Gay, Defoe, Smollet, Goldsmith, Chesterfield, Cowper, Burns und Moore. Senf.

Ausserdem Kl. II^{a}. und II^{b}., je 1 St. w. Kaufmännische Correspondenz in englischer Sprache. Bildung leichter Briefe über einfache Geschäftsbeziehungen. Pond.

Kl. III^{a}., 4 St. w. Grammatik nach „Kade, Anleitung“, bis § 158. Mündliche und schriftliche Uebersetzung aus dem genannten Lehrbuche und aus „Kade, Uebersetzungsstücke“. Freie Uebersetzung der Regeln der Grammatik ins Englische bis § 68 des Lehrbuchs. Conversation über dieselben, mit dem Zwecke, die Schüler zur Anwendung der englischen

Sprache als Mediums der Verständigung zu führen. — Lectüre: Swifts Voyage to Liliput und Lambs King Lear.

Sherwood.

Kl. III^{b}., 4 St. w. Grammatik nach „Kade, Anleitung". Die Grundzüge der Aussprache, §§ 1—24, und Uebung im Lesen und Schreiben von Wörtern und leichten Wortverbindungen. Die Wortformenlehre, §§ 25—158, und cursorischer Ueberblick über Adverb, Präposition und Conjunction. — Uebersetzung der bezüglichen Aufgaben des Lehrbuchs und der „Uebersetzungsstücke" von Kade, theils mündlich, theils schriftlich, letzteres in je einer Privatarbeit wöchentlich. — Lectüre der englischen Musterbeispiele des Lehrbuchs: Uebersetzung und Rückübersetzung derselben, wo thunlich Uebertragung in verschiedene Conjugationsformen. — Orthographie, angeknüpft an die Correctur der schriftlichen Arbeiten. Senf.

Italienische Sprache und Correspondenz.

Kl. I^{a}. und I^{b}., comb., 2 St. w. Grammatik nach Mussafia, später nach Pozzati. Uebungen über die Zeitwörter überhaupt und insbesondere über die unregelmässigen und deren Rection. — Mündliche und schriftliche Uebersetzungen ins Italienische. — Dictate, abwechselnd mit kaufmännischen Briefen.

Bis Mitte Juli v. J. Faulhaber, von da an und bis Ende Februar d. J. Pozzati, seitdem Ritter.

Kl. II^{a}. und II^{b}., comb., 2 St. w. Grammatik nach Mussafia, später nach Pozzati. Die Elemente, mit Einschluss der regelmässigen und unregelmässigen Zeitwörter und der Pronomina. — Schriftliche Uebersetzung der hierauf bezüglichen Uebungsaufgaben der Lehrbücher. — Leseübungen.

Bis Mitte Juli v. J. Faulhaber, von da an und bis Ende Februar d. J. Pozzati, seitdem Ritter.

Kalligraphie.

Kl. II^{a} und II^{b}., comb., 1 St. w. Repetition und Vervollständigung des Cursus der dritten Klasse. Dr. Benser.

Kl. III^{a} und III ., im Sommerhalbjahr je 2 St., im Winterhalbjahr je 1 St. w. Systematische Einübung des deutschen und des lateinischen Alphabets. Anwendung der erlangten Fertigkeit in zusammenhängendem Schreiben. Dr. Benser.

Zeichnen.

Kl. I^{a} und I^{b}. (comb.), II^{a}., ^{b}., III^{a}., III^{b}., je 2 St. w. Freihandzeichnen. Nach Körpern (nach Gips und nach der Natur). Conturzeichnungen von Ornamenten, Landschaften und Köpfen. Tuschen und Aquarelliren von Landschaften und Figuren. — Mechanisches Zeichnen: Getuschte und aquarellirte Zeichnungen von Maschinen und Maschinentheilen. — Unterricht in der Perspective. Wegener.

Lehrercollegium.

Friedrich Noback, Director, für Volkswirthschaftslehre, Handelswissenschaft, Buchhalten, Correspondenz und kaufm. Rechnen.
Paul Barnewitz, für Handelswissenschaft, Buchhalten, Correspondenz und kaufm. Rechnen.
Dr. Albert Benser, für deutsche Sprache, Geographie, Geschichte, Rechnen und Kalligraphie.
Professor Dr. Arwed Fuhrmann, für Mathematik.
Albert Gouzy, für französiche Sprache.
Edmund Heinrich, für Handelswissenschaft, Buchhalten, Correspondenz und kaufm. Rechnen.
Professor Dr. J. Gottl. Hübner, für deutsche Sprache, Geographie und Geschichte.
James Pond, für englische Correspondenz.
Ferdinand Ritter, für italienische Sprache.
Dr. Sophus Ruge, für deutsche Sprache, Geographie und Geschichte.
Camille Sandré, für französische Sprache und Correspondenz.
Johann Friedrich Senf, für englische Sprache.
John Sherwood, für englische Sprache.
Professor Dr. Adolf Stern, für deutsche Sprache, Geographie und Geschichte.
C. Weber, für Rechnen.
J. F. W. Wegener, für Zeichnen.
Ernst F. Zschau, für Naturwissenschaften und Mathematik.

Verzeichnis der Schüler,
im Schuljahre 1869/70.

Abtheilung für Handlungslehrlinge.

Klasse Ia.

Brückner, Conrad, aus Dresden, bei Herrn Otto Krille.
Dreyssig, Adolf, aus Chemnitz, bei Herren Jässing & Becker.
* Eger, Reinhold Paul, aus Tharand, bei Herrn Adolf Künzel.
* Gansauge, Clemens Fürchteg., aus Herzogswalde, bei Herrn C. F. Helfensrieder.
* Gruhl, Ernst Bruno, aus Potschappel, bei Herrn Theodor Kahle.
Hänssel, Carl Heinrich, aus Oberwartha, bei Herrn Victor Neubert.
Heinhold, Georg Gotth., aus Dresden, bei Herrn August Heinhold.
* Heinsius, Heinrich Gustav, aus Dresden, bei Herren Gebrüder Heyde.
Held, Carl Robert Richard, aus Dresden, bei Herrn Oscar Jässing.
* Hiebel, Adolf Heinrich, aus Reichenberg, bei Herrn Oscar Feilgenhauer.
Hübler, Carl Alwin, aus Strehla, bei Herrn Robert Weigand.
Hund, Heinrich Hugo, aus Gaussig, bei Herrn Gustav Dalichau.
Hustig, Max Wilhelm, aus Radeberg, bei Herrn Bernhard Wolf.
* Kaulisch, Emil, aus Rosswein, bei Herrn Heinrich Georgi.
Kohlmann, Albin, aus Dresden, bei Herrn Adolph Renner.
Köhler, Adolf Johannes, aus Johnsbach, bei Herrn Hermann Mühlner.
Kollbeck, Georg Paul, aus Dresden, bei Herrn Carl Riedrich.
Koppel, Eduard Friedmann, aus Dresden, bei Herrn Julius Hirsch.

Die mit * bezeichneten Schüler sind im Laufe des Schuljahres abgegangen.

Mayer, Arthur, aus Teplitz, bei Herrn Michael Kaskel.
* Meyer, Julius Wilhelm, aus Freiberg, bei Herrn Carl Otto Jahn.
von Mottoni, Paul, aus Hörde, bei Herrn Ludwig Küntzelmann.
Oestreich, Hugo Franz, aus Costebrau, bei Herrn C. W. Mietzsch.
Rihl, Johann Richard, aus Dresden, bei Herrn Gustav Neidhardt.
Röthig, Carl Clemens, aus Mittweida, bei Herren Methe & Cie.
Seibt, Wilhelm Alfred, aus Bautzen, bei Herrn Julius Linke.
Sendig, August, aus Dresden, bei Herren Baumann & Sendig.
* Voigt, Carl Oscar Hermann, aus Dresden, bei Herrn Robert Fischer.
Westphal, Johannes Nicolaus Heinrich, aus Travemünde, bei Herrn Joseph Meyer.

Klasse Ib.

Angermann, Max, aus Dohna, bei Herrn C. M. Köhler.
Arnous, Matthias Gustav, aus Grünberg, bei Herrn O. G. Höfer.
* Bauer, Julius Theodor, aus Dresden, bei Herrn Carl Otto Jahn.
Brand, Carl Gustav Oscar, aus Bautzen, bei Herrn Heckers Sohn.
Budich, Johannes Reinhard, aus Schmorkau, bei Herrn H. E. Weber.
* Esche, Heinrich Carl, aus Lützen, bei Herrn E. Harnapp.
* Grossmann, Clemens, aus Dresden.
Guhrmüller, Robert Adolf, bei Herren Nossack & Baldamus.
Haller, Gustav Alfred, aus Dresden, bei Herrn Ed. Emil Richter.
Hamaček, Joseph, aus Rostok in Böhmen, bei Herren Methe & Cie.
Herzog, Julius Otto, aus Dresden, bei Herren Johs. Schmeisser & Lesser.
Hollmann, Ernst Theobald, aus Dresden, bei Herrn Carl Haselhorst.
Oberst, Anton Julius, aus Niemes, bei Herrn C. Hofstädter.
* Petzsch, Heinrich Adolf, aus Dresden, bei Herrn Gustav Döpmann.
* Roch, Georg, aus Grimma, bei Herrn Johannes Dorschan.
* Rohland, Carl Emil, aus Frauenstein, bei Herrn F. A. Gloël.
Sauer, Emil Wilhelm, aus Dresden, bei Herrn Albert Hörisch.
* Stolpner, Hugo Oswald, aus Dresden, bei Herrn Julius Linke.
Stopp, Friedrich Max, aus Sebnitz, bei Herren C. C. Meinhold & Söhne.
Süring, Carl Wilhelm, aus Dresden, bei Herrn Franz Schaal.
Uhlig, Ernst Paul, aus Dresden, bei Herrn H. G. Knauth.
Venus, Oscar Ernst, aus Dresden, bei Herrn Robert Bernhardt.
Voigt, Eugen, aus Dresden, bei Herrn Julius Merseburger.
Voogt, Paul Gustav Alfred, aus Dresden, bei Herrn R. H. Panse.
* Vorberger, Joh. Friedr. Bernh., aus Dresden, bei Herrn C. F. Jentzsch.

Wittig, Carl Paul, aus Meissen, bei Herrn Julius Herrmann.
Wobst, Robert Heinrich, aus Bischofswerda, bei Herren C. T. L. Höfers Söhne & Cie.

Klasse IIa.

Bieling, Friedrich Bruno, aus Dresden, bei Herrn Ernst Gansauge.
* Brotke, Adolf Friedr. Berthold, aus Spremberg, bei Herrn C. M. Alex.
Domsch, Friedr. Emil Johannes, aus Dresden, bei Herrn Theodor Uhlig.
Düsing, Max Oscar Hermann, aus Berlin, bei Herrn G. A. Herbst.
Güntzel, Eduard Richard, aus Dresden, bei Herren Kremmler & Gölckel.
* Harnisch, Gustav Adolf, aus Dresden, bei Herrn C. Hesse.
Hartmann, Friedrich Eugen, aus Dresden, bei Herrn W. J. Carstens.
Hertel, Max Louis, aus Radeberg, bei Herrn Eduard Rocksch Nachfolger.
Holzapfel, Carl Gustav Richard, aus Bautzen, bei Herrn Carl Schmidtgen.
Israel, Emil Hugo, aus Dresden, bei Herrn Florian Czockert.
Killian, Leopold Richard, aus Iglau, bei Herren Born & Dauch.
Knöfel, Robert Rudolf, aus Dresden, bei Herrn Franz Endler.
Märkel, Friedrich August, aus Dresden, bei Herrn Benno Schmidt.
Meitzner, Otto Alfred, aus Dresden, bei Herrn Hermann Roch.
Meyer, Ludwig, aus Dresden, bei Herren Schleich & Fuchs.
Philipp, Bernhard August, aus Weissig, bei Herrn Julius Grossmann.
Retzer, Moriz Anton, aus Wien, bei Herrn G. C. Herrmann.
von Riedenau, Rudolf Benno, aus Ortrand, bei Herrn C. A. Crahmer.
Ritz, Julius Robert Gustav, aus Dresden, bei Herrn Carl Haselhorst.
Rossberg, Paul, aus Sebschütz, bei Herrn Hermann Weisse.
Schöffl, Victor Joseph, aus Commotau, bei Herrn Benno Schmidt.
Wagner, Christian Friedrich Moriz Lorenz, aus Kassel, bei Herren G. H. Stein & Cie.
Weber, Gustav, Adolf, aus Dresden, bei Herrn C. F. Jentzsch.
Weitzmann, Carl Ottomar Bruno, aus Pulsnitz, bei Herrn A. Richard Heinsius.
Winter, Ernst August, aus Dresden, bei Herrn Heinrich Winter.

Klasse IIb.

Berndt, Carl Friedr. Oscar, aus Dresden, bei Herrn Friedrich Böckner.
* Bernhardt, Friedrich Louis Max, aus Dresden, bei Herren Gebrüder Eberstein.
Besser, Robert Alexander, aus Dresden, bei Herrn Robert Besser.
Blaschke, Reinhold, aus Teplitz, bei Herrn Albert Herrmann.
Borrmann, Emil Otto, aus Freiberg, bei Herrn Johannes Dorschan.
Böttger, Carl Otto, aus Frankenberg, bei Herren Gebrüder Landsberger.
* Burka, Edmund, aus Prappeditz.
Fehrmann, Ernst Paul, aus Saalhausen, bei Herrn Moritz Seidel.
Fiedler, Albert Richard, aus Dresden, bei Herrn E. Eichler.
Giesemann, Arthur Clemens, aus Plauen b. Dresden, bei Herrn A. H. Grimmig.
Gossmann, Christian Wilh. Albert, aus Durohwehna, bei Herrn G. Haage jun.
Lehmann, Heinrich Oscar, aus Basslitz, bei Herrn C. Hofstädter.
Ludwig, Anton Richard, aus Dresden, bei Herren Gebrüder Heyde.
Michael, Felix Robert, aus Mitweida b. Schwarzenberg, bei Herrn Robert Michael.
Michel, Max Ottomar, aus Dresden, bei Herren Müggenburg & Barteldes.
* Neumayer, Bernhard Albin, aus Bischofswerda, bei Herrn Eduard Schippan.
Pollak, Alfred, aus Raudnitz, bei Herrn S. Mattersdorff.
* Popper, Richard, aus Dresden, bei Herrn N. J. Popper.
* Roch, Emil Oscar, aus Oberwiesenthal, bei Herrn C. M. Alex.
Rossig, Gustav Wilhelm, aus Laubegast, bei Herrn Julius Adler.
Schmuhl, Paul Ernst, aus Schmiedeberg, bei Herrn August Böhme.
Uebrig, Bernhard Horst, aus Lehndorf b. Mühlberg, bei Herren Greve & Teschner.
Wächter, Curt Hans, aus Leisnig, bei Herrn Richard Beck.
Walther, Oswald Heinrich, aus Hennersdorf, bei Herrn F. A. Gloël.
Weber, Friedrich Paul, aus Dresden, bei Herren Glumann & Tiebel.
Weinhold, Anton Edmund, aus Lauterbach, bei Herrn H. G. Knauth.
Wollmann, Friedrich August, aus Neugersdorf, bei Herrn Friedrich Wollmann.

Klasse IIc.

* Aster, Heinrich Woldemar, aus Rennersdorf, bei Herrn C. W. Mietzsch.
Becker, Paul Hermann, aus Dresden, bei Herrn F. T. Schurig.
Barteldes, Friedrich Hugo, aus Bautzen, bei Herren Müggenburg & Barteldes.
Bielitz, Paul Otto, aus Dresden, bei Herrn Hermann Roch.
Birkner, Ernst Emil, aus Dresden, bei Herrn Traug. Birkner.
Conradi, Adam Robert, aus Dresden, bei Herrn Otto Anger.
Dänhardt, Paul, aus Dresden, bei Herrn G. Herrmann.
Feilgenhauer, Bernhard Arthur, aus Pulsnitz, bei Herrn Ernst Winzer.
Feller, Franz Gustav Reinhard, aus Neukirchen, bei Herren Gebrüder Heyde.
Hertel, Wilh. Moriz Max, aus Dresden, bei Herrn Hermann Anschütz.
* Hünlich, Carl Adolf, aus Neusalza, bei Herrn Friedrich Wollmann.
Jentzsch, Carl Bruno, aus Bröhsen, bei Herrn Johannes Dorschan.
Klotzsche, Friedrich Hermann, aus Radeberg, bei Herrn Ferd. Grimm.
Kluge, Curt Moriz, aus Dresden, bei Herren C. C. Petzold & Aulhorn.
Krasting, Hermann Adolf, aus Zwickau, bei Herrn Ludwig Just.
Kretzschmar, Franz Oscar, aus Eilenburg, bei Herrn Ferdinand Kretzschmar.
Meintzschel, Otto Richard, aus Heinersdorf, bei Herren Landgraf & Pröhl.
* Mossdorf, Oscar Hermann, aus Putzkau, bei Herrn Hermann Mühlner.
Paul, Emil August, aus Seifhennersdorf, bei Herrn Wilhelm Bruck.
Röhsen, Ernst Oswald, aus Dresden, bei Herrn Heinrich Georgi.
von Rottenburg, Max Ernst Roderich, aus Altenburg, bie Herren George Meusel & Cie.
Schiebold, Ernst Moriz, aus Dresden, bei Herren Wächter & Heine.
Schmidt, Max Curt, aus Dresden, bei Herrn Ludwig Küntzelmann.
* Starke, Ernst Oscar, aus Dresden, bei Herrn Louis Ziller.
Viertel, Eduard Hermann, aus Globenstein, bei Herrn M. O. Schubert.
* Walther, Ferdinand Oscar, aus Dresden, bei Herrn C. M. Alex.
Zieger, Max Hilmar, aus Altlommatzsch, bei Herrn Fedor Edelmann.

Vorklasse.

Böhme, Wilhelm Ernst, aus Radeburg, bei Herrn Friedrich Bethe.
Dietrich, Emil Gottl. Theod., aus Altenburg, bei Herrn H. G. Knauth.
Einenkel, Gustav Adolf, aus Dresden, bei Herrn Adolph Renner.
Fischer, Julius Leo, aus Dresden, bei Herren Richter & Berlin.
Hache, Johannes Fried. Wilh., aus Dresden, bei Herrn Ernst Nawradt.
Holdögel, Heinrich Otto, aus Oederan, bei Herrn Oscar Händel.
Kaiser, Hugo Rudolf, aus Chemnitz, bei Herrn G. H. Rehfeld.
Kleindienst, Franz, aus Birkigt, bei Herrn Johann Reissig.
Müller, Otto Wilhelm, aus Chemnitz, bei Herren Seydel & Junghans.
Nagel, Carl Ludw. Incomar, aus Dresden, bei Herrn C. F. H. Nagel.
Nobis, Oscar Emil, aus Mülsen St. Niclas, bei Herrn Carl Riedrich.
Schmiedel, Carl Max, aus Dahlen, bei Herren Schmiedel & Cie.
Schmöger, Hermann Paul, aus Radeberg, bei Herrn Hugo Paazig.
Ulbrich, Joseph, aus Arnsdorf, bei Herren Gierisch & Flössel.
Wichmann, Richard Heinrich, aus Langenau, bei Herrn Hermann Geipel.
Wohlrab, Carl Hermann, aus Pirna, bei Herrn Ferdinand Krüger.

Nur am Sprachunterricht theilnehmende Schüler.

Leonhardt, Albin Hugo, aus Zschirla, bei Herrn Carl Riedrich.
* Löwi, Edmund, aus Bielenz, bei Herrn D. A. Landau.
Schmeil, Carl Hugo, aus Dresden, bei Herrn Emil Markert.

Höhere Abtheilung.

Klasse Ia.

Barth, Philipp, aus Luzan (Böhmen.)
Blau, Johann, aus Wien.
den Breems, van Harwegen, Jacobus Wilhelmus Johannes, aus Vlaardingen.
* Dörffel, Hugo Friedrich, aus Steinpleis bei Werdau.
Eichhorn, Heinrich Oscar, aus Medingen.
Freund, Sigmund, aus Grosz-Becskerek.
Hänsel, Julius Georg, aus Dresden.
Haupt, Ehregott Ferdinand Woldemar, aus Dresden.
Hoyer, Gustav Julius, aus Schandau,
Israel, Carl Arthur, aus Ebersbach bei Zittau.
Landesmann, Albert, aus Teplitz.
* Lepeschkin, Semen, aus Moskau.
Luther, Victor Carl Alexis, aus Moskau.
* Monferratos, Johann, aus Nauplia.
Schmid, Friedrich Gustav Felix, aus Dresden.

Klasse Ib.

Adelheim, Alexander, aus Moskau.
* Böhme, Friedrich Wilhelm, aus Dresden.
Echarti, Carl Oswin, aus Pirna.
* Eicke, Georg Bernhard, aus Alvenstädt bei Magdeburg.
Flesch, Franz Philipp, aus Brünn.
Geissler, Ernst Leberecht, aus Oschatz.
* Koppel, Leopold, aus Dresden.
* Lempe, Franz Paul, aus Glauchau.
Melzer, Robert Otto Leopold Eduard, aus Dresden.
Raudnitz, Alfred, aus Prag.
Stühmke, Friedrich Wilhelm Otto, aus Dresden.

Klasse IIa.

Assmann, Friedrich Gustav Max, aus Dresden.
Bainier, Emile, aus Montbéliard.
Cursi, Vincenzo, aus Patrás.
Döpmann, Gustav Richard, aus Dresden.
Eger, Reinhold Paul, aus Tharand.
Fischer, August Oscar, aus Wien.
* Fränkel, Arnold Sigfried Thorwald Julian, aus Slagelse.
* Gadegast, Arthur Felix, aus Niedergrauschwitz.
Gangelin, Paul, aus Kiew.
Giessmann, Georg Richard, aus Lampersdorf bei Meissen.
Hackradt, Fernando, aus Santa Catharina (Brasilien).
Hartmann, Paul Engelbert, aus Dresden.
Heinsius, Heinrich Gustav, aus Dresden.
Imhof, Heinrich Anton Alfred, aus Rom.
* Kockisch, Carl Bruno, aus Dresden.
König, Gustav, aus Raab-Sziget.
Kummer, Paul Robert, aus Dresden.
* Levy, Elias, aus St. Thomas (Westindien).
Lührmann, Richard Carl, aus Aachen.
Näbe, Max Reinhold, aus Leipzig.
Oesterlind, Emil August, aus Stockholm.
Palmer, Owen Aldis, aus New-York.
Petzoldt, Carl Ernst Edmund, aus Dresden.
Riedel, Otto Carl, aus Polaun.
Rietschel, Heinrich Julius, aus Pulsnitz.
Rozmanith, Alexander, aus Warschau.
Schmasen, Friedrich Albert, aus Rotterdam.
Strubell, Julius Oscar, aus Sebnitz.
Troplowitz, Gustav Stanislaus, aus Gleiwitz.
Wex, Friedrich Hermann Philipp Eugen, aus Dresden.
Wollner, Robert Carl, aus Moskau.

Klasse IIb.

Bergmann, Georg Eduard, aus Prag.
Bierling, Johannes Georg Hermann, aus Dresden.
Böhme, Carl Hermann, aus Olganitz bei Dahlen.
den Bouwmeester, Huibert Pieter, aus Middelburg (Niederlande).
Emerson, Harrington, aus Trenton (New-Jersey).
Haase, Heinrich Eduard Benjamin, aus Dresden.
Kerdijk, Martin Andries, aus Rotterdam.
* Lehmann, Paul Adelbert, aus Riesa.

Lövy, Isidor, aus Pest.
May, Jakob, aus Ung. Ostra (Mähren).
Metger, Gottfried August Heinrich, aus Emden.
Poppe, Hans Bruno Rudolf, aus Dresden.
Reinhold, Hans Leo, aus Dresden.
Roch, Hermann Friedrich Julius, aus Dresden.
Schinke, Johann Gottl. Curt, aus Cunnersdorf bei Königstein.
Schürer, Carl Emil, aus Freiberg.
Schwartz, Samuel, aus Grosswardein.
Taborsky, Josef Johann Eustach, aus Turnau.
Westmann, Carl August, aus Dresden.
Zwack, Edmund, aus Pest.

Klasse IIIa.

* Arellano, Joaquin, aus Havana.
Böhme, Eduard Fedor, aus Dresden.
Demuth, Wilhelm, aus Bautzen.
Dorn, Hans Georg, aus Dresden.
* Duchŏn, Alois, aus Čenkau.
* Elb, Felix, aus Dresden.
Engellau, Hjalmar Julius, aus Stockholm.
Fikentscher, Georg Julius Wilhelm, aus Zwickau.
* Freyer, Carl Israel, aus Meissen.
Friedrich, Bernhard, aus Dresden.
Fürth, Eduard, aus Strakonitz.
Grävell, Friedrich Wilhelm Albert, aus Görlitz.
Gregor, Paul Friedrich Reinhard, aus Dresden.
Habermann, Heinrich Johann, aus Pressburg.
Hansen, Oskar, aus Moss (Norwegen).
Härtig, Heinrich Oscar, aus Grossschönau.
Hortšek, Carl, aus Neusohl (Ungarn).
Hückel, Friedrich Otto, aus Stollberg bei Chemnitz.
Janssen, Christian Wilh., aus Rio Grande (Rio Grande do Sul, Brasilien).
Just, Ewald Guido, aus Sebnitz.
King, Paul Henry, aus London.
* Köhler, Friedrich August, aus Dresden.
Kohn, Sigmund, aus Arad.
* Koopmann. Friedrich Gerhard, aus Ohmstede (Oldenburg).
Krätschmer, Carl, aus Altstadt-Tetschen.
Kuntze, Friedrich Albert, aus Rochlitz.
Mac Laren, William, aus Glasgow (Schottland).
Mac Master, Henry Dobbs, aus Drogheda (Irland).
Müller, Christian Heinrich Anton Ferd., aus Ossla bei Lobenstein.

* Noback, Adalbert, aus Prag.
Pohl, Theodor, aus Prag.
Primavesi, Carl Franz Paul, aus Olmütz.
Regner, Hermann, aus Dresden.
Seitz, Franz Josef, aus Pest.
Solari, Augusto Cesare, aus Lima.
Somervill, William Townes, aus Wells (Somerset).
* Stavros, Constantin, aus Konstantinopel.
Tharand, Friedrich Antonius, aus Strehlen bei Dresden.
* Thienemann, Franz Hugo, aus Zitzschewig bei Dresden.
Wolf, Carl Max, aus Dresden.

Klasse IIIb.

Adler, Géza, aus Grosswardein.
Baer, Adolf, aus Wreschen.
Barlovatz, Georg, aus Belgrad.
Böhme, Carl Hermann, aus Wehrsdorf bei Bautzen.
Brüll, Wilhelm, aus Grosswardein.
Buchner, Johannes, aus Moritzburg.
Frentzel, Alfred Emil, aus Wermsdorf bei Dahlen.
Hartmann, Carl Friedrich Otto, aus Dresden.
* Helbig, Friedrich August Georg, aus Leipzig.
Hupfeld, Carl Ernst Christian Adolf, aus Frankfurt a. M.
Karabiberovič, Zwetko, aus Belgrad.
Knoke, Johann Oscar, aus Dresden.
Kremmler, Christian August Adolf, aus Dresden.
Maier, August, aus Schönlinde (Böhmen).
Markert, Hermann Benno Theodor, aus Dresden.
Noszky, Hans Felix, aus Dresden.
Nuttall, John Robert, aus San Francisco (Californien).
Oertel, Hugo William, aus Kirchberg bei Zwickau.
Oeser, Oscar Richard, aus Borna.
Panse, Rudolf Hermann, aus Dresden.
Peters, Nicholas, aus Syracuse (U. St. New-York).
Popper, Rudolf, aus Teplitz.
Richter, Gustav Adolf, aus Wehrsdorf bei Bautzen.
Sachs, Julius Eugen, aus Hirschberg in Schlesien.
Schlegel, Friedrich Richard, aus Pirna.
Seitz, Eduard aus Pest.
Siedek, Oscar aus Napajedl (Mähren).
Stern, Moriz, aus Teplitz.
Weigel, Carl Joh. Louis August, aus Wolfenbüttel.

Die

Hansestädte und das südwestliche Deutschland.

Zur Verständigung

von

Wilhelm Kiesselbach.

Heidelberg.
Akademische Verlagshandlung von J. C. B. Mohr.
1854.

7

Die

Hansestädte und das südwestliche Deutschland.

Zur Verständigung

von

Wilhelm Kiesselbach.

Heidelberg.
Akademische Verlagshandlung von J. C. B. Mohr.
1854.

Anknüpfend an den aus sehr kundiger Feder geflossenen Aufsatz in Nr. 128 des „Bremer Handelsblattes“, welcher sich über die Veränderung des Schienengleises auf der badischen Bahn und die Bedeutung derselben für Nord und Süd verbreitet, möchte ich einige öconomisch-politische Bemerkungen über die Stellung der Hansestädte zum südwestlichen Deutschland gerade in unserer Uebergangszeit aussprechen, die sich mir bei dem seit Beginn dieses Jahres wieder lebhafter geführten Kampf um den Anschluß von Hamburg und Bremen an den Zollverein aufgedrängt haben.

Wenn ich dabei etwas weiter aushole, so ist das dem Wirrwarr der Ansichten zuzuschreiben, welcher heut zu Tage in der öffentlichen Meinung hinsichtlich aller unserer wirthschaftlichen wie politischen Angelegenheiten herrscht. Wer gegenwärtig bei Erörterung einer Einzelfrage nicht zuvor seine Meinung über Zustand und Ziel der gesammten Reorganisation Deutschlands klar und bestimmt ausgesprochen hat, wird schwerlich im Stande sein, die von ihm gehegte Auffassung einer besonderen öffentlichen Streitsache einleuchtend darzustellen; geschweige sich mit den Andern über den Weg zu verständigen, welchen er zur Erreichung seines Zweckes einzuschlagen gesonnen ist. Darin scheinen mir alle die patriotischen Stimmen, die vor einigen Monaten den etwaigen Anschluß Bremens an den Zollverein im „Handelsblatt“ besprachen, ohne Unterschied gefehlt zu haben, daß sie immer nur einzelne Linien ins Auge faßten, ohne dabei zuvor über den Gesammtumriß mit seinen Entfernungen Rücksprache mit einander genommen zu haben. Der politischen Vermessung Deutschlands geht es jetzt wie der Triangulirung eines Feldbereichs. Ist die Grundlinie nicht möglichst scharf bestimmt, so werden alle darauf ge-

stützten Winkel und Linien im weiteren Verlaufe immer unrichtiger; und bei einer etwa daran geknüpften Katastrirung fehlt vielleicht auf dem Papiere an einer gegebenen Stelle auch der kleinste Raum, wo sich in der Wirklichkeit noch ein großer fruchtbarer Acker ausgedehnt. Möge der freundliche Leser im Verlaufe dieser Denkschrift nicht ungeduldig werden; ich hoffe, ihn schließlich doch zu einem nüchternen, greifbaren Ziele zu führen, ob ich gleich mit den Worten eines Dichters beginne.

I. Die Grundlinien des deutschen Föderalismus.

Altmeister Göthe hat sich in seinen Gesprächen mit Eckermann einmal folgendermaßen geäußert: „Mir ist „nicht bange, daß Deutschland nicht eins werde; unsere guten „Chausseen und künftigen Eisenbahnen werden schon das Ihrige „thun. Vor allem aber sei es eins in Liebe unter einander. Und „immer sei es eins gegen den auswärtigen Feind. Es sei eins, „daß der deutsche Thaler und Groschen im ganzen Reiche gleichen „Werth habe; eins, daß mein Reisekoffer durch alle sechs und „dreißig Staaten uneröffnet passiren könne. Es sei eins, daß der „städtische Reisepaß eines Weimarischen Bürgers von den Grenz„beamten eines großen Nachbarstaates nicht für unzulänglich ge„halten werde als der Paß eines Ausländers. Es sei von In„land und Ausland unter deutschen Staaten überall keine Rede „mehr. Deutschland sei ferner eins in Maaß und Gewicht, in „Handel und Wandel und hundert ähnlichen Dingen, die ich nicht „alle nennen kann und mag."

„Wenn man aber denkt, die Einheit Deutschlands bestehe „darin, daß das sehr große Reich eine einzige große Residenz habe, „und daß diese eine große Residenz wie zum Wohl der Entwicke„lung einzelner großen Talente, so auch zum Wohle der großen „Masse des Volkes gereiche, so ist man im Irrthum! Man

„hat einen Staat wohl einem lebendigen Körper mit vielen Glie„dern verglichen, und so ließe sich wohl die Residenz eines Staa„tes dem Herzen vergleichen, von welchem aus Leben und Wohl„sein in die einzelnen nahen und fernen Glieder strömt. Sind „aber die Glieder sehr fern vom Herzen, so wird das zuströmende „Leben schwach und immer schwächer empfunden werden. Ein „geistreicher Franzose, ich glaube Dupin, hat eine Karte über „den Kulturzustand Frankreichs entworfen und die größere oder „geringere Aufklärung der verschiedenen Departements mit helleren „oder dunkleren Farben zur Anschauung gebracht.[1]) Da finden „sich nun, besonders in südlichen, weit von der Residenz entlegenen „Provinzen einzelne Departements, die in schwarzer Farbe dalie„gen als Zeichen der dort herrschenden Finsterniß. Würde das „aber wohl sein, wenn das schöne Frankreich statt des einen „großen Mittelpunctes zehn Mittelpuncte hätte, von denen Licht „und Leben ausginge? (!!) Wodurch ist Deutschland groß, als „durch eine bewunderungswürdige Volkscultur, die alle Theile des „Reiches gleichmäßig durchdrungen hat? Sind es aber nicht die „einzelnen Fürstensitze, von denen sie ausgeht und welche ihre „Träger und Pfleger sind? Gesetzt, wir hätten in Deutschland „seit Jahrhunderten nur die beiden Residenzstädte Wien und Ber„lin, oder gar nur eine; da möchte ich doch sehen, wie es um die „deutsche Kultur stünde? ja auch um einen überallverbreiteten „Wohlstand, der mit der Kultur Hand in Hand geht! Deutsch„land hat über zwanzig im ganzen Reiche vertheilte Universitäten „und über hundert ebenso verbreitete öffentliche Bibliotheken. An „Kunstsammlungen und Sammlungen von Gegenständen aller Na„turreiche gleichfalls eine große Zahl; denn jeder Fürst hat dafür „gesorgt, dergleichen Schönes und Gutes in seine Nähe heranzu„ziehen. Gymnasien und Schulen für Technik und Industrie sind

1) Neuerdings ist das berühmte Buch über die französische Prostitution dieser Idee gefolgt; allein auf seiner Karte erscheinen natürlicher Weise die Farben so ziemlich in umgekehrter Tönung — das Pariser Weichbild ist am dunkelsten.

„im Ueberfluß da. Ja, es ist kaum ein deutsches Dorf, das nicht „seine Schule hätte. Wie steht es aber um diesen letzten Punct „in Frankreich? Und wiederum die Menge deutscher Theater, „deren Zahl über siebenzig hinausgeht, und die doch auch als „Träger und Beförderer höherer Volksbildung keineswegs zu ver„achten sind. Der Sinn für Musik und Gesang und ihre Aus„übung ist in keinem Lande verbreitet wie in Deutschland — man „denke an Städte wie Dresden, München, Stuttgart, Kassel, „Braunschweig, Hannover und ähnliche. Man denke an die gro„ßen Lebenselemente, welche diese Städte in sich selber tragen; „man denke an die Wirkungen, die von ihnen auf die benach„barten Provinzen ausgehen, und man frage sich, ob das Alles „sein würde, wenn sie nicht seit langen Zeiten die Sitze von Für„sten gewesen wären?"

„Frankfurt, Bremen, Hamburg, Lübeck sind groß und glän„zend, ihre Wirkungen auf den Wohlstand von Deutschland gar „nicht zu berechnen. Würden sie aber wohl bleiben was sie sind, „wenn sie ihre eigene Souveränität verlieren, und irgend einem „großen deutschen Reich als Provinzialstädte einverleibt werden „sollten? Ich habe Ursache, daran zu zweifeln!"

Man braucht die eben mitgetheilte Ausführung, auf welche, unseres Erinnerns, in dem Sturm der letzten Jahre Niemand hingewiesen hat, keineswegs in allen ihren Sätzen zu unterschreiben; dessenungeachtet läßt sich nicht läugnen, daß in ihrer Gesammtheit eine sehr gesunde Anschauung der wirklich vorhandenen Verhältnisse Deutschlands ohne Hinneigung zu irgend einer vorgefaßten Meinung ausgesprochen liegt. In jedem Flächenstaate, ja selbst in den Städtestaaten kämpft die Berechtigung des Sonderlebens einzelner Theile unausgesetzt mit den auf Centralisation hindrängenden politischen Kräften der Innen- und Außenwelt; mögen diese nun in einem Hattischerif von Gülhaneh, in dem Wigthum Nordamerica's oder in der furchtbaren Doctrin des florentinischen Secretärs ihren Ausdruck finden. „Es sind," wie Ranke (Französ. Gesch. I. 89) sagt, „die Gegensätze, die in den

„romantisch-germanischen Staaten einander ewig widerstreben. „Von dem Begriffe der erblichen Monarchie und der absoluten „Gewalt des Staates aus würde man zu allgemeiner Knechtschaft, „von dem Begriff des ständischen Wesens und der individuellen „Freiheit aus zur Republik oder Wahlmonarchie kommen. Nur „in der Gegenwirkung beider Principien und ihrer „gegenseitigen Einschränkung bestehen unsere Staa„ten!" Aber namentlich ist Deutschland, dessen politische Grundmauern nach Adam Müller's Ausdrucke von der großartigsten Anlage sind, schon durch die topographische Beschaffenheit seines Bodens, durch die manchfache, die Bildung von Provinzen begünstigende Verbindung von Berg-, Thal- und Flußgebiet auf eine reichhaltige, staatliche Gliederung von jeher hingewiesen gewesen. Geht man nämlich von dem Gedanken aus, daß der gegenwärtige Zustand unseres Gesammtvaterlandes nicht durch eine Reihe von geschichtlichen Zufällen emporgewachsen ist, sondern das Ergebniß aller auf unserem Ländergebiete wirksam gewesenen und noch wirksamen gesellschaftlichen Hebel in ihrem Aufeinanderwirken bildet; beschränkt man in seiner historischen Auffassung der Vergangenheit die Willkühr einzelner Männer und trägt der Beschaffenheit und Gestaltungsmöglichkeit der Masse, des politischen Stoffes, mehr Rechnung; so wird man manche Thatsache der Vorzeit wie der Gegenwart statt einer patriotischen Moral oder Immoralität einfach den unabänderlichen, geographischen Verhältnissen zuzumessen haben. Es bedarf ja nur eines Blickes auf den Globus, dessen man gegenwärtig überhaupt bei keiner politischen Erörterung mehr entbehren kann, um alsbald zu der Einsicht zu gelangen, daß der Mitte von Europa schon äußerlich eine ganz andere Form zu Theil geworden ist als Spanien, Frankreich oder England aufweisen. Die pyrenäische Halbinsel hat ihre scharf ausgesprochene Umgrenzung in ihren Küsten und dem östlichen Gebirgszuge; und wenn sich dessenungeachtet kein einheitlicher Staat über derselben gewölbt hat, wenn die Annexation Portugals unter Philipp II. kein Jahrhundert

lang dauerte, so ist dafür der Grund in der Erlahmung der gesammten politischen Zugkraft in Castilien und Arragonien zu suchen, welche das eigenthümliche spanische Kolonialsystem mit sich brachte. Die brittische Inselgruppe gibt nicht minder den angezeigten Boden eines einzigen staatlichen Organismus ab, der Schottland auch ohne Maria's Hinrichtung auf die Dauer sicher in seine Kreise ziehen mußte, und Frankreich findet wenigstens im Norden, Westen und Süden seine natürlichen Marken. Der übrige Körper Europa's, den scandinavischen Norden etwa ausgenommen, bietet dagegen nirgends mehr größere zum Voraus abgesteckte Länderbereiche dar. Deutschland zumal hat weder im Osten noch im Westen oder Süden klar angegebene Umrisse, die eine nach Innen auf Einigung drängende Macht hätten ausüben können! Und wenn man zu diesem, nicht in Abrede zu stellenden Umstand die bereits erwähnte Manchfaltigkeit seines Terrains in Rechnung zieht, so liegt der Schluß nahe, daß fürwahr gewaltige politische Kräfte hätten in Gang gesetzt werden müssen, um auf solchem Boden aus dem losen Gefüge des einheitlichen Reichslebens die feste Gliederung eines einheitlichen Staatslebens zu entwickeln.

Mit derartigen zu erwägenden Rücksichten, wie sie hier so eben angedeutet sind, soll dem in Deutschland lebhafter als je gefühlten Bedürfniß einer weiter greifenden öconomisch-politischen Einigung auch nicht im Entferntesten seine volle Berechtigung abgesprochen werden. Aber wir möchten alle darauf gerichteten Bestrebungen in diejenigen Bahnen lenken, die überhaupt zu einem erreichbaren Ziele führen können. Die Zeiten gewaltsamer, etwa von Königshand vorgenommener Zusammenfassung und Zusammenschweißung von Nationalitäten sind längst vorüber. In eben dem Maße als das internationale Leben, das jetzt von fünf Erdtheilen getragen wird, nunmehr die Bedeutung des nationalen Daseins zurückdrängt, sind auch die auf einem Länderbereiche waltenden politischen Mächte vor den durch keine Staatlichkeit und Nationalität gebundenen rein gesellschaftlichen Interres-

sen in den Hintergrund getreten. „Vormals," äußerte einst Na„poleon I., „gab es nur eine Art von Eigenthum, das Grund„eigenthum, ein neues ist nun hinzugekommen: die Indu„strie" — überhaupt: das bewegliche Eigenthum, welches über den ganzen Erdball hin sich ins Niveau setzt und den nämlichen wirthschaftlichen Gesetzen gehorcht. Wenn daher, wie uns die Historie lehrt, am Ausgange des Mittelalters die abgeschlossenen nationalen Flächenstaaten dadurch entstanden, daß die Krone sich mit dem Bürgerthume gegen den Adel und seine kleinen Grundherrschaften verband, d. h. daß die Oberlehnsherrlichkeit des Königs Handel und Verkehr innerhalb seiner Grenzen abzirkelte; so war in Deutschland das Königthum trotz der gewaltigen Pläne des Grafen von Hegnenberg und der Macht von Kaiser Max damals nicht im Stande, diesen Proceß durchzuführen; und gegenwärtig haben wir keine gesammteinheitliche, fürstliche Gewalt, vollends keine solche, die zugleich auch Obereigenthümerin des Landes wäre, mehr vor uns; während dagegen obendrein die durch das Bedürfniß immer größer werdende Kraft der Freihandelsidee die Unterwerfung der Arbeit unter nationale Schranken täglich schwieriger macht.

Wer die geschichtlich im langen Laufe der Jahrhunderte gewordene heutige Gestaltung des deutschen Bauernthums in Niedersachsen und etwa Schwaben und Baiern, in Pommern und am Rheine mit einander vergleicht, oder nur den flüchtigsten Blick in die neuerlich erschienenen Arbeiten von Stüve, Lehzen, Landau und Maurer gethan hat, der kann sich doch unmöglich verhehlen, daß kein Gesetzgeber, und sei er mit solonischer Weisheit ausgestattet, gegenwärtig eine einheitliche Agrarverfassung für Deutschland zu entwerfen, geschweige durchzuführen vermag. Unsere sogenannten Kleinstaaten sind aber ihrem Ursprunge wie ihrem Wesen nach nichts als Ackerbaustaaten. Sie haben einmal innerhalb eines mehr oder weniger abgerundeten, mehr oder weniger naturgemäß gegebenen Terrains den bäuerlichen Zuständen durch ihr Particularrecht und durch ihr Steuer-

wie überhaupt Verwaltungssystem seit lange einen besonderen Stempel aufgedrückt, und finden außerdem in ihren künstlichen Residenzstädten, diesen Concentrationspunkten ihrer gesammten Administration, den culturlichen Halt ihres Sonderlebens. Es bedarf ja keiner weitern Auseinandersetzung, daß in Ländern, wo nicht der Verkehr allein seine Niederlassungen an natürlich begünstigten Plätzen aufbaut, die Residenz d. h. der politische Schwerpunkt eines Bereiches jedenfalls sich an den Ort verlegt, welchen die herrschende politische Macht, der Fürst, willkührlich zum Aufenthalte wählt; mag derselbe nun, wie Karlsruhe, ursprünglich mitten im Walde, oder wie Berlin, mitten in der Sandwüste liegen. Dorthin richtet das gesammte Militär- und Beamtenwesen seit Generationen seine Blicke; von dort erhält Schule und Kirche die wirthschaftlichen Bedingungen ihrer Existenz; dort hat die Kunst vorzugsweise ihr Atelier aufgeschlagen; Millionen und aber Millionen sind daselbst auf Regierungs-, Militär- und Verwaltungsgebäude verwendet, und die Linien der Eisenbahnen, diese Flüsse der Gegenwart, richten sich gleichfalls nach denselben Puncten. Will man nun auch den innerhalb der eben gezeichneten Verhältnisse aufgewachsenen particularistischen Geist der Bevölkerung, dessen Existenz man weder in Oldenburg oder Hannover, noch in Baiern, Württemberg oder Baden leugnen kann, in seiner Berechtigung gegenüber von dem zu gründenden einheitlichen Deutschland moralisch verwerfen oder in seiner Nachwirkung als gering verachten; so sehen wir doch, ebenso wenig wie bei der zu schaffenden deutschen Agrarverfassung, es ab, wie irgend eine organisatorische Kraft im Stande wäre, aus so vielen widerstrebenden Elementen eine einheitliche Lagerung der socialen und politischen Atome herzustellen. Und würde, die Möglichkeit im Sturm von Revolutionen vorausgesetzt, auf den Trümmern jener vielen künstlichen Städte das staatliche Endergebniß die Mühe lohnen?....

Man hat uns zwar in den vierziger Jahren gelehrt, es sei die klügste staatsmännische That der französischen Revolutionsführer ge-

wesen, daß sie mit der Errichtung der Departements alles Provinzialleben zerbrochen und so den einen und untheilbaren Staat geschaffen haben. Indessen dürfte es jetzt nicht schwer fallen, einzuräumen, daß um von dem Zustand des Landes unter den Bourbonen zu dem unter Napoleon III. überzugehen, doch die fürchterlichen Zeiten des Conventes wohl nicht nöthig gewesen seien, welche obendrein, wie Sybel in seiner Revolutionsgeschichte kürzlich nachgewiesen, trotz des 4. August, die bäuerlichen Verhältnisse Frankreichs weniger berührt haben, als man glauben sollte. Gegenwärtig sieht man selbst an der Seine in der Wiederlebung der Provinzen das einzige Rettungsmittel für das Reich.

So flüchtig und skizzenhaft nun auch die Linien sind, in denen wir bisher den heutigen Zustand Deutschlands gezeichnet haben; wir glauben mit derselben doch die Ansicht, daß unser Gesammtverband vorherrschend föderative Elemente in sich schließt, und demgemäß eine organisch entstehende und auf die Dauer bestehende Gesammtverfassung desselben auch keinen andern als föderativen Charakter tragen wird, vorläufig hinreichend stützen zu können. Daher jetzt einen Schritt weiter gehend wollen wir es versuchen, zu zeigen, daß das Verhältniß der Küste zu einem derartig gegliederten Hinterlande ein ganz anders sein muß, als es zwischen dem Meeresgestade und einem binnenländischen Einheitsstaate herrscht. Man führt uns so oft bei Erörterung des Zollanschlusses der Hansestädte französische oder englische Hafenplätze an. Diese Parallelen erweisen sich indessen bei näherer Betrachtung, wie so ziemlich alle politischen Vergleichungen, als durchaus unhaltbar. Deutschland, wie es nur gemäß seiner Bedürfnisse und nicht nach einem Systeme aufzubauen ist, läßt sich in seinen Bedürfnissen auch bloß aus seinen eigenen Zuständen heraus begreifen!

II. Die norddeutsche Küste und das föderative Binnenland in der Vergangenheit.

Im Allgemeinen ist es gewiß richtig, was Hüllmann in seiner Geschichte der Stände am Eingange des weiteren ausführt, daß in der Entwickelung eines Landes das Bürgerthum entweder in der weiterschreitenden Arbeitstheilung von der ackerbautreibenden Binnenfläche aus allmählig an die Küste rückt und zum Seehandel übergeht, oder die an der Küste durch den Verkehr mit den fremden Völkern erwachsenen Handelsplätze nach und nach ihre Fäden in das Hinterland strecken und so einen dritten Stand erwecken. Erst durch die Verbindung von Küste und Binnenreich in ihren wirthschaftlichen wie politischen Interessen entstehen aber überhaupt lebensfähige nationale Staaten. Als Frankreich unter dem centralisirenden Ludwig XI. seine unmittelbare Herrschaft über die gesammte südliche Küste ausdehnte, ward, wie Ranke treffend hervorhebt, „Marseille erst ein französischer Hafen." Allein, wenn ein auf den Föderalismus durch seine ganze Anlage hingewiesenes Binnenland schon von vorne herein in einem anderen Verhältnisse als ein Einheitsstaat zu seinem Gestade steht; so läßt die seit den ältesten Zeiten eigenthümliche Gestaltung des deutschen Nord- wie Ostseehandels vollends keinen Vergleich mit anderweitigen Küsten zu. Auch im Norden herrscht ein in seinen Grundmauern tief begründetes maritimes Sonderleben! Es ist fürwahr kein geschichtlicher Zufall, daß Holland, abgetrennt vom südlichen Rheinthale, sich als Handelsstaat für sich organisirt hat; und der Fortbestand von Hamburg und Bremen als souveräne Stadtstaaten darf ebensowenig als willkührliche Laune des deutschen Schicksals etwa den Einflüssen Englands auf dem Wiener Congresse zugeschrieben werden, als der Ursprung der alten Hansa bloß in dem bekannten zu Köln abgeschlossenen Vertrage zu suchen ist. Das wird dem Leser hoffentlich bald klar werden.

Der Welthandel, welcher im Mittelalter von dem mittelländischen Meere aus in die inneren Gebiete Europas sich verzweigte, war durchweg nur ein Verkehr mit Spezereien oder sonstigen asiatischen Kostbarkeiten. Die reiche Städtekette, die sich von Venedig und Genua durch das südwestliche Deutschland bis an den Rhein ausdehnte, bezeichnete zunächst den Weg, welchen der indische Waarenzug von Italien nach dem Norden einschlug. Hand in Hand mit diesem Transito ging dann ferner allerdings der Absatz der eigenen städtischen Fabrikate je nach den verschiedenen Richtungen hin, wo sich Consumenten dafür vorfanden. Allein einen Umsatz von Massenwaaren im heutigen Sinne des Wortes, eine durch den Kaufmann vermittelte gegenseitige wirthschaftliche Ergänzung der einzelnen Länder oder Provinzen in den Grundbedürfnissen des Lebens wolle man sich unter dem großen Verkehre von Augsburg, Ulm, Nürnberg, Speier oder Worms, dessen Hauptlinie in Flandern, dem uralten Sitze der Wollenwebereien, endete, nicht weiter vorstellen. Ein solcher Verkehr mit Rohprodukten, mit Fischen, Fellen, Getraide, Bier, Honig, Holz u. s. w. entwickelte sich dagegen, ganz abgesondert von jenen Gebieten des asiatischen Welthandels, an den Gestaden der Ost- und Nordsee. Der Völkerzusammenhang, welcher seit den ältesten Zeiten die Gegenden der heutigen russischen Ostseeprovinzen, Schweden, Norwegen, Dänemark, England und die deutsche Küste bis zur Schelde hin umfaßte, ein schwaches Abbild des internationalen Lebens auf der Thalatta, beruhte seit der Beendigung des regellosen Seeräuberthums auf dem Austausch der verschiedenartigen Producte, wie sie die nach dem Meere hin abdachenden Landgebiete zu liefern vermochten. Mit den Emporien des südlichen Gewürzhandels trafen die nordischen Kaufleute nur in Brügge zusammen, nachdem Vineta, bei Freiwerdung des mittelländischen Meeres, aufgehört hatte, der unnatürliche Stapelplatz indischer Waaren zu sein. Im übrigen berührte das Bereich der zur Hansa verbündeten Städte das Gebiet des schwäbischen Städtebundes so gut wie gar nicht. Mögen immerhin in Zeiten

der Hungersnoth die Hansen Korn nach Venedig geliefert haben, und den Kölnern in Nürnberg und Wien bestimmte Vorrechte eingeräumt gewesen sein; im großen Ganzen betrachtet, lag dessenungeachtet das Terrain des Nordens und des Südens neben einander; es war nicht, wie das schon der Mangel der großen Verbindungsstädte in der Mitte von Deutschland anzeigt, mit einander verwachsen! Deßhalb birgt sich denn auch ein völliges Verkennen aller geschichtlichen Verhältnisse in der Auffassung: „Der schwäbische Städtebund sei eigentlich Nichts als ein Oppositionsverband der süddeutschen Plätze gewesen, um den Hansen nicht das Uebergewicht im Reich zu verschaffen!"... Reich? Was hatten sich denn die Hansen um das Reich zu kümmern? Oder glaubt man wirklich alles Ernstes, das Reich sei selbigesmal schon ein abgegrenzter Gebietsstaat im heutigen Sinne des Wortes mit einer einzigen Zollgrenze nach Außen gewesen? Staatswissenschaft gab es ja damals noch gar nicht; das volle ursprünglich pulsende Leben war noch nicht in den Studirstuben auf Begriffe abgezogen, um dann nach diesen ethisch zurecht gestutzt zu werden. Karten von Deutschland kannte man nicht. Man lebte, wie es Einem die unmittelbar aufgefaßten Interessen geboten. In der Mitte Europa's lag ein ungeordneter Wust agricoler Feudalität; dazwischen suchten die einzelnen Städte, so gut es gehen wollte, sich in ihrer Thätigkeit zu erhalten. Daß aus allen diesen durcheinander waltenden Kräften später einmal ein geordnetes Ganze sich ins Niveau setzen sollte, in welchem jede einzelne Kraft nach ihrem Inhalt und ihrer Bedeutung zur Berechtigung kommt; davon ahnte man vor vierhundert Jahren eben so wenig etwas, als jetzt Einer das Ende der orientalischen Frage abzusehen vermag. Wann wird die Geschichtsschreibung endlich einmal aufhören, nach unserer heutigen Cultur eine frühere Zeitepoche zu bemessen, und unser gesammtes geistiges Eisenbahn- und Telegraphenwesen scheltend in die Vergangenheit zu tragen!

Die nordische Hansa war der natürliche Ausdruck der nordischen Handelsgestaltung; man muß es

also dem Wesen dieses Verkehrs moralisch zum Vorwurf machen, daß er nicht nach dem Süden hinabreichte, und es nicht den nordischen Kaufleuten anrechnen, wenn sie für sich fortlebten. Ja wohl, es ist ganz richtig, daß eine Verbindung des Kaiserthums mit der Hansa Deutschland vielleicht in die Bahn der englischen Staatsentwickelung hineingewiesen und ihm den rechtzeitigen Besitz von überseeischen Kolonien zugebracht hätte. Allein zu einer solchen Einigung, selbst wenn sie auch von einigen Weiterblickenden abgeschlossen worden wäre, fehlte der Stoff der Wirklichkeit! Wie sich nicht zwei neben einander liegende Steinblöcke durch eine über beide geklebte Tapete zu einem Körper vereinigen lassen, ebenso wenig können in der staatlichen Welt durch Vertrags- oder Constitutionenpapier politische Kräfte in einander verschlungen werden, die so gut wie gar keine Beziehung zu einander haben. Heut zu Tage, wo wir die ganze Geschichte des Colonienwesens seit der Entdeckung von Amerika überschauen; wo wir die Rückwirkungen der transoceanischen Reiche auf Europa einigermaßen abzuschätzen verstehen, vermögen wir wohl für unsere eigene deutsche Geschichte zu einem Halbdutzend: Wenn, wenn, wenn eine gleiche Anzahl von dann, dann, dann zu setzen. Aber wer war denn damals im Stande, eine solche Zukunft zu blicken? Das ging, selbst in dem Wendepunkt der Verhältnisse, über den Gesichtskreis eines Kopfes wie Macchiavelli hinaus; sonst hätte er sich wohl die Mühe erspart, sein alsbald von dem Wege des Welthandels an die Seite geschobenes kleines Italien durch seinen Principe zu einer staatlichen Großmacht zurechtquetschen zu wollen.

Denn nicht Columbus', sondern Vasco de Gama's Fahrt ist es gewesen, welche in ihren Folgen zunächst die Emporien des Welthandels an die atlantische Küste Europas verlegte. Weil Egypten wie das schwarze Meer durch die Türken verschlossen wurde, so konnte Lissabon den bisherigen indisch-italienischen Verkehr rund um Africa herum leicht in seinen Hafen lenken. Daran knüpften sich allerdings ungeheure wirthschaftliche wie politische Ver-

änderungen in dem Leben unseres Erdtheils; Süddeutschland verarmte zugleich mit Venedig und Genua. — Allein die Hansen wurden dadurch nicht weiter berührt; noch vermochten sie, ebenfalls in die neuen Bahnen einzudringen. So wenig nämlich, wie heut zu Tage der einzelne Kaufmann, welcher sein ganzes Leben lang ein Fettwaarengeschäft mit dem europäischen Norden getrieben hat, schließlich zum Import von Thee, Kaffee oder Reis überzugehen im Stande ist; so war auch, schon an und für sich, das Wesen des hansischen Handels so durchweg von dem südlichen Verkehr verschieden, daß es selbst bei günstigerer geographischen Lage den Hansen hätte schwer fallen müssen, den Uebergang von dem einen zum andern mit der nothwendigen Schnelligkeit zu vollziehen. Außerdem aber, und das ist namentlich zu berücksichtigen, fehlte es ja den nordischen Kaufleuten zum unmittelbaren Verkehr mit Asien völlig an allen Ausfuhrgegenständen. Indien hat seit dem Beginn des Welthandels kaum etwas Anderes für seine Erzeugnisse entgegengenommen als edle Metalle; und wenn auch gegenwärtig die englische und americanische Maschinenkraft die Handarbeit am Ganges überflügelt, so daß Baumwollengewebe von Westen nach Osten gehen; so konnte doch vor einigen Monaten ein Artikel aus Californien in Hunt's Merchants Magazine mit allem Recht sagen, die Goldproduction der americanischen Westküste müsse nothwendig früher oder später den Vollbesitz des indischen Handels nach sich ziehen. Zu Albuquerque's Zeiten vollends vermochte Portugal nur mit den Ergebnissen seiner americanischen Minen jenseits vom Kap der guten Hoffnung einzukaufen; wo sollten indessen die Hansen solche Massen von Gold und Silber hernehmen? Ihr Goslar war seit dem Beginn des dreizehnten Jahrhunderts vom Kaiser Otto zerstört, und Weser und Elbe besitzen nicht die Eigenschaften des Pactolus. Allein, wenn man auch den Vorwurf, die Hansen seien zur Zeit der überseeischen Entdeckungen in Unthätigkeit versunken gewesen, in Bezug auf Indien zurücknehmen will, warum haben sie nicht rechtzeitig in America Eroberungen gemacht und Kolonien gegründet?

Vergessen wir nicht, daß der Handel Europa's mit America erst eine Bedeutung gewann, als die Massenproduction der diesseitigen Industrie eine Masseneinfuhr der jenseitigen Rohproducte bedang. Bis dahin waren die Gebietszusammenfassungen der europäischen Könige an der andern Seite des Wassers — man denke an Neuengland — ziemlich werthlose Besitzungen gewesen, welche an sich zu raffen die Hansen so gut wie gar kein Interesse hatten. Dasselbe Wort, das nach Lucas Vasquez de Ayllon's Fahrt nach Florida der Spanier Anghierra unwillig schreibt: „Was bedürfen wir solcher Er„zeugnisse, die mit den im südlichen Europa vorkommenden durch„aus übereinstimmen? Gen Süden, gen Süden! Wer Reich„thümer sucht, darf nicht nach den kalten Regionen des Nordens „gehen!" .... Dieselbe Geringschätzung, mit welcher man in Großbrittanien am Hofe Heinrich VII. Cabot's Entdeckung von Newfundland behandelte, mochte hinsichtlich Americas damals auch wohl bei den Hansen gelten. Sie selbst trieben ja auf eigenen Gebieten den Handel mit Rohproducten; und wie die preußische Ostseeküste noch heute keine Exporten nach New-York oder New-Orleans besitzt, wie die Küste der Nordsee nur die Gegenstände der oberländischen Industrie dorthin auszuführen vermag, so konnten vor dreihundert Jahren die Kaufleute der Hanse mit den unangebauten americanischen Flächen eigentlich Nichts anfangen. Kein binnenländischer, deutscher König aber erwarb, auf Territorialvergrößerung bedacht, für kommende Jahrhunderte damals Land in der neuen Welt. Carl V. erorberte für Spanien, nicht für Deutschland. Er sprach ja nur „deutsch mit seinen Pferden und Hunden, französisch mit Menschen und spanisch mit seinem Gott!" Dann kam der dreißigjährige Krieg; und während aller Reichthum in Deutschland verdorrte, mithin kein großer verbindender Handelszug durch unsere Gefilde ging, trieben die auf den Föderalismus mit seinen kleinen Grundherrschaften bei uns hinarbeitenden Kräfte ihr ungehindertes Wesen zwischen den Alpen und der Nordsee weiter.

Besäße die deutsche, englische oder französische Literatur eine nur einigermaßen brauchbare Handelsgeschichte, oder hätte unsere allgemeine Historie sich bisher ein wenig mehr Mühe gegeben, den Bedingungen des Massenlebens in der Vergangenheit wie Gegenwart nachzugehen; wir wären hier wohl nicht genöthigen gewesen, bei der Erörterung der augenblicklichen Stellung der Hansestädte zum Binnenlande zuvor eine flüchtige Skizze früherer Zeiten vorauszuschicken. Allein bei dem völligen Fehlen solcher für die Politik von heute nothwendigen Vorarbeiten, bei dem entsetzlichen Wirrwarr, den der Doctrinarismus patriotischer Philologen in unsere historische Anschauungsweise gebracht hat, muß das Taciteische: non legere, sed intelligere stets weiter aushalten, sobald man wirklich zur Einsicht kommen will, was sich in Deutschland überhaupt politisch erreichen läßt. Nur wer sich gewöhnt, die vergangenen Dinge vorurtheilsfrei in ihrer nothwendigen Entwickelung oder Verkümmerung zu erfassen, wird in der Gegenwart wirklich organisirend in die flüssigen Stoffe einzugreifen vermögen. Halten wir es fest, der Mensch ist zu allen Zeiten gleich gut und gleich schlecht; es kommt nun auf die Verkettung von Umständen an, unter der er lebt, um ihn zu erheben oder von seinem hohen Postamente herabzuwerfen; dann werden wir nicht unnütz wauern, sondern stets nach dem Warum einer geschichtlichen Erscheinung fragen. Wer es bei uns beklagen will, daß Deutschland nicht zu gleicher Zeit mit Frankreich ein einheitlicher Staat geworden ist, mag es immerhin thun. Wir unserseits können bei dieser Sache in der Vergangenheit nur die verschiedenen Kräfte in's Auge fassen, die Deutschland auf eine föderative politische Gliederung hinwiesen, und das Leben an den Küste und das Leben im Binnenlande von einander entfernt hielten. Der Kaiser besaß nicht Gewalt genug, im Innern die Territorialhoheiten rechtzeitig zu zerbrechen; die geographische Gestaltung Deutschlands begünstigte die letztere. Und die wirthschaftliche Thätigkeit der Küste war so eigenthümlich beschaffen, daß sie ein Zusammenschließen derselben mit dem Ober-

lande nicht herbeiführte. Andere Nationen waren in dieser Hinsicht glücklicher bedacht.

Wir wenden hier jenen Jahrhunderten der deutschen Geschichte keine Aufmerksamkeit weiter zu, in denen im Innern aller Verkehr wieder in der jämmerlichsten Kleinstädterei des Ackerbauthums versank, während die andern mächtig gewordenen Seestaaten die maritime Thätigkeit der Hansestädte auf einen kleinen Seeraum begrenzten. Weiter als Amsterdam, Lissabon oder London gingen bis zum Schlusse des achtzehnten Jahrhunderts die Bremer und Hamburger Schiffe selten; die verschiedenen, streng aufrecht erhaltenen Colonialsysteme von England, Spanien und stellenweise Frankreich und Dänemark gestatteten keine transoceanischen Reisen. Die Hanse verfiel immer mehr durch eigene Schwäche und die steigende Größe der Andern. Der Welthandel wurde allmählig nach einem andern Maßstabe gemessen. Aber selbst zu dieser Zeit, wo Hamburg und Bremen zwischen den Uebergriffen von Dänemark, Holland, England und Frankreich in demüthigster Weise, um einen bezeichnenden Pfälzer Ausdruck zu gebrauchen, „sich an der Wand herumdrückten" — ihre damaligen Handels- und Schifffahrtsverträge, die sich in einer Sammlung auf der Heidelberger Universitätsbibliothek vorfinden, geben davon ein redendes Zeugniß — selbst damals wußten die beiden Städte, ohne Heere, ohne Flotten ihre Souveränetät zu bewahren. Ihre Wichtigkeit verbürgte ihre Stellung.... Die Geschichte ist das natürliche Ergebniß aller in einer Zeit wirkenden gesellschaftlichen Kräfte! Dann kam die neue Zeit!

Wann wird man indessen einmal aufhören, den Beginn der neuen Zeit von der französischen Revolution zu datiren? Die Pariser Ideen haben Europa eben so wenig verändert, als sie die große Staatsumwälzung Frankreichs hervorgerufen. Nicht Voltaire, Rousseau, Diderot oder D'Alembert sind die Zerstörer der Monarchie. Der Schotte Law, der Aller Besitzthum durch sein Bankssystem durcheinander warf, hatte schon früher, wie Montesquieu sehr klug voraussah, „das Königthum verlauft."

Man studire, was Sybel neuerdings angefangen hat, die Massenzustände in Frankreich während des achtzehnten Jahrhunderts, und man wird bald zu der doppelten Einsicht gelangen, aus welchen Ursachen das alte Staatsgebäude jenseits des Rheines zusammenbrach und warum das neue immer noch keinen inneren Halt gewinnen kann. Die politischen Ideen sind ja nur die geistigen Producte der öconomisch-politischen Verhältnisse eines Landes, wohlthätige oder schädliche Blüthen, die sich jedoch nicht willkührlich von einem Boden auf den andern übertragen lassen, selbst wenn auch eine ganze Nation von denselben berührt würde. Europas neue Zeit beginnt vielmehr mit dem Zusammenbruch der americanischen Kolonialsysteme, dieser maritimen Feudalität des Mittelalters! Die Declaration of Independence und die Declaracion de Independencia, mit denen sich Nord- und Südamerica von England und Spanien lossagten, bezeichnen in ganz anderer Weise den Anfang der Gegenwart, als der 4. Aug. 1789 oder der 21. Jan. 1793. Die See wurde wieder frei; und gleichzeitig brachten die Maschinen von Watt, Arkright und Cartright eine industrielle Massenproduction zu Wege, die bald mit segensreicheren Banden die Völker umschlingen sollte, als die gesammte Politik von W. Pitts berühmtem Vater. Das deutsche Binnenland wie die Hansestädte folgten dem allgemeinen Aufschwung.

III. Die norddeutsche Küste und das föderative Binnenland in der Gegenwart.

Wenn man gegenwärtig auf die Glockenstube des Bremer Domes steigt und den Blick über die Menge der Häuser der Stadt hinschweifen läßt, so zeigen sich noch deutlich die Umrisse der Stadt, wie sie vor der Eröffnung der americanischen Schifffahrt war; nnd man erstaunt billig über den bedeutenden Zuwachs an Gebäuden, der sich seitdem rund um angesetzt hat. Denn in dem

nämlichen Verhältnisse, in welchem sich der Handel des Platzes von 15 Millionen Thaler jährlichen Umsatzes während eines halben Jahrhunderts auf 75 Millionen erhoben, sprengte auch die steigende Bevölkerung die Thore auseinander und wandelten sich die bisherigen Gemüsegärten des Weichbildes in prachtvolle Straßen um. Dieses concret vor Jedermanns Augen daliegende Bild zieht dann aber unwillkührlich den Schluß nach sich, daß in ähnlicher Weise, wie der vergrößerte Verkehr hier einen Ort verändert, tausend neue unabhängige Familien, Kräfte und Bestrebungen hervorgerufen hat, welche andere Anforderungen an die Gesellschaft, an den Staat stellen; so auch im Binnenlande durch die neu erwachende Industrie gleichzeitig ganz neue wirthschaftliche und politische Zustände allmählig hervorgerufen worden sind, die frischen Gedankenrichtungen Raum geben mußten. Schon 1811 schreibt R. v. Bosse in „Posselts Annalen Bd. IV. S. 54: „Jene alte Wirthschafts-„Ordnung verschwindet, welche in Europa durch Staats- und „Lehnrecht, Zunft- und Dorfverfassung das Bestehende und jede „Familie in dem Stande, in welchem sie war, zu erhalten suchte. „Aehnlich einem Hauswesen, in welchem jedes Hausgeräth die an-„gewiesene Stelle nicht ändert, bei Arbeit und Tisch, bei Kindern „und Gesinde die altväterliche Sitte herrscht, und wenn die Zeit „kommt, es kaum bemerkt wird, daß an dem Vorrath Etwas „fehle. Sie ist einer Zeit gewichen, in welcher Kind und Knecht „gleiches Recht hat, weder auf alte Gewohnheit noch Bequemlich-„keit gesehen, sondern frei geschaltet und gewaltet wird, damit Je-„der leiste, wozu er am geschicktesten ist und so viel vollbringe, „als seine höchste Anstrengung vermag." Die siegreich durchdringende Geldwirthschaft verlangt ein anderes Recht, eine andere Politik als das überwiegend vorherrschende Ackerbauthum! Darin wurzeln in Deutschland die sogenannten französischen Ideen.

Im Allgemeinen läßt sich nun wohl der handelsgeschichtliche Satz aufstellen, daß an der Hand des beweglichen Eigenthums erst die Durchbildung der Ackerbaureiche zu nationalen Staaten vor sich geht, und die jedesmalige Stufe dieses Entwicklungspro-

cesses darnach abgemessen werden kann, in wieweit die bisherigen Provinzialmauthen im Binnenlande schon der Errichtung einer einzigen Außenzollgrenze gewichen sind. Als Colbert Frankreich reorganisirte, gelang es ihm, die vielen innern Mauthschranken des Landes wenigstens auf drei größere Tarifregionen zurückzuführen; bis dann die eine und untheilbare Republik das begonnene Werk ganz durchführte. Auch zur Zeit der Freiheitskriege, wo zuerst die neuen wirthschaftlichen Verhältnisse Deutschlands hervortraten, treffen wir daher auf Stimmen und Ansichten, die für unser Gesammtvaterland ein ähnliches Ziel ins Auge fassen. So schrieb Stein (Pertz IV. S. 38) im Nov. 1813 auf eine Reclamation Bremens wegen des Elsflether Zoll's aus dem Hauptquartier zu Freiburg an Herrn Bürgermeister Smidt: „es sei seine Absicht, die Zölle an die Grenzen Deutschlands, „namentlich an die Küsten des baltischen Meeres zu verlegen, um „dort als Beitrag zu den Kriegskosten für Rechnung der verbün„deten Mächte erhoben zu werden," und im Dec. desselben Jahres äußerte er sich gegenüber von einer hanseatischen Deputation gleich„falls: „Zölle für eine einzelne Gegend dürften nicht bestehen, „sondern eine einzige große Zolllinie für das ganze Reich müsse „von Holland bis Rußland errichtet werden." Die bekannten 9 Artikel der Wiener Congreß-Acte über die Schifffahrt auf den deutschen Strömen und der viel besprochene Artikel 19 der Bundesacte über die gemeinsam anzubahnende deutsche Handelspolitik beweisen dann ferner im großen Ganzen die Richtung der neuen Zeit. Allein die deutschen Verhältnisse verlangen doch eine von den französischen merklich verschiedene Behandlung in den wirthschaftlichen Angelegenheiten. Darüber haben uns die inzwischen vergangenen Jahrzehnte mit ihren handelspolitischen Neubildungen sattsam aufgeklärt.

Wir übergehen hier die Entstehungsgeschichte des Zollvereins so gut wie völlig. Prof. Wurm's und Dr. Theodor Müller's vortreffliche Arbeit über „die Aufgabe der Hanse-

städte," ein Buch, das in Jedermanns Händen ist, überhebt uns der Mühe, im Einzelnen zu zeigen, wie die im Gegensatze zu den föderativen Elementen des deutschen Ackerbauthums auf Vereinigung hinarbeitenden Handels- und Industrieinteressen sich trotz allen Widerspruchs endlich in Deutschland ihre Bahn gebrochen haben. Die internationale Theilung der Arbeit, die gegenseitige wirthschaftliche Ergänzung der Länder, die sich jetzt über fünf Erdtheile erstreckt, war so gewaltig geworden, daß ihre nach Deutschland auslaufende Kanäle unmöglich mehr in jedem einzelnen deutschen Staate besonders unterbunden werden konnten. Im siebenzehnten und achtzehnten Jahrhunderte mochten wohl, wie der Kasseler Bibliothekar Landau kürzlich in der Germania bemerkte, „an der Weser 22 Zollstätten liegen, also beinahe auf jede Meile „ein Zoll. Von einer Ohm Wein, welche von Kassel nach Bre„men ging, wurde etwa der neunte Theil — 18 Quart — als „Zoll abgezapft. Ein Bremer Kaufmann, welcher 65 Pfund eng„lisches Tuch auf der Weser nach Nürnberg versendete, hatte von „jedem Pfund auf jeder Zollstätte 1 Groschen (also 1 Gold„thaler 4 Groschen), zu Lauenförde und zu Herstelle aber nicht „weniger als 28 Thlr. 12 Mariengroschen zahlen müssen, ein Bei„trag, der nicht viel geringer war, als früher alle Zölle von „Antwerpen nach Venedig.". Im neunzehnten Jahrhundert dagegen trat die Masse der Waaren die innern Barrieren nieder. Aus solcher zwingender Gewalt ist dann der Zollverein hervorgegangen, ein Ursprung, den der so viel beredete Mauthverband bis auf den heutigen Tag in keiner Weise verleugnet. Säßen in den Redactionen unserer lieben deutschen Zeitungen etwas weniger verdorbene Philologen und abgestandene Poeten, und etwas mehr Handelspolitiker; so würde die öffentliche Meinung über diese nun einmal nicht zu leugnende Thatsache gewiß nicht so irre geführt worden sein, als es in den letzten Jahren der Fall war.

Der Zollverein ist, wie schon der Name ansagt, seinem Wesen nach Nichts mehr und Nichts weniger, als eine Vereinigung von unabhängigen deutschen Staaten zu einer gemeinschaftlichen

Erhebung der Mauthbeträge. Man kam auf Seiten der Regierungen bei dem heftigen Drängen der Kaufmannschaften gegen die viele inneren Zollschranken allmählig auf empirischem Wege zu der Ansicht, daß eine einzige Außenlinie weit weniger Gesammtadministrationskosten aufwerfe, als die manchfache innere Grenzbewachung; und man merkte außerdem bald, wie sehr die nunmehr mögliche freiere Verbindung der productiven Kräfte im Innern die Consumtion und den Steuerbeitrag der Bevölkerung steigern. Die handelspolitischen Systeme der außerdeutschen Nationen, mit denen der Zollverein in Berührung kam, haben denselben dann freilich wohl durch den Gegensatz den äußeren Anschein eines gleichfalls selbstständigen handelspolitischen Körpers verliehen. An die gemeinschaftlich von den Staaten desselben vorgenommenen Tarifveränderungen lehnten sich die erbittertsten Kämpfe der verschiedenen deutschen Wirthschaftspartheien, wie man nur in England, Frankreich oder Nordamerica über die Richtung der Staatshandelspolitik streiten kann. Aber wie der Zollverein nie als solcher seine Handels- und Schifffahrtsverträge durch ein eigenes Organ abgeschlossen hat, wie er für sich kein gemeinsames Consularsystem, kein gemeinsames statistisches Büreau, keine Flagge aufzuweisen vermag, so hat er auch bisher niemals den handelspolitischen Begriff einer Country ausgefüllt. Er ist trotz aller daran geknüpften Hoffnungen deutscher Patrioten geblieben was er war: ein Verein unabhängiger, gleichberechtigter Ackerbaustaaten zur gemeinsamen Zollerhebung. Ein römischer Jurist würde vielleicht hinzusetzen: „quod ab initio vitiosum est, tractu temporis convalescere nequit.“ Wir wollen einmal flüchtig untersuchen, ob dieses Wort hier wohl zutrifft. In so fern scheint uns dasselbe allerdings für uns eine volle Bedeutung zu haben, daß die unbedingte Hereinziehung der norddeutschen Küste mit ihrem frischen Seeleben in die Grenzen des Zollvereins, **wie er jetzt ist**, nicht nur dessen Schäden nicht heilen, denselben noch keinesweges zu einem Handelskörper umgestalten, wohl aber die

gesammte maritime Thätigkeit der Hansen zum Schaden von ganz Deutschland ruiniren wird. Man muß heut zu Tage keine ethisch-patriotische Brillen aufsetzen, sondern zunächst einmal die Dinge betrachten, wie sie für sich liegen. Mit Zukunftswünschen nützt man seinem Vaterlande viel, viel weniger, als mit einer nüchternen Einsicht in die Wirklichkeit.

Der Kern der preußischen Monarchie liegt in dem Hinterlande der Ostsee; er setzte sich zu einer Zeit fest, als jeder größere wirthschaftliche und politische Zug in Deutschland erlahmt war, und den willkührlich angelegten Fürstensitzen in den kleinen Ackerbaustaaten nirgends ein geographisch begünstigter Verkehrsknotenpunct gegenüber trat. Individuelle Begabtheit der Herrscher, und nicht etwa geographische Nothwendigkeit, haben dann in der Folge durch Annexation fremder Gebietstheile ein Ganzes hervorgerufen, dessen Einheit nur in seiner einheitlichen Regierung und Verwaltung besteht, dem aber weder eine örtlich einheitliche Fläche, noch eine Gleichartigkeit seiner einzelnen Provinzen zu Grunde liegt. Man hat Preußen sehr häufig den vorzugsweise protestantischen Staat genannt. Allein wenn sich das sociale Wesen des Protestantismus in einer möglichst freien Bewegung des Individualismus ausspricht; so kann ein Staat unmöglich als protestantisch bezeichnet werden, welcher zur Aufrechthaltung seiner Einheit eines scharf angespannten Militär- und Beamtennetzes unveräußerlich bedarf. Die Bevölkerung Preußens ist allerdings vorwiegend protestantisch, aber der Styl des Staatsgebäudes ist ganz romanisch-byzantinischer Natur. Wir mischen, wie sich von selbst versteht, in diese Worte auch nicht den kleinsten Tropfen eines moralischen Vorwurfs, wir constatiren einfach eine Thatsache. Verbindet man mit derselben ferner den Umstand, daß das preußische Landesgebiet in zwei von einander ziemlich weit getrennte Massenkörper zerfällt, so begreift man es vollends leicht, mit welchem Rechte Preußen stets als ein „erobernder Staat" hingestellt worden ist. Seine gesammte Politik muß darauf hinausgehen, zunächst einmal eine Vereinigung zwischen

dem Osten und dem Westen herzustellen — das Schicksal Hessens liegt eben so sehr außerhalb als innerhalb der Grenzen des Kurfürstenthums begründet — und darauf seine Marken thunlichst nach Außen abzurunden. Zu solchen Zwecken bot der Zollverein die vortrefflichsten Handheben dar. Durch die Errichtung derselben wurde ja nicht nur ein freier Verkehr zwischen dem Rheinthale und dem Hinterlande der Ostsee geschaffen, sondern auch das Fehlen eines selbstständigen Zollvereinsorgans überwies der preußischen Krone von selbst die handelspolitische Hegemonie des Verbandes — der Zollverein ward recht eigentlich eine Ergänzung des preußischen Staatswesens.

Aus diesem Grunde konnte und durfte der Verein auch aus seiner rein negativen, nur gegen die inneren Zollschranken gerichteten Natur nicht heraustreten, weil er sonst seine Ergänzungseigenschaft verloren und den preußischen Staat auf Bahnen fortgerissen hätte, die sein innerstes Wesen auf die Dauer zerstört haben würden. Wir wiederholen es hier, wir predigen auch nicht im Entferntesten politische Ethik; wir schauen einfach die Dinge an, wie sie liegen. Preußen ist kein auf den Handel basirter Staat und kann es auch niemals werden. Man braucht dabei nicht auf die Worte der Verachtung zu hören, die von Berlin aus für die kaufmännische und industrielle Thätigkeit laut geworden ist. Die Vergleichung der „Loomlords" und „Cottonpeers" mit den pommerschen Grundbesitzern; man braucht nicht an die Unsicherheit der preußischen Büreaucratie in commerciellen und namentlich maritimen Angelegenheiten zu erinnern oder gegenwärtig darauf hinzudeuten, daß in den Verwickelungen der orientalischen Frage die Wünsche des ostseeischen Handelsstandes von der Kreuzzeitung geradezu verspottet werden — wir wollen ja keinen Haß gegen Preußen säen. Man überlege nur ruhig und kalt bei sich, ob ein Staat, dessen Erinnerungen rein kriegerischer Natur sind, dessen Kern aus einem Ackerbauthume besteht, welcher das Dasein der „großen Städte" vernichten will, dessen geographische Lage zwischen Rußland und Frankreich politische Gesichtspuncte noth-

wendig in den Vordergrund drängt, die mit den wirthschaftlichen Interessen der Gegenwart Nichts zu schaffen haben, ob ein solcher durch militärischen und bureaucratischen Mechanismus gestützter Staat trotz seiner vortrefflichen Verwaltung selbst bei dem besten Willen im Stande ist, das heutige große Handelsleben der Völker zum Anfangs- und Endpunct seiner Thätigkeit zu machen? Niemand kann doch im Leben zu freiwilligen Handlungen ernstlich aufgefordert werden, die seine Existenz in Frage stellen. Und ein solcher Staat steht an der Spitze eines Zollvereins, gebildet aus einer Menge unabhängiger einzelner gleichberechtigter Ackerbaustaaten, von denen jeder die Befugniß hat, jede zu ergreifende handelspolitische Maßnahme durch sein Veto zu verhindern. Ist das, fragen wir, ein kaufmännischer Kompagnon, mit dem das Meerleben nur so ohne Weiteres ein gemeinschaftliches Geschäft zu entriren vermag? Einem derartigen Hinterlande gegenüber muß eine jede, vom Welthandel berührte Küste ihre besondere Stellung einnehmen, geschweige das seit alten Zeiten unabhängig gestaltete Hansethum!

In den letzten Monaten, seitdem das gleichfalls agricole Hannover dem Zollverein beigetreten und dadurch für Bremen und Hamburg die Frage nahegerückt ist, ob sie nicht diesem Beispiele folgen sollen, hat man uns von Seiten der Anschlußpartei in öffentlichen Blättern mehrfach darauf hingewiesen, daß es ja keinem der americanischen oder englischen Hafenplätze einfiele, für sich eine Sonderposition in dem allgemeinen Mauthsystem ihres Landes zu verlangen. Man hat gefragt, warum die hansischen Kaufleute, die doch in New-York, Boston, Baltimore früher alle die Zollmanipulationen durchzumachen gehabt hätten, jetzt bei ihrer Rückkunft nach der Heimath sich um jeden Preis die preußischen Douaniers fern halten wollten? Die Stellung der preußischen Ostseestädte hat ferner zum Beispiele dienen müssen; und was die Nordseeküste Hannovers wagen kann, so lautete die Ansicht, davor braucht auch Hamburg und Bremen nicht zurückzuscheuen. Wir wollen den guten Zweck dieses Räsonnements in keiner Weise in

Abrede stellen; wir beklagen es gleichfalls tief, daß Hamburgs und Bremens Industrie durch die Folgen des Septembervertrages so gut wie vernichtet ist. Allein gelten lassen können wir die angeführten Gründe durchaus nicht! Bei der Frage nach dem eventuellen Anschluß der Hansestädte an den Zollverein handelt es sich in erster Linie gar nicht um die größere oder kleinere Beweglichkeit des Verkehrs in Bremerhaven, Vegesack oder an der Schlachte. Diese, wenn man so will, technischen Angelegenheiten sind verhältnißmäßig untergeordneter Natur. Es handelt sich zunächst einmal darum, unter welchen Bedingungen verbindet sich in Deutschland das Meerleben mit dem Landleben zu einer gemeinsamen öconomischen Politik? Die americanischen und englischen Seestädte bilden die Häfen von vorwiegenden Handelsstaaten. Ihre Kaufleute wissen, daß die Cabinette von St. James oder Washington keine Politik einschlagen werden, welche den Interessen des Handels zuwiderläuft. Die preußischen Ostseestädte liegen an einem Gestade, das von dem Welthandel nur mittelbar berührt wird, und Hannover trägt nicht den deutschen Antheil am heutigen internationalen Weltleben, sondern Hamburg und Bremen.

Hätten wir auf irgend einem Raume der Erde das Verhältniß einer vom Welthandel voll berührten Küste zu ihrem aus unabhängigen agricolen Staaten gebildeten föderativen Binnenlande politisch neu zu organisiren, wir würden an die Küste unbedingt eine volle politische Souveränetät verlegen. Das ist der Sinn der oft gehörten Worte: „Wenn die Hansestädte nicht vorhanden wären, so müßte man sie erfinden.“ Bei dem Anschlusse Bremens und Hamburgs an den preußischen Zollverein tritt nicht etwa einfach eine zwölfte und dreizehnte Stimme zu der vorhandenen hinzu, es handelt sich nicht um die Gewinnung der Nordseeküste durch den Zollverein, sondern die Frage lautet: Kann der Zollverein, wie er jetzt ist, überhaupt etwas mit diesem Meere machen? Wir sagten oben: „das internationale, durch die See vermittelte Völkerleben setzt sich jetzt aus dem Wechselver-

kehr aller fünf Erdtheile zusammen; je höher seine Bedeutung steigt, desto mehr tritt die Wichtigkeit eines Landes zurück." Wie darf nun aber eine souveräne Küste sich einem Oberlande hingeben, das noch vorwiegend agricoler Natur ist, dessen öconomische Politik in den Händen eines Militärstaates liegt und dessen wirthschaftliche Organisation bisher rein negativer Natur war? Das Leben einer Nation verdorrt heut zu Tage, sobald sie nicht vollen Theil an dem Welthandel nimmt, der wirthschaftliche Geist an der Nordseeküste muß sich allmählig über ganz Deutschland ergießen. Allein zu solchem Ziele muß auch den beiden Hansestädten ihre volle Autonomie belassen werden, sonst sind sie nicht im Stande, dem binnenländischen Ackerbauthume das Gleichgewicht zu halten. Meer und Land können sich nur unter beiderseitiger **Gleichberechtigung** öconomisch-politisch vereinen; aus diesem Satze ziehe man unbedingt jede Consequenz!

Wir verkennen die augenblickliche peinliche Lage von Bremen und Hamburg keinesweges; allein wir wollen es versuchen, die Wege zu zeigen, auf denen sie ihre Berechtigung zur Anerkennung zu bringen vermögen. Nur wer selbst sich aufgibt, der ist verloren!

IV. Die Idee der österreichisch-deutschen Zolleinigung und die Stellung des südwestlichen Deutschlands.

Wenn man heute auf das Jahr 1848 mit seinen vorherrschenden politischen Ansichten und Absichten zurückschaut und das Schicksal erwägt, dem das Frankfurter Parlament erlegen; dann läßt sich dieser Act deutscher Geschichte seinem neuesten Wesen nach wohl kurz in die Worte zusammenfassen: Die auf die staatliche Einheit gerichteten Bestrebungen der sogenannten nationalen Partei scheiterten an der föderativen Wirklichkeit unserer Verhältnisse. Die Hauptstimmführer von damals kannten die Natur des Bodens

nicht, auf welchem sie standen, und somit paßten die Hausbauten nicht in einander, die sie, unbekümmert über die Beschaffenheit des Terrains, zugeschnitten hatten. Ist nun seit jener Zeit die klare Erkenntniß der staatlichen Grundkräfte Deutschlands etwas mehr gewachsen, hat das Wesen unseres föderativen Elementes seitdem eine weiter um sich greifende Anerkennung erlangt, so ist außerdem die Kraft des Föderalismus selbst durch die neue Politik Oesterreichs um ein Bedeutendes gestiegen. — Die Einigungspartei mußte daher einen andern Character annehmen und ein anderes Ziel in's Auge fassen!

Drei Jahre haben genügt — ich sage das ohne persönliche Bitterkeit — um die Vorkämpfer der deutsch-österreichischen Zolleinigung nicht so ganz als die hirnverbrannten Thoren erscheinen zu lassen, für die man sie 1849 und 1850 im deutschen Norden so bereitwillig ausgegeben. Der Februarvertrag ist inzwischen nicht nur eine Thatsache, sondern auch eine Wohlthat geworden. Als Baron Bruck einige Wochen vor Abschluß desselben dem Schreiber dieser Zeilen den Stand der Berliner Unterhandlungen nach Heidelberg mittheilte und von dem Fernerstehenden ein Urtheil darüber verlangte, konnte derselbe wohl zurückschreiben, daß dieser Vertrag in ganz anderer Weise als der belgische vom 1. Sept. 1844 „ein Dutzend folgender im Leibe trage." Die Erfolge des Jahres 1852 lassen sich nicht mehr ableugnen; und was das Jahr 1860 bringt, müssen wir abwarten. Es hieße indessen, sich absichtlich täuschen, wenn man nicht die verschiedenen Richtungen scharf unterscheiden wollte, die sich für längere oder kürzere Zeit unter dem Panier der Zolleinigung geschaart haben. Das Wiener Cabinet verfolgt dabei ganz andere Zwecke als die Ultramontanen; und die Politik der Coalition von Darmstadt ist noch keineswegs identisch mit den Bestrebungen der nationalen Großdeutschen. Oder glaubt man alles Ernstes, daß die Stimmführer dieser Letzteren in dem Frankfurter Fabricantenvereine sich zu österreichischen oder päpstlichen Agenten hergegeben haben? Diese Männer gehören vorherrschend dem Protestantismus an, und es ist Keiner unter ihnen, der bei seinem

Auftreten irgend ein persönliches Ziel verfolgte. Daß sie dabei im Hinblick auf die Menge ihrer Gegner nicht absichtlich in einen offenen Gegensatz zu ihren zufälligen Bundesgenossen traten, versteht sich doch von selbst. Wer Politik treiben will, muß sich gewöhnen, die vorhandenen Kräfte in seinem Sinne zu benutzen.

Es hieße ja gar zu viel Kindlichkeit in die Politik der nationalen Großdeutschen tragen, wenn man ihnen zumuthen wollte, sie hätten die Ultramontanen an ihren Bestrebungen für die Zolleinigung verhindern sollen. Daß die Männer der Kirche das Wesen des Protestantismus im Glaubensbekenntnisse und nicht in der gesammten Lagerung der socialen und politischen Verhältnisse suchen, daß sie nicht wissen, wie der Protestantismus bereits einige Jahrhunderte vor Luther existirte, und endlich den preußischen Staat für einen protestantischen halten, haben sie ja ganz allein mit sich selbst abzumachen. Wir hatten keine Verpflichtungen, sie darüber aufzuklären. Und ebenso ging es die Partei nichts an, was das Wiener Cabinet mit seinen Plänen bezweckte. In der Politik schiebt Jeder seine Interessen so weit vor, bis sie auf einen Widerstand stoßen. Widerkräfte gibt es aber in Deutschland genug. Auch Oesterreich wird nicht wieder über das Reich gebieten oder die föderativen Elemente desselben zerbrechen können. Die Letztern haben durch die Zolleinigungsidee der preußischen Gravitation gegenüber erst recht einen neuen Halt bekommen!

Denn mit der Wandlung der Wiener Politik sieht sich zunächst einmal die preußische Hegemonie beschränkt. Die süddeutschen Staaten, welche bisher trotz der Verfassung des Zollvereins in handelspolitischer Abhängigkeit von Berlin gewesen waren, erhielten nun plötzlich eine selbstständige Position. Diesen Gesichtspunct hat man auf beiden Seiten klar genug erkannt. Die moralischen Ausstobungen der preußischen Presse gegen Oesterreich sowohl als gegen das südwestliche Deutschland, die heftige Opposition derselben gegen das Zustandekommen des Februarvertrages geben dafür ein nicht minder klares Zeugniß ab, als der Ab-

schluß der sogenannten Darmstädter Coalition. Und dieser Gesichtspunkt war es, den die nationalen Großdeutschen zuerst als nächstes Ziel in's Auge faßten. Preußens bisherige Präpoderanz mußte zurückgewiesen werden, damit dadurch die manchfach gebundenen naturgemäßen föderativen Elemente Deutschlands wieder frei werden konnten, und auf solche Weise ein Boden gewonnen ward, der die Durchführung einer positiven nicht bloß negativen gemeinsamen handelspolitischen Organisation zu tragen vermag. Daß das preußische Staatsgebäude zu seiner Erhaltung als europäische Großmacht des übrigen deutschen Landeskörpers zur Ergänzung bedarf, ist natürlicher Weise vollkommen begreiflich. Allein nicht minder klar liegt es auf der Hand, daß die verschiedenen andern souveränen Staaten Deutschlands es nicht in ihrem Interesse finden, sich zu dieser Ergänzung herzugeben. Gestehe man sich das Vorhandensein eines solchen Widerspiels in Deutschland nüchtern zu.

Was seit Jahrzehnten unter den Männern der süddeutschen Schutzzollpartei mehr oder weniger dunkel gefühlt worden war, ward mit dem Hervortreten der Bruck'schen Idee alsbald hell erleuchtet. Handelt es sich nämlich bei der Frage: ob Schutzzoll oder Freihandel? in höchster Instanz um das Aufrechterhalten von nationalen Staaten im Gegensatze zu dem immer stärker werdenden Drängen auf eine freie Gesellschaft, handelt es sich dann weiter in zweiter Linie dabei, einem jetzt vorhandenen Staate die Möglichkeit von Repressalien gegen die öconomischen Ausschweifungen anderer Nationen darzubieten; so war speciell für Süddeutschland das Protectionssystem seit Jahren eine Waffe geworden, mit der man sich von der lästigen handelspolitischen Abhängigkeit von Preußen zu befreien suchte. Als Preußen im Anfange des Zollvereins sich der Annahme höherer Industriemauthen zuneigte, rief man von diesseit des Maines nach Freihandel; und als dann später der Norden auf Ermäßigung des Tarifs hinarbeitete, nach Schutzzoll! Das haben die Herren des absoluten

Freihandelssystems oder die Vorkämpfer des freien Gesellschaftsthums in ihrem Streite gegen die süddeutsche Partei niemals begriffen, sonst würden sie wohl weniger mit den Sätzen von Smith und Say gefochten, dagegen mehr die Stellung Süddeutschlands überhaupt angegriffen haben. Konnte es doch die publicistischen Stimmführer des Südens sehr wenig kümmern, ob die Twistfabricanten zu Augsburg, die von ihren Spinnereien 5% Zinsen und 9% jährlicher Dividende per Actie ziehen, und dessenungeachtet behaupten, sie vermöchten nicht zur Production von feineren Nummern überzugehen, des Jahres 3—4% mehr verdienen oder nicht. Sie hatten kein Interesse daran, daß die Runkelrübenzuckerfabrikation zu Waghäusel in zwei Jahren fast eine Million Gulden Schulden abbezahlte, und dennoch die Rübe schien, sie müsse dem Rohr erliegen. Was sie erstrebten, gipfelte zunächst in dem einen Gedanken, der preußischen Gravitation einen Damm entgegenzusetzen. Diesem Zwecke mußten alle vorhandenen Kräfte als Mittel dienen. Denn nur auf dem Boden einer offenen Anerkennung der einzelnen Länder Deutschlands nach ihrem Verhältnißwerth zum Ganzen läßt sich eine gesunde dauernde Gesammtorganisation erreichen.

Man hat seiner Zeit über die Idee der deutschen Trias Hohn genug ausgegossen; David Hansemann wie Wilhelm Dänniges bildeten mit ihren publicistischen Ausführungen die Zielscheibe eines mehr als wohlfeilen Spottes. Dessenungeachtet haben gleichfalls drei Jahre genügt, um den scharfblickenden Politikern auf der Gegenseite ein wenig den Staar zu stechen. In der Darmstädter Coalition trat es offen zu Tage, was das südwestliche Deutschland als Mehrgewicht in der einen oder der andern Wagschale bedeutet. Hätten in den Tagen der Erneuerung des Zollvereins Baiern, Würtemberg und Baden ebenso energisch zu Preußen gestanden, als sie statt dessen mit Oesterreich gegen Berlin auftraten, der Plan der deutsch-östreichischen Zolleinigung wäre ein für allemal abgethan worden. So jedoch gaben sie sammt

Hessen recht eigentlich den Endentscheid in dem heißen Kampfe; und indem sie, wie wir oben sagten, mit dem Hervortreten der Bruck'schen Entwürfe alsbald ihre naturgemäße Position zurückeroberten, setzten sie zugleich den deutschen Föderalismus endlich einmal außerhalb der Debatte. Nun war vielmehr das gothaische Preußenthum, selbst in der doctrinären Politik, geschweige in der Wirklichkeit, für immer beseitigt, und die Arbeit für einen positiven deutschen Handelskörper hatte wieder freien Spielraum.

Es hieße nämlich die Lage der Dinge völlig verkennen, wollte man sich einbilden, Oesterreich habe nun in dem südwestlichen Deutschland die handelspolitische Provinz gewonnen, die Preußen seit lange daselbst für sich in Aussicht genommen hatte. Ein Blick auf die Karte von Deutschland genügt ja, um zu der Einsicht zu gelangen, daß ein Gebiet, welches vom Böhmerwalde bis über den Rhein hinaus reicht, schon an sich auch von Osten her ebensowenig verschluckt und politisch verdaut werden kann, als es von der gothaischen Construction wirklich absorbirt worden wäre. Erwägt man indessen obendrein, wie auf diesem Bereiche eine mehr als tausendjährige eigenthümliche Geschichte ruht, schaut man auf die selbstständige Durchbildung der dort wohnenden Völkerstämme, und bedenkt man endlich, wie jetzt durch das französische Eisenbahnwesen und durch den völkerrechtlich nach der Congreßacte nicht zu verschließenden Rheinstrom den genannten Staaten nach dem Westen hin alle die handelspolitischen Möglichkeiten geboten werden, die ihnen etwa der Norden oder Osten verlegen wollte; dann wird schwerlich selbst ein eingefleischter Unitarier dem südwestlichen Deutschland gegenüber in noch so aufgeregten Zeiten zu Gewaltmaßregeln rathen wollen, die auf die Dauer doch Nichts ausrichteten. Wer nicht kann, was er will, der wolle, was er kann! Die Staaten der Darmstädter Coalition haben mit Oesterreich nur zunächst den Antagonismus gegen das übergreifende Preußen gemein; im Uebrigen bildete sie neben Oesterreich, wie neben Preußen ein selbstständiges Drittes. Die so oft besprochene Mainlinie, sobald sie über eine transito-

rische Mauthlinie hinausgeht, vermittelst deren Preußen die Abhängigkeit seiner Industrie von dem südlichen Markte erkennen sollte, ist eine reine Chimäre. Es wird daher auch nur eine solche Gesammtorganisation Deutschlands von Dauer sein, in welcher dieses Dritte zu seiner vollberechtigten Anerkennung kommt.

Erwägt man nun aber, wie heut zu Tage ein binnenländisches Gebiet nur dann die ihm naturgemäß angewiesene Stellung einzunehmen und zu behaupten vermag, wenn es mit dem Meere, d. h. mit irgend einer Küste in Verbindung tritt; so läßt sich das südwestliche Deutschland recht eigentlich als das Hinterland der Nordsee bezeichnen! Nach dem Süden hin wird es ja durch die Alpen von der Thalatta abgeschnitten; und gesetzt auch, die Ueberbrückung der hohen Gebirge durch Eisenbahnlinien käme zu Stande, so ist doch kein politischer Verband zwischen Italien und dem deutschen Südwesten möglich, abgesehen davon, daß, wie wir oben erwähnt haben, das mittelländische Meer vom allgemeinen Welthandel verhältnißmäßig nur wenig berührt wird. Nach Westen ferner grenzt ein Staat, dessen politische Schicksale, was man von einer Erneuerung der Rheinbundsgelüste reden mag, wahrhaftig keine sonderlichen Sympathien hier zu Lande mehr erwecken. Mit der Erkenntniß der inneren Hohlheit der sogenannten französischen Ideen, mit dem Gewahrwerden, daß der französische Unterthan fast doppelt so viel Steuern bezahlen muß als der diesseitige Bürger, ist Alles, was früher in jener undeutschen Richtung sich im Südwesten geltend gemacht hatte, so gut als verschwunden. Es ist allerdings richtig, daß die beiden von Straßburg und Ludwigshafen direct nach Havre führenden Schienenwege das hiesige wirthschaftliche Leben vielfach mit der französischen Nordküste in Verbindung bringen; französische Auswanderungsagenten haben sich außerdem selbst in den kleinsten Städtchen bei uns eingenistet; dessenungeachtet — ich glaube das mit Bestimmtheit versichern zu können — ist diesseits des Rheines eine Wiederholung der Politik vom Beginne unseres Jahrhunderts so lange unmöglich, als man nicht

geradezu von Osten oder Norden her die Selbstständigkeit des deutschen Südwestens in Frage stellt. Die Gesinnung der Bevölkerung in diesen Gegenden ist so durchweg deutsch, wie nur in irgend einem andern Striche des deutschen Vaterlandes. Nicht das Aufblühen des französischen, sondern des deutschen Gestades liegt in ihren Wünschen. Die Flottenanfänge auf der Weser fanden daher auch gerade hier in den verschiedenen Städten die wärmste Theilnahme. Ließen sich nun die zwischen dem Südwesten und den Hansestädten bereits bestehenden Beziehungen wirthschaftlich wie politisch noch immer fester ziehen, wäre es möglich, ein klares Verständniß der beiderseitigen gemeinsamen Interessen einzuleiten, und auf solchem Wege für die nähere oder fernere Zukunft zwischen beiden Theilen ein gemeinschaftliches Handeln anzubahnen, wenn es gilt, eine Gesammtorganisation für Deutschland zu finden; so dürfte es wohl nicht schwer fallen, der Küste wie dem Hinterlande zu ihrem Rechte zu verhelfen. Noch freilich versteht man sich gegenseitig vielfach gar nicht. Die Broschüre des Herren Senator Geffken in Hamburg, die vor einigen Monaten, anknüpfend an die bekannten „sechs Artikel der Weserzeitung", den Zoll-Anschluß der Hansestädte bespricht, faßt noch den Süden unter dem Gesichtspuncte des „Manuscriptes aus Süddeutschland" auf. Ich bin nun aber seit den letzten zehn Jahren mit jeder öconomischen oder politischen Partei des Südens als Freund oder Feind in nahe Beziehung gekommen, habe aber niemals jene Denkschrift eines ehemaligen diplomatischen Polizei-Agenten auch nur nennen hören. Ich selbst würde sie nicht kennen, wenn ich sie nicht im Verlaufe handelshistorischer Studien im Staube der Bibliothek aufgesucht hätte, wobei ich auch sogar nur einen Auszug fand. Mit Erinnerungen aus den zwanziger Jahren darf man in den Hansestädten den deutschen Südwesten nicht mehr messen wollen, sonst wird man sich allerdings niemals verstehen lernen!

V. Die Hansestädte und das südwestliche Deutschland.

Es ist eine alte geschichtliche Erfahrung, daß große, nach Außen geführte Kriege die föderativen Elemente einer Nation inniger verbinden, oder den bisherigen lockeren politischen Verband eines Volkes aufs Neue schärfer anziehen. Was daher auch das Endergebniß der zur Weltfrage emporgewachsenen orientalischen Verwickelung sein wird, wir haben den patriotischen Muth, zu hoffen, daß Deutschland gestärkt und gehoben aus derselben hervorgehen wird, und wir hegen die Ueberzeugung, daß mit dem wiedereintretenden Frieden die vernünftigen Wünsche in Bezug auf eine Gesammtorganisation unserer innern Verhältnisse ihre Befriedigung erhalten. Der einfache aus diesem Vordersatze zu ziehende Schluß besteht nun eben darin: Wir leben in einer Uebergangszeit, welche gar keine definitiv gültige staatliche oder öconomische Maßregeln zuläßt. Die Hansestädte würden mithin geradezu unvernünftig handeln, wenn sie jetzt einen Entschuß über ihren Anschluß an den Zollverein fassen wollten, von dem man gegenwärtig vollends gar nicht weiß, wie lange er noch bestehen wird. Ist nämlich schon in einem Zusatzartikel zum Februarvertrage zwischen Oesterreich und Preußen festgesetzt worden, daß mit dem Jahre 1860 eine Commission zusammentreten solle, um über die wirklich auszuführende Zolleinigung Deutschlands mit dem Kaiserstaate zu unterhandeln; sind schon damals die Ideen über eine gemeinsame handelspolitische Administrativbehörde bis zu diesem Zeitpunkt vertagt worden; so läßt sich annehmen, daß nach Beendigung des orientalischen Krieges alle jene Pläne entweder mit voller Lebenskraft wieder auftauchen oder für immer abgethan sind. Denn Oesterreich kehrt aus dem Kampfe im Osten entweder „nimmer oder kehrt als Sieger." Es hat seine so grenzenlos verspottete „Mission an der untern Donau" entweder gelöst, es bringt dann das reiche Donauthal mit

dem offenen Wege nach Trebisonda und Täbris als Morgengabe mit, die anzunehmen Deutschland nicht mehr widerstreben kann; oder es ist wieder ein babenbergisches Herzogthum geworden, und der Rest des Gebietes zwischen dem Rhein und Rußland mag sich einrichten, so gut wie es gehen will!

Wir können hier natürlich nur die erstere Eventualität in Rechnung ziehen, da die zweite sich weder berechnen läßt noch überhaupt der Berechnung werth ist. Wie man auf Trümmern und aus Trümmern Häuser errichtet, ist ja nicht Sache der Baukunst. Demnach wird aller Wahrscheinlichkeit nach auf einem europäischen (etwa zweiten Wiener) Congresse über die Wiederherstellung des europäischen Gleichgewichtes und auf einem daran geknüpften deutschen Congresse über die Reorganisation des Gesammtvaterlandes Beschluß gefaßt werden. Auf dem ersteren wird die Karte von Europa, auf dem zweiten die Karte von Deutschland revidirt; ganz so wie es 1815 geschah, nur mit dem einen Unterschiede, daß in den deutschen Angelegenheiten die Fremden dann nicht mehr mitzusprechen haben. Wie alsdann die neuen politischen Linien des Erdtheils sich gestalten mögen, das zu erwägen ist hier nicht unsere Sache, obschon wir im Allgemeinen versichert zu sein glauben, daß nur das geographisch Naturgemäße auch das staatlich Lebensfähige sein wird. Hinsichtlich der Revision der deutschen Karte indessen läßt sich wohl das Eine im Voraus feststellen, daß man weder über die föderative Grundlage unseres ganzen Staatslebens, noch über die früher besprochene Idee der Trias in Bezug auf die binnenländischen Verhältnisse hinauskommen wird. Was wirklich lebensfähig ist, dem entgeht auch gewiß nicht die Möglichkeit, sich seine politische Anerkennung zu erringen; und so wird es denn auch zunächst von der Küste selbst und ihrem Auftreten abhängen, welches Loos ihr zu Theil wird.

Auf dem Wiener Congresse nach den Freiheitskriegen, wo von ganz Europa über die deutschen Verhältnisse entschieden wurde, kamen die Hansestädte bloß in Betreff ihrer europäi-

schen Bedeutung in Betracht; es gab ja damals weder eine deutsche Handelspolitik, noch hatte man schon eine Ahnung davon, daß sie überhaupt einmal eintreten könnte. Charles de Villers berühmtes Mémoire sur le commerce des villes Anséatiques sowohl als L. v. Heß' Denkschrift: Ueber den Werth und die Wichtigkeit der Freiheit der Hansestädte faßten daher zu der Zeit Lübeck, Hamburg und Bremen nur in ihrer commerciellen Thätigkeit im Hinblick auf den Gesammtkörper Europa's auf. Seitdem haben jedoch die genannten Städte einmal ihre frühere muschelartig an den Felsen des Binnenlandes geklebte Position mit einem organischen Verwachsensein vertauscht: sie selbst sind voll deutsche Städte geworden; und zum andern wird auf einem deutschen constituirenden Congresse bei der Begründung einer deutschen Handelspolitik eben nur nach ihrer Eigenschaft als deutsche Seeplätze gefragt werden. Auf diese Zukunft hin haben sich also die Hansestädte in jeder Hinsicht wohl zu wappnen. Als Anhängsel des preußischen Zollvereins würden sie mehr oder weniger dessen Geschicken unterworfen sein; als souverän und ungebunden gebliebene Küste bilden sie neben Oesterreich, Preußen und dem südwestlichen Deutschland die vierte Gruppe, welche von dem Lande die Anerkennung des Meerlebens und seiner unerläßlichen Bedingungen zu erwirken hat.

Zwei Hauptmomente sind es nun, die dabei für sie als mitwirkende in Betracht kommen; nämlich einmal die große Bedeutung des heutigen Seeverkehrs selbst — ist doch sogar der orientalische Krieg weit mehr eine See- als eine Landfrage — und zweitens eine innige Verständigung der Hansestädte mit dem südwestlichen Deutschland. Ich brauche natürlicherweise von den Ufern eines binnenländischen Nebenflusses aus den Hanseaten nicht auseinanderzusetzen, welche Wichtigkeit für das gesammtdeutsche Güterleben ihrer Handelsflotte zukommt; aber umgekehrt haben die beiden Städte es unausgesetzt dem Binnenlande handgreiflich deutlich zu erörtern, welch' gewaltige wirthschaftliche Macht in einem commerziellen Verbin-

bungsnetze liegt, das seine Fäden über den gesammten Erdball breitet. Die Schnelligkeit des heutigen Verkehrswesens, das unausgesetzte Benutzen aller neu sich darbietenden Mittel, die in dem großen Wettstreit der Völker das Vaterland zur kräftigen Concurrenz immer mehr befähigen könnten, steht leider bei dem Gange des administrativen Räderwerkes im Binnenlande noch vielfach zurück. Ja auch die Bevölkerung selbst setzt noch den heutigen Anforderungen des Wirthschaftsgetriebes zu viel Phlegma entgegen. Man macht zwar, wenn man uns den Norden Deutschlands als das Gebiet des Verstandes und den Süden als das Bereich des vorherrschenden Gemüthes gewöhnlich bezeichnet, den Curszettel von Frankfurt und Wien „auch nicht mit dem Gemüth." Allein wer gewöhnt an das norddeutsche Verwerthen von Zeit, Geld und Productionskraft, nach den Süden, namentlich nach Oesterreich kommt, der erstaunt billig über die namenlose Verschwendung, die sich dort in allen Branchen des Arbeitslebens zeigt. Dasselbe Wort, welches man mit Stolz von der kaiserlichen Armee gesagt hat: „der österreichische Officier ist zuerst Cavalier, und das vergißt sich nie," kann mit der nämlichen Berechtigung tadelnd auf den dortigen Gewerbestand angewandt werden. Auch der österreichische Kaufmann ist mehr „Ritter" als Mann des Geschäftes, und so hoch man auch die vielfach gepriesene „königliche Ader" des Großhändlers in der Handelsgeschichte erhoben hat — der Kaufmann soll vor allen Dingen zuerst rechnen können! Der mehr herauszufühlende als zu definirende Geschäftssinn des Nordens, in dessen Anerkennung der Minister Bruck einst zu einem jungen Bremer Kaufmanne in Wien sagte: „Wenn ich wieder Kaufmann bin, wollen wir beide Geschäfte mit einander machen", muß eben vom Norden herunter ins Binnenland verbreitet werden. In ihm liegt eine Hauptkraft des hanseatischen Lebens — möge man sie zu gebrauchen wissen!

Heidelberg, 18. Mai 1854.

Ueber

die Verhinderung des Mangels an Brodgetreide,

insbesondere durch öffentliche Magazinirung.

Vom

Oekonomierathe **Reuning.**

Abdruck aus Rau und Hanssen's Archiv der politischen Oekonomie.
N. F. Bd. VI. Heft 2.

Heidelberg.
Akademische Verlagshandlung von C. F. Winter.
1847.

dungsnetze liegt, das seine Fäden über den gesammten Erdball breitet. Die Schnelligkeit des heutigen Verkehrswesens, das unausgesetzte Benutzen aller neu sich darbietenden Mittel, die in dem großen Wettstreit der Völker das Vaterland zur kräftigen Concurrenz immer mehr befähigen könnten, steht leider bei dem Gange des administrativen Räderwerkes im Binnenlande noch vielfach zurück. Ja auch die Bevölkerung selbst setzt noch den heutigen Anforderungen des Wirthschaftsgetriebes zu viel Phlegma entgegen. Man macht zwar, wenn man uns den Norden Deutschlands als das Gebiet des Verstandes und den Süden als das Bereich des vorherrschenden Gemüthes gewöhnlich bezeichnet, den Curszettel von Frankfurt und Wien „auch nicht mit dem Gemüth." Allein wer gewöhnt an das norddeutsche Verwerthen von Zeit, Geld und Productionskraft, nach den Süden, namentlich nach Oesterreich kommt, der erstaunt billig über die namenlose Verschwendung, die sich dort in allen Branchen des Arbeitslebens zeigt. Dasselbe Wort, welches man mit Stolz von der kaiserlichen Armee gesagt hat: „der österreichische Offizier ist zuerst Cavalier, und das vergißt sich nie," kann mit der nämlichen Berechtigung tadelnd auf den dortigen Gewerbestand angewandt werden. Auch der österreichische Kaufmann ist mehr „Ritter" als Mann des Geschäftes, und so hoch man auch die vielfach gepriesene „königliche Ader" des Großhändlers in der Handelsgeschichte erhoben hat — der Kaufmann soll vor allen Dingen zuerst rechnen können! Der mehr herauszufühlende als zu definirende Geschäftssinn des Nordens, in dessen Anerkennung der Minister Bruck einst zu einem jungen Bremer Kaufmanne in Wien sagte: „Wenn ich wieder Kaufmann bin, wollen wir beide Geschäfte mit einander machen", muß eben vom Norden herunter ins Binnenland verbreitet werden. In ihm liegt eine Hauptkraft des hanseatischen Lebens — möge man sie zu gebrauchen wissen!

Heidelberg, 18. Mai 1854.

Ueber

die Verhinderung des Mangels an Brodgetreide,

insbesondere durch öffentliche Magazinirung.

Vom

Oekonomierathe **Reuning.**

Abdruck aus Rau und Hanssen's Archiv der politischen Oekonomie.
N. F. Bd. VI. Heft 2.

Heidelberg.
Akademische Verlagshandlung von C. F. Winter.
1847.

Bei der neunten Versammlung der deutschen Land- und Forstwirthe in Breslau in der ersten Hälfte des Septembers vorigen Jahres stellte der Baron Toeroeck aus Pesth den Antrag, es möchten die landwirthschaftlichen Vereine Deutschlands ersucht werden, sich mit Erörterung der Frage zu beschäftigen, in welcher Weise einem Mangel an Lebensmitteln in Folge einer Mißernte vorzubeugen sei. Die lebendige Schilderung der Leiden, welche für ein Volk hierdurch hervorgerufen würde, die hierauf von Seiten eines anderen Redners erfolgte Schilderung einer wirklichen Hungersnoth machten auf die Anwesenden den tiefsten Eindruck und ließen den Antrag durch Acclamation annehmen.

Damals hatte man eine Getreideernte eingebracht, welche auch nicht die entfernteste Befürchtung für die nahe Zukunft zuließ; man hatte noch keine Ahnung von der Kartoffelkrankheit, welche wenige Wochen später ganz Deutschland in Bewegung setzte; man wußte nicht, daß schon nach einem Jahre die Frage von hoher praktischer Wichtigkeit werden würde. Damals, zurückgekehrt von jener Versammlung, schrieb der Verfasser den nachstehenden zunächst zur Vorlage an die landwirthschaftlichen Vereine Sachsens bestimmten Aufsatz; er übergiebt ihn jetzt der Oeffentlichkeit, in der Hoffnung, daß die Zeitverhältnisse Veranlassung bieten werden, diesem Gegenstande die Aufmerksamkeit zuzuwenden, welche er in hohem Grade in Anspruch zu nehmen berechtigt ist.

Wenn Deutschland seit 30 Jahren einen Mangel an Getreide

nicht litt, obschon in dieser Periode mehrfach neben ganz niedrigen ungewöhnlich hohe Preise desselben eintraten; wenn selbst das geringe Ergebniß des denkwürdigen trockenen 1842r Jahres ausreichte, und erst, als die nachfolgende Ernte um vierzehn Tage sich hinausschob, momentan solche Preise sich hin und wieder ergaben, welche, wie sich später zeigte, zwar nicht aus einem Mangel hervorgingen, wegen ihrer Höhe aber für die ärmere Classe sehr empfindlich wurden: so wird man vor Allem zu erörtern suchen müssen, welche Veränderungen seit jener Zeit in dem volkswirthschaftlichen Leben Deutschlands eingetreten, und ob diese nicht so einflußreich gewesen sind, daß in deren Folge Zustände, wie solche in den Jahren 1816 und 1817 sich ergaben, voraussetzlich nicht mehr eintreten können; und hier ist allerdings nicht zu läugnen, daß in dieser Zeit vielfache Verhältnisse von überwiegendem Einflusse für die vorliegende Frage theils eine gänzliche Umgestaltung erlitten haben, theils noch in solcher begriffen sind; es beziehen sich dieselben in fast gleicher Weise auf die Hauptfactoren des Volkswohlstandes, Ackerbau, Industrie und Handel.

Für den Ackerbau war eine wissenschaftlichere Richtung eben erst angebahnt worden, es konnte dieselbe nur durch den größeren Grundbesitz sich Geltung erwerben, es wurde dieser aber nur ausnahmsweise von den Eigenthümern selbst bewirthschaftet; die Güter waren meistens verpachtet, und zwar zu einem Preise, welcher große Anstrengungen nicht nöthig machte, an eine Classe von Pächtern, die, so tüchtig sie auch nach den damaligen Begriffen wirthschaften mochten, zu einer Neuerung sich nicht verstanden; es fehlte entweder an Betriebscapital, oder, wo es vorhanden war, wußte man dessen Nutzen nicht zu würdigen; die Leibeigenschaft bestand noch in den meisten Ländern, wenn auch in milderer Form; Frohnden und Dienste aller Art stellten sich dem Fortschritte hemmend entgegen; Zehnten, Zinsen, und wie die unzähligen Lasten alle heißen mochten, drückten den kleineren Besitz nieder; Hutungen und Servituten aller Art lagen auf demselben, lange Kriegsjahre hatten enorme Schulden auf das Grundeigenthum gelegt, die Steuern standen außer Verhältniß mit dem Ertrage, und selbst die Rechtssicherheit war keinesweges überall zu Hause.

Die Industrie, obschon unter dem Continentalsysteme einzelne Branchen sich erst zu entwickeln begonnen hatten, konnte bei dem Mangel an Intelligenz, Capital und Thatkraft zu einem Aufschwunge nach den Begriffen der jetzigen Zeit um so weniger gelangen, als die Isolirung der einzelnen Staaten ein Absatzfeld nicht darbot, und wenn der Handel auch in einzelnen Städten Reichthümer anhäufen mochte, er konnte

einen bedeutenden Einfluß auf den Volkswohlstand schon um deswillen nicht üben, weil die Consumtionsfähigkeit eine viel zu geringe war, weil man eine Masse von Bedürfnissen nicht kannte, oder wegen der zu hohen Preise der Waaren nicht befriedigen konnte; es fehlte nicht an Zöllen und Abgaben aller Art, wohl aber an Straßen; Beförderung und Belebung des Verkehrs gehörte noch in das Reich der Träume, wie die Eisenbahnen, welche ihr Netz jetzt immer weiter ausdehnen.

So ist es denn erklärlich, daß noch die jetzige Generation sich der Zeit erinnert, wo ein kaum für fahrbar erachteter Feldweg die große Reichsstraße für den Handel von Norden nach Süden bildete, wo der Senat der freien Stadt Frankfurt nach langen Debatten zu dem Beschlusse sich vereinigte, bis an ihre eine halbe Wegstunde entfernte Grenze eine Chaussee zu erbauen, und eines seiner Mitglieder den Ruin der Stadt aus diesem ihre Kräfte weit übersteigenden Unternehmen prophezeihte; daß in einem jetzt blühenden Städtchen des sächsischen Erzgebirges, weil baares Geld kaum dahin gelangte, noch vor 35 Jahren förmlicher Tauschhandel mit den wenigen Producten getrieben wurde, daß man selbst in dem niederen und Mittelgebirge das Wintergetreide anzubauen sich nicht getraute, und die Cultur ganz danieder lag.

Ein ganz anderes Bild stellt sich freilich jetzt dem Auge dar: der Ackerbau ist zum großen Theil frei von dergleichen Lasten, oder schreitet seiner Befreiung immer mehr entgegen, die Leibeigenschaft ist verschwunden, Frohnden und Dienste sind verwandelt oder abgelöst, oder müssen als nicht länger haltbar fallen, man ist auf dem Wege, die Zusammenlegung zur Ungebühr zerrissener Grundstücke zu bewirken, und es ist insbesondere das Königreich Sachsen, das, obschon erst in den 1830r Jahren hiermit beginnend, einer durchgreifenden Aenderung seiner Agrar-Gesetzgebung, gestützt auf eine hierfür reife Intelligenz seines Volks, die Ausführung so entschieden kräftig an jene anschloß, daß es mit Recht den ersten Rang für sich in Anspruch zu nehmen befugt ist; denn nicht allein sind es die Ablösungen der gewöhnlichen Lasten, welche als fast beendigt erscheinen, auch die Hutungsgerechtsame sind mit wenigen Ausnahmen verschwunden, die Gemeinheiten getheilt, die Berechtigungen in den Waldungen meist aufgehoben, und die Zusammenlegungen verbreiten sich kreisförmig von den Puncten, wo vorherrschende Intelligenz sie zuerst unternommen; die Lehnswaare (laudemium) endlich ist in Folge des letzten Landtags für ablösbar erklärt.

Diese Grundlasten waren es, welche vorerst schwinden mußten, ehe die Fortschritte sich kräftige Bahn brechen konnten; sie erweckten in dem Belasteten das Bestreben zu den nothwendigen Verbesserungen, sie

lehrten den Berechtigten erst den Werth seines Grundbesitzes ohne Verbindung mit jenen so häufig überschätzten Gerechtsamen kennen, sie führten auch ihn um so mehr auf einen intelligenteren Betrieb hin, als Viele die Verwaltung ihrer Güter selbst übernommen hatten, und die Grundrente in einer Weise stieg, daß auch die Pächter gezwungen wurden, eine bessere Bewirthschaftung eintreten zu lassen, wo eine höhere Einsicht sie nicht von selbst hierzu veranlaßte.

Auch hier mag das Königreich Sachsen beweisen, wie die Production gestiegen ist, ein Land, das, nachdem vor kaum mehr als 30 Jahren die größere Hälfte und zwar die fruchtbarere abgerissen wurde, jetzt eine, wenn auch noch nicht gleiche, doch nicht viel geringere Bevölkerung zählt wie vor der Trennung, und das, obwohl genaue statistische Nachrichten hierüber nicht vorliegen, wohl kaum mehr an Getreide einführt als vor jener Zeit, das also seine Production fast verdoppelt haben muß. Sachsen umfaßte nach, wenn auch nicht genauen Angaben 656 □Meilen mit 2,300,000 Einwohnern. Jetzt hat dasselbe 271 □Meilen und fast 1,800,000 Einwohner.

Haben sich nun während des langen Friedens die Schulden, mit welchen das Grundeigenthum belastet war, bedeutend vermindert, hat sich das Betriebscapital vermehrt, wird dessen Werth mehr und mehr erkannt, und ist die Production in fortwährendem Steigen: so gewinnt die Industrie, wenn auch noch jung, immer größere Vervollkommnung und Ausbreitung, sie erhöht die Consumtion der Ackerbauproducte und giebt ihnen höheren Werth; der Handel, mehr und mehr dem steigenden Vertriebe eigener Erzeugnisse zugewandt, gewinnt eine fortdauernd wachsende Ausdehnung; der Zollverein hat ihn eben so begünstigt, als die überall verbreiteten Chausseen, und er sieht einer um so blühenderen Zukunft entgegen, je mehr das Monopol der Eisenbahnen durch Concurrenz gebrochen wird. Steigende Production und Consumtion in allen Zweigen, steigender Verkehr, wachsender Wohlstand, fortschreitende Intelligenz und ein gesicherter Rechtszustand sind also die Früchte der letzten drei Decennien; alles dieses ist eben so wenig zu bestreiten, als daß die vermehrte Production des Ackerbaues erst in der Entwickelung begriffen ist, und immer mehr steigen wird. Wenn man aber hieraus für die vorliegende Frage die Folgerung ziehen will, die man daraus gezogen hat, daß bei solchen Verhältnissen, namentlich bei der Verbesserung der Communicationsmittel ein Mangel an Getreide in einzelnen Gegenden Deutschlands nicht entstehen könne; wenn man die Behauptung aufstellen will, daß Mißernten nie so allgemein würden, daß daraus eine allgemeine Calamität erwachsen könne:

so stützt man sich hierbei auf Unterlagen, die keinesweges einen sicheren Anhalt bieten, und man wird heute kaum mit diesem Satze noch aufzutreten wagen, wo die Getreidepreise nicht allein in ganz Deutschland, sondern fast in ganz Europa eine Höhe erreicht haben, wie man sie noch vor wenigen Monaten kaum ahnete, und wo wirklicher Mangel bestehen würde, hätten sich die Befürchtungen wegen der Kartoffelkrankheit, wozu man noch im September sich veranlaßt fand, in der Weise verwirklicht, wie dieses eben erst in Irland der Fall gewesen ist. Wenn also auch mit Wahrscheinlichkeit nicht oft wiederkehrende, so ist doch eine sich allgemein verbreitende Mißernte nicht ausgeschlossen, und wenn auch nicht wirklichen Mangel bis zur Hungersnoth erzeugend, so treten doch im Laufe der Zeiten öfter Verhältnisse ein, welche die Preise der Lebensmittel auf eine Höhe steigern, die für die ärmere Classe einem Mangel gleich kommt, und dieses ist um so mehr zu berücksichtigen, je mehr die Zunahme der Bevölkerung auf die Industrie fällt, je mehr also der Getreidemarkt sich erweitern muß.

Allerdings ist die Production des Ackerbaues in steter Zunahme, und wenn auch die Zahl der Menschen nicht in gleichem Verhältnisse wachsen sollte, so steigt die Consumtionsfähigkeit in Folge eines größeren Wohlstandes, und dieses bezieht sich nicht allein auf das Getreide, sondern auch auf die Fabrikate aus Getreide und anderen Gewächsen, auf Bier und leider auch auf Branntwein; sie faßt zugleich in sich die Producte der Viehzucht, Milch, Butter, Fleisch, Wolle, Häute ꝛc.; es werden auch andere Ackerbauproducte in höherem Grade für die Industrie nöthig, so z. B. Flachs, Oelfrüchte ꝛc.; eine höhere Bodencultur, eine ausgebreitetere Industrie, ein schwunghafterer Handel erfordern vermehrte Zugkraft, und wenn seither mehr und mehr Holzboden dem Ackerbau übergeben worden ist, so findet auch dieses seine Grenze, und wird bei steigendem Bedarfe an Holz aufhören; ja man wird, wo es an anderem Brennmateriale gebricht, um so mehr sich veranlaßt sehen, Land von geringerer Qualität wieder zu Wald anzulegen, je höher die Bestellungskosten steigen, und in einem je geringeren Verhältnisse diese dann zu dem Reinertrage stehen. Haben sich nun im Laufe dieses Jahrhunderts die durchschnittlichen Getreidepreise ansehnlich gehoben, so mag allerdings der verminderte Werth des Geldes hieran seinen Theil haben; es möchte dieser aber allein nicht hinreichen, diese Erscheinung zu erklären, es üben vielmehr die eben geschilderten Verhältnisse ohne Zweifel einen mächtigen Einfluß hierauf.

Wenn oben der Aufhebung der Zehnten und Naturalleistungen gedacht und bemerkt wurde, daß dieselbe sehr wohlthätig auf die Pro-

duction gewirkt habe, so darf man doch nicht verkennen, daß solche in Beziehung auf die vorliegende Frage Folgen nach sich zog, die man nicht überall voraussehen mochte. Es wurden nämlich diese Abgaben entweder auf dem Felde, auf dem Halme, oder in den Körnern zu einer Zeit geleistet, wo die Ernte eben erst eingescheuert und ausgedroschen war. Wer nun — und dieses bezieht sich natürlich auf den kleineren Grundbesitz und besonders auf die Länder, wo die Zersplitterungen am weitesten gediehen sind — mehr nicht erbaute, als seinen Jahresbedarf nach Abzug jener Abgabe, wie dieses so oft der Fall ist, der schränkte sich ein, um auszukommen; er consumirt aber jetzt auch dasjenige, was er früher abzugeben hatte, nebst der höheren Production, und wenn dieses im Einzelnen wenig sein mag, im Ganzen wurden große Massen von Getreide auf diese Weise zusammengebracht, und diese bildeten die natürlichsten Magazine, welche die Consumtion der Städte zum großen Theile deckten, wenigstens da, wo diese Leistungen sich über das ganze nicht privilegirte Grundeigenthum erstreckten. Diese sind nun verschwunden, und wenn man sie auch in dieser Weise nicht zurückwünschen mag, so ist doch durch ihren Wegfall eine Lücke entstanden, welche auf den Getreidemarkt wesentlich influirt, und sich überall da zeigen wird, wo einige knappe Erntejahre sich folgen.

Den Werth der Communicationsmittel in Beziehung auf die vorliegende Frage hat man offenbar weit überschätzt; daß sie einem allgemein verbreiteten Mangel nicht abhelfen können, ist offenbar; denn wenn keine Gegend mehr erzeugt, als ihren Bedarf, wie es in Deutschland im laufenden Jahre fast zu sein scheint, wenn man sieht, daß die Preise sich überall ziemlich gleich stehen, so kann sie nichts abgeben; zeigt sich aber an dem einen Orte ein Ueberfluß, so fällt in die Augen, daß ein Transport auf der Achse durch Pferde für längere Strecken so theuer ist, daß er nur bei den höchsten Preisen lohnt, während die Eisenbahnen Deutschlands die kühnen Hoffnungen, welche man in Beziehung auf Erleichterung und Erweiterung des Verkehrs auf sie setzte, zum größten Theile noch nicht gerechtfertigt haben, indem die Frachttaxen, namentlich für größere Strecken, noch zu hoch stehen. Dieses erscheint allerdings zum größten Theile als eine Folge des Umstandes, daß die Regierungen die Erbauung von Eisenbahnen Compagnien überließen, welche nur den einen Zweck vor Augen haben, das Capital möglichst hoch zu verzinsen, und aus Rücksicht auf den momentanen Stand der Papiere nicht einmal wagen, Einrichtungen zu treffen, welche zwar vorübergehend einen geringeren Er-

trag in Aussicht stellen mögen, diesen aber bald wieder ersetzen müssen. Allgemeine Verkehrsmittel dürfen aber nicht als eine Einnahmequelle ausgebeutet werden; das Höchste, was man von ihnen verlangen kann, ist, daß sie die Zinsen des Capitals und die Kosten der Unterhaltung decken, und es muß genügen, wenn auch diese nicht erreicht werden, wie dieses ja auch bei den Chausseen nicht anders ist, welche, in die Hände von Privaten gelegt, nie ihren Zweck erfüllt haben würden. Diese Mängel werden aber bleiben, so lange die Eisenbahnen nicht aus den Händen der Privaten in diejenigen von Regierungen übergehen, welche die Blüthe des Staats nicht nach dem Zustande der Staatscasse ermessen, sondern in dem Wohlstande des Volks denjenigen des Staats suchen und finden. So kostet z. B. der Transport von Stettin nach Dresden, einer Entfernung von 62½ Meilen, von dem Dresdener Scheffel Weizen à 175 Pfund 1 Thlr. 8 Ngr., Roggen à 160 Pfund 1 Thlr. 5 Ngr., also schon weit über ein Drittel des gewöhnlichen Durchschnittspreises dieser Getreidearten. Nur bei dem höchsten Stande desselben wird man also eine Versendung auf größeren Strecken bewerkstelligen können, und so lange die Eisenbahnen ihre Taxen nur so weit ermäßigen, wie dieses von den Frachtfuhrleuten ihnen abgenöthigt wird; so lange sie den Spediteuren Vergütung dafür leisten müssen, damit dieselben dieses großartige Transportmittel benutzen; so lange man nicht durch die möglichst billigen Sätze den Verkehr auf diese Straße zwingt; nicht einsehen will, daß mit einer großen Menge von Waaren erst ein Verkehr bei geringen Taxen möglich wird, dieser aber dann eine enorme Ausdehnung gewinnt, und alle Erfahrungen über die größere Rentabilität bei solchen nicht beachten will: so lange darf man auch auf den Getreideverkehr auf denselben keine allzugroßen Hoffnungen setzen, obschon keinesweges verkannt werden soll, daß die größere Schnelligkeit des Transports eine schleunigere Ausgleichung der Marktpreise hervorrufen muß, als dieses bei dem Verfahren durch Pferde möglich ist; und daß die Frachtpreise, sei es an vielen Orten auch nur in Folge der Concurrenz, durch die Eisenbahnen ermäßigt worden sind, und daß bei den Taxen derselben ein Minimum anzunehmen ist, von welchem man aber zur Zeit weit ferner geblieben ist, als von dem Maximum.

Nur der Wassertransport bleibt also für Versendung größerer Getreidemassen; allein derselbe ist während eines großen Theils des Jahres gehemmt, und nur geeignet, den Austausch der näheren Uferbewohner zu vermitteln, endlich aber stromaufwärts und der Abgaben wegen, wenn auch im Vergleiche zu den Eisenbahnen billig, doch im-

mer noch zu theuer und so langsam, daß die rasche Benutzung von Handelsconjuncturen hierauf sich nicht wohl bauen läßt, während endlich die Seeschifffahrt nur bei größerer Preisdifferenz zwischen den verschiedenen sich mit dem Transporte von Getreide befassen kann und von den Plätzen Seehäfen an die eben erwähnten Schwierigkeiten bleiben. Bedarf aber Deutschland einer überseeischen Zufuhr, so muß es vor Allem die Concurrenz mit England bestehen, es wird also, da dort die Preise immer weit höher stehen, als im Inneren Deutschlands, so hohe Preise bieten müssen, daß für den ärmeren Theil unter allen Umständen die Anschaffung sehr erschwert wird, wenn eine Unmöglichkeit hierzu nicht eintritt.

Einen Schutz gegen Mangel gewähren darum die Communicationsmittel der Jetztzeit eben so wenig, als anzunehmen ist, daß sich Mißernten nicht allgemeiner verbreiten werden. Dazu kommt der Uebelstand, daß noch innerhalb Deutschlands, abgesehen von den Zöllen, ja selbst innerhalb des Zollvereins Absperrungen einzelner Staaten und Ausfuhrverbote möglich sind; denn im §. 3. des Zollvertrages vom Jahre 1838 heißt es ausdrücklich, daß aus polizeilichen Rücksichten auf bestimmte Zeit die Aus- oder Einfuhr anderer als der ausdrücklich genannten Gegenstände (Salz und Spielkarten) zu verbieten erlaubt sei, und da für Getreide eine Ausnahme nicht begründet ist, so wird ein Verbot der Ausfuhr durch diesen Paragraph gerechtfertigt; Kurhessen hat aber erst im Jahre 1843 gegen die zollverbündeten Staaten dasselbe in Anwendung gebracht, ohne auf Widerspruch gestoßen zu sein, und Baiern hat erst im vorigen Jahre wesentliche Beschränkungen für die Ausfuhr aufgelegt. Schützt hiernach auch die Zollvereinigung nicht, so sind die außer derselben befindlichen Staaten — und gerade diese sind es, welche am meisten Getreide exportiren können, und welche den überseeischen Verkehr zum großen Theile in Händen haben — in keiner Weise gehindert, jeder Zeit ihre Grenzen zu sperren.

Daß also nicht allein unerschwingliche Preise, sondern sogar wirklicher Mangel in Deutschland entstehen könne, ist nicht widerlegt, und fragt es sich darum, welche Mittel geeignet sein würden, demselben abzuhelfen.

Als solche sind aber zu bezeichnen:

1) Verträge zwischen den deutschen Bundesstaaten, welche den Verkehr mit Getreide und Mehl von allen Ein-, Durch- und Ausfuhrzöllen befreien und für alle Verhältnisse das Recht, die Ausfuhr zu verbieten, auf-

heben, so wie Verträge mit außerdeutschen Staaten, welche für die Einfuhr von Getreide die möglichste Begünstigung enthalten.

Zollschutz gegen Außen kann nicht den Zweck haben, dem inländischen Producenten einen höheren Preis für den Absatz seiner Waare zu sichern, er soll die noch unentwickelte Gewerbekraft ausbilden und stärken. Die Industriezweige, welche zur Zeit noch fremder Concurrenz unterliegen würden, mögen solchen Schutzes bedürfen: der Ackerbau wird durch Zölle nie zur Blüthe gebracht werden und er bedarf solcher zu seinem Bestehen nicht. Nicht eine technische industrielle Fertigkeit ist demselben zum Gedeihen nöthig, höhere Intelligenz ist es, die ihn emporhebt, und diese schaffen jene Beschränkungen nicht; es wird die Capitalrente aus demselben, wenn man die größere oder geringere Rechtssicherheit und Annehmlichkeit des Lebens in Rechnung bringt, überall ziemlich gleich stehen; das Grund- und Betriebscapital richtet sich lediglich nach der Rente, welche aus dem Ackerbau zu ziehen ist, und dieser ist wieder auf diejenigen Zweige der Cultur basirt, welche nach der Entwickelung des Volkes am meisten lohnend erscheinen. Wollte man nun ohne einen wirklichen volkswirthschaftlichen Grund auf die Einfuhr von fremdem Getreide einen wesentlichen Zoll legen, so würde die Folge hiervon zwar ein höherer Preis des Grundeigenthums, nicht aber eine höhere Cultur sein; denn diese steigt nur unter dem Schutze einer die Hindernisse beseitigenden Agrargesetzgebung mit der allgemeinen Entwickelung des Volkes, und es kann wegen des hohen Landtransportes des Getreides in der Regel die Preissteigerung nur auf die nahen Grenzlande von großem Einflusse sein, wenn nicht ausgebreitete Wasserstraßen bestehen. England, das auch in seiner Landwirthschaft hochgepriesene England beweist, wohin es seine Kornbill gebracht hat; es sicherte dem Grundeigenthume allerdings einen fortdauernd hohen Preis, wer aber glaubt, die landwirthschaftlichen Zustände dieses Inselreiches hätten sich in Folge hiervon naturgemäß entwickelt, der möchte in großem Irrthume sich befinden; sein Ackerbau ist nicht im Verhältnisse zu seiner Bevölkerung an Intensivität gewachsen, es ist in England und Wales ungefähr der siebente Theil des culturfähigen Landes unbebaut, in Schottland eine ebenso große Fläche als in Anbau begriffen ist, von Irland gar nichts zu erwähnen, und England, dem so enorme Capitalkräfte zu Gebote stehen, das darum den Betrieb auf's Höchste spannen könnte, das so sehr wenig Waldungen besitzt, erbaut noch nicht vollständig den Bedarf für eine Bevölkerung von nicht sechstehalbtausend Menschen auf der

Quadratmeile, während Sachsen z. B., dem von allen Seiten fast unumschränkte Zufuhr zu Theil wird, und das auf der gleichen Fläche fast ein Drittel Menschen mehr zählt, nur noch 54,348 Acker oder den 47sten Theil des Areals an Wüstungen aufzuweisen hat, und muthmaaßlich seine Bevölkerung vollkommen ernähren würde, wäre das Verhältniß von Waldboden so gering, wie in England, oder ständen ihm nur durchgehends dieselben Betriebskräfte zu Gebote.

Bedarf der Ackerbau also, wie auch überall die Erfahrung lehrt, des Zollschutzes nicht, ist die Preisdifferenz vollkommen genügend, welche in dem Transportaufwande liegt, wird er durch solche vielmehr in seiner intensiven Entwickelung zurückgehalten: so läßt sich sogar weiter der Beweis führen, daß derselbe positiv nachtheilig einwirke. Der Kornpreis regulirt den Preis der Arbeit, nicht zwar bei augenblicklichen Schwankungen, wo sogar hohe Brodpreise bei starkem Angebote niedrige Arbeitspreise hervorrufen können, wohl aber durchschnittlich. Der Betrieb des Landwirths vertheuert sich also, wenn das Getreide höher bezahlt werden muß, alle seine sonstigen Bedürfnisse steigen in demselben Verhältnisse, und die Industrie, welche, über ein Land verbreitet, dem Ackerbau ungleich höhere Vortheile bringt als jeder Zoll, bleibt gedrückt, weil sie die Concurrenz nicht bestehen kann, es entgehen also dem Landwirthe viele Einnahmen, die ihm ohne Industrie nicht zufließen und für deren Entgehen ihn kein Abschneiden der Concurrenz entschädigt.

Daß auf die allgemeine Arbeitsentwickelung Zölle auf Lebensmittel nachtheilig einwirken, bedarf keines Beweises; es können solche darum nur einen finanziellen Zweck haben, und die Gesetzgebung, welche das nöthigste Lebensmittel auf solche Weise vertheuert, vertheilt die Abgaben ungerecht, indem sie nicht nach dem Vermögen, sondern nach Köpfen ihre Lasten auflegt; sie benachtheiligt die eigene Nation, indem sie der Entwickelung ihres Wohlstandes entschieden entgegentritt, das Proletariat hervorruft, das zu entfernen fast die Losung unserer Zeit geworden ist.

Wenn aber hiernach die Vortheile freier Concurrenz im Handel mit Lebensmitteln hervorgehoben werden sollen, so bestehen diese zunächst nur hauptsächlich darin, daß neben dem bereits Angeführten die Production in den gegenseits abgesperrt gewesenen Ländern vermehrt und vervollkommnet wird: in dem getreidereicheren, weil es einen mehr gesicherten Absatz gewinnt, in dem ärmeren, weil die Concurrenz dasselbe zu größerer Anstrengung antreibt; je größer aber die Production ist, desto seltener kann Mangel entstehen. Ein weiterer sehr

wesentlicher Nutzen dieses freien Handels liegt in der Stetigkeit der Preise, welche stets Folge eines größeren Marktes ist, und welche wegfallen muß, wo dem Getreideverkehre Handelsgrenzen gezogen sind.

Betrachtet man hiernach die Principien des deutschen Zollvereins, so ist eine temporäre Beschränkung der Getreideausfuhr mit dem Geiste desselben in keiner Weise vereinbar; es lassen sich die Einfuhrzölle auf Getreide, wenn schon dieselben nicht bedeutend sind, nicht rechtfertigen; sie sind selbst in der Art der Auflegung nicht gleichmäßig nach dem Werthe vertheilt, da Hirse, Weizen und Hafer, die einen so sehr verschiedenen Werth haben, eine gleiche Abgabe tragen; wenn aber Mühlenfabrikate aller Art mit einem Zolle von 2 Thlr. belastet sind, so ist dieser einer Prohibition gleich, er hebt den Handel mit solchen auf und zwingt das Publicum, den Transport von c. 1/5 Kleie jetzt vielleicht aus dem fernen Westen Nordamerika's zu bezahlen, was häufig eine Versendung geradezu unmöglich macht, und dieses zu Gunsten der Müller, die lange nicht im Verhältnisse der steigenden Bevölkerung sich vermehrt haben, deren Geschäft stets gesichert ist, und gegen deren Willkür Schutz entweder durch möglichste Concurrenz gegen Innen und Außen oder dadurch erzielt werden muß, daß nur große Handelsmühlen entstehen, und auch der Producent den Bedarf an Mehl oder besser noch an Brod kauft.

Als weiteres Mittel, einem Mangel an Getreide oder vielleicht besser an Brod vorzubeugen, erscheint

2) das Aufhäufen von Vorräthen in Jahren des Ueberflusses für solche des Mangels.

Reiche Ernten giebt oder versagt die Natur; deren Kräfte vermag nicht die menschliche Einsicht zu beherrschen, sie kann nur das Dargebotene möglichst benutzen. Ist dieses wahr; reichen wenige Tage, ja einige Stunden einer Nacht hin, die schönsten Hoffnungen eines Jahres zu nichte zu machen; weiß man, wie enorm verschieden die Ernten in einem kurzen Zeitraume sind, ein wie bedeutender Wechsel in den Preisen eintritt: so liegt hierin genügende Aufforderung, den Ueberfluß des einen Jahres auf dasjenige des Mangels zu übertragen, durch Ansammlung von Vorräthen für den Producenten allzu niedrige Preise zu heben, und diese dann zu drücken, wenn sie für den Consumenten unerschwinglich zu werden drohen. So naturgemäß dieses auf den ersten Blick erscheinen muß, so hat man doch gegen diese Magazinirungen vielfache Einwendungen erhoben, von welchen wenigstens die hauptsächlichsten hier widerlegt werden sollen. Man hat sie nämlich vor Allem als überflüssig erachtet, weil die Vorräthe,

welche nicht consumirt würden, sich von selbst übertrügen; allein dieses ist nicht ganz wahr; nur ein kleiner Theil der Producenten ist in der Lage, solche aufzuspeichern, die Consumtion steigt sofort mit dem Sinken der Preise, es fällt die Production mit denselben und es werden alsbald größere Mengen von Getreide anderen Zweigen der Landwirthschaft oder technischen Gewerben zugewandt, so daß schon eine wirklich knappe Ernte die Ueberschüsse mehrerer Jahre verschlingt, und darum ein Wechsel in den Preisen eintritt, wie man ihn kaum für möglich halten möchte. Im Königreiche Sachsen z. B. ergaben sich in den Jahren 1840 bis 1843 einschließlich folgende Schwankungen in den verschiedenen Getreidearten, wie aus folgender Zusammenstellung hervorgeht:

vom Dresdn. Scheffel	Preis Thlr.	Ngr.	auf dem Markte von	im Jahre
Weizen	3	—	Pirna	1840
—	7	—	Oelsnitz	1843
Roggen	1	26	Döbeln	1842
—	6	15	Oelsnitz	1843
Gerste	1	—	Zittau	1841
—	4	23	Oelsnitz	1843
Hafer	—	23	Reichenbach	1842
—	3	17	Chemnitz	1843
Erbsen	1	21	Großenhain	1841
—	8	7	Marienberg	1843

Dieses Beispiel mag beweisen, wie gering die von den Producenten übertragenen Vorräthe sich gestalten; wäre dem Jahre 1842 nicht eine sehr reiche Ernte gefolgt, so würde der Preis sich im Jahre 1844 ungleich höher gestaltet haben, während im Jahre 1839 das Getreide sehr hoch stand, und die Differenzen um so größer sein müssen, je mehr Jahre man ins Auge faßt.

Ist dieser Einwand darum in keiner Weise gerechtfertigt, so ist es derjenige in noch geringerem Grade: man habe der Privatspeculation zu überlassen, bei geringen Preisen Getreide anzukaufen, um es bei hohen wieder abzusetzen; denn abgesehen davon, daß bei dem bodenlosen Geschrei über Kornwucher, das sofort seine Runde durch die öffentlichen Blätter macht, sobald die Preise eine irgend namhafte Höhe erreicht haben, in dem Binnenlande Kaufleute mit diesem Handel sich nicht beschäftigen, so ist dies ein Handel, welcher die allermindeste Berechnung zuläßt, und darum zwar zufällig sehr hohen Gewinn, aber auch eben so leicht die größten Verluste nach sich ziehen kann: der Kauf-

mann muß aber bei seinen Operationen mit einiger Sicherheit berechnen können, wann sein Capital sich wieder umsetzt; er wird darum um so weniger sehr große Vorräthe aufhäufen, als er bei einem steten Umsatze mehr zu verdienen im Stande ist, als, wenigstens nach gewöhnlicher Berechnung, der Getreidehandel ihm einbringt, und als Lagerräume nöthig sind, welche sehr ansehnliche Capitalien in Anspruch nehmen. Darum lehrt auch die Erfahrung, daß die Speculation in dieser Waare sich fast ausschließlich mit der Ernte eines Jahres, mit Versendung derselben von einem Platze nach dem anderen befaßt, und es liegt klar vor Augen, daß die Consumtion viel zu groß ist, als daß der Handel allein einen wesentlichen Einfluß üben könnte. Allein auch angenommen, es würden durch Privatunternehmungen solche Vorräthe übertragen, so ist doch nicht zu erwarten, daß durch dieselben die Preise wesentlich alterirt werden könnten. Der Kaufmann sucht möglichst billig zu kaufen, selbst die Preise noch zu drücken, wenn sie ganz niedrig stehen, und es ist ihm dieses nicht zu verargen, während er in Zeiten des Mangels dahin operiren wird, stets den Markt noch anzuspannen; er sucht sich seine Waare, wo er sie am billigsten findet, verkauft sie, wo er den höchsten Preis erzielt; wo er dieses erreicht, ist ihm gleich.

Nicht weniger hat man die Ansicht zu begründen gesucht, die Magazinirungen seien viel zu kostspielig, als daß sie ausgeführt werden könnten, die Regie, die Zinsenverluste überstiegen die Vortheile derselben weit, Getreide sei stets zu haben, wenn auch zu hohen Preisen, und man thue besser, diese anzulegen, wenn es die Noth erfordere, als jene Opfer zu bringen. Hier muß nun vor Allem geläugnet werden, daß unter allen Umständen Getreide zu erhalten ist; die jetzige Generation erinnert sich noch sehr gut wirklicher Hungersnoth, und wäre Europa in derselben Weise von der Kartoffelkrankheit heimgesucht worden, wie im vorigen Jahre Belgien, und in dem jetzigen Irland, wir würden für das nächste Frühjahr mit aller Gewißheit dieser traurigsten aller Calamitäten mit ihren nothwendigen Folgen, Aufruhr und Plünderung, entgegen sehen. Was die Berechnung selbst betrifft, so soll selbst angenommen werden, daß in 25 Jahren erst bedeutende Preisdifferenzen entstehen, wie solche z. B. am Rheine zwischen den Jahren 1824 und 1846 Statt gehabt haben, wo die Differenz des Kornpreises fast 1000 pCt. betrug, während nach obigen Notizen solche in 4 Jahren 300 pCt. gewesen ist, und aus den 1830r Jahren ganz ähnliche Verhältnisse angegeben werden könnten. Wenn nun auch in der Zeit zwischen dem An- und Verkaufe das Capital durch Zinsen und Zwischenzinsen sich verdoppelte, so würde doch die

Rechnung sich noch sehr zu Gunsten der Magazinirung stellen, und es soll hier der Staat, welcher nur auf rein finanzielle kaufmännische Berechnungen seine Verwaltung, seine Maaßregeln zur Beförderung des Volkswohlstandes bauen will, keinesweges als derjenige bezeichnet werden, der als Muster hingestellt wird, obschon man so gerne geneigt ist, den Wohlstand des Landes nach der Höhe der Staatsschuld zu beurtheilen. Die Militärmagazine, die gut administrirt sind, haben, wie auch hier Sachsen wieder beweist, die Frage längst zum Vortheile der Magazinirung gelöst, und selbst die eifrigsten Gegner derselben blicken in Zeiten der Noth auf solche, als von welchen Hülfe werden kann, hin.

Allein es ist diese Frage in der letzten Zeit in eine ganz andere Stellung getreten. Wo man noch vor wenigen Jahren nur Körner aufbewahren zu können glaubte, wo man auch heute noch dieses Verfahren einhält, und sogar das Korn abtrocknen läßt, um es aufzubewahren, ist man durch die sattsamsten Erfahrungen dahin gelangt, Mehl in Vorrath halten zu können; wo große Lagerräume nöthig waren, wo die größte Vorsicht nicht im Stande war, Korn länger vor dem Wurme zu erhalten, wo stetes Umstechen vorgenommen werden mußte, und es an einem Manco nicht fehlen konnte, bringt man jetzt trocken gemalenes Mehl in Fässern auf das Lager, hat verhältnißmäßig nur kleine Räume nöthig, und führt die Regie ganz einfach auf die Annahme und Abgabe gewogener numerirter Fässer zurück.

Hiermit schwinden die Gründe, welche man gegen Magazinirungen geltend gemacht hat, um so mehr, je entschiedener die Vortheile derselben ans Licht treten, und diese sollen hier beleuchtet werden.

Der Preis einer Waare richtet sich nach der größeren oder geringeren Menge derselben, welche verkäuflich ist, oder dafür gehalten wird: hiernach normirt sich das Angebot; sind geringere Vorräthe vorhanden, oder glaubt man dieses, so vermindert sich dasselbe, man hält auf höhere Preise; das entgegengesetzte Verhältniß tritt im umgekehrten Falle ein.

Bei dem Getreide kennt man die Vorräthe nicht in dem Maaße, wie bei anderen Waaren, weil sie in den Händen zu Vieler sind, weil man bedauerlicher Weise noch nirgends die Production und Consumtion genau kennen zu lernen sich bemüht hat, weil man die Erträge der Ernten nicht zu schätzen vermag; hier ist es in viel höherem Grade die Meinung, welche die Preise normirt, als dieses bei irgend einer anderen Waare der Fall ist, und man sieht darum ohne irgend einen wirklichen Grund in wenigen Tagen die Preise um 15 und 20 pCt. variiren. Der Getreidehandel wird so mehr zu einem

Spiele, und es ist die Folge hiervon, daß bei guten Ernten und hieraus hervorgehendem stärkeren Angebote die Preise fortdauernd sinken, weil eben die Meinung sich bildet, es seien die Vorräthe so groß, daß ein noch größeres Fallen derselben entstehe, während im umgekehrten Falle eben so rasch die Angst sich vermehrt, und sich von Moment zu Moment steigert. Nicht die Kosten der Production üben hier einen entscheidenden Einfluß, nicht die Größe derselben giebt die Norm, weil man sie nicht kennt, nicht der Consumtionsbedarf, weil man ihn nicht zu schätzen vermag. Alle diese Momente werden zwar bei der Meinung, die sich feststellt, zu Grunde gelegt, aber sie bilden einen solchen nicht, weil ein fester Anhaltspunkt nicht geboten ist.

Extreme Preise wirken nur nachtheilig: allzu niedrige in gleicher Weise auf Ackerbau, Industrie, die gesammte Arbeit des Volks; zu hohe sind zwar ersteren vortheilhaft, als zufällig kann aber auf dieselben eine Wirthschaftseinrichtung nicht gebaut werden, und so ist auch hier der Vortheil nicht einmal so groß, wie man ihn im Allgemeinen anschlägt, während die Arbeit zum großen Theile darunter empfindlich leidet, obschon nicht in derselben Weise wie bei extrem niedrigen Preisen, wo es sofort an Verdienst gebricht, weil die Landwirthschaft sich auf die möglichst geringen Ausgaben nach jeder Seite hin eingeschränkt sieht. Ist es nun möglich, Maaßregeln zu treffen, welche diese beiden Extreme entfernt halten, so liegt der Vortheil auf der Hand, welcher hierdurch für die Allgemeinheit, für jeden Zweig der Arbeit erwächst. Die Magazinirung ist aber geeignet, als Regulator für diese Verhältnisse zu dienen, sofern sie eine zweckmäßige Einrichtung erhält; denn sie vermehrt bei zu sehr erniedrigten Preisen die Nachfrage, ruft also eine Steigerung derselben hervor, oder verhindert ein weiteres Sinken. Hier tritt also der Fall ein, wo Alle gewinnen, da, wie bereits bemerkt wurde, Getreidepreise, welche unter den Productionskosten stehen, den größten Uebelstand hervorrufen, und so gewiß hier der Zweck erreicht wird, eben so zuverlässig wird erzielt, daß vermittelst dieser Vorräthe ein abnormes Steigern absolut verhindert werden muß, wenn nicht totale Mißernten eintreten; denn einmal hindert die Ueberzeugung von den lagernden Vorräthen, daß die Angst wegen Mangels sich zur Ungebühr steigere, anderen Theils reichen dieselben vollständig aus, um den Markt so lange im Zaume zu halten, bis, sofern dieser Fall eintritt, der Handel aus anderen Gegenden das Getreide herbeigeschafft hat. Allerdings wird dieser Zweck nicht erreicht, oder wenigstens nicht genügend erreicht, wenn die Magazine nach dem rein fiscalischen Principe mehr den Vortheil der Casse, als das Wohl des Volks vor Au-

gen haben, wenn sie den möglichst hohen Gewinn von dem Capitale ziehen, wenn sie rein kaufmännisch operiren wollen; sie müssen ihn aber erreichen, wenn sie das aufgesteckte Ziel mit Consequenz verfolgen.

Giebt man auch zu alles dieses, so wird man doch vor dem Capitale erschrecken, was solche Magazine erfordern, und hier ist der Punct, wo vorerst die Frage erörtert werden soll, wer dieses Capital zu schaffen habe, dann, in welchem Maaße es nöthig, wie es aufzubringen, und hiernach von wem und wie die Verwaltung zu leiten ist.

Hätte die Anhäufung von Vorräthen nur den einen Zweck, für Fälle eintretenden Mangels der ärmeren Bevölkerung billigeres Brod zu verschaffen, so würde allerdings die Frage sich aufwerfen lassen, ob der Staat oder die betreffende Stadt oder Gemeinde die erforderlichen Geldmittel beschaffen solle. Da aber die Maaßregel ebenso das Interesse der Producenten als der Consumenten berührt, da Alle, wenn auch nicht einen ganz gleichen, Vortheil davon ziehen, so wird um so mehr der Staat einzutreten verpflichtet sein, als von ihm die Capitalien leichter zu erhalten sind und als, soll der Zweck vollständig erreicht werden, die Leitung der ganzen Angelegenheit von einem Mittelpuncte ausgehen muß, um so mehr, als der Erfolg wieder die Gesammtheit berührt, und eine Controle über die Größe der Magazinirung in den einzelnen Corporationen, welche sich doch nothwendig nach dem Bedarfe richten, und in einem richtigen Verhältnisse stehen müßte, nicht ausführbar erscheint.

Die Größe der aufzuwendenden Summe normirt sich zunächst nach der Menge des aufzuhäufenden Getreides, sodann nach dem Preise, zu welchem angekauft wird, und erstere muß wieder nach den Productions- und Consumtionsverhältnissen eines Landes ermessen werden. Letztere sollen hier nur in Beziehung auf das Königreich Sachsen erörtert werden, da nur diese dem Verfasser annähernd bekannt, und die allgemeinen statistischen Notizen hierüber nur höchst dürftig, wenn nicht ganz unbrauchbar sind.

Sachsen bezog nach dem Durchschnitte der Jahre 1837 bis 1844 an Weizen, Roggen, Gerste und Hülsenfrüchten

aus Böhmen und elbaufwärts Dresd. Scheffel	600,000
aus den Zollvereinsstaaten ungefähr . . .	400,000
Summa	1,000,000

und es läßt sich annehmen, daß im höchsten Jahre 300,000 Scheffel mehr, im niedrigsten eben so viel weniger eingegangen sind. Darf man nun weiter die Berechnung aufstellen, daß bei einer Bevölkerung von 1,800,000 Seelen zu Brod, Bier, Branntwein, u. s. w.

à 3 Scheffel auf den Kopf die Consumtion jährlich 5,400,000 Scheffel beträgt, so ist der Bedarf auf mindestens 2 Monate durchschnittlich durch Zufuhr von Außen zu decken, und er wird sich auf 3 Monate in den Jahren erstrecken, wo die Magazine zu öffnen wären. Je höher die Preise sich stellen, eine desto größere Zufuhr wird aus entfernteren Gegenden möglich, weil dann das Getreide einen höheren Transportaufwand verträgt, und es darf darum um so weniger der höchste Bedarf hier zu Grunde gelegt werden, weil Sachsen von weniger bevölkerten getreidereichen Ländern umgeben ist, weil ihm Flußschifffahrt und Eisenbahnen nach verschiedenen Richtungen zu Gebote stehen. Aus diesen Gründen kann der mittlere Bedarf zu Grunde gelegt werden, und wenn die Hälfte desselben, also 500,000 Scheffel, oder der Bedarf für mehr als einen Monat aufgespeichert wird, so muß dieser als ausreichend erachtet werden, einmal um ein allzugroßes Sinken der Preise der heimischen Producte zu hindern, dann aber auch, um einer beängstigenden Steigerung derselben vorzubeugen. Diese würden aber nach dem Bedarfe der Bevölkerung in 350,000 Scheffeln Roggen und 150,000 Scheffeln Weizen aufzuspeichern sein, und würden sich die Kosten folgendermaaßen berechnen:

1) Ankaufspreis von 350,000 Scheffel Roggen à 2 Thlr. 20 Ngr.	933,333	Thlr.
2) Ankaufspreis von 150,000 Scheffel Weizen à 3 Thlr. 15 Ngr.	225,000	"
3) Mahllohn von 500,000 Scheffel nach Abzug der Kleie à 3 Ngr.	50,000	"
4) Ankaufsspesen, Fuhrlohn nach den verschiedenen Magazinen à 10 Ngr.	166,666	"
5) Ankauf der Fässer à 10 Ngr. für den Schffl.	166,666	"
6) Administrationskosten à 5 Ngr.	83,333	"
	1,624,998	Thlr.

Dieses wäre das Capital, welches aufzubringen wäre, um die Maaßregel auszuführen, und sie ist absichtlich hier mit den höchsten Beträgen angesetzt worden, obwohl man sofort entgegnen wird, wenn hier ein Mehraufwand von fast 1 Thlr. auf den Scheffel sich ergebe, so sei hiermit der Beweis der Unmöglichkeit der Magazinirung geführt; allein dieser Mehrbetrag fällt nur zum sehr geringen Theile der Aufspeicherung zur Last, denn es sind hier die Kosten des Mahlens in Ansatz gebracht, welche unter allen Umständen Statt finden, und welche zu der Zeit des Oeffnens der Magazine das Doppelte betragen müssen,

weil der Mahllohn nach dem Preise des Getreides sich richtet; es sind die Transport- und Ankaufskosten angesetzt, welche zu keiner Zeit zu entbehren sind, und um so höher steigen, je theurer das Getreide steht; sie mußten aber berechnet werden, weil unterstellt wurde, daß das Getreide da gekauft werde, wo es am billigsten ist, und fallen als solche weg, wenn man ohne diese Rücksicht den Marktort wählt; es sind die Ausgaben für Fässer ebenfalls voll berechnet, während sie zur Disposition bleiben; es sind Verwaltungskosten angesetzt, die, wie später gezeigt wird, wegfallen können, so daß zur Zeit des Bedarfs der Vorräthe alle diese Ausgaben höher sind als zur Zeit der Magazinirung.

Fragt man nun weiter, wie das Capital aufzubringen sein würde, so wird dieses von vornherein von mancher Seite geradezu für unmöglich erklärt werden, weil man glaubt, der Staat, die Regierung müsse vor Allem dahin streben, die Schulden zu vermindern, sie dürfe nur in Fällen der höchsten Noth neue contrahiren; allein es kann dieser Grundsatz in seiner Allgemeinheit nicht anerkannt werden; er ist unbedingt nicht anwendbar, wo der Vortheil, welcher aus der Capitalaufnahme entspringt, die Nachtheile überwiegt, welche aus derselben entstehen, wenn durch das Capital Werthe geschaffen werden, welche größer sind als dieses, wenn den Steuerpflichtigen keine neue Last dadurch aufgelegt, wenn vielmehr eine Erleichterung dadurch erzielt wird. Daß dieses im vorliegenden Falle geschieht, bedarf nach Obigem einer weiteren Erläuterung nicht, und es würde sonach auch einer verzinslichen Anleihe um so weniger ein Bedenken entgegenstehen, als auch der Credit des Staates bei einer solchen Verwendung nicht leiden würde; allein es ergeben sich für denselben noch andere, minder belästigende Wege, und diese bestehen entweder in der Creirung von Papiergeld oder in Ausgabe von Magazinbons, wie solche hiernach weiter besprochen werden sollen.

Gegen Ersteres läßt sich mit Grund einhalten, vor Allem, was man gegen Papiergeld im Allgemeinen anzuführen vermag, insbesondere aber, daß der Staat, welcher solches emittirt, auch ohne diese Magazinirung diejenige Menge ausgeben könne, welche nach seinen Verhältnissen zuträglich ist; allein diese Gründe passen auf den vorliegenden Fall nicht ganz, denn der Staat gewinnt neben dem Credit, auf dessen Grund er Papiergeld schafft, ein neues, seither nicht bestandenes reelles Unterpfand; er hinterlegt in seinen Magazinen Werthe, welche, wenn sie flüssig gemacht werden, eine ungleich höhere Geltung haben, als das für dieselbe ausgegebene Papier, und wenn er bei der Wie-

derausgabe der Vorräthe nur die Bezahlung in Papier annimmt, so entzieht er dieses dem Markte, wenn er das Unterpfand auf denselben bringt, mit anderen Worten: er giebt, um dieses Ausdrucks uns zu bedienen, Staatsbanknoten gegen Sekuritäten aus, worin aber diese bestehen, ob in Gold, oder Silber, oder Mehl, das muß ganz gleichgültig erscheinen, sobald nur die Werthe vorhanden sind. Nur der eine Einwurf kann mit Grund erhoben werden, daß nach dem Zwecke der Magazinirung erst unter gewissen Verhältnissen, wenn die Getreidepreise eine vorher bestimmte Höhe erreicht haben, das Papiergeld wieder eingezogen, solches also realisirt werden kann, während eine Auswechselung desselben gegen Baarschaft jeder Zeit sollte erfolgen müssen; allein dem ist wieder zu entgegnen, daß dieses Papier, eben weil nach dem natürlichen Laufe der Dinge der Werth der Securität wachsen muß, mehr gesucht sein wird als jedes andere, daß nur bei ganz außergewöhnlichen Verhältnissen dasselbe angeboten werden würde. Im alleräußersten Falle würde allerdings der Staat mit seinem Credit dazwischen treten, und ein Anlehen aufnehmen müssen, solches aber bei der Betheiligung eines jeden Theils der Staatseinwohner im Lande leichter erhalten, als jedes andere Anlehen.

Es ließe sich aber noch eine andere Art, das erforderliche Capital aufzubringen, gedenken und in Ausführung bringen, nämlich die Ausgabe von Magazinbons als eines unverzinslichen Papiers, das in der Einheit dem Ankaufspreise von 1 Ctr. Mehl gleich wäre, und die Anweisung auf einen gleichen Naturalbetrag enthielte, wenn der Centner Mehl einen vorher bestimmten Preis erreicht hätte. Auch dieses Papier wäre nach dem so eben Ausgeführten durch die wirklichen Naturalbestände vollkommen sicher gestellt, und es ist kaum zu bezweifeln, daß solches sich bald eine ansehnliche Geltung verschaffen würde, wenn auch nicht in größerer Ausdehnung im großen Handel, doch bei Privatleuten jeden Standes und Vermögens, da Capitalverluste bei solchen nicht denkbar, im gewöhnlichen Laufe der Dinge vielmehr eine reichliche Verzinsung zu erwarten wäre, und der weniger Bemittelte hierdurch am sichersten vor den Folgen einer übermäßigen Theurung geschützt wäre; es würden Städte, Armenversorgungs-Anstalten, Sparcassen ihre Ueberschüsse oder auch sonstige Gelder in solchen anlegen und selbst die Staatscasse würde auf diese Weise am wohlfeilsten sich vor größeren Ausgaben in Fällen der Noth schützen, wenn sie einen Theil ihrer disponiblen Fonds in solcher Weise verwenden wollte.

Wirft sich nun die Frage auf, wie das Capital am zweckmä-

ßigsten aufgebracht werden würde, so läßt sich eine Vereinigung jener Methoden erzielen, wenn 1/2 des Bedarfs aus den disponiblen Mitteln des Staats oder durch eine Anleihe, 1/2 durch Papiergeld, 1/2 aber durch Magazinbons beschafft würde, so zwar, daß je nach dem Vertrauen, welches das Publicum der Angelegenheit zuwenden würde, das zinsentragende Capital in Magazinbons, und diese in Papiergeld, als dasjenige, welches für das Unternehmen das günstigste wäre, verwandelt würden.

Die Schwierigkeiten, welche aus der Beschaffung der Mittel sich ergeben würden, erscheinen hiernach als beseitigt, und ist nun zu erörtern, wie die Verwaltung einzurichten wäre.

Daß nicht Getreide, sondern Mehl als Object der Magazinirung erscheinen kann, dafür liegen die Gründe in dem seither Gesagten; auch daß der Staat als solcher magazinire, die Verwaltung lenke, bedarf nach dem Obigen einer weiteren Darlegung nicht; es sind, nachdem auch das aufzuhäufende Quantum beispielsweise berechnet worden ist, die weiter noch zu besprechenden Puncte hauptsächlich die Localitäten, das Verwaltungspersonal, der An- und Verkaufspreis, die Art und Weise, wie hierbei zu verfahren ist.

Daß im Verhältnisse zur Aufbewahrung von Getreide die Räume für Magazinirung von Mehl nur sehr klein sein müssen, bedarf kaum eines Beweises; denn wenn auch nur vier, höchstens fünf Lagen von Fässern, je nach der Stärke derselben, aufeinander gebracht werden können, so lassen sich Balkengerüste bis zur ganzen Höhe des Raumes anbringen, und es entscheidet, neben dem letzteren, nur die Tragbarkeit des Gebäudes darüber, wie viel oder wie wenig in demselben gelagert werden kann. Die einfachste Berechnung ergiebt, daß wohl das fünffache Gewicht in Mehl aufgebracht werden kann, das 10fache aber in den Parterre-Räumen, und werden die an vielen Orten, namentlich aber in Sachsen vorhandenen Militair- oder sonstigen Magazinräume dazu benutzt, so bieten diese schon den ansehnlichsten Theil der Lager dar; wo und so weit es an solchen fehlt, würden die Städte solche zu stellen verpflichtet erscheinen, und diesen bieten sich in Rathhäusern oder sonstigen öffentlichen Gebäuden ohne große Ausnahmen solche in so weit dar, daß der Bedarf gedeckt wird, und wo dieses nicht der Fall sein sollte, würden sie, für diesen Zweck neu errichtet, um so mehr mit geringeren Kosten herzustellen sein, als die Ueberschüsse, welche sich nach Obigem durch das ganz oder theilweise beschaffte zinslose Capital ergeben, schon in der ersten Periode die Kosten der Gebäude decken würden.

Die Verwaltung kann nur von einem Mittelpuncte, dem Staate

geleitet werden; dieselbe würde sich also auf den Einkauf, die Aufbewahrung und den Verkauf zu erstrecken haben; in jeder dieser Beziehungen verdienen mehrfache Rücksichten Betrachtung, und zwar, was den ersteren betrifft, die Frage, durch wen, wie und wann solcher geschehen soll, und hier erscheint es als das natürlichste Verhältniß, daß durch mit genauer Instruction zu versehende Commissionäre unter vorheriger Veröffentlichung der anzulegenden Preise der Ankauf zu geschehen hat, unter Umgehung der wenigstfordernden Submissionen, als bei welchen der ausgesprochene Zweck, den zu niedrig stehenden Preisen eine Steigerung zu verschaffen, nicht erreicht wird. Ob man dagegen Körner oder fertiges Mehl mit größerem Vortheile kaufen würde, das hinge von speciellen Umständen ab. Stehen dem Staate in getreidereichen Gegenden eigene Mühlen zu Gebote, welche er verwerthen kann, so wird er mit größerem Vortheile das Getreide selbst vermahlen; er wird, wenn größere Werke der Art im Eigenthume von Privaten stehen, mit diesen über das Vermahlen selbst von Monat zu Monat Verträge abschließen oder ein bestimmtes Quantum Getreide gegen Mehl austauschen; es sind dieses Verhältnisse, welche nach den Umständen benutzt werden müssen.

Die schwierigste Frage, wenn der Einkauf zu geschehen habe, läßt sich durch Bestimmung eines allgemeinen Preises nicht lösen; nach dem angegebenen Zwecke soll er dann geschehen, wenn der Preis ein niedriger ist, oder künstlich gehoben zu werden verdient; dieser ist natürlich relativ und läßt sich nur dann beurtheilen, wenn man die Durchschnittspreise der letzten Zeit, etwa der letzten 20 Jahre, sucht. So lange die Preise nicht bemerkenswerth unter solche gesunken sind, kann es nicht räthlich erscheinen, den Markt irgend zu alteriren, man würde die natürlichen Verhältnisse ohne Noth aus ihrer Bahn reißen, und dürfte darum als Princip festzustellen sein, daß in der Regel nur dann die Einkäufe zu machen wären, wenn die Preise 20—25 % unter den Durchschnitt gefallen, und hiervon würden nur dann Ausnahmen zu machen sein, wenn der nothwendigste Bedarf des Magazins auf solche Weise nicht zu erlangen wäre.

Die Verwaltung während der Aufbewahrungszeit würde durch die Behörden zu führen sein, welchen die Lagerräume zustehen, sie wäre in vielen oder den meisten Fällen bereits besoldeten Beamten zu übertragen, und würde dann einen weiteren Aufwand nicht erfordern; sie ist lediglich auf die Annahme und Abgabe der nach Zahl und Gewicht numerirten Fässer beschränkt. Die Conservation des Mehls ist vielfach erprobt; bis jedoch hierüber die nöthigen Erfahrungen überall

gemacht worden, würde es nicht unangemessen erscheinen, wenn alljährlich ein Theil des Mehls wieder ersetzt würde, was um so leichter geschehen könnte, wenn die Militairmagazine, die jährlich größere Quantitäten bedürfen, hiermit in Verbindung gebracht würden.

Rücksichtlich des Verkaufs würde nur zu bestimmen sein, wann solcher Statt zu finden habe, und hier ist wieder der Durchschnittspreis als Norm anzunehmen. Da nun die Getreidepreise selbst während eines Jahres bedeutend variiren, und auch hier wieder ein zu zeitiges Einmengen in die Verhältnisse des Marktes auf denselben nachtheilig wirken muß, so möchte erst dann, wenn der Durchschnitt um mindestens 60 % überschritten ist, ein Verkauf einzutreten haben und zwar, so weit Bons creirt werden, lediglich auf Präsentation derselben, sonst aber nach dem Ermessen der höchsten Verwaltungsbehörde, welche bei einem voraussichtlich nur ganz momentanen Steigen, wie z. B. im Jahr 1843 unmittelbar vor der durch regnerisches Wetter verzögerten Ernte, unter Umständen den gesammten Marktbedarf decken, sonst aber hauptsächlich nur das Steigen der Preise über jenes Maaß zu hindern haben würde. Magazine können und dürfen dagegen nie unter dem für sie gesetzten Preise an Städte oder Armenversorgungsbehörden Mehl abgeben, sie sind keine Almosenanstalten, sondern Vorrathskammern. Städte oder sonstige Behörden können sich bei solchen betheiligen, oder sie müssen zu dem festgesetzten Preise zahlen, ja selbst der Staat würde Unterstützungen nicht durch Magazine leisten dürfen, indem sonst die ganze Rechnung verrückt würde; auch er würde den bestimmten Preis zu erlegen und die allenfallsige Ermäßigung hieran an einem anderen Orte zu verrechnen haben.

Der Verkauf wäre zu sistiren, nachdem die Preise unter jenen Betrag gefallen.

Triftige Gründe, welche gegen die Anlegung von Magazinen geltend gemacht werden könnten, finden sich hiernach eben so wenig, als gegen die Ausführbarkeit selbst Bedenken sich ergeben können, welche nicht entfernt zu werden vermöchten; liegt aber in diesen das wesentlichste Mittel, einem Mangel oder einer alljährlichen Steigerung der Preise vorzubeugen, so ist hier ferner, wenn auch nur als Nebenpunct für die vorliegende Frage, zu erwähnen

3) der Zwang, welchen die Polizei oder veraltete Einrichtungen der Verarbeitung des Getreides zu Mehl oder Backwaaren entgegensetzen, und die Beschränkungen im Verkehre, die man im localen und vermeintlich allgemeinen Interesse auflegen zu müssen glaubt.

In letzterer Beziehung hält man auch heute noch häufig genug an der Meinung fest, die Polizei müsse und könne durch ihre Einrichtungen den Verkehr beherrschen, man glaubt einer übergroßen Steigerung der Getreidepreise vorbeugen zu können, und ergreift polizeiliche Maaßregeln, die ihren Zweck stets verfehlen müssen, weil eben der Verkehr keinen größeren Feind hat, als Beschränkung, und sich alsbald von da wegwendet, wo eine solche eingeführt wird. So besteht in Dresden, einer Stadt, welche durch eine höchst fruchtbare Umgebung, durch die Nähe des getreidearmen Erzgebirges, durch den Elbstrom, durch die hier einmündenden Eisenbahnen, bei sehr ansehnlichem inneren Bedarfe für einen ausgebreiteten Getreidemarkt vorzüglich gelegen ist, nicht allein keine Anstalt, welche nur entfernt einen solchen begünstigen könnte: man hängt, so unglaublich dieses auch erscheinen mag, heute noch den sog. Marktwisch aus, als Warnungszeichen, daß bei Meidung sofortiger Arretirung nicht ein Dritter, der nicht Dresdener Bürger ist, und zur Consumtion in der Stadt kauft, einen Handel unternehme; erst nachdem jener Marktwisch gefallen ist, wie der technische Ausdruck besagt, ist es einem Dritten gestattet, zu kaufen. Man ist der festen Ueberzeugung, hierdurch die Stadt vor hohen Preisen zu sichern, allein außer Hafer, der nur in kleinen Posten, meist nur zum Bedarfe für kurze Zeit verkauft wird, bringt man natürlich kein Getreide zu Markte, und der Bedarf wird zum großen Theile in einer 5 Stunden entfernten kleinen Stadt auf dem dortigen Markte erkauft. So lange man solche ganz widersinnige Beschränkungen erhalten zu müssen glaubt, werden die Producenten und Consumenten leiden.

Allgemeiner und ungleich schädlicher sind die Bannrechte der Müller, ist die Art und Weise, wie das Vermahlen überhaupt noch Statt findet, ist die Einrichtung der Mühlen überhaupt. Nord-Amerika, wo man nie sich bemüht hat, in künstlicher Weise einzelne Gewerbe zu beschränken oder mit Monopolien zu versehen, ist hier in einem kurzen Zeitraume Europa vorausgeeilt, und erst seit wenigen Jahren beginnt man vereinzelt demselben nachzufolgen. Heute noch glaubt der Producent, zum größten Theile nur Mehl von seinem eigenen Getreide verbacken zu dürfen, er will es selbst vermahlen, der Bäcker selbst will sich den größten Gewinn bewahren, wenn er selbst gekauftes Getreide vermahlt, und doch ergiebt der einfachste Calcul, daß das Mehl sowohl als das Brod, welches Jeder für sich bereiten läßt, stets das theuerste ist, während das natürlichste Verhältniß dadurch herbeigeführt wird, daß der Müller das Getreide einkauft, und das Mehl nach den verschiedenen Sorten, wie der Bedarf dieses erheischt, wieder

absetzt, daß auch der Getreideproducent sein Brod kaufe, wo er es am billigsten erhält. Bevor dieses aber allgemein wird, müssen die Monopolien der Müller, die unnatürlichsten Beschränkungen, welche ersonnen werden können, fallen, müssen die Producenten ihre Vorurtheile ablegen, und in Folge hiervon wird die Concurrenz sofort hervorrufen, was der künstlichste Bau nicht vermag.

Wenn diese Einrichtungen, wie sie jetzt noch zum großen Theile bestehen, die Preise des Brodes nothwendig höher halten müssen, als dieses der Fall sein würde, wenn die eben angedeuteten Aenderungen eintreten, so ist noch ein letztes Uebel hier zu erwähnen, das, sanctionirt durch die Zeit, eingewurzelt durch Vorurtheile und mannichfache Interessen, welche sich daran knüpfen, um so schwerer zu beseitigen ist, als hier die Behörden selbst wesentlich dabei influiren, und der Ueberzeugung leben, daß die von ihnen sanctionirten oder ergriffenen Maaßregeln von dem wirksamsten Erfolge begleitet sind: es ist dieses der Innungszwang der Bäcker und die hiermit verbundenen Brodtaxen. Es kann nicht in dem Zwecke dieser Abhandlung liegen, die Gründe für oder gegen eine allgemeine Gewerbefreiheit einer Erörterung zu unterwerfen, es soll hier nur der vorliegende specielle Punct besprochen, es soll nur des Privilegiums der Bäcker, mitunter selbst der Grundherrschaft gedacht werden, innerhalb eines bestimmten Distrikts, also einer Stadt- oder Landgemeinde, ausschließlich das Backgewerbe zu betreiben, und häufig die Anzahl der hierzu Berechtigten selbst zu bestimmen. Man hat geglaubt, und glaubt heute noch, daß diese Innungsverhältnisse für das Publicum von Vortheil seien, daß neben einer regelmäßigen Erlernung des Gewerbes das Auskommen der solches Betreibenden hinreichend gesichert sein müsse, daß bei einem größeren Vertriebe die Preise billiger gestellt würden, als bei einem kleineren, daß in Zeiten der Noth es bei diesen Einrichtungen an dem nöthigsten Lebensbedürfnisse nicht fehle; allein alle diese Gründe, so sehr auch einzelne derselben ohne nähere Beleuchtung beachtungswerth scheinen mögen, zerfallen sämmtlich in Nichts, denn vor Allem ist die Polizei eben so wenig berechtigt, als verpflichtet, zu Gunsten einer Gewerbeclasse Beschränkungen zu sanctioniren oder zu dulden, welche, indem sie solche begünstigen, andere ausschließen oder verletzen; Niemand hat einen Anspruch darauf, daß ihm sein angemessener Verdienst durch Einrichtungen garantirt werde, welche nicht dem allgemeinen Besten entsprechen; dann aber ist es längst über allen Streit erhoben, daß Monopolien, wie sie auch heißen, dem Fortschritte entgegentreten; es ist eine nur zu sichere Wahrheit, daß der Geschäftsmann stets den

höchsten Verdienst suchen wird, wenn er sich auch mit einem geringeren begnügen kann, und daraus folgt, daß der durch die Beschränkungen auf Kosten des Publicums reich gewordene Bäcker sein Geschäft niederlegt, sobald ihm der Gewinn aus demselben nach seinen Verhältnissen nicht mehr angemessen scheint, um einen anderen in seine Fußtapfen eintreten zu lassen. In der That, man findet aber bei dem Bäckergewerbe in einer Zeit, wo man von allen Seiten vorwärts schreitet, einen offenbaren Stillstand; man wird vergebens ein Bestreben suchen, die Oefen zu verbessern, eine billigere Heizungsmethode sich anzueignen, auf eine zweckmäßige Veränderung im Mahlen und im Verkehre mit Getreide selbst hinzuwirken; man wird endlich von einer Speculation eines Bäckers im Großen, von der Aufsuchung eines billigen Marktes nichts hören: er fühlt sich in seinen Monopolien ganz wohl, ja, wenn es in der nächsten Umgebung an Getreide fehlt, hält er sich gerechtfertigt, wenn er dieses der Behörde anzeigt, nun von ihr solches zu verlangen, oder er bäckt nicht, oder nur das Allernöthigste, bis die Krisen vorüber sind, um nur in altgewohnter Bequemlichkeit sein Gewerbe wieder fortzutreiben, das ihn unter dem Schutze der Behörde reichlich nährt, und so trifft ihn nur ein Umstand, der ihn aus seiner gewohnten Ruhe bringen kann, das freventliche Erkühnen eines Unberechtigten, sich in den Betrieb des Gewerbes mischen zu wollen; dieser muß alle Härten des obrigkeitlichen Schutzes erfahren, und er wird nie Gnade erhalten, wenn er nicht lange Jahre hindurch die Feinheiten des Gewerbes erlernt hat, das heißt, die Art und Weise, wie aus demselben zum Nachtheile des Publicums der möglichst große Gewinn zu ziehen ist.

Daß eine monopolisirte Gewerbsgenossenschaft, sei es auch wirklich im anererbten Glauben eines wohl erworbenen Rechtes, nichts in ihre Statuten aufnimmt, um das Publicum zu erleichtern, sondern nur sich zu schützen sucht, ist eine ganz natürliche Folge des Monopols, und so darf es denn freilich nicht wundern, daß z. B. die abgeschlossene Bäckerinnung zu Dresden unter obrigkeitlichem Schutze bei harter Strafe ihren Mitgliedern das Verkaufen der Waare unter der Taxe, sei es in welcher Weise es wolle, durch Zugabe, Geschenke an Dienstboten u. s. w. verbietet, und nur ausnahmsweise den Gastwirthen, Restaurateurs u. s. w. bei der Weißbäckerei einen Rabatt von mehr nicht als 16, sage sechszehn, und von dem Brode von höchstens 7 Procent gestattet.

Die Taxen aber waren es, durch welche man dem einmal bestehenden Uebel glaubte einen wirksamen Damm entgegensetzen zu

können, und sie finden heute noch ihre entschiedensten Vertheidiger, welche in ihnen einmal das Mittel sehen, der Willkühr der Bäcker entgegen zu treten, dann aber glauben, sie würden einen Damm bilden gegen allzuhohe Forderungen der Producenten bei höheren Getreidepreisen. Nach dem, was oben in Beziehung auf letztere gesagt wurde, können Taxen nie auf solche wesentlich influiren, und will man dieses erreichen, so erscheint die Maaßregel im Principe eine eben so unpolitische als ungerechte, sofern man nicht durch höhere Taxen bei niedrigen Preisen solche zu heben sucht; allein ganz abgesehen hier von der Räthlichkeit und Nützlichkeit solcher Taxen, so fallen sie von selbst weg, weil sie nie richtig gestellt werden können, und ist dieses erwiesen, so verlieren sie von selbst allen Halt; dieser Beweis ist leicht zu führen.

Die Factoren, nach welchen ein gewisses Gebäcke taxirt werden soll, bilden das Getreide oder Mehl und die Productionskosten.

Da man in Deutschland zur Zeit noch wenig einen ausgebildeten Handel mit Mehl kennt, so muß der Werth des Getreides den Taxen zu Grunde gelegt werden; der Verkehr mit solchem wird aber fast überall noch nach dem Maaße, nicht nach dem Gewichte betrieben, man nimmt wenigstens, so weit bekannt, fast durchgängig den Preis des Getreides zur Grundlage für die Taxe, und sucht diesen auf den nächsten Märkten, für Dresden z. B. von demjenigen einer nahen Stadt, festzustellen; da man aber den relativen Werth des Getreides nicht kennt oder ermittelt, so sucht man sich einen Mittelpreis zu bilden, und begeht hier den ersten Fehler, da in der Regel die Preise um 5 Procent und mehr variiren, theils zwar in Folge der natürlichen Schwankungen, welche sich überhaupt ergeben müssen, hauptsächlich aber der verschiedenen Qualität der Waare wegen, während die Differenz des Werthes um 20 Procent und mehr variiren kann. Indem man nun nicht den Mittelpreis nach gleicher Qualität sucht, verliert man den ersten Anhalt; es sind aber bei Feststellung des Backwerthes des Getreides eine Menge Puncte zu berücksichtigen, welche die Polizeibehörde nie beurtheilen kann, und die von entschiedenem Einflusse sind: es ist vor Allem das specifische Gewicht, welches den Werth sehr bedeutend erhöht, es ist die Witterung des Jahres von wesentlichem Einflusse auf die Mehlergiebigkeit, es ist der Boden, die Düngungsweise, die Lage des Feldes nach der Höhe und der Himmelsgegend von größtem Belang, es giebt die Zeit und der Ort der Lagerung, die Art und Weise des Transportes, ob zu Wasser oder zu Lande, die vorhergegangene mehr feuchte oder trockene Witterung

den allergewichtigsten Moment bei Beurtheilung des Mehl- und Backwerthes ab. Alle diese Umstände werden von dem Sachverständigen bei dem Ankaufe erwogen, die Taxbehörde muß sie außer Berechnung lassen; ihr werden die sogenannten Mittelpreise geboten, und diese, obschon sie nie einen Norm bilden können, werden benutzt, um eine solche aufzustellen. Da dieselbe aber nicht einmal erfährt, ob 1 oder 1000 Scheffel zu einem bestimmten, höchsten oder niedrigsten Preise verkauft werden, so liegt es ferner auf der Hand, daß die Bäcker durch Bewilligung eines unverhältnißmäßig hohen Preises für einen kleinen Posten auf dem Markte, welcher die Taxe normirt, diese nach Belieben feststellen können.

Die zweite Aufgabe der Polizei bleibt, den Mehlwerth des Getreides festzustellen, und hier stößt derselbe auf die gleiche Schwierigkeit; denn nicht allein, daß sich hierüber, nach dem so eben Gesagten, eine allgemeine Norm nicht feststellen läßt, daß wenigstens nie, auch nur mit annähernder Sicherheit, der Mehlgehalt des der Taxe zu Grunde gelegten Getreides angenommen werden kann, so ist ihr nicht einmal ein Mittel geboten, den Mehlwerth des Getreides kennen zu lernen. Wollte man hierüber zu irgend zuverlässigen Resultaten gelangen, so würden besondere Mühlen in Regie genommen werden müssen, denn es haben die vielfachsten Versuche gelehrt, daß man auf dem Wege der Einziehung von Privatmittheilungen nur zu den allergrellsten Widersprüchen gelangt.

Doch einmal angenommen, auch dieses Hinderniß lasse sich beseitigen, es lasse sich feststellen, Getreide von einem festen specifischen Gewichte ergebe ein bestimmtes Quantum an Mehl, so würde man auch hierdurch nur um Weniges weiter gekommen sein; man müßte dann auch die Mittel in der Hand haben, darüber zu wachen, daß wirklich dieses Quantum Mehl auch ausgemahlen werde, nicht ein größeres, denn der Bäcker, welcher 5 oder 8% Mehl, wenn auch von geringerer Qualität, mehr zöge, als die Polizei bestimmte, würde sofort alle Norm wieder umstoßen.

Vorausgesetzt aber, daß, was nimmermehr zu erzielen ist, wirklich Mehl von einem normalen Werthe aus der Mühle ginge, so müßte die Polizei sich doch sofort wieder von allen Stützpuncten verlassen sehen, wenn ihr nicht die Garantie geboten würde, daß dieses auch zu dem Gebäcke verwendet werde, das nach der Taxe daraus bereitet werden soll, und da hier jede Controle wegfällt, da der Bäcker die verschiedenen Sorten des Mehls derselben Getreideart oder solches von verschiedenem Getreide mischt, wie er es für gut findet, so kann

zwar eine Taxe auf dem Papiere ganz richtig stehen, ob das Gebäck aber nach deren Bestimmungen geliefert wird, das ist Sache des Bäckers, den um so weniger eine Behörde überwachen kann, als man zwar die Qualität des Gebäckes von Mehl einer Getreideart nach dem Auge beurtheilen, nie aber quantitativ zu bestimmen vermag, in welchem Verhältnisse die verschiedenen Sorten von Mehl verwendet wurden; als man zwar erkennt, wo Mehl von anderen Getreidearten beigemischt ist, den Beweis aber, in welchem Maaße dieses geschehen, nie zu führen vermag.

Bekannt ist nun aber, daß die Bäcker, welche Weizenmehl in größerer Menge verarbeiten, das geringere sämmtlich unter das sogenannte Roggenbrod verwenden; bekannt, daß sie Erbsen- oder Gerstenmehl darunter verbacken, sobald solches im Preise sich irgend günstiger gestaltet; bekannt endlich, daß man von demselben oder von verschiedenen Bäckern bald besseres, bald geringeres Brod erhält.

Die Polizeibehörde stellt nun aller dieser unbesiegbaren Schwierigkeiten ungeachtet zwar die Taxen fest, aber keinesweges, wie sie der Ueberzeugung ist, zu Gunsten des Publicums, sondern der Bäcker, welche allein den Gewinn von denselben ziehen; denn so lange solche ihnen besonders günstig stehen, mögen sie zwar das Brod in einem annähernden Werthe liefern, sobald sie aber den Geschäftsgewinn, welchen sie ziehen zu müssen glauben, nicht erzielen, ist nichts natürlicher, als daß dem Publicum geringeres Brod oder sonstiges Gebäck geliefert wird; es erhebt dann die ganze Innung gemeinschaftlich einen Schrei wegen Verletzung, die Polizei wird nachsichtig, und das Publicum, welchem es an einem Vertreter ganz fehlt, da Niemand gern als Denunciant auftritt, ist trotz allen Taxen der Willkühr der Bäcker preisgegeben. Daß dieses gegründet ist, dafür kann der Beweis stündlich durch unwiderlegbare Thatsachen geführt werden; es sind mehrfache Erörterungen darüber angestellt worden, wie der Preis des Brodes in Städten nach der Taxe verbacken sich zu demjenigen auf dem Lande, wo eine solche nicht bestand, demungeachtet aber eine bedeutende Consumtion Statt fand, sich verhalte, und überall zeigt es sich, daß der letztere niedriger, daß die Concurrenz mächtig genug war, solchen im Niveau mit dem Getreidepreise zu erhalten, und hätte man einen Zweifel hierüber, so würde der oben angegebene Rabatt von 16 und resp. 7 Procent, welcher bei Weißwaaren häufig auf 25 Procent steigt, dieses darthun, und dieser Rabatt wird bewilligt, wo das Capital in acht Tagen spätestens wieder umgesetzt wird.

Die Fabrikationskosten von 1 Scheffel Roggen betragen z. B.

in Dresden über 28 Ngr. nach der Taxe; in der vortrefflich verwalteten Militairbäckerei berechnen sich dieselben auf höchstens 8 Ngr., und hier wird Alles mit Ausnahme des Lokals berechnet; es ergiebt sich aber selbst bei dem Commisbrode noch ein sehr ansehnlicher Ueberschuß an Brod, wenn das Verhältniß von Mehl zu Brod wie 3 : 4 berechnet wird.

Bei Feststellung ihrer Taxen hat die Polizei endlich die Fabrikationskosten zu berechnen; sie läßt aber hierbei die Grundlagen einer möglichst billigen und vollkommenen Fabrikation: Intelligenz, Capital und Thätigkeit unberücksichtigt, und muß es, weil sie hierfür einen Maaßstab nicht hat; sie will nach der Miethe des Locals, nach dem Lohn der Gehülfen und Lehrlinge, nach dem Preise des Holzes einen allgemeinen Fabrikationspreis feststellen, läßt aber unerwogen, daß ein Miethlokal im zehnfachen Preise eines anderen relativ das billigste sein kann, daß wer fünf Gehülfen beschäftigt, einen weit größeren Gewinn zieht, als wer eines einzigen sich bedient, daß ein Ofen, in welchem zehn Gebäcke gefertigt werden, ungleich weniger Heizungsmaterial bedarf, als derjenige, der nur für eines täglich angeheizt wird.

Aus allem Diesem folgt, daß Brodtaxen unmöglich sind und schon aus diesem Grunde fallen müssen, und sie fallen in der Wirklichkeit überall in der Zeit, wo sie sich bewähren sollten, bei Wassermangel oder Theurung, wo man sie meistens suspendirt, um den Bedarf zu decken, weil die privilegirten Bäcker es dann nicht in ihrem Interesse finden, solchen zu befriedigen, weil man sich überzeugt hat, daß die Concurrenz die billigsten Preise hervorruft. Nur durch diese kann das Gewerbe auf eine höhere Stufe der Vervollkommnung gebracht, nur durch sie der Unternehmungsgeist geweckt und gekräftigt werden, und wenn auch in dem Wettkampfe Manche unterliegen, so ist dieses bei jedem freien Gewerbe nicht anders; das Publicum, und dieses allein verdient hierbei Berücksichtigung, leidet hierunter nicht.

Wenn hiernach die Polizei nur da ihre Thätigkeit soll eintreten lassen, wo sie wirklich von Nutzen und Einfluß ist, so ist solche auch im vorliegenden Falle nicht ausgeschlossen: sie soll dafür sorgen, daß der Bäcker oder Brodverkäufer seiner Waare ein bestimmtes Zeichen aufdrücke, daß er sie nur nach einem festen Gewichte ausbacke, daß sie dieses Gewicht wirklich habe, und Jedem Gelegenheit gegeben werde, sich sofort hiervon zu überzeugen; sie soll darauf sehen, daß das Brod vollständig ausgebacken, daß solches nur völlig ausgekühlt, und nicht allein ganz frisch, sondern auch vom vorhergegangenen Tage gebacken, verkauft werde; sie soll nicht allein die selbstgesetzten Preise der Bäcker,

sondern auch die gegen solche wegen Contraventionen erkannten Strafen veröffentlichen; sie soll von Zeit zu Zeit durch Sachverständige den relativen Werth des Brodes verschiedener Verkäufer prüfen und das Resultat ebenfalls bekannt machen. Dieses ist der Wirkungskreis, in welchem sie wohlthätig im Interesse des Publicums handeln kann und wird. Allein freie Concurrenz kann unter dem Zwange der Innungen nicht gedeihen, sie wird wirkungslos, sie giebt das Publicum der Corporation der Bäcker Preis, wenn die letzteren das Privilegium behaupten, ihre Zahl zu beschränken, ihr Gewerbe innerhalb eines bestimmten Bezirks ausschließlich zu betreiben.

Mag man darum auch sonst das Innungswesen beibehalten wollen, das Monopol muß unter allen Umständen fallen, soll der Zweck erreicht werden.

Dresden, im December 1846.

Reuning.

Druck von J. B. Hirschfeld in Leipzig.

Zur Reform

der

Handels- und Verkehrs-Statistik

von

Robert Simson.

Breslau.
Verlag von Eduard Trewendt.
1859.

9

Zur Reform

der

Handels- und Verkehrs-Statistik

von

Robert Simson.

Breslau.
Verlag von Eduard Trewendt.
1859.

Den

Handelskammern

Deutschlands.

Den Handelskammern Deutschlands, als den geeignetsten Pflegern und Förderern der Statistik, seien die folgenden Vorschläge zu geneigter Beachtung angelegentlich empfohlen.

Breslau, März 1859.

Der Verfasser.

Daß es für die Volkswirthschaft von großer Wichtigkeit sei, den Umfang der Handels- und Verkehrsbewegung und der Verbrauchs- und Verzehrsgegenstände im Lande zu kennen, ist allgemein anerkannt.

Inselländer und kleine Staaten, welche sich in Folge ihrer äußeren Gestaltung in der Lage befinden, auf nicht schwierigem Wege eine Kontrole über die ein- und ausgehenden Gütermassen zu gewinnen, vermögen sich in den Besitz einer vollständigen Handels- und Verkehrsstatistik mit Aufwendung nicht zu bedeutender Kosten zu setzen, welche die Kontrolirung der im Lande verkehrenden Gütermassen erfordert.

Fast überall ist indeß nur auf Erlangung der Statistik des auswärtigen Handels besonderer Werth gesetzt und nur letztere bezüglich der Einfuhr, Ausfuhr und Durchfuhr der Waaren angelegt, ohne daß des inneren, von Ort zu Ort sich bewegenden Handelsverkehrs gedacht wäre.

Nimmt auch bei der gegenwärtigen Ausbildung der Verkehrswege der internationale Verkehr nothwendiger Weise eine viel höhere Stelle ein, als bei den früher mangelhaften Verkehrswegen oder gar zu den Zeiten Adam Smiths, welcher noch im letzten Viertel des vorigen Jahrhunderts gegen die vorwaltende Abgötterei für den auswärtigen Handel seine glänzenden Beweise über die ungemeine Bedeutung des inneren Handelsverkehrs, im Vergleiche zu den dünnen Fadensträngen des internationalen Austausches, aus der Wirklichkeit schöpfte, so übertrifft doch auch heute der innere Handel und Verkehr eines Landes den auswärtigen bei Weitem und ist für das Land in mannigfacher Beziehung von größerer Bedeutung, als letzterer. Daher wäre es befremdlich, daß diese Statistik so wenig Berücksichtigung auch in denjenigen Staaten findet, welche der Statistik im Allgemeinen volle Bedeutung zugestehen, wenn diese Thatsache nicht in folgenden Ursachen Erklärung fände.

Zunächst dürfte die Begriffsverwirrung, welche in Bezug auf die Handelsbilanz bis in die neueste Zeit herrschend verblieben ist, dazu bestimmt haben, vorzugsweise in der statistischen Kontrolirung des Waaren-Ein- und Ausgangs Genüge zu finden. Denn noch immer treffen wir das Urtheil bereit, Zunahme der Ausfuhr und Abnahme der Einfuhr eines Landes als ein günstiges Handelsresultat zu betrachten, hingegen Abnahme der Ausfuhr und Zunahme der Einfuhr mit der Bezeichnung einer ungünstigen Handelsbilanz zu belegen. Diese einseitige Anschauung nun, welcher nothwendiger Weise eine Unterschätzung des inneren Handels und Verkehrs zu Grunde liegt, mußte auch zur Vernachlässigung der den letzteren betreffenden Statistik verleiten.

Ferner aber stellten sich der Kontrole der inneren Verkehrsverhältnisse Schwierigkeiten dadurch entgegen, daß eine übermäßige Anzahl von Arbeitskräften zur Aufzeichnung an den Schranken der Stadt- und sonstigen Bezirke erforderlich gewesen wäre, um den auf den Land- und Wasserstraßen sich von Ort zu Ort bewegenden Güterverkehr einer ausländlichen Kontrole zu unterziehen.

Diese Schwierigkeiten schienen sich nach Herstellung der Eisenbahnen noch durch den Umstand nachtheiliger gestaltet zu haben, daß der größte Theil derjenigen Verkehrsmassen, welche bislang die gewöhnliche Landstraße belebt hatten, auf den Schienenwegen Versendung fanden, mithin der an den Schranken der städtischen und sonstigen Bezirke bis dahin möglichen Kontrole nunmehr entzogen waren.

Dies dürften die wesentlichsten Gründe sein, aus welchen sowohl im Zollverein als auch in Oesterreich fast nur der Statistik des Waaren-Eingangs, Ausgangs und Durchgangs besondere Berücksichtigung gewidmet wird.

So ist in den Zollvereinsstaaten unter der Bezeichnung „Kommerzial-Statistik" die Waarenbewegung, soweit letztere die eingehenden, ausgehenden und durchgehenden Waaren betrifft, in dem Central-Bureau des Zollvereins seit Begründung des letzteren bearbeitet und sodann für die einzelnen dem Zollvereine angehörenden Staaten nutzbar gemacht worden. Auch sind für diese kommerziellen Nachweisungen mit Beginn des Jahres 1858 wesentlich verbessernde Anordnungen getroffen worden, welche in Folge der größeren Ausdehnung des Zollvereins und in Folge gleichzeitiger Ausbildung vielseitiger Handelsbeziehungen des Vereinslandes zu den Nachbarstaaten und zu den wichtigeren handeltreibenden Nationen überhaupt, sowie auch in Folge der Vermehrung von Zollämtern, Handelsstraßen und durch Vervielfältigung der Verkehrsgegenstände nothwendig erschienen.

Außerdem führte in den Zollvereinsstaaten das fiskalische Steuerinteresse zur statistischen Kontrolirung verschiedener, im Lande selbst erzeugter Verbrauchs- und Verzehrsgegenstände, als da sind: Wein, Bier, Branntwein, Tabak, Mehl und schlachtsteuerpflichtige Gegenstände u. a.

Das gesammte, für die vorhin bezeichneten Zwecke gewonnene, Material dient zumeist fiskalischen Interessen des Zollvereins und findet zwar außerdem auch eine nützliche Verwendung, gewährt aber kein irgend vollständiges Bild von dem Umfange der im Zollverein selbst, oder in einem der ihm angehörenden Staaten vor sich gehenden Güterbewegung, selbst wenn die Statistik der auf einzelnen Verkehrsstraßen hier und da zur Aufzeichnung gelangenden Waarenbewegung mit zu Rathe gezogen wird. Denn es ermangelt dem Ganzen die Angabe des größten Theiles des inneren Handels, der sich innerhalb des eigenen Landes vollzieht.

Es dürfte aber die Kenntniß hiervon und von dem örtlichen Verbleiben der Gegenstände des Handelsverkehrs aus mannigfachen Gründen eine höchst ersprießliche sein. Nicht nur, daß durch diese Kenntniß der örtliche Bedarf ermessen und geregelt wird, wodurch ebenso für den Konsumenten, als für den Produzenten und Handeltreibenden ein sicherer Anhalt bezüglich der Versorgung mit Verbrauchs- und Verzehrsgegenständen erlangt würde, sondern es erreicht auch die Staatsverwaltung in die Kulturverhältnisse und Bedürfnisse jedes Landestheils einen tieferen Einblick, als es sonst zu ermöglichen war.

Für Berlin eine Feststellung des Umfangs der Ein- und Abfuhr statistisch zu gewinnen, wird so eben vorbereitet. Auf den wiederholten Antrag des dortigen Aeltesten-Kollegiums der Kaufmannschaft: die Mitwirkung der Behörden für diese Kontrole des kaufmännischen Verkehrs eintreten zu lassen, hat das k. Handels-Ministerium gegenwärtig die entsprechende Zusage ertheilt, und sind daher nicht nur die Eisenbahn-Verwaltungen und Steuerbehörden, sondern auch die sonstigen ressortmäßigen Beamten mit Anweisung dahin versehen worden, alle diejenigen Feststellungen zu treffen, welche über die Zu- und Abfuhr Berlins Data an die Hand zu geben geeignet erscheinen, und dem Aeltesten-Kollegium das Resultat dieser Feststellungen in geeigneter Weise mitzutheilen.

Eine für Zwecke dieser Art ausreichende Statistik wird nur zu gewinnen sein, wenn die gesammte Güterbewegung des Landes kontrolirt wird, gleichviel ob der Transport auf Land- oder Wasserstraßen vor sich geht. Es wird sonach Einfuhr und Ausfuhr jedes Ortes zu verzeichnen und alsdann aus der am letzteren verbleibenden Gütermasse ein Schluß auf den Bedarf der Orte zu folgern möglich sein.

Wenn hierbei die bereits vorher erwähnte scheinbare Schwierigkeit

entgegen tritt, daß sich die Ueberwachung des Verkehrs den an den Thorschranken der Orte zu anderen Zwecken aufgestellten amtlichen Organen entzieht, weil der größte Theil der Güterbewegung den Eisenbahnen zufiel, so ist diese Schwierigkeit eben nur scheinbar, indem gerade die Eisenbahnen sich in Folge der eigenthümlichen Abfertigungsweise der Frachten in der Lage befinden, aus ihren auf den Bahnstationen geführten Büchern ausreichende Auskunft über den Verkehr liefern zu können.

Es wird dies um so leichter für die Gesammtheit der Eisenbahnwege zu erzielen sein, als bereits gegenwärtig eine wenn auch nicht große Zahl von Bahnverwaltungen, im wohlverstandenen Interesse einer rationellen Bewirthschaftung des Bahnunternehmens, dergleichen statistische Aufzeichnungen über den Verkehr der einzelnen Stationen anfertigen läßt, und diese Aufzeichnungen leicht derartig umzugestalten sein dürften, wie es die allgemeinen Gesichtspunkte einer für das ganze Land nutzbar zu machenden Handels- und Verkehrsstatistik erheischen.

Zu dem Ende würden die Bahnverwaltungen durch gesetzliche Anordnungen zu monatlichen Aufstellungen von statistischen Nachweisen für jede Bahnstation zu verhalten sein, nachdem Form und Inhalt dieser tabellarischen Nachweisungen zwischen den Bahnverwaltungen und den Handelsgremien bezüglich der je nach den provinziellen und lokalen Verhältnissen statistisch zu berücksichtigenden Waarengattungen vereinbart worden wäre.

Außer diesen von den einzelnen Bahnstationen monatlich anzulegenden Nachweisen würde auch der zu Wasser und zu Lande sich bewegende Güterverkehr an den geeigneten Stätten zu kontroliren und in möglichsten Einklang mit der durch die Bahnverwaltungen vermittelten Statistik zu bringen sein.

Durch schleunige Veröffentlichung dieser Statistik in amtlichen oder anderen Blättern würden der Allgemeinheit sicherlich sehr wesentliche Dienste geleistet.

In Nachstehendem mögen für den von Myslowitz nach Breslau sich erstreckenden Schienenweg die im Jahre 1857 abgegangenen und angelangten Waarenmengen stationsweise insoweit aufgezeichnet werden, als es die zur Oeffentlichkeit gelangten Angaben der betreffenden Bahnen für das Jahr 1857 ermöglichen lassen.

Die Nebenabsicht, welche dem Abdruck dieser Statistik unterliegt, geht dahin, sowohl ein — wenn auch keineswegs endgültiges — Muster für derartige Aufstellungen zu liefern, als auch Angaben aus dem Jahre 1857 zur weiteren Benutzung zu stellen.

Wenn auch die in dieser Statistik für jetzt berücksichtigten Waarengattungen nicht denjenigen Anforderungen entsprechen, welche bei dem verschiedenen Standpunkte der Staatsverwaltung, sowie des Produzenten, Konsumenten und Handeltreibenden erhoben werden dürften, so erscheint doch in vielen Fällen durch dieses Material die Handhabe zu den bislang vermißten statistischen Ermittelungen dargeboten, welche hinterher sich unschwer gewinnen ließen.

Die nicht auf den Eisenbahnen bewegten Gütermassen werden sich in ähnlicher Art, wie dies zeitweise für gerade vorliegende Zwecke bezüglich einzelner Straßenstrecken geschehen ist, durch bereits wirkende königliche, städtische oder andere Beamte, neben ihrer laufenden Beschäftigung, statistisch kontroliren und, kontrolirt, der Bahnstatistik anreihen lassen, ohne daß besonders zu veranschlagende Kosten hierdurch aufzuwenden sein würden.

Die gesammte, monatlich zu veröffentlichende Statistik würde außerdem zu Vierteljahrs- und Jahresübersichten zu verarbeiten und somit geeignet sein, in Verbindung mit der bisher geführten Kommerzialstatistik des Zollvereins, eine vollständige Darstellung des ganzen Güterlebens im Staate darzubieten.

Die vielseitigen Vortheile, welche die Ausbeutung dieser Statistik nach sich zöge, sowie die Beschäftigung vieler Personen mit diesem Gegenstande dürften in nicht langer Frist zur Folge haben, daß diese Statistik von vielen Seiten besonders geschätzt und möglichst gefördert und unterstützt würde; wohingegen heute das Verkennen des Werthes von statistischen Aufzeichnungen sowohl die Arbeiten auf diesem wenig angebauten Felde erschwert, wie auch kostspielig und überdies minder erschöpfend und nutzbar werden läßt, als dies bei einer Verallgemeinerung des statistischen Interesses zu erreichen wäre.

Die Scheu vor der Statistik wird gleichfalls schwinden, von welcher der größte Theil der Handel- und Gewerbetreibenden bisnun befangen ist, sobald die statistischen Veröffentlichungen gelehrt haben werden, daß Geschäftserfolge doch nur in den seltensten Fällen von dem Geheimhalten des inneren Geschäftsbetriebes, sondern vielmehr von anderen Einflüssen und zwar zumeist von geistigen und materiellen Mitteln abhängen, welche der Geschäftstreibende aufzuwenden vermag.

Am Schlusse sei der lebhafte Wunsch ausgesprochen, es möge die Verwirklichung des, für die Volkswirthschaft als sehr wichtig bezeichneten, Planes dieser umfassenden Statistik des Güterlebens nicht zu lange auf sich warten lassen, sondern letztere möge bald dazu beitragen:

die Sicherheit und Solidität der Handels- und Verkehrsverhältnisse zu erhöhen, wie auch eine richtige

Einschätzung der Kulturverhältnisse, der Bedürfnisse und der Steuerungsfähigkeit einzelner Landestheile zu begründen.

Die noch heute nicht gänzlich überwundene Handelskrisis, welche nicht nur unseren Erdtheil erschütterte, dürfte alles Ernstes dazu auffordern: zur Vorbeugung ähnlicher Zustände eine statistische Kontrole der Handels- und Verkehrsbewegung im weitesten Umfange und im großartigsten Maßstabe einzuführen.

In den folgenden Aufstellungen ist bei den wichtigen Stationen, von welchen mehrere Bahnlinien ausgehen, die Güterbewegung sämmtlicher Schienenwege berücksichtigt und von einander gesondert behandelt worden, so daß bei Breslau der Güterverkehr von vier Linien kontrolirt erscheint. Gleiches wäre bezüglich des Verkehrs der Stationen Myslowitz, Kosel, Oppeln, Brieg und Posen geschehen, falls die betreffenden Angaben vorgelegen hätten.

Breslau

A.

	versendete	empfing
	auf der Oberschlesischen Bahn:	
	Ctr.	Ctr.
1) Asphalt, Harz, Pech, Steinöl, Theer	12977	370
2) Baumwolle, roh	63753	296
3) Baumwollwaaren	25784	1008
4) Bier	24430	1481
5) Bodenerzeugnisse: Getreide, Hülsenfrüchte ꝛc.	8445	903290
6) Butter, Käse	1530	21122
7) Chemikalien, Droguen und Farbestoffe (außer 53)	27253	13670
8) Cichorien und Kaffesurrogate	11289	353
9) Cider	19317	15
10) Eier	44	15232
11) Eisen, roh, und Brucheisen	503958	28566
12) Eisen, verarbeitet (außer 13, 14)	9143	286891
13) Eisenbahnschienen	15378	170566
14) Eisen- und Stahlfabrikate	46930	46162
15) Erze und Mineralien (außer 51, 55)	606	7357
16) Farbeholz	9483	—
17) Fastage	27462	11441
18) Federn, Haare (Borsten), Hörner, Klauen	1011	9123
19) Felle, Häute, Leder, Pelzwerk	14642	21456
20) Fettwaaren: Talg, Thran, Stearin, Seife ꝛc.	22920	10752
21) Flachs, Hanf, Heede, Werg	3746	5571
22) Garne	36033	2402
23) Glas, Porzellan (Fayence) ꝛc.	14684	2587
24) Guano und sonstige Düngmittel (außer 53)	29051	22
25) Heringe	45903	10
26) Bau-, Nutz-, Schirrholz	2583	54998
27) Brennholz und Holzkohle	336	4233
28) Hüttenprodukte (außer 11, 12, 13, 14, 66, 67, 68)	29140	10751
29) Instrumente (musikalische und andere)	2258	381
30) Kaffe	22979	194
31) Kalk, Gyps, Cement	30742	306586
32) Kartoffeln	869	5754
33) Knochen, Knochenmehl	6645	13467
34) Kohlen, Braun-	—	1
35) Kohlen, Stein-	14528	1512267
36) Koks	6878	208817
37) Kolonialwaaren (außer 16, 30, 49, 69)	28320	237

	versendete	empfing
	auf der Oberschlesischen Bahn:	
	Ctr.	Ctr.
38) Krapp, Röthe	5285	649
39) Kurze Waaren	18629	1385
40) Lein- und Halbleinwaaren	10669	3481
41) Lumpen und Abgänge	1246	18411
42) Manufakturwaaren (außer 3, 40, 52, 65)	42858	1202
43) Maschinen, Maschinentheile und Werkzeuge	123791	6113
44) Möbel	15400	4532
45) Mühlenfabrikate und Brot	12719	138871
46) Oel: Hanf-, Kien-, Lein-, Rüb-, Steinkohlentheer-, Terpentin- ꝛc.	24864	6092
47) Oelkuchen und Oelkuchenmehl	4302	62261
48) Papier und Pappe	18279	942
49) Reis	7374	—
50) Samen: Feld-, Hanf-, Klee-, Lein-, Raps-, Mohn- ꝛc.	19953	110210
51) Salz	145918	25171
52) Seide, seidene und halbseidene Waaren	1293	124
53) Soda, Sodaasche, Salpeter, Pottasche	24543	3336
54) Spirituosa	24812	66560
55) Steine: (Bruch-, Feld-, Schiefer-, Chamot-, Mühl-, Ziegelsteine und Drains), Erden und Kreide	24399	60010
56) Südfrüchte	1995	10601
57) Syrup und Honig	7654	3316
58) Tabak und Tabakfabrikate	75561	11424
59) Thon	40058	102
60) Thon- und Töpferwaaren	24932	425
61) Wagen, Eisenbahn-	55983	—
62) Wagen, sonstige	1846	369
63) Wein	24673	14317
64) Wolle, thierische	4077	85772
65) Woll- und Halbwollwaaren	34843	1645
66) Zink in Barren	244	451541
67) Zink in Blechen	410	43987
68) Zinkweiß	175	8895
69) Zucker, roh und fabrizirt	35556	14854
70) Sonstige Güter	31272	31392
Summe:	1,986,663	4,865,419

B.

	versendete	empfing
	auf der Breslau-Posen-Glogauer Bahn:	
	Ctr.	Ctr.
1) Asphalt, Harz, Pech, Steinöl, Theer	704	1668
2) Baumwolle, roh	83	26972
3) Baumwollwaaren	6726	391
4) Bier	4728	2428
5) Bodenerzeugnisse: Getreide, Hülsenfrüchte ꝛc.	197545	127950
6) Butter, Käse	669	3055
7) Chemikalien, Droguen und Farbestoffe (außer 53)	5499	2230
8) Cichorien und Kaffesurrogate	7211	43
9) Cider	265	1
10) Eier	1	3328
11) Eisen, roh, und Brucheisen	64	208135
12) Eisen, verarbeitet (außer 13, 14)	39516	1908
13) Eisenbahnschienen	1655	—
14) Eisen- und Stahlfabrikate	9104	11992
15) Erze und Mineralien (außer 51, 55)	1690	212
16) Farbeholz	16	6518
17) Fastage	3883	9548
18) Federn, Haare (Borsten), Hörner, Klauen	507	313
19) Felle, Häute, Leder, Pelzwerk	3651	2414
20) Fettwaaren: Talg, Thran, Stearin, Seife ꝛc.	3788	16956
21) Flachs, Hanf, Heede, Werg	456	57150
22) Garne	930	6274
23) Glas, Porzellan (Fayence) ꝛc.	3761	660
24) Guano und sonstige Düngmittel (außer 53)	4989	20112
25) Heringe	146	66620
26) Bau-, Nutz-, Schirrholz	1653	34400
27) Brennholz und Holzkohle	52	28619
28) Hüttenprodukte (außer 11, 12, 13, 14, 65, 66, 67)	1195	12029
29) Instrumente (musikalische und andere)	514	125
30) Kaffe	365	7871
31) Kalk, Gyps, Cement	4832	10166
32) Kartoffeln	2723	4760
33) Knochen, Knochenmehl	1773	6911
34) Kohlen, Braun-	1534	4779
35) Kohlen, Stein-	74677	3010
36) Koks	1060	—

	versendete	empfing
	auf der Breslau-Posen-Glogauer Bahn:	
	Ctr.	Ctr.
37) Kolonialwaaren (außer 16, 30, 49, 68)	834	1117
38) Krapp, Röthe	352	6
39) Kurze Waaren	1774	234
40) Lein- und Halbleinwaaren	10374	581
41) Lumpen und Abgänge	1061	14343
42) Manufakturwaaren (außer 3, 40, 52, 64)	1785	645
43) Maschinen, Maschinentheile und Werkzeug	3157	4926
44) Möbel	2800	4112
45) Mühlenfabrikate und Brot	10818	22153
46) Oel: Hanf-, Kien-, Lein-, Rüb-, Steinkohlentheer-, Terpentin- ꝛc.	2246	25238
47) Oelkuchen und Oelkuchenmehl	17237	—
48) Papier und Pappe	3141	405
49) Reis	81	5287
50) Saamen: Feld-, Hanf-, Klee-, Lein-, Raps-, Mohn- ꝛc.	50381	28078
51) Salz	2318	25902
52) Seide, seidene und halbseidene Waaren	91	27
53) Soda, Sodaasche, Salpeter, Pottasche	1374	14559
54) Spirituosa	5400	7234
55) Steine: (Bruch-, Feld-, Schiefer-, Chamot-, Mühl-, Ziegelsteine und Drains), Erden und Kreide	56011	21994
56) Südfrüchte	782	1371
57) Syrup und Honig	7166	3073
58) Tabak- und Tabakfabrikate	2454	5963
59) Thon	492	1084
60) Thon- und Töpferwaaren	8796	242
61) Wagen	222	31
62) Wein	6011	3206
63) Wolle, thierische	1462	8178
64) Woll- und Halbwollwaaren	3586	507
65) Zink in Barren	10966	9
66) Zink in Blechen	9497	3
67) Zinkweiß	1205	3
68) Zucker, roh und fabrizirt	11882	4083
69) Sonstige Güter	10717	10345
Summe:	634438	904487

C.

	versendete	empfing
	auf der K. Niederschl.-Märkischen Bahn:	
	Ctr.	Ctr.
Wein und Branntwein	57989	52871
Bier	35512	503
Butter und Käse	3255	55043
Delikatessen	3282	1663
Droguerien und Farbewaaren	38983	52486
Eier	—	23156
Eisenwaaren	40641	2977
Garne aller Art	90999	7911
Geflügel	158	—
Glas und Porzellan	15924	5133
Häute, Felle und Leder	30212	103306
Specerei-, Kolonial- und Materialwaaren	121779	36538
Kurze Waaren	42704	2861
Manufakturwaaren	162448	50860
Maschinen und Maschinentheile	70746	7240
Obst	198	3168
Papier	12736	5113
Tabak und Cigarren	31857	11958
Raffinirter Zucker	32102	9768
Alaun und Katechu	1174	7
Asphalt und Harz	3571	143
Rohe Baumwolle	72808	158
Bleiweiß, Farbenerde und Kreide	2111	1631
Braunstein, Kobalterz, Wasserblei	248	4534
Cement und gebrannter Gips	4822	1189
Präparirte Cichorien	2860	624
Eisen- und Zinkbleche	6456	32616
Grobe Eisengußwaaren	17327	10260
Essig und Spiritus	1267	147394
Farbehölzer in Blöcken	4350	1833
Feld- und Gartenfrüchte	7175	3226
Fettwaaren: Oel, Talg, Thran	30134	20337
Flachs, Hanf, Heede, Werg	2434	10821
Garancine, Krapp, Röthe	83	4958
Glätte, Vitriol	1069	765
Guano, Knochenmehl, Knochenkohle	23044	4784
Heringe	3698	281
Honig, Syrup, Rohzucker	20593	7679

	versendete	empfing
	auf der K. Niederschl.-Märkischen Bahn:	
	Ctr.	Ctr.
Kali, Chlorkalk, Pottasche, Soda	6446	2143
Kartoffelmehl	2552	406
Kleie, Malz, Oelkuchen	840	4617
Kupfer	3546	11168
Lumpen	1884	40822
Mehl	1309	161891
Sämerei aller Art	11860	120107
Getreide	6500	1048735
Hülsenfrüchte	3087	31210
Salze, Salpeter, Schwefel	118784	432
Rohe Tabaksblätter	29178	6809
Töpferwaaren	39467	179
Leere Fastage	26265	4793
Schroot (von Blei)	3677	—
Dachpappen	6838	1438
Reis	492	—
Obst	—	3301
Blei, Zink in Blöcken und Platten	1478	392564
Braunkohle, Koks, Steinkohlen	170	6660
Drainröhren	—	1842
Eisen	162930	243791
Erze	—	1245
Glasscherben und Knochen	811	4732
Bau-, Nutz- und Brennholz	3008	8904
Kalk und Gips	4616	129196
Kartoffeln	4544	11462
Zwiebeln und Cichorienwurzeln	3123	2666
Oelkuchen	2457	6715
Steine aller Art, Dachziegel	83991	1755
Theer	8107	641
Thon und Erde	28043	18
Torf	386	1293
Salz	140097	—
Rohtabak	31006	—
Wolle	6644	112138
Summe:	1750825	3049479

D.

	versendete	empfing
	auf der **Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn:**	
	Ctr.	Ctr.
Abfälle, Dünger, Lumpen, Knochen, Raps, Leinkuchen, Guano	34530	Ist unbekannt.
Bau-, Brenn- und Nutzholz, Bohlen, Bretter	10048	
Bäume und Sträucher (lebend und getrocknet)	239	
Baum-, Garten- und Feldfrüchte	9038	
Zuckerrüben und Rübenpresse	30560	
Getreide und Sämereien	20899	
Manufakturwaaren (wollene, baumwollene, seidene), Twiste	10761	
Droguen, Apotheker-, Farbe- und Material-waaren	34782	
Kalk	141534	
Sand, Thon, Lehm, Mergel	3354	
Gebrannte Ziegel und Drainröhren . . .	418	
Glas-, Thon- und Porzellanwaaren . . .	2605	
Emballage (leere Gefäße, Kisten, Decken, Säcke 2c.)	7968	
Rohe und gegerbte Häute, Lederwaaren . .	8529	
Instrumente, Möbel, Spiegel, Gemälde, Uhren, Büsten, Betten, Matratzen . . .	2788	
Galanterie- und Kurzwaaren	2196	
Leinene Waaren	6204	
Raps, Hanf, Werg	20594	
Maschinen und Maschinentheile	15925	
Metalle und Metallwaaren	43154	
Mühlenfabrikate (Mehl, Gries, Graupe) . .	4344	
Schiefer-, Bruch-, Sand- und bearbeitete Steine	1361	
Kleidungsgegenstände, Wäsche	2539	
Getränke (Wein, Bier, Spiritus, Liqueure, Mineralwasser)	18071	
Oel, Lichte, Seife, Talg, Wachs	8177	
Pech, Harz, Thran, Fette.	2753	

	versendete	empfing
	auf der **Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn:**	
	Ctr.	Ctr.
Zucker und Zuckerwaaren, Syrup, Melasse .	17639	Ist unbekannt.
Haus-, Feld-, Garten- und Wirthschafts-Gegenstände	742	
Milch	10	
Viktualien (Butter, Käse, Brot, Fleisch, Wild, Fische ꝛc.)	625	
Steinkohlen und Koks	254	
Papier und Drucksachen	2129	
Andere Gegenstände	16583	
Summe:	481353	

Wäre bei den verschiedenen unter A. bis D. aufgeführten Güterfrequenz-Nachweisen der Station Breslau eine möglichst gleiche Nomenklatur der Frachtgüter durchgeführt, so ließen sich von den auf den fünf Schienenwegen versendeten und empfangenen Waarenmengen Endsummen ziehen, welche den Total-Versand und den Total-Empfang jeder Waare repräsentirten, soweit deren Beförderung sich auf den Bahnen vollzog. Hierzu träten dann noch die auf anderen Landwegen und die zu Wasser geschehenen Beförderungen.

Ohlau

	versendete	empfing
	auf der Oberschlesischen Bahn:	
	Ctr.	Ctr.
1) Asphalt, Harz, Pech, Steinöl, Theer	—	64
2) Baumwollwaaren	19	68
3) Bier	14	159
4) Bodenerzeugnisse: Getreide, Hülsenfrüchte ꝛc.	33605	19473
5) Butter, Käse	24	13
6) Chemikalien, Droguen und Farbestoffe (außer 47)	8	270
7) Cichorien und Kaffesurrogate	2	—
8) Cider	16	3
9) Eier	1	—
10) Eisen, roh, und Brucheisen	108	1281
11) Eisen, verarbeitet (außer 12, 13)	13	3871
12) Eisenbahnschienen	—	1029
13) Eisen- und Stahlfabrikate	3847	664
14) Erze und Mineralien (außer 46, 49)	—	1
15) Fastage	408	1111
16) Federn, Haare (Borsten), Hörner, Klauen	468	56
17) Felle, Häute, Leder, Pelzwerk	74	216
18) Fettwaaren: Talg, Thran, Stearin, Seife ꝛc.	56	125
19) Flachs, Hanf, Heede, Werg	—	15
20) Garne	1	11
21) Glas, Porzellan (Fayence) ꝛc.	211	143
22) Guano und sonstige Düngmittel (außer 47)	34	496
23) Heringe	—	16
24) Bau-, Nutz-, Schirrholz	19250	8931
25) Hüttenprodukte (außer 10, 11, 12, 13, 58, 59)	2855	20
26) Instrumente (musikalische und andere)	31	78
27) Kaffe	—	46
28) Kalk, Gyps, Cement	2719	57675
29) Kartoffeln	2377	175
30) Knochen, Knochenmehl	6385	6995
31) Kohlen, Stein-	6520	184589
32) Koks	—	2012
33) Kolonialwaaren (außer 27, 44, 60)	—	20
34) Kurze Waaren	9	43
35) Lein- und Halbleinwaaren	7	40
36) Lumpen und Abgänge	—	87
37) Manufakturwaaren (außer 2, 35, 57)	8	62
38) Maschinen, Maschinentheile und Werkzeuge	141	361
39) Möbel	377	316

	versendete	empfing
	auf der Oberschlesischen Bahn:	
	Ctr.	Ctr.
40) Mühlenfabrikate und Brot	38071	5166
41) Oel: Hanf-, Kien-, Lein-, Rüb-, Steinkohlentheer-, Terpentin- ꝛc.	9	148
42) Oelkuchen und Oelkuchenmehl	—	1472
43) Papier und Pappe	9	69
44) Reis	—	16
45) Saamen: Feld-, Hanf-, Klee-, Lein-, Raps-, Mohn- ꝛc.	1919	157
46) Salz	—	2
47) Soda, Sodaasche, Salpeter, Pottasche	59	35
48) Spirituosa	9	215
49) Steine: (Bruch-, Feld-, Schiefer-, Chamot-, Mühl-, Ziegelsteine und Drains) Erden und Kreide	255	43250
50) Südfrüchte	—	5
51) Syrup und Honig	2	20
52) Tabak und Tabakfabrikate	13650	964
53) Thon	—	34
54) Thon- und Töpferwaaren	650	2665
55) Wein	23	522
56) Wolle, thierische	3	13
57) Woll- und Halbwollwaaren	21	136
58) Zink in Barren	102	26766
59) Zink in Blechen	2586	—
60) Zucker, roh und fabrizirt	4	108
61) Sonstige Güter	3634	928
Summe:	140594	373226

Brieg

	versendete	empfing
	auf der Oberschlesischen Bahn:	
	Ctr.	Ctr.
1) Asphalt, Harz, Pech, Steinöl, Theer	693	3023
2) Baumwolle, roh	—	1
3) Baumwollwaaren	58	271
4) Bier	233	53
5) Bodenerzeugnisse: Getreide, Hülsenfrüchte ꝛc.	86446	6428
6) Butter, Käse	725	274
7) Chemikalien, Droguen und Farbestoffe (außer 51)	322	269
8) Cichorien und Kaffeesurrogate	268	—
9) Cider	3	95
10) Eier	49	1
11) Eisen, roh, und Brucheisen	2216	73
12) Eisen, verarbeitet (außer 13, 14)	144	4192
13) Eisenbahnschienen	6	—
14) Eisen- und Stahlfabrikate	121	3087
15) Erze und Mineralien (außer 49, 53)	87	4
16) Farbeholz	220	—
17) Fastage	729	2117
18) Federn, Haare (Borsten), Hörner, Klauen	225	361
19) Felle, Häute, Leder, Pelzwerk	435	729
20) Fettwaaren: Talg, Thran, Stearin, Seife ꝛc.	621	1132
21) Flachs, Hanf, Heede, Werg	11	16
22) Garne	155	602
23) Glas, Porcellan (Fayence) ꝛc.	391	337
24) Guano und sonstige Düngmittel (außer 51)	914	2388
25) Heringe	51	1154
26) Bau-, Nutz-, Schirrholz	9404	993
27) Brennholz und Holzkohle	2147	16
28) Hüttenprodukte (außer 11, 12, 13, 14, 64)	48	58
29) Instrumente (musikalische und andere)	119	105
30) Kaffe	146	269
31) Kalk, Gyps, Cement	319	40117
32) Kartoffeln	1490	96
33) Knochen, Knochenmehl	600	1719
34) Kohlen, Stein-	—	339143
35) Koks	—	20121
36) Kolonialwaaren (außer 16, 30, 47, 65)	17	115
37) Kurze Waaren	53	144
38) Lein- und Halbleinwaaren	43	239
39) Lumpen und Abgänge	3	439

	versendete	empfing
	auf der **Oberschlesischen Bahn:**	
	Ctr.	Ctr.
40) Manufakturwaaren (außer 3, 38, 50, 63)	272	180
41) Maschinen, Maschinentheile und Werkzeuge	239	1291
42) Möbel	1135	1145
43) Mühlenfabrikate und Brot	12739	552
44) Oel: Hanf-, Kien-, Lein-, Rüb-, Steinkohlentheer-, Terpentin- ꝛc.	75	1183
45) Oelkuchen und Oelkuchenmehl	250	—
46) Papier und Pappe	3032	214
47) Reis	15	100
48) Saamen: Feld-, Hanf-, Klee-, Lein-, Raps-, Mohn- ꝛc.	5707	1140
49) Salz	—	7539
50) Seide, seidene und halbseidene Waaren	4	6
51) Soda, Sodaasche, Salpeter, Pottasche	87	375
52) Spirituosa	1747	350
53) Steine: (Bruch-, Feld-, Schiefer-, Chamott-, Mühl-, Ziegelsteine und Drains) Erden und Kreide	8548	2522
54) Südfrüchte	2	345
55) Syrup und Honig	13	70
56) Tabak und Tabakfabrikate	1097	1432
57) Thon	—	130
58) Thon- und Töpferwaaren	469	1698
59) Wagen, Eisenbahn-	—	480
60) Wagen, sonstige	7	49
61) Wein	67	1228
62) Wolle, thierische	74	111
63) Woll- und Halbwollwaaren	241	410
64) Zink in Blechen	1	23
65) Zucker, roh und fabrizirt	4743	142
66) Sonstige Güter	7753	1802
Summe:	157839	454698

Löwen

	versendete	empfing
	auf der Oberschlesischen Bahn:	
	Ctr.	Ctr.
1) Asphalt, Harz, Pech, Steinöl, Theer	1	47
2) Baumwolle, roh	—	4
3) Baumwollwaaren	164	60
4) Bier	1531	7
5) Bodenerzeugnisse: Getreide, Hülsenfrüchte ꝛc.	17550	404
6) Butter, Käse	79	2
7) Chemikalien, Droguen und Farbestoffe (außer 46)	—	72
8) Cichorien und Kaffesurrogate	—	38
9) Cider	—	18
10) Eier	1	3
11) Eisen, roh, und Brucheisen	3594	101
12) Eisen, verarbeitet (außer 13)	258	1071
13) Eisen und Stahlfabrikate	708	178
14) Fastage	89	856
15) Federn, Haare (Borsten), Hörner, Klauen	1	2
16) Felle, Häute, Leder, Pelzwerk	38	227
17) Fettwaaren: Talg, Thran, Stearin, Seife ꝛc.	1	131
18) Flachs, Hanf, Heede, Werg	1	152
19) Garne	—	16
20) Glas, Porcellan (Fayence) ꝛc.	334	22
21) Guano und sonstige Düngmittel (außer 46)	—	1789
22) Heringe	39	266
23) Bau-, Nutz-, Schirrholz	4211	272
24) Hüttenprodukte (außer 11, 12, 13, 57, 58)	4	5
25) Instrumente (musikalische und andere)	4	36
26) Kaffe	—	51
27) Kalk, Gyps, Cement	480	27421
28) Kartoffeln	9540	180
29) Knochen, Knochenmehl	—	2372
30) Kohlen, Stein-	—	81828
31) Koks	—	5350
32) Kolonialwaaren (außer 26, 43, 59)	—	269
33) Kurze Waaren	1	16
34) Lein- und Halbleinwaaren	11	39
35) Lumpen und Abgänge	63	12
36) Manufakturwaaren (außer 3, 34, 56)	50	16
37) Maschinen, Maschinentheile und Werkzeuge	790	328
38) Möbel	385	129
39) Mühlenfabrikate und Brot	5751	240

	versendete	empfing
	auf der Oberschlesischen Bahn:	
	Ctr.	Ctr.
40) Oel: Hanf-, Kien-, Lein-, Rüb-, Steinkohlentheer-, Terpentin- ꝛc.	—	43
41) Oelkuchen und Oelkuchenmehl	—	174
42) Papier und Pappe	1	148
43) Reis	—	3
44) Saamen: Feld-, Hanf-, Klee-, Lein-, Raps-, Mohn- ꝛc.	2249	78
45) Salz	—	14
46) Soda, Sodaasche, Salpeter, Pottasche	—	66
47) Spirituosa	392	188
48) Steine: (Bruch-, Feld-, Schiefer-, Chamott-, Mühl-, Ziegelsteine und Drains) Erden und Kreide	109762	187
49) Südfrüchte	13	1
50) Tabak und Tabakfabrikate	7	144
51) Thon	185	1032
52) Thon- und Töpferwaaren	45	505
53) Wagen	—	100
54) Wein	25	294
55) Wolle, thierische	38	3
56) Woll- und Halbwollwaaren	5	147
57) Zink in Blechen	—	5
58) Zinkweiß	—	8
59) Zucker, roh und fabrizirt	15	330
60) Sonstige Güter	2953	383
Summe:	161369	127883

Oppeln

	versendete	empfing
	auf der Oberschlesischen Bahn:	
	Ctr.	Ctr.
1) Asphalt, Harz, Pech, Steinöl, Theer . .	199	587
2) Baumwolle, roh	2	92
3) Baumwollwaaren	337	1903
4) Bier	15879	958
5) Bodenerzeugnisse: Getreide, Hülsenfrüchte ꝛc.	33669	3533
6) Butter, Käse	211	82
7) Chemikalien, Droguen und Farbestoffe (außer 38, 53)	114	2170
8) Cichorien und Kaffesurrogate	22	739
9) Cider	183	1121
10) Eier	201	—
11) Eisen, roh, und Brucheisen	105827	5695
12) Eisen, verarbeitet (außer 13, 14)	47286	3993
13) Eisenbahnschienen	579	76376
14) Eisen- und Stahlfabrikate	8734	9001
15) Erze und Mineralien (außer 51, 55) . . .	2	506
16) Farbeholz	—	28
17) Fastage	1334	6919
18) Federn, Haare (Borsten), Hörner, Klauen .	12	4
19) Felle, Häute, Leder, Pelzwerk	684	1281
20) Fettwaaren: Talg, Thran, Stearin, Seife ꝛc.	224	1711
21) Flachs, Hanf, Heede, Werg	410	378
22) Garne	61	1910
23) Glas, Porcellan (Fayence) ꝛc.	335	2243
24) Guano und sonstige Düngmittel (außer 53)	1597	8388
25) Heringe	174	2665
26) Bau-, Nutz-, Schirrholz	1812	15426
27) Brennholz und Holzkohle	2005	9
28) Hüttenprodukte (außer 11, 12, 13, 14, 66, 67, 68)	169	454
29) Instrumente (musikalische und andere) . .	47	197
30) Kaffe	12	448
31) Kalk, Gyps, Cement	10885	13787
32) Kartoffeln	4825	140
33) Knochen, Knochenmehl	226	497
34) Kohlen, Braun-	90	—
35) Kohlen, Stein-	720	95190
36) Koks	—	16846
37) Kolonialwaaren (außer 16, 30, 49, 69) . .	186	2247
38) Krapp, Röthe	—	34

	versendete	empfing
	auf der Oberschlesischen Bahn:	
	Ctr.	Ctr.
39) Kurze Waaren	118	1046
40) Lein- und Halbleinwaaren	208	1218
41) Lumpen und Abgänge	1057	38
42) Manufakturwaaren (außer 3, 40, 52, 65)	250	702
43) Maschinen, Maschinentheile und Werkzeuge	1537	11075
44) Möbel	1158	1245
45) Mühlenfabrikate und Brot	814	6824
46) Oel: Hanf-, Kien-, Lein-, Rüb-, Steinkohlentheer-, Terpentin- ꝛc.	81	1605
47) Oelkuchen und Oehlkuchenmehl	2	922
48) Papier und Pappe	141	2617
49) Reis	—	152
50) Saamen: Feld-, Hanf-, Klee-, Lein-, Raps-, Mohn- ꝛc.	7850	505
51) Salz	—	21808
52) Seide, seidene und halbseidene Waaren	12	62
53) Soda, Sodaasche, Salpeter, Pottasche	8	1204
54) Spirituosa	20719	1967
55) Steine: (Bruch-, Feld-, Schiefer-, Chamot-, Mühl-, Ziegelsteine und Drains), Erden und Kreide	36943	22273
56) Südfrüchte	27	230
57) Syrup und Honig	23	173
58) Tabak und Tabakfabrikate	858	3298
59) Thon	11317	571
60) Thon- und Töpferwaaren	764	2255
61) Wagen, Eisenbahn-	6400	10097
62) Wagen, sonstige	123	164
63) Wein	471	2525
64) Wolle, thierische	588	36
65) Woll- und Halbwollwaaren	292	3555
66) Zink in Barren	—	2
67) Zink in Blechen	1066	15
68) Zinkweiß	—	35
69) Zucker, roh und fabrizirt	294	4642
70) Sonstige Güter	3322	4314
Summe:	335536	384733

Gogolin

	versendete	empfing
	auf der Oberschlesischen Bahn:	
	Ctr.	Ctr.
1) Asphalt, Harz, Pech, Steinöl, Theer	3	138
2) Baumwolle, roh	1	27
3) Baumwollwaaren	33	525
4) Bier	1287	1238
5) Bodenerzeugnisse: Getreide, Hülsenfrüchte ꝛc.	54141	3803
6) Butter, Käse	629	29
7) Chemikalien: Droguen und Farbestoffe (außer 50)	25	576
8) Cichorien und Kaffesurrogate	—	290
9) Cider	6	481
10) Eier	300	8
11) Eisen, roh, und Brucheisen	121	12
12) Eisen verarbeitet (außer 13)	56	265
13) Eisen- und Stahlfabrikate	238	805
14) Erze und Mineralien (außer 49, 52)	2574	7
15) Farbeholz	—	8
16) Fastage	1152	4466
17) Federn, Haare (Borsten), Hörner, Klauen	13	27
18) Felle, Häute, Leder, Pelzwerk	174	360
19) Fettwaaren: Talg, Thran, Stearin, Seife ꝛc.	112	607
20) Flachs, Hanf, Heede, Werg	4	52
21) Garne	5	268
22) Glas, Porcellan (Fayence), ꝛc.	87	391
23) Guano und sonstige Düngmittel (außer 50)	—	4859
24) Heringe	1	715
25) Bau-, Nutz-, Schirrholz	1853	2176
26) Brennholz und Holzkohle	—	18
27) Hüttenprodukte (außer 11, 12, 13, 62, 63)	18	180
28) Instrumente (musikalische und andere)	18	75
29) Kaffe	—	184
30) Kalk, Gyps, Cement	958524	9704
31) Kartoffeln	18467	455
32) Knochen, Knochenmehl	80	2966
33) Kohlen, Braun-	1	—
34) Kohlen, Stein-	120	512767
35) Koks	—	3797
36) Kolonialwaaren (außer 15, 29, 47, 64)	3	826
37) Kurze Waaren	3	146
38) Lein- und Halbleinwaaren	89	463

	versendete	empfing
	auf der Oberschlesischen Bahn:	
	Ctr.	Ctr.
39) Lumpen und Abgänge	472	110
40) Manufakturwaaren (außer 3, 38, 61)	33	181
41) Maschinen, Maschinentheile und Werkzeuge	175	1729
42) Möbel	409	563
43) Mühlenfabrikate und Brot	26696	932
44) Oel: Hanf-, Kien-, Lein-, Rüb-, Steinkohlentheer-, Terpentin- ꝛc.	13	558
45) Oelkuchen und Oelkuchenmehl	—	2853
46) Papier und Pappe	10	864
47) Reis	—	79
48) Samen: Feld-, Hanf-, Klee-, Lein-, Raps-, Mohn- ꝛc.	8495	640
49) Salz	—	1562
50) Soda, Sodaasche, Salpeter, Pottasche	—	86
51) Spirituosa	22207	1933
52) Steine: (Bruch-, Feld-, Schiefer-, Chamot-, Mühl-, Ziegelsteine und Drains), Erden und Kreide	37402	32788
53) Südfrüchte	1	3
54) Syrup und Honig	1256	5
55) Tabak und Tabakfabrikate	13	589
56) Thon	9287	784
57) Thon- und Töpferwaaren	297	837
58) Wagen	85	20
59) Wein	29	910
60) Wolle, thierische	914	9
61) Woll- und Halbwollwaaren	17	1109
62) Zink in Blechen	—	21
63) Zinkweiß	—	7
64) Zucker, roh und fabrizirt	6488	11871
65) Sonstige Güter	7247	1990
Summe:	1161684	616747

Kosel

	versendete	empfing
	auf der Oberschlesischen Bahn:	
	Ctr.	Ctr.
1) Asphalt, Harz, Pech, Steinöl, Theer	56	275
2) Baumwolle, roh	3	18
3) Baumwollwaaren	43	992
4) Bier	4302	1457
5) Bodenerzeugnisse: Getreide, Hülsenfrüchte ꝛc.	64799	21418
6) Butter, Käse	505	69
7) Chemikalien, Droguen und Farbestoffe (außer 50)	217	1028
8) Cichorien und Kaffesurrogate	44	248
9) Cider	5	184
10) Eier	5	—
11) Eisen, roh, und Brucheisen	1558	46760
12) Eisen, verarbeitet (außer 13, 14)	28128	404
13) Eisenbahnschienen	179	—
14) Eisen- und Stahlfabrikate	1378	1684
15) Erze und Mineralien (außer 52, 49)	8	—
16) Farbeholz	—	374
17) Fastage	772	5054
18) Federn, Haare (Borsten), Hörner, Klauen	6	32
19) Felle, Häute, Leder, Pelzwerk	184	751
20) Fettwaaren: Talg, Thran, Stearin, Seife ꝛc.	71	640
21) Flachs, Hanf, Heede, Werg	1	52
22) Garne	6	190
23) Glas, Porcellan (Fayence) ꝛc.	202	271
24) Guano und sonstige Düngmittel (außer 50)	—	1852
25) Heringe	—	2169
26) Bau-, Nutz-, Schirrholz	39563	378
27) Brennholz und Holzkohle	219	12
28) Hüttenprodukte (außer 11, 12, 13, 14, 62, 63, 64)	10	389
29) Instrumente (musikalische und andere)	30	44
30) Kaffe	9	453
31) Kalk, Gyps, Cement	38	14279
32) Kartoffeln	11258	236
33) Knochen, Knochenmehl	1942	3173
34) Kohlen, Stein-	4328	161414
35) Koks	450	7736
36) Kolonialwaaren (außer 16, 30, 47, 65)	9	985
37) Kurze Waaren	17	115
38) Lein- und Halbleinwaaren	118	360

	versendete	empfing
	auf der Oberschlesischen Bahn:	
	Ctr.	Ctr.
39) Lumpen und Abgänge	2471	159
40) Manufakturwaaren (außer 3, 38, 61)	7	177
41) Maschinen, Maschinentheile und Werkzeuge	594	1660
42) Möbel	507	529
43) Mühlenfabrikate und Brot	35253	257
44) Oel: Hanf-, Kien-, Lein-, Rüb-, Steinkohlentheer-, Terpentin- ꝛc.	47	1330
45) Oelkuchen und Oelkuchenmehl	7	1270
46) Papier und Pappe	17	717
47) Reis	—	160
48) Samen: Feld-, Hanf-, Klee-, Lein-, Raps-, Mohn- ꝛc.	11013	847
49) Salz	8	12490
50) Soda, Sodaasche, Salpeter, Pottasche	20	462
51) Spirituosa	9383	2457
52) Steine: (Bruch-, Feld-, Schiefer-, Chamot-, Mühl-, Ziegelsteine und Drains) Erden und Kreide	151305	3234
53) Südfrüchte	3	58
54) Syrup und Honig	1712	49
55) Tabak und Tabakfabrikate	39	656
56) Thon	30	44
57) Thon- und Töpferwaaren	30	1329
58) Wagen	56	143
59) Wein	94	1113
60) Wolle, thierische	1187	1
61) Woll- und Halbwollwaaren	71	532
62) Zink in Barren	4	—
63) Zink in Blechen	13	131
64) Zinkweiß	—	9
65) Zucker, roh und fabrizirt	12936	1571
66) Sonstige Güter	14788	1695
Summe:	402058	308576

Rudzinitz

	versendete	empfing
	auf der Oberschlesischen Bahn:	
	Ctr.	Ctr.
1) Asphalt, Harz, Pech, Steinöl, Theer	16	125
2) Baumwolle, roh	—	1
3) Baumwollwaaren	1	118
4) Bier	443	318
5) Bodenerzeugnisse: Getreide, Hülsenfrüchte ꝛc.	13882	30663
6) Butter, Käse	67	28
7) Chemikalien, Droguen und Farbestoffe (außer 53)	3	296
8) Cichorien und Kaffesurrogate	—	222
9) Cider	1	81
10) Eier	9	—
11) Eisen, roh, und Brucheisen	1693	104749
12) Eisen, verarbeitet (außer 13, 14)	30297	227
13) Eisenbahnschienen	53739	18
14) Eisen- und Stahlfabrikate	9598	375
15) Erze und Mineralien (außer 50, 54)	38245	4325
16) Farbeholz	—	2
17) Fastage	565	1351
18) Federn, Haare (Borsten), Hörner, Klauen	—	21
19) Felle, Häute, Leder, Pelzwerk	32	20
20) Fettwaaren: Talg, Thran, Stearin, Seife ꝛc.	1	280
21) Flachs, Hanf, Heede, Werg	—	81
22) Garne	—	110
23) Glas, Porcellan (Fayence) ꝛc.	10	103
24) Guano und sonstige Düngmittel (außer 53)	—	680
25) Heringe	—	214
26) Bau-, Nutz-, Schirrholz	37756	161
27) Brennholz und Holzkohle	—	3
28) Hüttenprodukte (außer 11, 12, 13, 14, 64, 65, 66)	106	75
29) Instrumente (musikalische und andere)	13	31
30) Kaffe	—	91
31) Kalk, Gyps, Cement	—	2425
32) Kartoffeln	2627	155
33) Knochen, Knochenmehl	—	156
34) Kohlen, Braun-	—	90
35) Kohlen, Stein-	—	286548
36) Koks	44	172
37) Kolonialwaaren (außer 16, 30, 48, 67)	—	353
38) Kurze Waaren	1	32

	versendete	empfing
	auf der Oberschlesischen Bahn:	
	Ctr.	Ctr.
39) Lein- und Halbleinwaaren	1	190
40) Lumpen und Abgänge	2	—
41) Manufakturwaaren (außer 3, 39, 51, 63)	4	114
42) Maschinen, Maschinentheile und Werkzeug	123	1787
43) Möbel	227	166
44) Mühlenfabrikate und Brot	34883	62
45) Oel: Hanf-, Kien-, Lein-, Rüb-, Steinkohlentheer-, Terpentin- ꝛc.	6	423
46) Oelkuchen und Oelkuchenmehl	160	519
47) Papier und Pappe	6	261
48) Reis	—	33
49) Saamen: Feld-, Hanf-, Klee-, Lein-, Raps-, Mohn- ꝛc.	1184	49
50) Salz	—	37
51) Seide, seidene und halbseidene Waaren	—	1
52) Soda, Sodaasche, Salpeter, Pottasche	—	66
53) Spirituosa	1575	723
54) Steine: (Bruch-, Feld-, Schiefer-, Chamot-, Mühl-, Ziegelsteine und Drains), Erden und Kreide	777	13128
55) Südfrüchte	—	32
56) Syrup und Honig	—	184
57) Tabak- und Tabakfabrikate	3	412
58) Thon	80	2105
59) Thon- und Töpferwaaren	7	154
60) Wagen	20	40
61) Wein	6	296
62) Wolle, thierische	126	78
63) Woll- und Halbwollwaaren	106	293
64) Zink in Barren	—	210
65) Zink in Blechen	—	72
66) Zinkweiß	—	5
67) Zucker, roh und fabrizirt	1	536
68) Sonstige Güter	2466	401
Summe:	230912	457077

Gleiwitz

	versendete	empfing
	auf der Oberschlesischen Bahn:	
	Ctr.	Ctr.
1) Asphalt, Harz, Pech, Steinöl, Theer	223	1683
2) Baumwolle, roh	21	318
3) Baumwollwaaren	201	3067
4) Bier	1048	12978
5) Bodenerzeugnisse: Getreide, Hülsenfrüchte ꝛc.	50225	106228
6) Butter, Käse	148	1099
7) Chemikalien, Droguen und Farbestoffe (außer 37, 52)	723	4069
8) Cichorien und Kaffesurrogate	326	2515
9) Cider	567	4408
10) Eier	56	6
11) Eisen, roh, und Brucheisen	26691	31202
12) Eisen, verarbeitet (außer 13, 14)	59194	4364
13) Eisenbahnschienen	—	1993
14) Eisen- und Stahlfabrikate	20320	3563
15) Erze und Mineralien (außer 50, 54)	57	60379
16) Farbeholz	—	195
17) Fastage	8537	4107
18) Federn, Haare (Borsten), Hörner, Klauen	144	111
19) Felle, Häute, Leder, Pelzwerk	1911	2913
20) Fettwaaren: Talg, Thran, Stearin, Seife ꝛc.	272	4036
21) Flachs, Hanf, Heede, Werg	72	857
22) Garne	36	1043
23) Glas, Porzellan (Fayence) ꝛc.	1360	2240
24) Guano und sonstige Düngmittel (außer 52)	26	4074
25) Heringe	528	7716
26) Bau-, Nutz-, Schirrholz	6470	10170
27) Brennholz und Holzkohle	4	209
28) Hüttenprodukte (außer 11, 12, 13, 14, 65, 66, 67)	8537	1758
29) Instrumente (musikalische und andere)	47	234
30) Kaffe	64	1396
31) Kalk, Gyps, Cement	4431	7832
32) Kartoffeln	454	7976
33) Knochen, Knochenmehl	1157	306
34) Kohlen, Stein-	62222	825396
35) Koks	—	4119
36) Kolonialwaaren (außer 16, 30, 48, 68)	496	3436
37) Krapp, Röthe	—	26
38) Kurze Waaren	136	1307

	versendete	empfing
	auf der Oberschlesischen Bahn:	
	Ctr.	Ctr.
39) Lein- und Halbleinwaaren	395	2322
40) Lumpen und Abgänge	2763	196
41) Manufakturwaaren (außer 3, 39, 51, 64)	443	826
42) Maschinen, Maschinentheile und Werkzeuge	7198	3489
43) Möbel	1018	3314
44) Mühlenfabrikate und Brot	14762	32869
45) Oel: Hanf-, Kien-, Lein-, Rüb-, Steinkohlentheer-, Terpentin- rc.	174	3900
46) Oelkuchen und Oelkuchenmehl	1563	1763
47) Papier und Pappe	207	3034
48) Reis	36	700
49) Samen: Feld-, Hanf-, Klee-, Lein-, Raps-, Mohn- rc.	2675	2261
50) Salz	6993	91669
51) Seide, seidene und halbseidene Waaren	—	19
52) Soda, Sodaasche, Salpeter, Pottasche	447	1224
53) Spirituosa	8368	8048
54) Steine: (Bruch-, Feld-, Schiefer-, Chamot-, Mühl-, Ziegelsteine und Drains), Erden und Kreide	12355	9126
55) Südfrüchte	37	729
56) Syrup und Honig	19	362
57) Tabak und Tabakfabrikate	249	4175
58) Thon	4	2825
59) Thon- und Töpferwaaren	98	5441
60) Wagen, Eisenbahn-	—	10405
61) Wagen, sonstige	122	150
62) Wein	1136	3370
63) Wolle, thierische	517	539
64) Woll- und Halbwollwaaren	516	4168
65) Zink in Barren	23473	12165
66) Zink in Blechen	22951	102
67) Zinkweiß	1338	56
68) Zucker, roh und fabrizirt	354	8957
69) Sonstige Güter	3974	19849
Summe:	370890	1367382

Zabrze

	versendete auf der Oberschlesischen Bahn: Ctr.	empfing Ctr.
1) Asphalt, Harz, Pech, Steinöl, Theer	8	117
2) Baumwollwaaren	4	20
3) Bier	1	594
4) Bodenerzeugnisse: Getreide, Hülsenfrüchte ꝛc.	34	2668
5) Butter, Käse	4	174
6) Chemikalien, Droguen und Farbestoffe (außer 45)	1087	203
7) Cichorien und Kaffesurrogate	—	113
8) Cider	5	283
9) Eisen, roh, und Brucheisen	41011	—
10) Eisen, verarbeitet (außer 11, 12)	8	1600
11) Eisenbahnschienen	—	207
12) Eisen- und Stahlfabrikate	73	1334
13) Erze und Mineralien (außer 44, 47)	—	39865
14) Fastage	391	76
15) Federn, Haare (Borsten), Hörner, Klauen	1	—
16) Felle, Häute, Leder, Pelzwerk	—	8
17) Fettwaaren: Talg, Thran, Stearin, Seife ꝛc.	7	308
18) Flachs, Hanf, Heede, Werg	—	306
19) Glas, Porzellan (Fayence) ꝛc.	13	93
20) Guano und sonstige Düngmittel (außer 45)	—	83
21) Heringe	—	103
22) Bau-, Nutz-, Schirrholz	383	10049
23) Brennholz und Holzkohle	—	162
24) Hüttenprodukte (außer 9, 10, 11, 12, 56)	3	41
25) Instrumente (musikalische und andere)	1	12
26) Kaffe	—	48
27) Kalk, Gyps, Cement	—	1517
28) Kartoffeln	52	6889
29) Knochen, Knochenmehl	72	143
30) Kohlen, Stein-	1608805	6946
31) Koks	505060	—
32) Kolonialwaaren (außer 26, 42, 57)	1	113
33) Kurze Waaren	4	15
34) Lein- und Halbleinwaaren	1	42
35) Lumpen und Abgänge	8	12
36) Manufakturwaaren (außer 2, 34, 55)	19	32
37) Maschinen, Maschinentheile und Werkzeuge	958	7437
38) Möbel	226	802

	versendete	empfing
	auf der Oberschlesischen Bahn:	
	Ctr.	Ctr.
39) Mühlenfabrikate und Brot	8	5699
40) Oel: Hanf-, Kien-, Lein-, Rüb-, Steinkohlentheer-, Terpentin- ꝛc.	10	619
41) Papier und Pappe	—	618
42) Reis	—	42
43) Saamen: Feld-, Hanf-, Klee-, Lein-, Raps-, Mohn- ꝛc.	427	23
44) Salz	—	1
45) Soda, Sodaasche, Salpeter, Pottasche	—	15
46) Spirituosa	184	824
47) Steine: (Bruch-, Feld-, Schiefer-, Chamot-, Mühl-, Ziegelsteine und Drains), Erden und Kreide	1031	53738
48) Südfrüchte	1	5
49) Syrup und Honig	—	4
50) Tabak und Tabakfabrikate	6	304
51) Thon	1762	38997
52) Thon- und Töpferwaaren	—	157
53) Wagen	20	2
54) Wein	37	285
55) Woll- und Halbwollwaaren	8	174
56) Zinkweiß	1	5
57) Zucker, roh und fabrizirt	—	162
58) Sonstige Güter	214	1881
Summe:	2161949	185970

Ruda

	versendete	empfing
	auf der Oberschlesischen Bahn:	
	Ctr.	Ctr.
1) Asphalt, Harz, Pech, Steinöl, Theer	—	316
2) Baumwollwaaren	5	46
3) Bier	1	762
4) Bodenerzeugnisse: Getreide, Hülsenfrüchte ꝛc.	1544	24196
5) Butter, Käse	6	285
6) Chemikalien, Droguen und Farbestoffe (außer 46)	8	160
7) Cichorien und Kaffesurrogate	7	173
8) Cider	15	1114
9) Eier	1	4
10) Eisen, roh, und Brucheisen	23917	95
11) Eisen, verarbeitet (außer 12, 13)	5	1375
12) Eisenbahnschienen	—	141
13) Eisen- und Stahlfabrikate	256	948
14) Erze und Mineralien (außer 44, 48)	2551	55547
15) Fastage	963	85
16) Federn, Haare (Borsten), Hörner, Klauen	14	—
17) Felle, Häute, Leder, Pelzwerk	279	11
18) Fettwaaren: Talg, Thran, Stearin, Seife ꝛc.	8	267
19) Flachs, Hanf, Heede, Werg	3	166
20) Garne	1	1
21) Glas, Porzellan (Fayence) ꝛc.	27	96
22) Heringe	—	443
23) Bau-, Nutz-, Schirrholz	2440	14486
24) Hüttenprodukte (außer 10, 11, 12, 13, 59, 60, 61)	34	81
25) Instrumente (musikalische und andere)	—	32
26) Kaffe	—	42
27) Kalk, Gyps, Cement	100	3341
28) Kartoffeln	283	6750
29) Knochen, Knochenmehl	—	115
30) Kohlen, Stein-	1762803	—
31) Koks	—	2912
32) Kolonialwaaren (außer 26, 42, 62)	1	327
33) Kurze Waaren	1	59
34) Lein- und Halbleinwaaren	3	56
35) Manufakturwaaren (außer 2, 34, 54, 58)	—	51
36) Maschinen, Maschinentheile und Werkzeuge	1050	6289
37) Möbel	244	1175
38) Mühlenfabrikate und Brot	158	9319

	versendete	empfing
	auf der Oberschlesischen Bahn:	
	Ctr.	Ctr.
39) Oel: Hanf-, Kien-, Lein-, Rüb-, Steinkohlentheer-, Terpentin- ꝛc.	1	551
40) Oelkuchen und Oelkuchenmehl	—	5
41) Papier und Pappe	23	1168
42) Reis	—	106
43) Samen: Feld-, Hanf-, Klee-, Lein-, Raps-, Mohn- ꝛc.	651	33
44) Salz	—	56
45) Seide, seidene und halbseidene Waaren	—	6
46) Soda, Sodaasche, Salpeter, Pottasche	—	15
47) Spirituosa	15	1676
48) Steine: (Bruch-, Feld-, Schiefer-, Chamot-, Mühl-, Ziegelsteine und Drains), Erden und Kreide	22522	115779
49) Südfrüchte	1	13
50) Syrup und Honig	—	53
51) Tabak und Tabakfabrikate	11	300
52) Thon	2449	12622
53) Thon- und Töpferwaaren	1	762
54) Wagen, Eisenbahn-	—	147
55) Wagen, sonstige	—	11
56) Wein	9	324
57) Wolle, thierische	27	—
58) Woll- und Halbwollwaaren	4	180
59) Zink in Barren	109523	—
60) Zink in Blechen	—	140
61) Zinkweiß	3839	—
62) Zucker, roh und fabrizirt	—	418
63) Sonstige Güter	840	6582
Summe:	1936646	272213

Königshütte

	versendete	empfing
	auf der Oberschlesischen Bahn:	
	Ctr.	Ctr.
1) Asphalt, Harz, Pech, Steinöl, Theer	13	1201
2) Baumwolle, roh	—	25
3) Baumwollwaaren	42	916
4) Bier	16	12803
5) Bodenerzeugnisse: Getreide, Hülsenfrüchte ꝛc.	513	12307
6) Butter, Käse	4	600
7) Chemikalien, Droguen und Farbestoffe (außer 51)	47	1450
8) Cichorien und Kaffeesurrogate	49	2358
9) Cider	46	3836
10) Eier	10	—
11) Eisen, roh, und Brucheisen	1450	41731
12) Eisen, verarbeitet (außer 13, 14)	125736	1524
13) Eisenbahnschienen	141887	161
14) Eisen- und Stahlfabrikate	9756	1979
15) Erze und Mineralien (außer 49, 53)	218	34555
16) Farbeholz	—	1
17) Fastage	5345	162
18) Federn, Haare (Borsten), Hörner, Klauen	13	25
19) Felle, Häute, Leder, Pelzwerk	802	627
20) Fettwaaren: Talg, Thran, Stearin, Seife ꝛc.	139	2207
21) Flachs, Hanf, Heede, Werg	94	727
22) Garne	2	126
23) Glas, Porcellan (Fayence) ꝛc.	89	588
24) Guano und sonstige Düngmittel (außer 51)	—	428
25) Heringe	49	4322
26) Bau-, Nutz-, Schirrholz	123	11738
27) Brennholz und Holzkohle	7	730
28) Hüttenprodukte (außer 11, 12, 13, 14, 63, 64, 65)	212	623
29) Instrumente (musikalische und andere)	12	73
30) Kaffe	12	875
31) Kalk, Gyps, Cement	2358	2404
32) Kartoffeln	72	6725
33) Knochen, Knochenmehl	1356	11
34) Kohlen, Stein-	377971	480
35) Koks	—	6500
36) Kolonialwaaren (außer 16, 30, 47, 66)	48	2005
37) Kurze Waaren	14	405
38) Lein- und Halbleinwaaren	26	1064

	versendete	empfing
	auf der Oberschlesischen Bahn:	
	Ctr.	Ctr.
39) Lumpen und Abgänge	1257	2
40) Manufakturwaaren (außer 3, 38, 50, 62)	28	480
41) Maschinen, Maschinentheile und Werkzeuge	1517	8198
42) Möbel	627	1123
43) Mühlenfabrikate und Brot	769	36510
44) Oel: Hanf-, Kien-, Lein-, Rüb-, Steinkohlentheer-, Terpentin- ꝛc.	2	3934
45) Oelkuchen und Oehlkuchenmehl	—	2
46) Papier und Pappe	143	1580
47) Reis	8	423
48) Saamen: Feld-, Hanf-, Klee-, Lein-, Raps-, Mohn- ꝛc.	—	204
49) Salz	—	161
50) Seide, seidene und halbseidene Waaren	—	10
51) Soda, Sodaasche, Salpeter, Pottasche	—	222
52) Spirituosa	396	4522
53) Steine: (Bruch-, Feld-, Schiefer-, Chamot-, Mühl-, Ziegelsteine und Drains), Erden und Kreide	2776	12880
54) Südfrüchte	6	240
55) Syrup und Honig	10	152
56) Tabak und Tabakfabrikate	69	2348
57) Thon	122	2315
58) Thon- und Töpferwaaren	375	2407
59) Wagen	21	148
60) Wein	84	2053
61) Wolle, thierische	94	35
62) Woll- und Halbwollwaaren	72	2594
63) Zink in Barren	175901	18
64) Zink in Blechen	—	52
65) Zinkweiß	187	10
66) Zucker, roh und fabrizirt	67	5575
67) Sonstige Güter	670	7703
Summe:	853732	254193

Kattowitz

	versendete	empfing
	auf der Oberschlesischen Bahn:	
	Ctr.	Ctr.
1) Asphalt, Harz, Pech, Steinöl, Theer	6	222
2) Baumwolle, roh	—	1
3) Baumwollwaaren	16	90
4) Bier	61	7193
5) Bodenerzeugnisse: Getreide, Hülsenfrüchte ꝛc.	4283	13516
6) Butter, Käse	10	287
7) Chemikalien, Droguen und Farbestoffe (außer 50)	15	1945
8) Cichorien und Kaffesurrogate	42	564
9) Cider	10	1094
10) Eier	—	1
11) Eisen, roh, und Brucheisen	997	172978
12) Eisen, verarbeitet (außer 13, 14)	29504	916
13) Eisenbahnschienen	57223	138
14) Eisen- und Stahlfabrikate	816	1819
15) Erze und Mineralien (außer 49, 52)	2188	63721
16) Farbeholz	—	2
17) Fastage	3984	265
18) Federn, Haare (Borsten), Hörner, Klauen	32	1
19) Felle, Häute, Leder, Pelzwerk	53	155
20) Fettwaaren: Talg, Thran, Stearin, Seife ꝛc.	19	770
21) Flachs, Hanf, Heede, Werg	—	132
22) Garne	—	2
23) Glas, Porcellan (Fayence) ꝛc.	91	187
24) Guano und sonstige Düngmittel (außer 50)	—	78
25) Heringe	12	788
26) Bau-, Nutz-, Schirrholz	1047	37066
27) Brennholz und Holzkohle	—	278
28) Hüttenprodukte (außer 11, 12, 13, 14, 63, 64, 65)	133	582
29) Instrumente (musikalische und andere)	—	41
30) Kaffe	10	289
31) Kalk, Gyps, Cement	848	16248
32) Kartoffeln	717	17630
33) Knochen, Knochenmehl	—	22
34) Kohlen, Stein-	3943225	166821
35) Koks	1200	30224
36) Kolonialwaaren (außer 16, 30, 47, 66)	1	635
37) Kurze Waaren	14	129
38) Lein- und Halbleinwaaren	6	194

	versendete	empfing
	auf der Oberschlesischen Bahn:	
	Ctr.	Ctr.
39) Lumpen und Abgänge	81	1
40) Manufakturwaaren (außer 3, 38, 62)	8	267
41) Maschinen, Maschinentheile und Werkzeuge	845	3798
42) Möbel	414	1535
43) Mühlenfabrikate und Brot	53	20348
44) Oel: Hanf-, Kien-, Lein-, Rüb-, Steinkohlentheer-, Terpentin- ꝛc.	11	881
45) Oelkuchen und Oelkuchenmehl	—	14
46) Papier und Pappe	—	820
47) Reis	—	172
48) Saamen: Feld-, Hanf-, Klee-, Lein-, Raps-, Mohn- ꝛc.	14	194
49) Salz	—	50
50) Soda, Sodaasche, Salpeter, Pottasche	7	38
51) Spirituosa	60	2643
52) Steine: (Bruch-, Feld-, Schiefer-, Chamott-, Mühl-, Ziegelsteine und Drains) Erden und Kreide	1424	7165
53) Südfrüchte	—	23
54) Syrup und Honig	—	8
55) Tabak und Tabakfabrikate	29	639
56) Thon	101	14424
57) Thon- und Töpferwaaren	64	288
58) Wagen, Eisenbahn-	—	660
59) Wagen, sonstige	15	30
60) Wein	67	951
61) Wolle, thierische	19	—
62) Woll- und Halbwollwaaren	33	452
63) Zink in Barren	146027	11
64) Zink in Blechen	42128	77
65) Zinkweiß	5622	3
66) Zucker, roh und fabrizirt	14	1310
67) Sonstige Güter	748	9709
Summe:	4244347	603535

Myslowitz

	versendete	empfing
	auf der Oberschlesischen Bahn:	
	Ctr.	Ctr.
1) Asphalt, Harz, Pech, Steinöl, Theer	97	1930
2) Baumwolle, roh	272	15707
3) Baumwollwaaren	41	722
4) Bier	21	4311
5) Bodenerzeugnisse: Getreide, Hülsenfrüchte ꝛc.	569555	21096
6) Butter, Käse	111	146
7) Chemikalien, Droguen und Farbestoffe (außer 37, 52)	171	4433
8) Cichorien und Kaffesurrogate	—	1010
9) Cider	—	1875
10) Eier	—	12
11) Eisen, roh, und Brucheisen	27495	33
12) Eisen, verarbeitet (außer 13, 14)	23124	4873
13) Eisenbahnschienen	—	82
14) Eisen- und Stahlfabrikate	92	12215
15) Erze und Mineralien (außer 50, 54)	216866	2354
16) Farbeholz	—	115
17) Fastage	2278	3182
18) Federn, Haare (Borsten), Hörner, Klauen	2843	2
19) Felle, Häute, Leder, Pelzwerk	7543	313
20) Fettwaaren: Talg, Thran, Stearin, Seife ꝛc.	186	1079
21) Flachs, Hanf, Heede, Werg	361	131
22) Garne	17	2527
23) Glas, Porcellan (Fayence) ꝛc.	460	1162
24) Guano und sonstige Düngmittel (außer 52)	—	1419
25) Heringe	15	8445
26) Bau-, Nutz-, Schirrholz	10869	3253
27) Brennholz und Holzkohle	240	10
28) Hüttenprodukte (außer 11, 12, 13, 14, 65, 66, 67)	180	1902
29) Instrumente (musikalische und andere)	31	158
30) Kaffe	6	724
31) Kalk, Gyps, Cement	12	11799
32) Kartoffeln	2692	2141
33) Knochen, Knochenmehl	13452	101
34) Kohlen, Stein-	599266	9360
35) Koks	—	7900
36) Kolonialwaaren (außer 16, 30, 48, 68)	19	1303
37) Krapp, Röthe	—	156
38) Kurze Waaren	43	842

	versendete	empfing
	auf der Oberschlesischen Bahn:	
	Ctr.	Ctr.
39) Lein- und Halbleinwaaren	30	637
40) Lumpen und Abgänge	1145	93
41) Manufakturwaaren (außer 3, 39, 51, 64)	59	789
42) Maschinen, Maschinentheile und Werkzeuge	342	45545
43) Möbel	407	1359
44) Mühlenfabrikate und Brot	3953	11193
45) Oel: Hanf-, Kien-, Lein-, Rüb-, Steinkohlentheer-, Terpentin- ꝛc.	462	918
46) Oelkuchen und Oelkuchenmehl	1786	—
47) Papier und Pappe	17	1999
48) Reis	—	210
49) Samen: Feld-, Hanf-, Klee-, Lein-, Raps-, Mohn- ꝛc.	31910	1751
50) Salz	74850	6807
51) Seide, seidene und halbseidene Waaren	20	84
52) Soda, Sodaasche, Salpeter, Pottasche	31	1687
53) Spirituosa	1581	2373
54) Steine: (Bruch-, Feld-, Schiefer-, Chamot-, Mühl-, Ziegelsteine und Drains) Erden und Kreide	19	20472
55) Südfrüchte	—	457
56) Syrup und Honig	1	49
57) Tabak und Tabakfabrikate	33	14516
58) Thon	8833	1981
59) Thon- und Töpferwaaren	6	1188
60) Wagen, Eisenbahn-	—	5127
61) Wagen, sonstige	—	975
62) Wein	679	1622
63) Wolle, thierische	5448	4
64) Woll- und Halbwollwaaren	62	1411
65) Zink in Barren	97090	153
66) Zink in Blechen	8	1948
67) Zinkweiß	9	164
68) Zucker, roh und fabrizirt	8	3110
69) Sonstige Güter	1186	8185
Summe:	1708327	265630

Druck von Robert Rischkowsky in Breslau.

Ueber das Verhältniß der heutigen Wissenschaft zu Handelsverträgen insbesondere zu Zollvereinigungen.

Was heute paradox erscheint, ist übermorgen Gemeinplatz.

Handelspolitisches Testament.

Berlin

F. Schneider & Comp.

1852.

Herrn

Heinrich von Arnim

dem Schöpfer des Vertrages vom 1. September 1844
dem Verfasser des handelspolitischen Testamentes
dem edelsten Repräsentanten einer grundfalschen Richtung

in Hochachtung

gewidmet.

Wenn wir das Wesen eines Dinges erkennen wollen, mag es nun ein „Kameel“ oder ein Zollvertrag sein, müssen wir es so anschauen, wie wir uns denken, daß Gott es anschaut. Theoria nannten die Griechen diese Art der Anschauung; sie ist die einzig wissenschaftliche und die einzig praktische. Indem ein theologischer Mathematiker die Welt mit dem Auge Gottes anschaute, soweit es ihm zu Gebote stand, mit dem sensorium Dei, wie er es nannte, entdeckte er die Anfangsgründe der Analysis des Unendlichen, mittelst deren es ihm gelang, bisher ungelöste Probleme praktisch zu lösen.

Wer die Welt nicht so anzuschauen vermag, weil er es nicht will, weil er neben dem Unendlichen noch

einen endlichen Mammon anbetet: „Deutschlands Einheit“ oder „Preußens Großmacht“ oder mit welchen schönklingenden Namen das goldene Kalb sonst heißen mag, der wird seine Kraft, wie herrlich sie auch sei, in dem vergeblichen Versuche aufreiben: zween Herren zu dienen. Er wird keine Differenzen integriren; vielmehr die Probleme seiner Zeit und seines Volkes ungelöst lassen, die ökonomischen wie die politischen. —

Vorrede.

Nachdem durch Kündigung des Zollvereines die ihn bildenden Staaten ihrer weltbürgerlichen Freiheit beinahe zurückgegeben sind, wird ihnen von allen Seiten gerathen, sich dieser Freiheit, sei es nun mittelst dieser oder jener Zollvereinigung, wieder zu entäußern.

Selbst diejenigen, welche sich einbilden, konsequente Freihändler zu sein, und als solche jeden Schutz- und Differentialzoll rücksichtslos verdammen, selbst diese geben, aller entgegengesetzten, politisch sein sollenden, Kundgebungen ungeachtet, im Grunde ihres Herzens der Wiederanknüpfung des Zollvereines den Vorzug. Sie sind gegen die Zollvereinigung erkauft durch einen hohen Tarif, nicht gegen die Zollvereinigung an sich. Abgesehen von allen fremden Elementen, ceteris paribus, erblicken auch sie in jedem Zollverbande ein „Stück Freihandel," und Viele unter ihnen hoffen sogar, im Wege immer weiter greifender Zollvereinigung allmählig in die universelle Handelsfreiheit hinüberzubummeln.

Dieser schlaffen, oberflächlichen Ansicht der Freihändler auf Grund ihrer eigenen Prinzipien entgegenzutreten, versuchte ich zum ersten Male in der öffentlichen Sitzung des

berliner Freihandelsvereines vom 2. Mai 1851. Die damalige Tagesordnung: „Handelsverträge im Allgemeinen mit besonderer Beziehung auf den belgischen Handelsvertrag," bot dazu die vollkommene Gelegenheit; und es gelang mir wirklich, die berliner Freihändler in ihrer bisherigen Zollvereinsmanie etwas stutzig zu machen.

Lediglich um dieses edle Resultat in größerem Maßstabe zu erreichen, übergebe ich jenen alten Vortrag jetzt dem Drucke.

Daß es sich gegenwärtig gar nicht mehr um den Traktat mit Belgien handelt, ist — um so besser. Unsere Freihändler müssen mir schon das Bekenntniß verzeihen, daß ich für ihre Gymnastik ein ausgestopftes Pferd zur Zeit geeigneter halte als ein lebendiges.

Berlin, den 15. Juli 1852.

W. L.

Am 1. September 1844 schlossen die Staaten des Zollvereines, vertreten durch Herrn Heinrich von Arnim, damals preußischen Gesandten in Brüssel, mit Belgien einen Handels- und Schiffahrtsvertrag, der im Wesentlichen Folgendes festsetzte:

1. Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe mit den Nationalschiffen hinsichtlich aller Abgaben, Begünstigungen und Förmlichkeiten.
2. Gleichstellung der Waaren, welche auf Schiffen des Zollvereins direkt aus einem der Häfen des Zollvereins in die Häfen Belgiens eingeführt werden, mit den auf belgischen Nationalschiffen eingeführten, et vice versa.
3. Gleichstellung der beiderseitigen Unterthanen mit den eigenen hinsichtlich der Sicherheit und des Schutzes, sei es, daß sie vorübergehend in dem Gebiete des anderen Staates sich aufhalten, sei es, daß sie bleibend sich dort niederlassen.

4. Gegenseitige Ermäßigung und theilweise gänzliche Aufhebung der Durchgangsabgaben, falls der Transit auf den hauptsächlichsten Verkehrsstraßen stattfindet.

5. Gegenseitige Zollbegünstigungen:

Der Zollverein belegt gewisse Gattungen belgischen Eisens und die belgischen Käse mit der Hälfte der Abgaben, die sein Zolltarif für diese Gegenstände festsetzt; er ermäßigt ferner die Ausgangsabgaben von Wolle für die nach Belgien gehende um die Hälfte; endlich erlaubt er alljährlich 15,000 belgischen Hammeln, seine Gränze abgabenfrei zu überschreiten.

Dagegen gewährt Belgien eine entsprechende Zollermäßigung für die im Zollvereine erzeugten Weine, Seiden-, Nürnberger- und Modewaaren; gestattet, daß Lohrinde nach dem Zollverein ausgeführt werde mit einer Ausgangsabgabe von 6 pCt. des Werthes; und erlaubt 500,000 Pfunden westphälischen oder braunschweigischen Leinengarnes mit der nur nominellen Abgabe von 5 Centimes pro 200 Pfd. die belgische Gränze zu überschreiten.

Diese Bestimmungen sollten in Kraft bleiben bis zum 1. Januar 1851, und von da ab stets als auf ein Jahr prolongirt angesehen werden, falls nicht von dem einen oder dem anderen Theile sechs Monate vor Ablauf die Kündigung erfolge.

Von diesem Kündigungsrechte hat der Zollverein vor Kurzem Gebrauch gemacht.

Dies sind die Thatsachen, welche den Berliner Freihandelsverein bewogen haben:

„Handelsverträge im Allgemeinen mit besonderer Beziehung auf den belgischen Handelsvertrag"

zum Gegenstande seiner Tagesordnung zu machen.

Werfen wir zuerst einen Blick auf Handelsverträge im Allgemeinen.

Verträge von Staaten über ihre Handelsverhältnisse finden sich schon im Alterthume.

Besonders häufige Veranlassung dazu gaben die vielfachen Bedrückungen, welche der Handel im Mittelalter zu erleiden hatte.

Die mittelalterliche Staatsgewalt, welche ihre eigenen Handeltreibenden schon sehr schlecht behandelte, kannte hinsichtlich der Fremden, welche der Handel in ihr Gebiet führte, keine Gränzen ihrer Willkür.

In England wurden noch im vierzehnten Jahrhundert die Fremden aller Nationen für die Verbrechen, welche einer von ihnen begangen und für die Schulden, welche einer von ihnen kontrahirt hatte, solidarisch verantwortlich gemacht.

In den meisten Staaten bestand das jus albinagii, das droit d'aubaine, wonach die Hinterlassenschaft eines Fremden, ob er letztwillig darüber verfügt hatte oder nicht, ohne Weiteres an den Staat fiel; unzähliger anderer Bedrückungen nicht zu gedenken.

Die mächtigen Nationen suchten ihre Handeltreibende durch Verträge gegen diese Enormitäten zu sichern. So finden wir z. B., daß im Jahre 1325 die damals mächtige Republik Venedig einen Handelsvertrag mit dem Könige

Eduard II. von England auf zehn Jahre schloß, nach welchem die Kaufleute Venedigs nach England kommen durften, ohne Gefahr zu laufen, daß ihre Personen und ihr Eigenthum wegen der Verbrechen und Schulden der Handeltreibenden anderer Nationen festgehalten wurden. Solches war damals eine Errungenschaft.

Das erste Motiv zu Handelsverträgen war also das Bedürfniß des Handels nach Sicherheit.

Als die Kultur soweit vorgeschritten war, daß das Wort „Fremdling" nicht mehr, wie einst bei den alten Römern, zugleich Feind bedeutete; als der Fremde im Allgemeinen derselben Sicherheit und Unsicherheit theilhaftig wurde, welche der Staat für seine eigenen Bürger produzirte, fiel die bisherige Veranlassung der Handelsverträge fort. Wir sehen daher in den neueren Handelsverträgen zwischen civilisirten Völkern Stipulationen zur Sicherung der Person und des Eigenthums nicht mehr als Hauptinhalt figuriren, es sei denn in solchen Verträgen, welche den Handel während des Krieges im Auge haben. Diese aber können wir außer Berücksichtigung lassen, da sie anormale Zustände betreffen.

Dagegen war nach dem Ende des Mittelalters das Augenmerk der Handelspolitik vorzüglich darauf gerichtet: durch Gewalt oder diplomatisches Geschick Handelsverträge zu Stande zu bringen, wodurch der eine kontrahirende Staat sich auf Kosten des anderen bereicherte. Diese Tendenz verdankten die Handelsverträge vorzüglich national-ökonomischer Irrlehre.

Das Merkantilsystem, welches in den edlen Metallen den einzigen wahren Werth erblickte, hatte — in sich

konsequenter als die heutige Nationalökonomie — die Lehre von der Handelsbilanz aufgestellt. In Folge dessen ging das Streben der Staaten dahin, durch Handelsverträge eine möglichst günstige Handelsbilanz zu erzielen, d. h. ihre Handelsverträge so einzurichten, daß den anderen Staaten möglichst viel Waaren verkauft, möglichst wenig abgekauft wurden, und sie so zu nöthigen, den Saldo in edlen Metallen zu bezahlen.

Diese Tendenz wird der Handelspolitik mehr oder minder bewußt zu Grunde liegen, so lange überhaupt noch von einer Handelsbilanz die Rede ist; und dies wird wieder so lange der Fall sein, als die nationalökonomische Wissenschaft mit dem Irrthume nicht ganz gebrochen hat, welchem die Lehre von der Handelsbilanz ihre Entstehung verdankt; so lange die Nationalökonomie in den edlen Metallen zwar nicht mehr den einzigen wahren Werth, aber doch noch das einzige wahre Geld erblickt.

Dennoch blieb der große Fortschritt, welchen die Wissenschaft durch die Physiokraten und die Adam Smithsche Schule machte, auf die Handelsverträge nicht ohne Einfluß.

An dem sogenannteu Methuenvertrage, welchen England im Jahre 1703 mit Portugal geschlossen hatte und der ein Jahrhundert hindurch allgemein für ein Meisterstück britischer Staatskunst galt, wies Adam Smith nach, daß derselbe für England nicht vortheilhaft, sondern im höchsten Grade nachtheilig sei. Die Say'sche Schule fuhr fort, die Illusion der Handelsbilanzpolitik in immer helleres Licht zu setzen, und sehen wir in Folge dessen allmählig in den

Handelsverträgen das Streben nach gegenseitigem Uebervortheilen schwinden.

Doch die Politik kennt nun einmal keinen anderen Gewinn, sei es an Macht oder Reichthum, als den, welcher auf Kosten eines Anderen gemacht wird. An die Stelle des Strebens, seinen Mitkontrahenten auszubeuten, trat das Streben, sich gegenseitig auf Kosten der übrigen Nationen zu bereichern. Das Prinzip des Differentialzolles ward das Hauptelement der neueren Handelsverträge.

Aber die Wissenschaft blieb ihrerseits auch nicht stehen; sie fand und bewies, daß die Vortheile, welche die Nationen sich auf Kosten anderer Völker gewährten, in Wahrheit keine Vortheile seien; sie stellte den Satz auf:

> Wenn der Staat A. mit dem Staate B. einen Handelsvertrag schließt, so sind alle sogenannte Begünstigungen, welche A. dem B. in Bezug auf die Schiffe und Waaren des B. einräumt, in Wahrheit Vortheile für A. und Nachtheile für B.

Es liegt auf der Hand, daß mit dieser Erkenntniß allen Handelsverträgen der Nerv durchschnitten ist.

Das was vortheilhaft ist in den Handelsverträgen, kann jeder Staat sich selbst gewähren.

Daß der Staat B. ebenfalls Freiheit des Verkehrs gestatte, ist zunächst ihm selbst vortheilhaft; dem Staate A. nur dann, wenn er diese Freiheit mit der ganzen Welt theilt, wenn ihm der Markt des Staates B. nicht ausschließlich geöffnet wird.

Dies sind die Gesichtspunkte, aus denen die heutige na-

tionalökonomische Wissenschaft die Handelsverträge im Allgemeinen betrachtet.

Auf den belgischen Vertrag angewendet, ergiebt diese Anschauung folgendes Resultat:

Die Stipulation der beiderseitigen freien Durchfuhr kommt der ganzen Welt zu Gute und ist daher für Belgien, wie für die Zollvereinsstaaten in Wahrheit vortheilhaft.

In dem übrigen Inhalte des Vertrages sind die drei geschichtlichen Phasen der handelstraktatlichen Stipulationen vertreten.

Es findet sich in ihm noch die Spur einer Sicherheitsstipulation, eine ziemliche Dosis von Handelsbilanz, das überwiegende und Hauptelement ist aber das des Differentialzolles.

Gegen die Stipulation der Sicherheit und des Schutzes für die gegenseitigen Staatsangehörigen hat die Nationalökonomie Nichts einzuwenden, da die Kultur, Gott sei Dank! wenigstens soweit gediehen ist, daß diese Bestimmung kein erhebliches Privilegium konstituirt. Die Nationalökonomie muß es aber als eine Schande für unsere Zeit bezeichnen, daß der innere Rechtszustand civilisirter Staaten überhaupt noch die Möglichkeit einer solchen Stipulation zuläßt.

Das Moment der Handelsbilanz ist schon äußerlich, in der Anordnung der Artikel, deutlich zu erkennen, indem die gegenseitigen Konzessionen sich förmlich gegenübergestellt sind. Dem belgischen Eisen entsprechen die vereinsländischen Weine und Seidenwaaren, der ausgehenden Wolle die ausgehende Lohrinde, den belgischen Käsen die Nürnber-

ger und Modewaaren, und den freien Hammeln stehen die freien Leinengarne gegenüber.

Diesem ängstlichen Abwägen der gegenseitigen Konzessionen liegt der Spuk der Handelsbilanz unverkennbar zu Grunde. Der Patriot, dem das Licht der Nationalökonomie geleuchtet hat, kann nur bedauern, daß wir durch einen so ausgezeichneten Diplomaten bei der Unterhandlung dieses Vertrages ausnahmsweise vertreten waren. Ein minder geschickter hätte sich überlisten lassen, und mehr Danaergeschenke gemacht als empfangen.

Der positive und Hauptzweck des ganzen Vertrages ging aber dahin, durch die in den erwähnten Stipulationen festgesetzten Unterscheidungszölle sich gegenseitig einen Markt von gleichem Werthe zu schaffen, aus welchem die Konkurrenz der übrigen ungünstiger gestellten Nationen verbannt sei. Daß dies die eigentliche Tendenz des Vertrages sei, ist auch von seinem Urheber offen ausgesprochen worden; er sollte die Basis eines großen Schutz- und Differentialzollsystems werden, dessen Grundriß Herr von Arnim in seinem bekannten handelspolitischen Testamente niedergelegt hat.

Es kann hiernach keinem Zweifel unterliegen, daß seinem wesentlichen und Hauptinhalte nach der belgische Vertrag den Prinzipien der Handelsfreiheit widerspricht; daß er mithin weder dem Zollvereine noch Belgien wirkliche Vortheile gewährt, vielmehr durch Erschaffen eines künstlichen Marktes den Kräften der beiderseitigen Staatsangehörigen eine unnatürliche und somit schädliche Richtung giebt.

Aus diesen Gründen wird die Seitens der Zollvereins-

regierungen erfolgte Kündigung des Handels- und Schiffahrtsvertrages vom 1. September 1844 von der Freihandelspartei als ein Fortschritt freudig begrüßt.

Nachdem ich so, dem Auftrage des Freihandelsvereines gemäß, den Standpunkt bezeichnet habe, welchen er zu dem belgischen Handelsvertrage, sowie zu Handelsverträgen im Allgemeinen einnimmt, bleibt mir noch übrig, aus den entwickelten Grundsätzen eine hochwichtige Schlußfolge zu ziehen, welche die Logik gebieterisch erheischt, mit der aber nichtsdestoweniger meine Herren Kollegen voraussichtlich nicht einverstanden sein werden.

Um nicht mit der Thür ins Haus zu fallen und die Sache so zugänglich wie möglich zu machen, gestatten Sie mir eine Hypothese.

Nehmen wir an, ein Staat in Amerika habe denselben Zolltarif, wie ein Staat in Europa, und proponire dem europäischen Staate einen Handelsvertrag, wonach gegenseitig alle Waaren des einen Staates zollfrei in den anderen eingehen sollen, während gegen die ganze übrige Welt der den beiden Staaten gemeinsame Zolltarif in Kraft bleibt. Wie wird die Handelsfreiheit einen solchen Vertrag beurtheilen? Sicher als einen Rückschritt, denn er ist offenbar nichts anderes, als ein generalisirter und extendirter Differentialzoll. Generalisirt, denn er trifft nicht einige, sondern alle Waaren; extendirt, denn er ermäßigt nicht nur gegenseitig die Zölle, sondern er reduzirt sie auf Null.

Es fragt sich, ob dieses Urtheil eine Modifikation er-

leidet, wenn wir den amerikanischen Staat nach Europa transportiren und neben seinen Mitkontrahenten legen.

Offenbar nicht.

Ebensowenig wird das Wesen des Vertrages alterirt, wenn die beiden Staaten die Verabredung treffen, eine gemeinsame Zollkasse zu halten und diese nach dem Verhältniß ihrer Bevölkerung zu vertheilen, anstatt daß früher jeder Staat den Zoll behielt, der auf seinen Gränzen percipirt worden war. Eine solche Verabredung kann für die gerechte Vertheilung der Zolleinkünfte von hoher Wichtigkeit sein, für den Volkswohlstand ist sie relativ unerheblich, denn die schädliche Richtung, welche der Handelsvertrag den beiderseitigen Volkskräften durch Eröffnung eines ausschließlichen Marktes giebt, wird durch diese Abrede nicht im mindesten tangirt; der Vertrag constituirt nach wie vor einen generalisirten und extendirten Differentialzoll.

Ist alles dieses wahr, so ist die Zollvereinigung zwischen zwei oder mehreren Staaten vom Standpunkt des Freihandels nicht als ein Fortschritt, sondern als ein Rückschritt zu betrachten.

Wenn vielen Freihändlern diese aus ihren Grundsätzen durchaus folgerichtig gezogene Consequenz vielleicht nicht ganz willkommen ist, so werden sie andererseits zugeben müssen, daß es für den Freihandel an der Zeit ist, sich über das Zollvereinsprinzip klar und bestimmt auszusprechen.

Der Augenblick naht, wo der Handelsvertrag, welcher Preußen mit vielen deutschen Staaten zu einem Zollverein verbindet, zu Ende geht, und die Handelsfreiheit erwartet,

daß Jedermann, insbesondere aber der Freihandelsverein der Zollvereins-Hauptstadt, seine wenn auch schwere Pflicht thue.

Schließlich erlaube ich mir im Interesse der Sache für den Fall, daß die Richtigkeit der von mir gezogenen Consequenz von Freihändlern angegriffen werden sollte, die Bitte, bei diesen Angriffen vorläufig nicht auf unseren concreten Zollverein einzugehen, nicht die große Vermehrung des Volkswohlstandes seit seinem Bestehen statistisch nachzuweisen ꝛc. ꝛc.

Dies führt nur zu dem Streite, ob „nach alle dem" oder ob „trotz alle dem," ein Streit, dessen Unersprießlichkeit wir Freihändler bei der alten Frage, ob England durch oder trotz seiner Schutzzölle reich geworden, zur Genüge erfahren haben.

Vermeiden wir es also bei der Discussion dieser zunächst rein theoretischen Frage, die Breite der Wissenschaft auszukramen; die prinzipielle Würdigung der Zollvereinsmanie liegt leider Gottes noch in der Dimension ihrer Höhe.

In der auf diesen Vortrag folgenden Diskussion traten die Herren Dr. Asher und Prince-Smith (bekanntlich Freihändler vom reinsten Wasser) als Gegner auf.

Sie behaupteten zunächst, daß das Zollvereinsprinzip deshalb ein freihändlerisches sein müsse, weil es, über die ganze Erde ausgedehnt, zur absoluten Handelsfreiheit führe.

Ich erwiderte, daß ein über den Erdball ausgedehnter Zollverein keineswegs äqual der Handelsfreiheit sei. Die

Zölle fallen nicht etwa über Bord; ein wissenschaftlicher Blick wird vielmehr bei der gedachten Hypothese im Weltall eine Erde schwimmen sehn, mit einer Mauer von Schutzzöllen umgeben. Daß gegenwärtig zu Handelsverbindungen mit dem Monde noch keine Aussicht vorhanden, tangirt offenbar nicht das Prinzip, sondern nur die Praktikabilität. Dies Moment ist aber bei der ganzen Hypothese überhaupt ausgeschlossen; die Buschmänner ꝛc. zu Zöllen und Zollvereinigungen zu bewegen, ist zur Zeit nicht minder unpraktikabel, als transplanetarischer Handel.

Das Fehlerhafte ihrer Argumentation sahen denn die Herren Freihändler auch ein; versuchten es aber mit einer zweiten Einwendung.

Zugegeben, sagte Herr Prince-Smith, daß ein Zollverein nur ein ertendirtes und generalisirtes Differentialzollsystem ist, so liegt eben in diesem Ertendiren und Generalisiren ein Etwas, das die schädlichen Wirkungen des Systemes mehr als neutralisirt. Durch den freien Verkehr zwischen den zollverbündeten Ländern werden nämlich mehr natürliche Industrieen entwickelt als unnatürliche, und ist daher Summa Summarum eine Zollvereinigung doch als ein Fortschritt zu dem natürlichen Zustande, also zur Handelsfreiheit, zu betrachten.

So plausibel dieses Raisonnement auf den ersten Anblick erscheinen mag, so zeigt doch geringes Nachdenken, daß dasselbe für Freihändler durchaus unzulässig ist.

Wer beweist denn, fragt es sich, daß bei jener Balance der natürlichen und unnatürlichen Industrieen, der Saldo

zu Gunsten der natürlichen ausfällt? Gewiß weder Herr Prince-Smith noch sonst ein Sterblicher. Dem Statisticus, der es versuchen wollte, würde bald bei seiner Gottähnlichkeit bange werden; selbst dann bange werden, wenn man davon abstrahirte, daß nicht nur die Richtungen in Betracht kommen, welche den Kräften der so und soviel Millionen Zollvereinsbewohner gegeben werden, sondern daß das eigentliche Beweisthema ein Ueberschuß von Natürlichkeit in orbi terrarum sein würde.

Es ist unmöglich, eine solche Rechnung auch nur annähernd zu erträumen. Ohne dieselbe aber, auf das Gerathewohl hin, den zollvereinlichen Determinismus üben, hieße das nicht, um mit Bastiat zu reden: „das Mark ganzer Völker in eine Retorte thun und sehn, was bei dem frevlen Experimente herauskommt!"

Wenn die Freihändler den Schutzzoll verwerfen, der nur einzelne, hinsichtlich ihrer Naturgemäßheit sicher zu beurtheilende, Industrieen **künstlich** entwickeln will, wie können sie nur mit ihrem Verdammungsurtheil zögern, wo es sich um eine **künstliche** Entwickelung en masse handelt, und noch dazu um eine künstliche Entwickelung nicht nur der naturgemäßen, sondern auch der **unnatürlichen** Industrieen?

Weg mit **jedem** Zollvereine! ist daher die unzweifelhafte Losung des Freihandels.

Dieser principielle Satz wird, insbesondere bei unseren deutschen Staaten, noch durch die Erwägung unterstützt, daß

mit einer so schwerfälligen Moles, wie ein Verein unabhängiger und noch dazu konstitutioneller Staaten sie darbietet, an ein rüstiges Fortschreiten zur Handelsfreiheit nicht zu denken ist; daß dagegen ein solches Fortschreiten wohl gehofft werden darf, wenn ein jeder Staat vor seiner Thüre die schädlichen Zölle wegfegt, und sich und seinen Nächsten liebet, soweit der Zustand seiner Finanzen dies irgend gestattet.

Lasset also in dem gegenwärtigen kritischen Momente Eure mächtigen Stimmen unzweideutig ertönen, Ihr Freihändler, und gebet Euch der Hoffnung hin, daß der König, der uns vor dem romantischen Rückschritte zur deutschen Einheit errettete, uns auch von ihrem letzten Spuke: dem deutschen Zollvereine, glücklich erlösen wird.

Druck von Gustav Schade in Berlin.
Oranienburgerstr. 27.

Der

Deutsche Handel

und die beabsichtigte

Deutsche Kriegsflotte.

Von

A. D. Wichmann.

Hamburg.

Otto Meißner.

1867.

Vorrede.

In einem Briefe vom 25. April 1865 an einen inländischen Freund sprach ich mich über die beabsichtigte Machtstellung Deutschlands zur See wie folgt aus:

..... »Bei den Verhandlungen der »zur Besprechung »der eventuellen Stellung Hamburgs zum Zollverein« niedergesetzten Commission bin ich in meiner Ansicht, daß die Beschaffung »einer deutschen Kriegsflotte nur zum Nachtheil für Deutschland »sein würde, nur noch mehr bestärkt worden. — Es unterliegt für »mich gar keinem Zweifel, daß der großartige Aufschwung, den die »hanseatische Rhederei in den letzten zwanzig Jahren genommen »hat, nicht sowohl trotz des Mangels einer deutschen Kriegsflotte, »sondern eben wegen desselben möglich geworden ist. Denn eben, »weil unsere über die ganze Welt zerstreuten jungen Kaufleute »und Schiffscapitäne, wenn sie nicht in Schaden kommen wollen, »vorsichtig in der Wahl der Verbindungen, die sie eingehen, und »gewissenhaft in Erfüllung der Verpflichtungen, die sie übernehmen, »sein müssen, eben deshalb sind sie aller Orten unbestritten die »gerngesehensten und gesuchtesten und werden unsere Schiffe, bei »im Uebrigen gleichen Verhältnissen, stets denen aller anderen »Nationen vorgezogen.

»Wenn, was ich nicht in Abrede stellen will, mitunter bei »entstandenen Conflicten im Auslande, Deutsche gegen die Angehörigen anderer Nationen im Nachtheil geblieben sind, so wird, »meiner festen Ueberzeugung nach, in den meisten Fällen, mehr

»Schwäche und Unfähigkeit des betreffenden Consuls, als der Mangel »einer deuschen Kriegsflotte, schuld daran gewesen sein. Wird bei »der Wahl der Ersteren auf tüchtige, entschiedene und in ihren »Kreisen geachtete Männer gesehen — und an solchen fehlt es unter »den Deutschen im Auslande durchaus nicht — so wird der Mangel »der Letzteren kaum je empfunden werden. Eine große deutsche »Kriegsflotte würde, weil wir keine Colonien haben, gar keine re»gelmäßige Verwendung finden, wohl aber zu Conflicten Veran»lassung geben und außer anderen wirthschaftlichen Nachtheilen zu»nächst auch den im Gefolge haben, daß sie den besten Theil der »dem Seedienst sich widmenden jungen Leute der Handelsmarine »entzöge.

»Daß ich nach Vorgesagtem nichts sehnlicher wünsche, als daß »die Marinevorlage, welche das preußische Abgeordnetenhaus nächstens »zu erwarten hat, von demselben abgelehnt werden möge, brauche »ich wohl kaum zu bemerken. Ich habe die eifrige Förderung, »welche der französische Kaiser eine Zeitlang der Kriegsmarine »angedeihen ließ, stets für einen großen Fehler gehalten und bin »fest überzeugt, daß die Zeit nicht fern ist, wo diese Ansicht all»gemein getheilt werden wird.

»Wenn aber eine deutsche Kriegsflotte den deutschen Handels»interessen nicht förderlich, wohl aber nachtheilig sein kann, wenn »sie voraussichtlich nur Gelegenheit zu Conflicten bieten und von »keinerlei wahrhaftem Nutzen sein wird, so werden wir uns doch »nicht, nur aus Sucht nach einer Machtstellung, der wir nicht be»dürfen, eine Last aufladen wollen, die neben den allseitig verur»theilten stehenden Heeren doch wahrlich mehr als bedenklich ist!«

Die in Vorstehendem ausgesprochenen Ansichten ausführlicher zu begründen und sie durch Veröffentlichung in weitere Kreise zu verbreiten, ist der Zweck dieses Schriftchens, zu dessen Herausgabe mich zunächst zwei Gründe bestimmen. Der erste Grund ist die mir zur Kunde gekommene Absicht einiger hiesigen Kaufleute, Chefs von überseeischen Handlungshäusern, gestützt auf ein unver-

bürgtes Gerücht von politischen Unruhen, die auf einem südamerikanischen Platze ausgebrochen sein sollen, unseren Senat veranlassen zu wollen, die Königl. Preußische Regierung zu ersuchen, durch Absendung eines Kriegsschiffes nach dem betreffenden Platze, zur Unterstützung des derzeitigen dortigen Gouvernements, vermeintlich die Interessen der dortigen Deutschen zu schützen.

Der zweite Grund ist, die bevorstehende Wahl der Abgeordneten zum beabsichtigten norddeutschen Parlament, bei der es für Hamburg vor Allem erforderlich sein wird, daß sie auf Männer falle, die über wirthschaftliche und handelspolitische Fragen gründlich unterrichtet und bei Besprechung derselben im Stande sind, sowohl sich selbst stets rasch ein selbstständiges Urtheil bilden, als auch dasselbe jeden Augenblick sachlich und allgemein verständlich begründen und vertreten zu können. — Denn, wenn man auch im Parlamente nicht eben geneigt sein mögte, in politischen Fragen den hamburgischen Abgeordneten ein vorzugsweise sachkundiges, oder gar maaßgebendes Urtheil zuzutrauen — bevor sie nicht etwa Gelegenheit gehabt hätten, sich, als auch für ein solches befähigt, zu legitimiren — so stände doch wohl, hinsichtlich wirthschaftlicher und handelspolitischer Fragen, das Gegentheil zu erwarten und dürfte folglich ihre Ansicht über diese nicht ohne Einfluß auf deren Entscheidung bleiben. Um so mehr liegt uns daher die Pflicht ob, solche Männer zu Abgeordneten zu wählen, die, wenn es sich im Parlamente darum handeln wird, ob den Hansestädten ihre Freihafenstellung bewahrt bleiben soll, aus vollster Ueberzeugung für Letztere eintreten, weil sie wissen und zu beweisen sich getrauen, daß nur durch diese das wahre Interesse sowohl der Ersteren, als des gesammten Deutschlands, gewahrt werden kann. — Sie müssen ferner aber auch Männer sein, die, wenn bei Begründung der Nothwendigkeit eine große deutsche Kriegsflotte herzustellen, der durch dieselbe dem Handel zu gewährende Schutz hervorgehoben werden wird, sich, aus nicht minder voller Ueberzeugung, gegen diesen auf das Entschiedenste verwahren, weil sie wissen und zu

beweisen sich getrauen, daß dem deutschen Handel schwerlich durch irgend Etwas ein größerer Nachtheil zugefügt werden könnte, als eben durch diesen ihm zugedachten Schutz.

Daß wir die größte Ursache haben, von Hamburg aus nur solche Abgeordnete in's norddeutsche Parlament zu entsenden, davon hoffe ich mit Gewißheit meine Mitbürger durch vorliegende Schrift zu überzeugen.

Wenn, möglicherweise, Jemand zu der Vermuthung kommen sollte, daß ich durch die Herausgabe derselben wohl beabsichtigen möge, mich selbst zum Candidaten für die bevorstehende Abgeordnetenwahl zu empfehlen, so würde er im Irrthume sein. Man weiß hier in allen betreffenden Kreisen längst, daß ich, aus Gründen die ich hier nicht zu erörtern habe, eine Wahl positiv nicht annehmen würde.

Leider ist mir schon im Voraus bekannt, daß ich durch die Veröffentlichung meiner Ansichten nach verschiedenen Seiten hin unangenehm berühren werde. — Ich bin mir jedoch bewußt, durch dieselbe nur eine Pflicht zu erfüllen, der ich mich schon früher hätte entledigen sollen. Wegen der Verzögerung suche ich mich indessen damit zu trösten, daß der gegenwärtige Moment, wo die officielle Besprechung der Flottenfrage als nahe bevorstehend erachtet wird, für die Verbreitung meiner Ansichten geeigneter sein und denselben mehr Beachtung zuwenden dürfte, als wenn deren Veröffentlichung schon früher erfolgt wäre. — Jedenfalls werden sie das Schlimmste, was ihnen widerfahren könnte, daß sie nämlich todtgeschwiegen würden, jetzt doch wohl schwerlich zu befürchten haben.

Hamburg, im December 1866.

N. D. W.

1.

Die eigentliche Natur des Handels wird auch in unserer Zeit, wo sich der Betreibung desselben doch längst schon sehr tüchtige Kräfte zugewandt haben, immer noch nur selten richtig erkannt. Auch unter den Handeltreibenden selbst trifft man immer noch verhältnißmäßig nur Wenige, die sich der Bedingungen, unter welchen allein der Handel dauernd gedeihen kann, wirklich klar bewußt sind. Nur dadurch erklärt es sich, daß Bevölkerungen, wie Regierungen, gelegentlich immer wieder aufs Neue in den Fehler verfallen, durch Bevormundung und Schutz dem Handel nützen zu wollen, während die Geschichte aller Länder, in denen regierungsseitig Schutz zur Anwendung gekommen ist, deutlich zeigt, daß durch Nichts sicherer der Verfall des Handels eines Volkes herbeigeführt wird, als durch den demselben gewährten Schutz.

Nicht minder unklar ist man sich im Allgemeinen auch darüber, daß der Kaufmann, der Natur seines Geschäfts nach, Kosmopolit ist und sein muß. Seine Aufgabe ist es und muß es sein, möglichst mit aller Welt in Frieden zu leben, weil er vor allen Dingen des Vertrauens und möglichst allseitigen Entgegenkommens für den Erfolg seiner Unternehmungen nothwendig bedarf. Es gilt dieses für die Betreibung des kaufmännischen Geschäfts in den kleinsten wie in den größten Verhältnissen, und jeder Kaufmann, trotzdem er ein eifriger Anhänger der Nationalität, der er angehört, sein kann, welcher aber diesen Gesichtspunkt nicht im Auge hält und nach demselben verfährt, wird es zu beklagen haben.

Dem Kaufmann zumuthen wollen, daß er aus nationalen oder patriotischen Rücksichten wissentlich gegen sein erlaubtes Interesse handeln solle, hieße daher geradezu, etwas Unvernünftiges von ihm verlangen, und wenn er einer solchen Zumuthung nachkäme, so würde er nicht patriotisch, sondern im Gegentheil unpatriotisch handeln, weil, indem er sein Interesse schädigte, er zu gleicher Zeit auch das Interesse der Gemeinschaft, der er angehört und von der er ja ein Glied ist, benachtheiligen würde. Selbstverständlich kann Vorgesagtes nur von der vorausgesetzten erlaubten Wahrnehmung der kaufmännischen Interessen gelten und nicht etwa auch dann Anwendung finden sollen, wenn z. B. in Kriegszeiten ein Kaufmann es sich erlauben wollte, dem Feinde Kriegsmaterial ꝛc. zu liefern, weil er dadurch dem Lande, dem er angehört, und damit auch sich selbst, Schaden zufügen, jedenfalls aber über das Maaß des Erlaubten hinausgehen würde.

Durch obige Vorbemerkungen wird hoffentlich die Gefahr, daß nachstehende Ausführungen mißverstanden werden könnten, verringert worden sein.

Zur Begründung meiner bereits im Vorworte ausgesprochenen Ansicht, daß der deutsche Handel keines Schutzes durch eine zu schaffende große deutsche Kriegsflotte bedürfe, weise ich zunächst auf die Thatsache hin, daß die deutschen und vornämlich die hanseatischen Schiffe zur Zeit die gesuchtesten sind und in der ganzen Welt, unter gleichen Bedingungen, den Schiffen aller anderen Nationen vorgezogen werden. Es ist diese Thatsache eine so allgemein anerkannte und in betreffenden Kreisen gewürdigte, daß z. B. vor längerer Zeit schon ein großer englischer Rheder mit einem geachteten hiesigen Kaufmann, der früher auch Rhederei betrieb, darüber correspondirte, ob es nicht möglich zu machen sei, daß er seine — englischen — Schiffe unter hamburgischer Flagge fahren lassen könne? Der englische Rheder beabsichtigte also seine Schiffe des mächtigen

englischen Schutzes zu berauben, weil er wußte, daß sie unter der schutzlosen hamburger Flagge besser seinen Handelsinteressen dienen könnten!

Daß ferner die deutschen Kaufleute zur Zeit in der ganzen Welt die geachtetsten sind und den Angehörigen aller anderen Nationen fast aller Orten vorgezogen werden, wie ebenso, daß fast überall nicht allein bedeutende deutsche Handlungsfirmen bestehen, sondern vielfach auch Handlungshäuser unter englischen, französischen oder spanischen Firmen von deutschen Chefs, oder doch von deutschen Procuristen ꝛc. geleitet werden, ist eine nicht minder anerkannte Thatsache. Unsere deutschen Kaufleute haben es also, als Kaufleute, im Auslande gewiß nicht zu beklagen, daß sie Deutsche sind, weil ihnen eben dieser Eigenschaft wegen vorzugsweise die besten Gelegenheiten, ihr Glück zu machen, geboten werden.

So sollte man wenigstens meinen.

Und doch, trotz der bevorzugten Stellung, welcher sich Personen und Schiffe deutscher Nationalität überall erfreuen, von allen Seiten, vom Inlande wie vom Auslande aus, die Forderung der Deutschen, die deutschen Handelsinteressen im Auslande durch eine mächtige, dem großen Deutschland würdig entsprechende Kriegsflotte gewahrt zu sehen!

Wie reimt sich das?

Müßte man danach nicht annehmen, daß die oben ausgesprochene Ansicht: der deutsche Handel bedürfe keines Schutzes, eine irrige sein werde? Wäre man nicht vollständig berechtigt zu dieser Annahme, wenn deutsche Kaufleute, die längere Zeit im Auslande und namentlich auch auf überseeischen Plätzen gelebt haben und noch Geschäfte dahin betreiben, ebenso wie solche, die sich zur Zeit noch auf Letzteren befinden, sich gleichmäßig nach diesem Schutze sehnen? Sollten sie, die sie die persönliche Er-

fahrung für sich haben und um deren Interessen zunächst es sich handelt, nicht am Besten beurtheilen können, was für dieselben erforderlich ist?

Wenn ich, ungeachtet der scheinbaren Berechtigung der vorstehenden Fragen, kein Bedenken trage, sie sämmtlich mit einem unbedingten »Nein« zu beantworten, so liegt mir die Verpflichtung ob, die Richtigkeit meiner Behauptung mit stichhaltigen Gründen zu beweisen. Ich muß hoffen, daß mir das in Nachstehendem gelingen werde.

Zuvörderst erlaube ich mir die Bemerkung, daß es eine eben so eigenthümliche, als immer wiederkehrende Erscheinung im Menschen- und Völkerleben ist, daß sowohl einzelne Personen als ganze Völker, anstatt die Fehler Anderer sich zur Lehre dienen zu lassen, um sie zn vermeiden, vielmehr eine Befriedigung ihres Ehrgeizes darin zu suchen scheinen, sie nachzuahmen, sobald sie auf die nämliche Stufe der Entwickelung gelangt sind, auf welcher jene in die betreffenden Fehler verfielen. Diese Erscheinung beruht auf einem Verkennen von Ursachen und Wirkungen, und dieses Verkennen ist es, welches zu Trugschlüssen führt, die als solche zu kennzeichnen mir obliegt.

Nicht eine von den Nationen, welche nach einander zu bedeutendem Handelsflor gelangten, erwarb sich denselben durch den Schutz, den die, durch Ersteren erst ermöglichte, spätere Machtstellung der Nation ihrem Handel hätte gewähren können, sondern Alle verdankten ihn der Unternehmungslust, dem Fleiße, der Tüchtigkeit und denjenigen übrigen Eigenschaften ihrer Angehörigen, durch welche allein die Anknüpfung von Handelsverbindungen ermöglicht wird und durch welche allein auch nur diese dauernd bewahrt werden können.

Alle verfielen aber auch nach einander in denselben Fehler, daß sie nämlich glaubten, die Stellung in der Handelswelt, welche

ihre Vorfahren sich unter Mühen und Sorgen durch vorerwähnte Eigenschaften erworben hatten, durch Macht behaupten und durch Privilegien und Monopole ihren Nachkommen vererben zu können.

Man kann dreist die Behauptung aufstellen, daß von dem Zeitpunkte an, wo die Machtstellung der betreffenden Nation zur höchsten Entwickelung gelangt war — sie sich also am Besten in der Lage befand, ihren Handel schützen zu können — der Anfang des Verfalls desselben datirt. Holland liefert für diese Behauptung den naheliegendsten, bündigsten Beweis, wie ich später noch specieller nachzuweisen Gelegenheit haben werde. Frankreich, dessen Angehörige von jeher am Meisten auf Regierungsschutz gegeben haben, ist sogar nie zu Handelsbedeutung gelangt, und daß England zur Zeit noch diejenige Stellung in der Handelswelt einnehmen sollte, die es inne hatte, dürfte nach der betreffenden obigen Mittheilung doch auch zu bezweifeln erlaubt sein.

Die Erklärung, warum dem so ist, ist sehr leicht.

Eine Nation kann wohl eine fremde Regierung und durch diese die Bewohner eines fremden Landes durch Macht zwingen, den berechtigten oder wohl gar auch unberechtigten Anforderungen eines oder einiger ihrer Angehörigen nachzugeben, sie kann aber mit aller Macht nicht das erzwingen, was für das Gedeihen des Handels unerläßlich ist, nämlich Vertrauen und bereitwilliges, freundliches Entgegenkommen von Seiten jener Bewohner.

Jeder in einem fremden Lande durch Macht ausgeübte Zwang wird vielmehr unausbleiblich eine Entfremdung der Bewohner desselben zur Folge haben, die auf die Beziehuugen zu den betreffenden Fremden nur von nachtheiligem Einfluß wird sein können. Dieser wird in der Regel die Wirkung haben, daß die Angehörigen der betreffenden Nation den zu Gunsten Eines oder Einiger von ihnen ausgeübten Zwang hundertfach zu entgelten

haben werden; er kann aber auch dahin führen, daß sie sogar zum Verlassen des Landes genöthigt werden, wenn die Entfremdung der Eingeborenen sich bis zur Erbitterung gesteigert haben und schließlich zum Hasse ausgeartet sein sollte. Gegen diesen wird keine Nation, wie mächtig sie auch sei, auf die Dauer ihre Angehörigen schützen können, wenn diese nicht selbst durch ihr Verhalten ihn zu beschwichtigen im Stande gewesen waren.

Nicht also die Macht einer Nation ist es, welche die Anknüpfung von Handelsverbindungen mit fremden Völkern ermöglichen, oder gar deren Fortbestand sichern kann, sondern einzig und allein die Unternehmungslust, der Fleiß, die Tüchtigkeit, mit einem Worte die Intelligenz ihrer Angehörigen vermag das Eine wie das Andere.

Das dem so ist, dafür zeugt am Besten die Bevorzugung, deren sich zur Zeit die deutschen Kaufleute und die deutschen Schiffe überall erfreuen, und glaube ich mich vorläufig der Beibringung weiterer Beweise dafür, daß dem Handel durch Regierungsschutz keine dauernde Förderung zu Theil werden kann, enthalten zu können.

2.

Zur Erklärung der Thatsache, daß, meiner Ansicht entgegen, der Schutz, den eine mächtige deutsche Kriegsflotte dem deutschen Handel soll gewähren können, von vielen Deutschen im Inlande wie im Auslande für dringend erforderlich erachtet und sehnlichst gewünscht wird, möge Nachstehendes dienen.

Zunächst, wie verhält es sich mit der anscheinend vorzugsweisen Berechtigung derjenigen deutschen Kaufleute, die längere Zeit im Auslande lebten, oder noch leben, über die betreffende Frage ein sachkundiges, richtiges Urtheil für sich in Anspruch nehmen zu können?

Niemand kann weniger als ich gewillt sein, die Mühen, Sorgen, Beschwerden, Entbehrungen und Gefahren zu unterschätzen, denen sich alle Diejenigen mehr oder minder unterziehen müssen, welche sich Handelszwecke halber auf überseeischen Plätzen aufhalten. Ich bin sogar der festen Ueberzeugung, daß, wenn sie selbstverständlich zunächst auch nur in eigenem Interesse nach überseeischen Plätzen gehen, ihr Aufenthalt auf denselben zugleich doch auch vom größten Nutzen für das ganze deutsche Vaterland ist, dessen Handel und ganz besonders auch dessen Industrie vorzugsweise ihrer Vermittelung den Aufschwung verdanken, dessen sie sich seit den letzten Jahrzehnten in steigender Progression zu erfreuen hatten. Durch vorstehende Bemerkungen wünsche ich im

Voraus dem zu befürchtenden Vorwurfe zu begegnen, als wenn ich etwa aus Unkunde die großen Verdienste unserer auf überseeischen Plätzen lebenden Landsleute verkenne, oder aus noch schlimmeren Motiven sie verkleinern, oder gar leugnen wolle. Ich will vielmehr noch ganz ausdrücklich hervorheben, daß es eben die, durch den persönlichen Aufenthalt in den betreffenden Ländern erworbene, specielle Kenntniß der Sitten, Gewohnheiten und Bedürfnisse der Bewohner derselben ist, denen unsere Landsleute ihre Erfolge verdanken, welche Letztere doch meistens zugleich auch dem gesammten Deutschland zu Gute kommen; daß diese specielle Kenntniß an und für sich sie aber nicht zugleich auch befähigen kann, volkswirthschaftliche Fragen richtig zu beurtheilen, will ich nun versuchen, nachstehend zu begründen.

Die Meisten von den Betreffenden werden in dem Alter von zwanzig und einigen Jahren in's Ausland gegangen sein und vorher gewiß selten Zeit und Gelegenheit gehabt haben, sich mit volkswirthschaftlichen Fragen zu beschäftigen und handelspolitische Studien zu betreiben. Ebenso werden die Meisten von ihnen sich auch später schwerlich mit dem eingehenden Studium derartiger Fragen befaßt haben. Daß aber Jemand, ohne daß Ersteres vorhergegangen wäre, zu einer gründlichen, sachgemäßen und unpartheiischen Beurtheilung der Letzteren befähigt sein sollte, wird man doch nicht wohl annehmen dürfen. Wer aber auch der Ansicht sein möchte, daß der Mangel jener Studien durch eine reiche, praktische Lebenserfahrung ersetzt werden könne, wird doch darin wohl mit mir übereinstimmen, daß zur Erlangung dieser der Aufenthalt an, in den meisten Fällen verhältnißmäßig kleinen, überseeischen Plätzen mindestens doch nicht vorzugsweise geeignet erachtet werden kann.

Ferner werden die Meisten von ihnen längere Zeit, wenn nicht ausschließlich an einem und demselben Platze geblieben sein und dadurch auch des Vortheils entbehrt haben, den der wechselnde

Aufenthalt in verschiedenen Ländern oder auch selbst der längere Aufenthalt in einer großen, volk- und verkehrsreichen Stadt dadurch bietet, daß durch ihn das Urtheil geschärft und der Gesichtskreis erweitert wird.

Wenn man hoffentlich die vorstehenden Voraussetzungen mindestens, als wahrscheinlich in vielen Fällen richtige, gelten läßt, so wird man es auch nicht eben befremdend finden können, wenn die Betreffenden in Fällen, wo sie, durch oder ohne ihre Schuld, mit Privaten oder Regierungen in Conflicte gerathen sind, den Glauben hegen, daß wenn die deutsche Nation im Stande wäre, ihnen mächtigen Schutz gewähren zu können, sie dadurch zu ihrem vermeintlichen Rechte gelangen würden. Sie werden diesen Glauben um so fester hegen, je weniger ihnen die factischen Verhältnisse im deutschen Vaterlande, welches sie meistens jung verlassen haben, bekannt sind, je weniger sie noch Gelegenheit gehabt haben, aus eigener Erfahrung zu wissen, daß sie auch dort, wie in jedem anderen europäischen Lande, bei ähnlichen Conflicten, nicht immer ihr vermeintliches Recht würden erlangen können.

Ganz besonders werden sie sich aber darauf berufen, aus Erfahrung zu wissen, daß die Angehörigen mächtiger Nationen, namentlich die vielbeneideten Engländer, durch Pochen auf die Macht ihrer Nation Forderungen durchgesetzt haben, welche gleichzeitig zur Geltung zu bringen Deutsche nicht im Stande waren.

Man kann gern einräumen, daß dergleichen, schwachen Regierungen gegenüber, vereinzelt vorgekommen sein mag. Gewiß aber auch nur in einzelnen Fällen, zumal in neuerer Zeit, nachdem im Frühjahre vorigen Jahres von einem englischen Minister — wenn ich nicht irre, Gladstone — im Parlamente die Erklärung abgegeben und wiederholt ausdrücklich betont worden ist, daß die englische Regierung keinesweges die Verpflichtung anerkenne, jedem Engländer, der sich im Auslande Verlegenheiten bereitet habe, zur Seite stehen und ihn schützen zu müssen. Daß

diese officielle Erklärung keinen anderen Zweck hatte, als die im Auslande lebenden Engländer vor dem brüsken, pochenden Auftreten — welches Einige von ihnen sich wohl mitunter haben zu Schulden kommen lassen und um welches unsere deutschen Landsleute sie beneiden — zu warnen, unterliegt so wenig einem Zweifel, als daß der Umstand, daß dieses anmaßende Auftreten den Handelsbeziehungen der Nation bereits fühlbar nachtheilig geworden ist, die Veranlassung dazu gegeben hat.

Vor der Gefahr einer ähnlichen Verwarnung möchte ich unsere jungen Landsleute bewahrt und deshalb sie nicht in Versuchung geführt sehen.

Ich theile nämlich durchaus nicht die Ansicht, daß die Deutschen, als solche, ganz absonderliche Wesen und nicht mit ähnlichen Fehlern und Schwächen wie andere Menschen auch behaftet sind. Solche ganz absonderliche Wesen allerdings müßten sie sein, wenn die Behauptung, die man häufig aufstellen hört, richtig sein sollte, daß sie nicht wie Andere in den Fehler verfallen würden, anmaßend und pochend im Auslande aufzutreten, auch wenn sie wüßten, oder doch der Meinung wären, daß sie sich, so gut wie die Engländer, des Schutzes einer mächtigen Kriegsflotte zu erfreuen hätten. Ich hege vielmehr im Gegentheil die Ueberzeugung, daß wir von unseren Angehörigen, bevor sie sich an die Großmachtstellung der deutschen Nation gewöhnt hätten, sogar noch ärgere Verstöße zu befürchten haben würden, als die Engländer zur Zeit von den ihrigen, weil diese doch schon mit dem Bewußtsein, einer mächtigen Nation anzugehören, aufgewachsen sind, und nur noch die Ungebildeten unter ihnen der Versuchung, darauf trotzen zu wollen, erliegen werden.

In Vorstehendem glaube ich ausführlich genug bewiesen zu haben, warum ich den im Auslande lebenden deutschen Kaufleuten, bei aller Anerkennung, die ich ihren Verdiensten um den deutschen Handel bereitwillig zolle, doch nicht die Berechtigung

einräumen kann, über die Frage, um welche es sich handelt, vorzugsweise richtig und unpartheiisch urtheilen zu können.

Ich will mir, hierauf bezüglich, nur noch erlauben, kurz auszuführen, welche Folgen es muthmaßlich gehabt haben würde, wenn die im Vorworte erwähnte Absicht hiesiger Kaufleute, durch unseren Senat die Königl. Preußische Regierung zur Absendung eines Kriegsschiffes nach einem südamerikanischen Hafen, behufs Unterstützung der bedrohten derzeitigen dortigen Regierung, zu veranlassen, zur Ausführung gekommen und die Königl. Preußische Regierung auf ein solches Gesuch eingegangen wäre.

Angenommen, das Kriegsschiff wäre nicht post festum eingetroffen, wie es im vorliegenden Falle geschehen sein würde, so dürfte wohl kaum zu bezweifeln gewesen sein, daß bei dessen Eintreffen der Prätendent, welcher das zeitige Gouvernement zu stürzen unternommen hatte, sich zurückgezogen haben würde und somit der Zweck, den man im Auge hatte, vorläufig erreicht worden wäre. Weniger gewiß dürfte schon zu rechnen gewesen sein auf aufrichtigen Dank Seitens Derer, denen die Intervention zunächst zu Gute gekommen wäre, des derzeitigen Gouvernements und seiner Anhänger, weil der gekränkte Stolz der Landeseingeborenen es gegen sie nicht an Vorwürfen darüber, daß sie sich zu ihrer Hülfe fremder Einmischung bedient hätten, würde haben fehlen lassen.

Das gewiß höchst verzeihliche Frohlocken der am Platze anwesenden Deutschen, über das durch sie veranlaßte Eintreffen eines deutschen Kriegsschiffes, hätte die Verstimmung der Landeseingeborenen sicher nur noch steigern können. Das Odium wegen der dem Lande durch die fremde Einmischung zugefügten Kränkung würde schon auf sie, die Deutschen, gefallen sein, selbst während die Folgen der Ersteren dem Gouvernement noch zu Nutze gekommen wären.

Was würden sie aber zu erwarten gehabt haben, wenn nach wieder erfolgtem Auslaufen des Kriegsschiffes, welches früher oder später ja doch hätte stattfinden müssen, der Prätendent die Fahne des Aufruhrs wieder aufgesteckt und, unterstützt durch die im Lande herrschende Erbitterung über die erlittene Schmach, wahrscheinlich sehr bald das derzeitige Gouvernement gestürzt haben würde? — Sie, die Deutschen, welche seit Jahrzehnten die beliebtesten Fremden am Platze waren, und stets mit den Landeseingeborenen auf das freundschaftlichste verkehrten, in vielen Fällen sogar durch Verheirathung mit ihnen verwandt sind, aus deren Handlungshäusern sich im Laufe der Zeit schon eine nicht kleine Zahl von Theilnehmern mit bedeutendem Vermögen nach Europa zurückzog, deren jetzige Chefs muthmaßlich die sichere Aussicht haben, es bald eben so machen und jüngeren Theilnehmern gleich gute Aussichten hinterlassen zu können, — sie würden alsdann zu befürchten gehabt haben, der Rache des Volkes sich preisgegeben zu sehen, wenn nicht gar zum Verlassen des Landes genöthigt zu werden.

Das würden wahrscheinlich die Folgen für die am Platze befindlichen Deutschen gewesen sein, deren zum Theil hier anwesende Chefs die nächsten Veranlasser der Intervention gewesen wären!

Aber von noch viel gewichtigeren Folgen hätte diese für den gesammten übrigen deutschen, überseeischen Handel werden können.

Vom ersten Bekanntwerden an, der Nachricht, daß die Königl. Preußische Regierung zur Intervention betreffenden Orts sich bereit erklärt habe, würden nicht nur die Deutschen des nächstbetheiligten Platzes gejubelt haben, würde nicht nur fast die gesammte deutsche Presse, und würden nicht nur die Deutschen in allen Theilen der Welt muthmaßlich in diesen Jubel eingestimmt, sondern es würden auch ohne Frage Freund und Feind in der ganzen Welt sich des Thema's bemächtigt haben. Die Folgen davon hätten, meiner Ansicht nach, keine andere sein können, als daß der deutsche Handel die mit der Machtstellung verbundenen nachtheiligen Folgen für

den Handel schon empfunden haben würde, bevor die Nation in Wirklichkeit noch einmal zu einer thatsächlichen Machtstellung zur See gelangt gewesen wäre. Denn, daß die Beunruhigung, welche sofort aller Orten die Sicherheit beeinträchtigt haben würde, der man sich bis dahin im Verkehr mit Deutschen ruhig hingegeben hatte, daß diese Beunruhigung von keinen anderen, als unmittelbar nachtheiligen Folgen für den Geschäftsverkehr hätte sein können, wird schwerlich Jemand bezweifeln wollen.

Nun, vorläufig haben wir das Alles Gottlob! noch nicht zu befürchten. Die beabsichtigte Intervention ist glücklicher Weise unterblieben. Das betreffende Gouvernement hat, nach den jüngsten Nachrichten, den Prätendenten besiegt und gefangen genommen und wird dadurch ohne Zweifel sein Regiment mehr befestigt haben, als wenn es mit Hülfe fremder Einmischung gesiegt hätte.

Daß also auch diejenigen Deutschen, welche lange im Auslande waren und zur Zeit noch Geschäftsverbindungen dahin unterhalten, nicht immer vorzugsweise zu einer richtigen und unpartheiischen Beurtheilung der in Rede stehenden Frage geeignet sind, dafür dürfte die vorstehende Ausführung doch auch wohl zugleich genügenden Beweis geliefert haben.

3.

Im Vorworte führe ich unter den Gründen, warum wir Deutschen keine große Kriegsflotte gebrauchen können, auch den an, daß sie keine regelmäßige Verwendung finden würde, weil wir keine Colonien haben.

Freilich scheint man sich des Mangels der Letzteren auch schon bewußt worden zu sein und mehrseitig allen Ernstes auf dessen Abhülfe zu denken. So finde ich z. B. in der Zeitung des hamb. unparth. Correspondenten vom 18. d., unter dem Artikel London, die folgende Notiz:

„Mit den neuen chinesischen Posten trifft die Mittheilung „ein, daß Capitain Noelke von dem preußischen dreimastigen „Schooner „Vampyr“ eben von der Soloo-Inselgruppe, die zwischen „den Philippinen und Borneo liegt, eingetroffen war und ein „merkwürdiges Document in seidener Umhüllung mitgebracht hatte. „Soviel man über den Inhalt dieses Actenstückes hört, ist es ein „Brief des Sultans der gedachten Inselgruppe an den König „Wilhelm von Preußen, worin demselben das Protectorat über die „Besitzungen des Sultans augetragen wird, da die Soloognesen „der gegenwärtig von den Spaniern ausgeübten Controlle über-„drüssig sind. Das Schriftstück soll nach Berlin befördert werden. „Capitain Noelke hat in seinem Besitze mehrere große Perlen von „bedeutendem Werthe, die er von den Soloo-Inseln, an deren Küsten „dieselben sehr zahlreich sind, mitgenommen hat.“

Wenn vorstehende Notiz wahr ist und der König von Preußen das ihm angetragene Protectorat annähme, so hätten wir damit zugleich die beste Aussicht, möglicher Weise sehr bald Gelegenheit zu bekommen, unsere Machtstellung zur See zu erproben, wenn nämlich Spanien sich der bis dahin ausgeübten Controlle über die betreffende Inselgruppe nicht gütlich sollte begeben wollen. Aehnliche Notizen, wie die vorstehende, so wie über Inselgruppen, die Preußen ohne Weiteres in Besitz nehmen, oder durch Tausch acqueriren könne, sind in neuerer Zeit schon öfter in der Tagespresse aufgetaucht. Sie scheinen mir wenigstens das Vorhandensein der Ansicht zu documentiren, daß für Deutschland der Erwerb von Colonien wünschenswerth gehalten werde.

Irre ich in dieser Voraussetzung nicht, so ist das Vorhandensein jener Ansicht nur ein neuer Beleg für die Richtigkeit der oben von mir angedeuteten Erscheinung, daß die Menschen eine Befriedigung ihres Ehrgeizes darin zu suchen scheinen, die Fehler Anderer nachzuahmen. Wie wäre es sonst möglich, daß man sich in Deutschland nach dem Erwerbe von Colonien sehnen kann, nachdem seit lange schon in Ländern, welche Colonien besitzen, die Nachtheile des Colonial-Systems von den kenntnißreichsten, erfahrensten und einsichtvollsten Männern öffentlich geschildert worden sind und auf dessen baldmöglichste Beseitigung eifrigst hingearbeitet wird, auch seit Jahren schon die Colonien meistens nur noch in einem sehr lockeren Verbande mit deren Mutterlande, in dessen wohlverstandenem Interesse, erhalten werden?

Einer der bedeutendsten holländischen Kaufleute und Rheder, zugleich einer der gründlich unterrichtetsten und wissentschaftlich — namentlich auch volkswirthschaftlich — gebildetsten Kaufleute, die ich kenne, sprach sich kürzlich bei einem Besuche, den einer meiner Söhne ihm abstattete, und bei Veranlassung einer Unterhaltung über Hamburgs eventuelle Stellung zum Zollverein, in folgendem Sinne aus:

»Wir Holländer können im Handel mit Ihnen (Hamburgern und Bremensern) nicht concurriren. Einmal können wir es der größeren Freiheit wegen nicht, deren sich der Handel bei Ihnen zu erfreuen hat und deren Vortheile durch keinerlei Einrichtungen ausgeglichen oder ersetzt werden können, ferner können wir es auch ganz besonders Ihrer — Schutzlosigkeit wegen nicht. Daß Sie durch diese gezwungen sind, Ihre geschäftlichen Interessen auf auswärtigen Plätzen durch ihre eigenen Söhne, Verwandten oder doch Geschäftsangehörigen leiten und überwachen zu lassen, (also der Selbsthülfe zu vertrauen) dadurch sind Sie gegen die Angehörigen mächtiger Staaten so sehr im Vortheil, daß Sie ihnen leicht, aller Orten wo Letztere nicht durch Monopole begünstigt sind, den Vorrang abgewinnen. Für uns Holländer hat der Besitz unserer Colonien, in denen unsere Landeskinder vor den Angehörigen anderer Nationen bevorzugt sind, die Wirkung, daß wir vom Handel mit der übrigen Welt so gut als ausgeschlossen sind; denn diejenigen von unseren jungen Holländern, welche sich entschließen, über See zu gehen, wollen sich natürlich nur dahin begeben, wo sie, gegen Andere bevorzugt, die sicherste Aussicht haben, am Leichtesten ihr Glück machen zu können.«

So der erfahrene, praktische, unterrichtete Holländer.

Einen auffällig bündigen Beweis dafür, daß man auch im Handel — wie in allen übrigen Dingen — am sichersten der Selbsthülfe vertraut, lieferte das Bombardement von Valparaiso, vor welchem nur die unbeschützten Deutschen verständiger Weise ihre Güter in Sicherheit gebracht hatten, während die Angehörigen der mächtigsten Nationen der Welt, dem Schutze ihrer vor dem Hafen liegenden Kriegsschiffe vertrauend, mehr oder weniger bedeutende Verluste erlitten.

Auf einer Reise, die ich kürzlich nach Frankreich, Belgien und Holland unternahm, hatte ich selbst gleichfalls Gelegenheit, durch

Unterredungen mit anerkannt unterrichtetsten Männern, den obenangeführten ganz ähnliche Ansichten in allen drei Ländern vertreten zu finden. Und daß in England ähnliche Männer seit lange schon Nichts sehnlicher wünschen, als daß die seit Jahren schon nach und nach vor sich gegangene Umwandlung seiner Colonien in selbstständige, dem Mutterlande nahe befreundete Staaten, sich je eher je lieber vollständig vollzogen haben möge, das anzunehmen habe ich gleichfalls alle Ursache.

Ob wir Deutschen uns die Erfahrungen jener Völker werden zur Lehre dienen lassen? Ich weiß es nicht, will aber wenigstens meinerseits nach besten Kräften dafür streben, daß es geschehe.

Wir Deutschen sind eine große Nation. Ich fürchte, wir werden auch eine nach Außen mächtige sein wollen und glauben, dazu des Luxus der Colonieen nicht entbehren zu können.

Möchten wir vor demselben doch bewahrt bleiben!

4.

Die ferner im Vorworte von mir ausgesprochene Befürchtung, daß eine große deutsche Kriegsflotte, für die wir keine regelmäßige Verwendung hätten, leicht zu Conflicten Veranlassung geben würde, ist eine zu naheliegende, als daß eine ausführliche Begründung derselben meinerseits erforderlich sein sollte. Unsere Marineofficiere würden eben Menschen sein, wie Andere, und bevor sie sich in ihre neue Stellung eingelebt hätten, würden wir sicher kein geringes Lehrgeld für sie haben bezahlen müssen.

Eben so scheint es mir fast überflüssig, die wirthschaftlichen Nachtheile alle, welche die Schaffung einer großen Kriegsflotte im Gefolge haben würde, hier noch ausführlich begründen zu wollen. Die enormen Summen, welche deren Herstellung und Unterhaltung erfordern würden, könnten sicher nur auf Kosten der Mittel beschafft werden, die, wenn für Unterrichts- und Bildungszwecke, für Herstellung von Verkehrserleichterungen, öffentlichen Bauten, so wie für ähnliche andere nützliche Dinge verwendet, gewiß von den segenreichsten Folgen gewesen sein würden.

Vor einigen Jahren, zur Zeit als die Bierseidel-Kreuzersammlung für die Flotte in Deutschland im Schwunge war, fand ich mich veranlaßt, die Marine-Abtheilung im Louvre in Paris einmal näher in Augenschein zu nehmen. Diese nähere Besichtigung verschaffte mir die Ueberzeugung, daß, wenn man in

Deutschland noch zwanzig Jahre fortgefahren wäre, mit ähnlichem Erfolge, als in der ersten Zeit, für die Flotte zu sammeln, der Ertrag dieser Sammlungen noch lange nicht hingereicht haben würde, auch nur eine ähnliche Modellsammlung, wie sie dort aufgestellt ist, dafür beschaffen zu können.

Eine große Kriegsflotte ist die kostspieligste Institution, welche eine Nation sich schaffen kann.

Sollte Deutschland, neben der schweren Last, die ihm durch Unterhaltung seines großen stehenden Heeres schon aufgebürdet ist, auch noch eine große Kriegsflotte unterhalten müssen, so würde es dadurch in wirthschaftlicher Beziehung unberechenbar zu leiden haben, indem die Entwickelung seiner Landwirthschaft, seiner Gewerbe, seiner Industrie und seines Handels unfehlbar in bedauerlichster Weise dadurch beeinträchtigt werden würde.

Möge die Erkenntniß, daß dem so ist, doch noch zeitig genug beim deutschen Volke, und zunächst in maaßgebenden Kreisen, Eingang finden!

Es erübrigt mir noch, in Kürze darauf hinzuweisen, wie eine große Kriegsflotte die Interessen des deutschen Handels und der deutschen Schifffahrt auch dadurch in der empfindlichsten Weise verletzen würde, daß sie sicher den besten Theil der sich dem Seedienste widmenden jungen Leute der Handelsmarine entzöge.

Wenn schon jetzt die Auswanderung von in dienstpflichtigem Alter stehenden jungen Leuten, die sich dem Dienste im Landheere entziehen wollen, eine sehr bedenkliche Höhe erreicht hat, und der Schade, der dadurch schon jetzt dem deutschen Vaterlande erwächst, gar nicht hoch genug angeschlagen werden kann, was haben wir dann erst zu befürchten, wenn die Bewohner der Küsten der Nordsee und der friesischen Inseln, aus denen sich die hanseatische Handelsmarine bis jetzt vorzugsweise recrutirte, so wie unsere

eigenen jungen Leute, zum Dienste auf der Kriegsflotte ausgehoben werden sollen? Bis jetzt waren Letztere bei uns vom Militairdienste frei, wenn sie gewisse Jahre auf hamburgischen Schiffen gefahren hatten und war doch nur der Verlust derjenigen zu beklagen, die sich nicht der Schifffahrt gewidmet hatten, und sich dem Militairdienste durch Auswanderung entzogen. Schon jetzt wird den deutschen Handelsschiffen ein Mangel an geigneter Bemannung, die bekanntlich fast nur von den Küstenbewohnern geliefert werden kann, schon häufig fühlbar. Würden Umstände eintreten, die geeignet wären, diesen Mangel noch wesentlich zu steigern, so würde die Rückwirkung davon nur von höchst bedenklichen Folgen sein können. Denn, wohl zu beachten dürfte sein, daß unsere jungen Seeleute, die sich dem gezwungenen Dienste auf der deutschen Flotte durch Auswanderung entzögen, fast ohne Ausnahme auf die Schiffe der Nordamerikaner — unserer rührigsten Rivalen — übertreten würden, was für die deutsche Rhederei den doppelten Nachtheil hätte, daß diese sie entbehren müßte, während ihre Kräfte der concurrirenden nordamerikanischen Rhederei zu Nutze kämen.

Aber auch ganz abgesehen von der zu befürchtenden Auswanderung unserer jungen Seeleute, würde die für eine große Kriegsflotte erforderliche Bemannung, die der Handelsmarine entzogen würde, an und für sich schon nachtheilig genug auf Letztere einwirken. Denn, die für diese nachbleibende Mannschaft würde eine nicht nur an Quantität, sondern ebenfalls auch an Qualität geringere werden, weil mit Gewißheit anzunehmen wäre, daß besonders strebsame, gebildete junge Männer die anscheinend glänzendere Carriere auf Kriegsschiffen, der bescheideneren auf Handelsschiffen, vorziehen würden.

Der Nachtheil, den dadurch die deutsche Rhederei zu erleiden haben würde, ist ein unberechenbarer, kann aber in seinen Folgen schwerlich überschätzt werden.

Denn, fast nicht minder, als seinen Kaufleuten, verdankt der deutsche Handel seinen Flor der anerkannten Tüchtigkeit seiner Schiffscapitaine. Ihrer Sachkunde, Umsicht und Zuverlässigkeit, verbunden mit verständigem Auftreten in fremden Ländern und angemessenem Benehmen, verdankt die deutsche Rhederei die bevorzugte Stellung, welche sie in der ganzen Welt einnimmt und die für die Interessen des deutschen Handels von so überaus großer Wichtigkeit ist.

Und daß dem so ist, das ist wieder so leicht zu erklären.

Weil wir Deutschen keine große Kriegsflotte hatten, welche die besten Kräfte der Handelsmarine entziehen konnte, so kam die Intelligenz und Tüchtigkeit aller unserer jungen Angehörigen, die sich der Schifffahrt widmeten, unserer Handelsmarine zu Gute, und weil sie wußten, daß sie sich im Auslande nicht auf den Schutz einer großen Flotte verlassen konnten, mußten unsere jungen Seeleute, ebenso wie unsere jungen Kaufleute, sich bemühen, sich diejenigen Eigenschaften zu erwerben, deren man bedarf, wenn man in fremdem Lande, auf sich selbst angewiesen, nicht zu Schaden kommen will.

Das ist die einfache Erklärung der anerkannten Thatsache, daß die deutschen Schiffe zur Zeit in der ganzen Welt bevorzugt werden.

Und die Richtigkeit dieser Erklärung dürfte doch wohl schwerlich Jemand ernstlich bezweifeln wollen.

5.

Zum Schlusse möge es mir vergönnt sein, noch auszuführen, warum ich für mich und die Meinigen im Auslande keines Schutzes bedarf und wenn mir das etwas helfen könnte, allen Ernstes gegen einen solchen protestiren würde.

Ich selbst habe freilich nie einen überseeischen Platz besucht, desto häufiger aber Frankreich, Belgien, Holland und England. Selbstverständlich bin ich also häufig mit Angehörigen der verschiedensten Nationen in Berührung gekommen. Von einem gedrückten Gefühl aber, welches mir in Gegenwart von Angehörigen mächtiger Nationen überkommen wäre, und worüber man so häufig Deutsche sich beklagen hört, habe ich nie auch nur eine Spur empfunden. In der That ist mir nicht allein nie ein Versuch, mich, in meiner Eigenschaft als Deutschen, zurücksetzen zu wollen, vorgekommen, sondern es ist mir auch sogar nie begegnet, daß ich — Fremden gegenüber — die deutsche Nation, z. B. ihrer Machtlosigkeit wegen, hätte in Schutz nehmen müssen.

Muthmaßlich wohl, weil ich, bevor das Gespräch eine derartige Wendung hatte nehmen können, leicht im Stande gewesen war, von den vielen Vorzügen der Deutschen einige derjenigen in Erinnerung zu bringen, deren Erwähnung in dem betreffenden Kreise angemessen erscheinen konnte.

Deutschen gegenüber bin ich, im Inlande wie im Auslande, leider! oft in der Lage gewesen, für die deutsche Nation Parthei nehmen zu müssen.

Der Deutsche, welcher sich darüber beklagt, daß er sich, als solcher, den Angehörigen anderer Nationen gegenüber gedrückt fühlt, stellt sich damit das Armuthszeugniß aus, daß er den Werth seiner Nation nicht kennt. Er möge sich bemühen, sich über denselben zu unterrichten, damit er wisse, daß er als Deutscher wahrlich nicht nöthig hat, sich den Angehörigen anderer Nationen gegenüber gedrückt zu fühlen. Die deutsche Nation ist — trotz des Mangels an einheitlicher Macht und trotz des Mangels einer großen Kriegsflotte — doch die erste der Welt, mit der keine andere Nation an solchen Eigenschaften, Vorzügen und Gütern, auf die mit Recht der höchste Werth zu legen ist, sich messen kann. Wer andere Nationen um Einrichtungen beneidet, die in früheren Jahrhunderten ihren Werth und ihre Bedeutung gehabt haben mögen, jetzt aber nur noch ein Anachronismus sind, der hätte verdient, zu jener Zeit gelebt zu haben, weil er die Segnungen der unsrigen, welche die Welt großen Theiles eben uns Deutschen mit verdankt, nicht zu würdigen weiß.

Für meine Person bedarf ich nach Obigem also keines Schutzes und will nun begründen, warum auch nicht für meine Kinder.

Ich bin Vater einer zahlreichen Familie. — Wie es jungen Hamburgern zukommt, sind von meinen Söhnen einige schon im Auslande gewesen, andere sind es zur Zeit noch und die jüngsten werden es aller Wahrscheinlichkeit nach später auch noch sein.

Wenn meine Söhne in's Ausland gehen wollen, wohin man sie nicht gerufen hat, wo man ihrer nicht bedarf — wenigstens nicht von Seiten der Landeseingeborenen — und wohin sie sich nur in ihrem eigenen Interesse begeben, so verlange ich von ihnen, als — hoffentlich — wohlerzogenen, verständigen jungen Leuten, daß sie wissen müssen, daß sie sich den Gesetzen, Sitten und Gewohnheiten des fremden Landes zu fügen und als Fremde, die nur Gastrecht beanspruchen können, sich jeder Einmischung in dessen politische Verhältnisse zu enthalten haben. Ich verlange

ferner von ihnen, daß sie wissen müssen, daß sie in der Fremde das Nämliche zu beobachten haben, was sie auch hier nicht außer Acht lassen dürfen, wenn sie es nicht zu bereuen haben wollen, nämlich, daß sie vorsichtig sein müssen, in der Wahl der Verbindungen, die sie eingehen, und gewissenhaft in Erfüllung der Verpflichtungen, die sie übernehmen. Beobachten sie Eins wie Anderes, und sind sie ferner, was ich ebenfalls von ihnen verlange, so verständig, sich nie, aus Sucht schnell reich zu werden, in gewagte, ihre Mittel übersteigende Geschäfte einzulassen, so werden sie sicher selten oder nie in Lagen kommen, in denen sie sich nicht selbst helfen können und eines außergewöhnlichen Schutzes bedürfen.

Beobachten sie alles Vorgesagte aber nicht und bringen sie sich durch Leichtsinn, Gier nach raschem Gewinn, oder Unzuverlässigkeit ꝛc. in Verlegenheit, so wünsche ich in ihrem eigenen Interesse durchaus nicht, daß sie durch irgend eine zu ihren Gunsten intervenirende Macht in ihren Dummheiten bestärkt werden, sondern gönne ihnen vielmehr, daß sie die Folgen derselben zu tragen haben, damit sie, je früher je besser, durch Schaden klug werden. Hätten sie sich hier in ihrer Heimath leichtsinnig mit schlechten oder chicanösen Leuten eingelassen, so würden sie hier auch in Schaden gekommen sein, trotz allen gerichtlichen Schutzes, den sie hätten in Anspruch nehmen können — was sie hoffentlich jedoch, nach dem Beispiel ihres Vaters nicht gethan haben würden — und wären sie hier nicht pünktlich und gewissenhaft in Erfüllung ihrer Verpflichtungen gewesen, so würden die nachtheiligen Folgen solcher Handlungsweise ihnen hier doch auch nicht erspart worden sein.

Weshalb sollten sie sich denn im Auslande erlauben dürfen, was sie auch hier nicht ohne Nachtheil hätten thun können?

Was ich aber für mich und meine Kinder weder für nöthig noch für wünschenswerth halte, daß kann ich doch auch für Andere nicht wünschen.

Jedenfalls glaube ich in vorliegender Schrift klar und deutlich genug bewiesen zu haben, **daß eine große deutsche Kriegsflotte den Interessen des deutschen Handels und der deutschen Schifffahrt nicht förderlich sein würde, sondern Beiden sicher nur zum größten Nachtheile gereichen könnte.**

Daß ich nicht vergebens mit meinen Ansichten an die Oeffentlichkeit getreten sein möge, wünsche ich von ganzem Herzen.

Druck von Pontt & v. Döhren, b. d. alten Börse 6.

Gelegentliche Gedanken

über

nationale Handelspolitik.

Ein Beitrag

zur

Orientirung in dem gegenwärtigen Streite über Freihandel und Schutzzölle und über den von Oesterreich vorgeschlagenen mitteleuropäischen Zollverein

von

Dr. J. E. Wappäus,
a. o. Professor an der Universität zu Göttingen.

Göttingen
bei Vandenhoeck und Ruprecht.
1851.

Gelegentliche Gedanken

über

nationale Handelspolitik.

Ein Beitrag

zur

Orientirung in dem gegenwärtigen Streite über Freihandel und Schutzzölle und über den von Oesterreich vorgeschlagenen mitteleuropäischen Zollverein

von

Dr. J. E. Wappäus,

a. o. Professor an der Universität zu Göttingen, correspond. Mitgliede der Société de Géographie zu Paris, Ehrenmitgliede der Gesellschaft für nationale Auswanderung und Colonisation zu Stuttgart, des Göttingen-Grubenhagenschen-Landwirthschafts-Vereins zu Göttingen u. s. w.

Göttingen
bei Vandenhoeck und Ruprecht.
1851.

Seit der Bekanntwerdung der österreichischen Vorschläge zu einer Zollvereinigung zwischen Oesterreich und den Staaten des preußisch-deutschen Zollvereins, ist in allen unseren bedeutenderen deutschen Zeitungen die deutsche Handelspolitik ein Hauptgegenstand der Besprechung geworden, und je näher jetzt die mit der Verwerfung oder der Annahme des österreichischen Projects in engem Zusammenhange stehende Entscheidung über das Fortbestehen oder die Auflösung des deutschen Zollvereins tritt, desto lebhafter wird in der Presse der Streit auf diesem volkswirthschaftlichen Gebiete. Zweierlei muß hiebei dem, der in den Hauptblättern diesen Streit verfolgt und die Stellung beobachtet hat, den die Zeitungen der verschiedenen politischen Parteien in demselben einnehmen, auffallen, einmal, daß erst, nachdem die österreichischen Zollvorschläge bekannt geworden, diese nationalökonomischen Erörterungen in unseren Zeitungen angefangen, während die Frage über die zukünftige Volkswirthschaftspolitik in Deutschland schon viel früher, nämlich mit der schon vor geraumer Zeit bekannt gewordenen Vorlage der eine völlige Revolution in der lange eingehaltenen Handelspolitik des Zollvereins bezweckenden Tarifvorschläge von Seiten des preußischen Handelsministers, die größte praktische Bedeutung erhalten, sodann, daß in dieser wichtigen handelspolitischen Frage die verschiedenen Organe der verschiedenen politischen Parteien so sehr aus einander gehen, daß dieser Frage gegenüber eine völlige Auflösung und Fusion der verschiedenen politischen Parteien statt gefunden zu haben scheint. Während nämlich bei anderen allgemeinen politischen oder socialen Streitfragen die verschiedenen Parteien, Dank der größeren Klarheit, mit der dieselben sich in unserem Vaterlande seit dem Jahre 1848 von einander gesondert haben, die entschiedenen Parteiführer oder Parteivormunde nicht lange darüber in Zweifel bleiben, welche Stellung sie, ihrem Principe nach, in

solchem Streite einzunehmen haben, und alsbald in ihren verschiedenen Organen unisono entweder für oder gegen einen bestimmten Vorschlag auftreten, sehen wir jetzt in den verschiedenen Organen jeder der entschiedenen politischen Parteien Spaltung und Streit unter einander in einer Angelegenheit, welche gewiß zu den allerwichtigsten der politischen Fragen der Gegenwart gehört und von deren Entscheidung die künftige politische Entwicklung unsers Vaterlandes vorzugsweise ihre Richtung erhalten wird. Die Neue Preußische Zeitung, die übrigens unter den politischen Blättern zuerst die Wichtigkeit der von dem preußischen Handelsminister beabsichtigten Veränderungen des Zollvereins-Tarifs erkannt und nicht erst seit den letzten Wochen darüber ihre entschiedene Meinung ausgesprochen hat, die entschiedene Vorkämpferin für die innige politische Allianz zwischen Preußen und Oesterreich, die abgesagte Feindin aller modernen politischen Theorien, führt einen erbitterten Kampf gegen die Schutzzöllner und gegen die Zollvereinigung mit Oesterreich und steht in diesem Kampfe auf demselben Boden mit Freihandelsvereinen, an deren Spitze Männer wie Edgar Ross — der große Agitator für die Einführung der „Deutschen Grundrechte“ — stehen, und deren ganze handelspolitische Weisheit kein anderes Fundament hat, als den unbedingten Glauben an das allein seligmachende „Go ahead“ der radikalen Amerikaner. Die Neue Bremer Zeitung, ohne Zweifel das gediegenste politische Blatt Norddeutschlands, die zwar etwas eifersüchtige und sanguinische, und daher leicht erzürnte, aber dennoch die treueste und uneigennützigste Freundin Preußens, die als solche denn auch in ihrer Beurtheilung der antipreußischen demokratischen und rein-constitutionellen Parteien der Neuen Preußischen Zeitung nahe steht, aber weniger absichtlich verletzend ist, tritt in der handelspolitischen Frage der Neuen Preuß. Zeitung entschieden feindselig gegenüber. Sie bedauert, daß „die durch die Vorschläge der preußischen Regierung auf der Zollconferenz in Kassel erregte Hoffnung, daß der deutschen Industrie und dem continentalen Verkehr überhaupt Rechnung getragen werde, nicht in Erfüllung gegangen, indem leider der Begriff des eigenen Vortheils, so wie der der Völker noch nicht in die höheren Regionen gedrungen zu sein scheine“, und steht somit auch in entschiedener Opposition mit den besseren für den Freihandel Partei

nehmenden Zeitungen der Schwesterstadt Hamburg, mit der Bremen, wie man meinen sollte, doch gleiche handelspolitische Interessen zu vertreten hätte. Die Blätter der constitutionellen Doctrin erscheinen in ihrer Beurtheilung der handelspolitischen Frage schwankend. Aus natürlicher Wahlverwandtschaft muß diese Partei für List's „nationales System der politischen Oekonomie" sein, sie schreckt jedoch zurück vor der natürlichen Consequenz dieser Doctrin, wonach der Zollverein zu dem den Forderungen des „nationalen Systems" besser entsprechenden österreichischen Tarife übergehen, d. h. in eine Zolleinigung mit Oesterreich treten müßte, die aber auch zugleich das festeste politische Band zwischen Oesterreich, Preußen und dem übrigen Deutschland bilden, und folglich jede dem Streben dieser Partei auch nur entfernt entsprechende selbständige politische Entwicklung des jetzt constitutionell organisirten Deutschlands zu einer Unmöglichkeit machen würde. Die demokratischen Blätter, sonst die einigsten in politischen Hauptfragen, kämpfen theils für „den Schutz der vaterländischen Arbeit" wegen ihrer besonderen Sympathien für den Stand der sogenannten „Arbeiter", theils für Ermäßigung oder gar gänzliche Aufhebung der Zölle, schon deshalb, weil dies eine Ausdehnung der directen Steuern und eine Einführung der Vermögenssteuer zur Folge haben muß, bei der eine „gerechtere Vertheilung der Abgaben" und eine „glücklichere Vertheilung des Reichthums" dann leicht zu erreichen sein wird. Am eigenthümlichsten erscheint aber in der Behandlung dieser volkswirthschaftlichen Frage unsere ganz eigenthümliche Niedersächsische Zeitung, die in einer Person heute gegen den Anschluß Hannovers an den Zollverein, als nachtheilig für die besonderen maritimen, commercellen und landwirthschaftlichen Interessen des nordwestlichen Deutschlands, kämpft, morgen aber eine Annahme der österreichischen Vorschläge zu einem mitteleuropäischen Zollverein als heilbringend darstellt, hierin wieder wie in allen die auswärtige Politik berührenden Fragen, das Gebahren eines von einer fixen Idee beherrschten Menschen zeigend, der ganz vernünftig ist, so lange gewisse Dinge nicht berührt werden, aber Unsinn zu sprechen anfängt, sobald an das ihn beherrschende Schreckbild erinnert wird, und das ist bei unserer Niedersächsischen Zeitung die durch einen blinden Preußenhaß erzeugte Furcht vor den „Vergrößerungsgelüsten" Preußens, — eine Furcht, die übrigens nicht allein

auf diese Partei der Niedersächsischen Zeitung sinnverwirrend gewirkt zu haben scheint.

Diese eben bezeichnete allgemeine Confusion in unseren politischen Parteiblättern, eine Erscheinung, die denjenigen in Verzweiflung setzen muß, der wie der größte Theil unserer politischen Kannegießer sich über die wichtigsten öffentlichen Tagesfragen eine Ansicht durch ein Paar der currentesten Zeitungen, die sein Zeitungsträger ihm bringt oder die in seinem Leseclubb gehalten werden, octroyiren zu lassen gewohnt ist, kann denjenigen nicht befremden, der sich auf schwierigerem aber gründlicherem Wege ein Urtheil über volkswirthschaftliche Fragen gebildet und der schon früher das Aufsehen und den Einfluß beobachtet hat, welchen Fr. List mit seiner „neuen“ Lehre von einem „nationalen System der politischen Oekonomie“ in Deutschland erlangt hat. Denn jene sich jetzt so auffallend zeigende Confusion der handelspolitischen Begriffe ist eben so wie dieser Triumph der sogenannten neuen volkswirthschaftlichen Schule von List eben nur ein Zeichen des großen Mangels wahrer handelspolitischer Bildung unter der Majorität der sogenannten gebildeten Classen unseres deutschen Vaterlandes. Jene Confusion zeigt eben so wie die allgemeine Bewunderung, welche List unter den letzteren gefunden, daß der größere Theil derjenigen, welche die öffentliche Meinung vertreten, gar keinen klaren Begriff hat, weder von dem wissenschaftlichen Werthe, dem Einfluß und der Wirkung des keinesweges neuen Systems von Fr. List im Allgemeinen, noch von der handelspolitischen Stellung und Aufgabe unseres Vaterlandes im Besonderen. Ziehen wir nämlich von den unbedingten Bewunderern List's denjenigen der Zahl nach verhältnißmäßig geringen Theil ab, welcher durch bloßes Sonderinteresse dazu getrieben wird, seine Lehre zu einem neuen handelspolitischen Evangelium zu erheben, so bleibt, außer sehr wenigen unpraktischen Stuben-Nationalökonomen, nur die große Menge derjenigen übrig, welche, ohne je vorher sich irgendwie mit nationalökonomischen Fragen beschäftigt zu haben, auf einmal durch die einschmeichelnde Darstellung des List'schen Systems und seiner patriotischen Verdienste in der Augsburger Allgemeinen Zeitung und anderen periodischen Publikationen der Cotta'schen Presse — die sich ja immer so rein deutsch gesinnt, von allen partikularistischen und selbstsüchtigen Interessen frei und aufopfernd patrio-

tisch gezeigt hat! — auf das Gebiet der Handelspolitik eingeführt wurden und darnach aus der Verwirklichung der List'schen Theorien die darin so entschiedenen verheißenen Früchte — eine volkswirthschaftliche und nationale Erhebung Deutschlands nämlich, erwarteten. Diese Hoffnungen und Erwartungen konnten aber nur bei denen entstehen, welche über die Naturbasis der volkswirthschaftlichen Thätigkeit, über das Wesen des internationalen Handelsverkehrs und über die Wirkung der verschiedenen handelspolitischen Systeme auf die verschiedenen volkswirthschaftlichen Interessen einer Nation und ihre socialen Zustände gar keine klare Vorstellung hatten, und eben dieser allgemeine Mangel an nationalökonomischer Einsicht ist der Grund, daß gegenwärtig in unserer Presse in der Beurtheilung der vorliegenden wichtigen handelspolitischen Fragen ein so großer Widerspruch unter den Organen einer und derselben Partei herrscht.

Das eben ausgesprochene Urtheil über die nationalökonomische Schule von Fr. List ist ein so hartes, daß es wohl nach dem Gefühle vieler unsrer Leser nicht, ohne dafür zugleich den vollständigen Beweis zu liefern, so hätte ausgesprochen werden sollen, zumal dies jetzt geschieht nach dem Tode des Angegriffenen, den man jetzt so vielfach als einen Märtyrer der Wahrheit und des aufopfernden Patriotismus feiern hört, und da wir keinesweges die Absicht haben, diesen Beweis hier in Extenso zu liefern, wozu wir eine eigene nationalökonomische, auch auf die Geschichte der Nationalökonomie tiefer eingehende Abhandlung schreiben müßten — so wird mancher vielleicht schon hier diese Broschüre als nichts Neues und bloße Behauptungen enthaltend verächtlich weglegen.

Wenn wir aber gleichwohl, ohne hier auf eine ausführliche kritische Analyse des List'schen Systems einzugehen, die Hoffnung festhalten, daß wir im weiteren Verlaufe unserer Betrachtungen diejenigen unserer Leser, welchen es in der That auf ein richtiges Urtheil in dieser Sache ankommt, nicht ungerechtfertigt in unserem Urtheil über das List'sche System erscheinen werden, so geschieht dies in der Erwartung, daß solche Leser auch noch Vertrauen genug behalten werden, uns weiter zu folgen, wenn wir hier vorläufig zu unserer Rechtfertigung und zu unserer Legitimation auch nur anführen, daß in der That von der Wissenschaft die „neuen“ Lehren List's schon lange widerlegt sind, und daß

wir insbesondere nicht erst heute, wo dies allerdings wegen der Unbedeutendheit der jetzigen literarischen Koryphäen der List'schen Schule weniger gefährlich für unseren literarischen Ruf ist, zum erstenmale ein solches Urtheil über List aussprechen. Zum Beweise aber, daß von wissenschaftlicher Seite List schon lange widerlegt ist, brauchen wir nur auf die Kritiken zu verweisen, welche sein Hauptwerk: „Das nationale System der politischen Oekonomie", die einzige seiner Schriften, welche auf eine wissenschaftliche Begründung seines Systems Anspruch macht und die wohl in unserer neuesten wissenschaftlichen Literatur, obgleich diese an Verachtung gegen die Vorgänger und an persönlicher Prätension was zu leisten vermag, in diesen beiden Eigenschaften kaum ihres Gleichen haben möchte (man lese z. B. nur die Vorrede), von Seiten der competentesten Beurtheiler, wie Rau, Osiander u. A. gefunden hat [1]), und zum Beweise, daß unser eigenes Urtheil über List und seine Gönner schon lange festgestanden hat, erlauben wir uns auf einige gelegentliche Aeußerungen in früheren Arbeiten aufmerksam zu machen [2]).

Indeß unser eben ausgesprochenes Urtheil über die List'sche Schule und den Grund ihres so hoch gestiegenen Ansehens würde doch in der That nur eine bloße Behauptung oder eine leichtsinnige Beschuldigung bleiben, wenn wir dafür nichts weiter anzuführen hätten, als die Berufung auf die angeführten Kritiken des List'schen Systems und auf unsere eigenen früheren Aeußerungen. Deshalb sind wir auch keineswegs gewillt unsern Lesern damit genügen zu wollen, vielmehr ist es recht eigentlich unsere Absicht, hier den Grundfehler des List'schen Systems scharf hervorzuheben, zumal unserer Ueberzeugung nach die richtige Erkenntniß dieses Grundfehlers auch dazu dienen kann, die eigentlichen gemeinsamen Schwächen und Mängel unserer neueren deutschen politischen Systeme überhaupt deutlicher an das Licht treten zu lassen. Der Grundfehler des List'schen Systems besteht aber darin, daß es das geographische Element in der Nationalökonomie und im Handelsverkehr verkennt und eben solche Verkennung oder Geringschätzung des geographischen Elements im Staate ist der Grund der Einseitigkeit und der Widersinnigkeiten, die sich überall gezeigt haben, wo die politischen Systeme der neueren deutschen Schulen in die Wirklichkeit haben eingeführt werden sollen. Indem diese Systeme den Staat konstruir-

ten, ohne zu bedenken, daß ein Staat ohne Territorium und zwar ohne ein bestimmtes Territorium von mehr oder weniger bestimmter geographischer (d. h. physischer und ethnographischer) Individualität unmöglich ist, kommen sie auf einen abstracten Staat, dessen Verwirklichung nirgends gelingen konnte, weil der concrete Staat sich von seiner natürlichen Grundlage nicht ablösen läßt.

Ist aber auf allen Gebieten des öffentlichen Lebens die hier bezeichnete Einseitigkeit irre führend und verderblich, so ist sie es vornehmlich auf dem der Handelspolitik. Denn wo überhaupt, wie bei uns Deutschen, bei hoher geistiger Ausbildung der geographische Gesichtskreis ein beschränkter geblieben, da können rein abstracte handelspolitische Systeme lange Zeit ein Land beherrschen und zwar lange genug, um die eigentlichen, individuellen Quellen seines Wohlstandes so weit zu zerstören, daß endlich von einer unnatürlichen Maaßregel zu andern geschritten werden muß, um eine Zeit lang wenigstens furchtbare Krisen abzuwenden, die aber später um desto sicherer eintreten müssen. Und ein solches ideologisches System ist auch das von List, so sehr man auch gewöhnlich das Gegentheil von demselben glaubt und so entschieden es auch das Gegentheil zu sein behauptet. Die Consequenz und die scheinbare Wahrheit und Stärke des List'schen Systems nämlich besteht in der Forderung, daß jeder in der Cultur forschreitende Staat sich allseitig ausbilden müsse und zwar in der Art, daß er sich in seiner Gewerbthätigkeit und namentlich in seiner Industrie im engeren Sinne des Wortes völlig unabhängig von anderen Staaten mache. Dies kann vollständig nur dadurch erreicht werden, daß jeder civilisirte Staat Alles producirt, was das civilisirte Leben an Bedürfnissen überhaupt erfordert. Daß diese Lehre, so ausgesprochen, den Stempel des Unsinnes an der Stirn tragen würde, leuchtet jedem ein, man beschränkt demnach die Forderung, daß jeder Staat sich industriell unabhängig machen müsse, auf gewisse Zweige der menschlichen Thätigkeit, und in so fern wird auch hier allerdings auf das geographische Element im Staatsleben Rücksicht genommen, als man z. B. an einen Staat des mittleren Europa's nicht geradezu die Forderung stellt, alle Colonialwaaren, die Droguen und Gewürze der tropischen Zone u. s. w. selbst zu erzeugen — obgleich freilich die Beförderer der Runkelrübenzuckerfabrikation, wären sie consequent, auch

dahin kommen müßten. Allein diese Berücksichtigung des geographischen Elementes ist nur eine scheinbare, sie beschränkt sich auf die allerroheste Anerkennung einzelner am meisten in die Augen springenden Aeußerungen physischer Verhältnisse, welche in dem Systeme nur wie eine bloße Ausnahme von der Regel erscheint; von einem Bewußtseyn mächtiger allgemeiner Wechselwirkung zwischen den physischen und ethischen Factoren im Staate, von einer Anerkennung von specifisch nationalen, durch physische und ethnographische Verhältnisse bedingten individuellen Unterschieden in der Cultur-Aufgabe der Staaten und Nationen findet sich in der Weltanschauung dieses Systemes eben so wenig eine Spur, wie in allen denjenigen politischen Systemen, welche das Princip der Gleichheit der Völker aufstellen, indem sie für jedes Volk eine und dieselbe Entwicklung bestimmter Verfassungsformen postuliren. Sie vergessen, daß das eigentliche Dominium des Staates Naturbildungsproceß der Erde ist, und daß die Natur der Erde nicht die allgemeine Einerleiheit, sondern eine dem Raume nach mannigfaltig individualisirte ist, sie vergessen, daß Nationen in ihrem Verhältniß zum Menschengeschlechte als Individuen zu betrachten sind und daß Individuen nicht in ihrer völligen Selbständigkeit d. h. Absonderung von einander, nicht dadurch, daß ein Jedes dasselbe thut und dieses allein und auf ganz gleiche Weise mit dem anderen vollbringt, die höhere Kraft der Gemeinschaft entwickeln können, sondern erst durch Theilung der Arbeit, sie vergessen endlich, daß der internationale Handel in seiner höchsten Entwicklung wieder das werden muß, was aller Handel in seinem Beginne gewesen, nämlich Tauschhandel. Daß diese Systeme in der That alles dieses nicht berücksichtigen, wird jeder zugeben, es kommt nur darauf an, zu zeigen, daß in diesen Mängeln wirklich ein Grundirrthum liegt, der diese Systeme zu unpraktischen Theorien machen muß. Um dies deutlicher hervortreten zu lassen, müssen wir uns für einen Augenblick auf einen höheren Standpunkt der Betrachtung, von List verächtlich der kosmopolitische Standpunkt genannt, stellen. Allein dieser sogenannte kosmopolitische Standpunkt ist der nothwendige und der allein richtige, seitdem mit der neuen Weltanschauung auch das Bewußtsein einer gemeinsamen Aufgabe und Bestimmung des Menschengeschlechtes gegeben worden, seitdem das Christenthum, wie es als Religion der Menschheit die einzelnen Staats-

Religionen überwunden hat, auch an die Stelle von Völkergeschichten eine Weltgeschichte hat treten lassen.

Daß aber auch insbesondere für unsere Betrachtung eine solche Auffassungsweise eine berechtigte ist, bedarf gewiß nicht erst eines Beweises für den, der überhaupt nur im Stande ist, seinen Blick aus den engen Schranken der Alltäglichkeit und Gewöhnlichkeit zu höheren Sphären zu erheben und sich den Zweck und die Richtung eines besonderen Zweiges menschlicher Thätigkeit im Zusammenhange mit der allgemeinen Entwickelung der Menschheit zu denken. Schon jeder wahrhaft wissenschaftlich Gebildete, der die Idee der Wissenschaft erfaßt und somit erkannt hat, daß die Wissenschaft nicht mehr die Aufgabe eines Volkes, oder einer Classe ist, sondern das gemeinsame Werk der Menschheit, an dem jedes Volk mit seinen eigenthümlichen Kräften und Gaben Antheil nimmt, wird ohne Weiteres uns auch für die Betrachtung des Weltverkehrs der Völker die Berechtigung jenes höheren Standpunkts zugeben. Wer aber insbesondere den Gang und die Richtung beobachtet hat, welche der Verkehr der Völker seit dem 15. Jahrhunderte genommen, als mit den See-Expeditionen der Portugiesen und Spanier allmählich die eine ganze Hälfte des Erdkreises, die bis dahin den Blicken der civilisirten Völker der Alten Welt verschleiert geblieben, enthüllt wurde, der wird erkennen müssen, daß jetzt, nachdem im Verlaufe der drei letzten Jahrhunderte allmählich die gebildeten Völker den ersten allgemeinen Ueberblick und auch genauere Kunde erhalten haben von dem Einen der beiden dem Menschen zu seiner Erkenntniß und seiner Thätigkeit angewiesenen Gebiete — dem der physischen Welt, der Erdoberfläche mit dem organischen Leben an und auf ihr — daß jetzt eine allgemeine Combination der Thätigkeit der verschiedenen gebildeten Nationen angefangen hat mit einem Wechselverhältnisse in derselben, das man einer nationalen Arbeits-Theilung in der großartigen, gemeinsamen auf die Verwirklichung des allgemeinen Menschheitszweckes gerichteten Entwicklung vergleichen muß. Wer, der diese Idee nicht festhielte, müßte nicht zurückschrecken vor der Zukunft, welche den alten Cultur-Staaten Europa's zufallen würde, wenn erst einmal die jungen Staaten der Neuen Welt wirklich Besitz genommen von ihrem Staatsgebiete und den unermeßlich reichen natürlichen Hülfsquellen desselben, Hülfsquellen durch deren thätige und einsichts-

volle Benutzung Europa in Armuth und Barbarei zurücksinken müßte, wenn in der That bei jeder gebildeten Nation der Neuzeit dieselbe Industrie in derselben Weise sich nur zu wiederholen hätte, so daß die Nationen in ihrer Thätigkeit am Materiellen nichts wären als einzelne selbständige Concurrenten in denselben Hauptartikeln, die sich dann entweder gegenseitig Abbruch thun, oder unter denen die mit den größten Capitalien — den reichsten natürlichen Hülfsquellen — ausgestatteten die anderen zu Grunde richten müßten? Was anders kann beruhigen über die Zukunft unseres Erdtheils, als die durch unsere Auffassungsweise gegebene Gewißheit, daß auch alsdann noch, wenn im Verlaufe der Zeiten in Nord-Amerika eine dichte gewerbthätige Bevölkerung ihre unermeßlich reichen Kohlen- und Erzlagerstätten auszubeuten, ihre selbsterzeugten Rohproducte selbst zu verarbeiten angefangen hat, das von der Natur mit den der industriellen Entwicklung dienenden natürlichen Elementen viel kärglicher ausgestattete und von manchen aus der Vergangenheit mit herübergewommenen socialen Bürden schwer gedrückte alte Europa auch neben dem neuen Europa jenseits des Atlantischen Oceans eine durch nothwendige Mitarbeit an der allgemeinen Aufgabe der Menschheit wohlberechtigte und deshalb fest begründete und gesicherte Existenz, eine eigenthümliche Cultur, eine eigenthümliche Sphäre der Thätigkeit — mit einem Worte eine eigene weltgeschichtliche Mission behalten muß, die ewig ihr Recht behält, so lange dieselbe nicht durch eigene Sünden verscherzt wird, und so lange die gemeinsame Aufgabe der Menschheit nicht völlig gelöst worden? Und in der That, kann nicht schon jetzt der denkende Beobachter in manchen eigenthümlichen Erscheinungen der Zeit erkennen, daß eine solche Idee auch in Kreisen zum Bewußtsein zu kommen anfängt, denen die Schule des praktischen Lebens die einzige Quelle der Erkenntniß zu sein pflegt? Freilich liegt in diesen Kreisen unsere Idee noch ganz verhüllt, zum Theil sogar noch verzerrt, vor. Aber, so sehr Erscheinungen, wie die großartigen Bestrebungen, durch die Weltausstellung in London die Früchte der gewerblichen Entwicklung der verschiedenen Völker zusammen zur Darstellung zu bringen, so wie der allgemeine enthusiastische Beifall den dies Unternehmen gefunden, gerade unserer Behauptung zu widersprechen scheinen, indem sie als die Absicht eine Vergleichung der Entwicklung der Industrie der verschiedenen Nationen zu gewäh-

ren, als ein Beweis für die nur graduell verschiedene, im übrigen aber ganz gleichartige Industrie der verschiedenen Nationen angeführt werden könnten, so liegt doch sicher dem Gedanken einer solchen Weltausstellung die Ahnung zu Grunde, daß hinfort die auf gleichartiger Stufe der Bildung stehenden Nationen in ihrer materiellen Thätigkeit als ein Ganzes zu betrachten sind, als eine Gesammtheit von Individuen höherer Art, mithin als eine höhere gesellschaftliche Gesammtheit, die aber wieder vernünftigerweise nur denkbar ist, wenn innerhalb dieser höheren Gesammtheit eben so eine Theilung der Arbeit, Verschiedenheit des Berufes u. s. w. stattfindet, wie in der kleineren gesellschaftlichen Gesammtheit innerhalb des Gebietes eines Staates. Diese Consequenz mag freilich bei den Meisten nur noch sehr unklar geahnet werden, daß sie jedoch durch die Ausstellung selbst klarer hervortreten werde, ist wohl nicht zu bezweifeln, und dies ist es, was wir von dem, auch zu manchen betrübenden Betrachtungen veranlassenden, überschwenglichen Enthusiasmus für diese Schaustellung der hochgefeierten materiellen Fortschritte des menschlichen Kunstfleißes allerdings als eine seiner reellsten Früchte hoffen.

Ist aber, nachdem die Thätigkeitssphäre der gebildeten Nationen sich allmählich über den ganzen Erdkreis ausgedehnt hat, damit ein neues Verhältniß der Thätigkeit der verschiedenen Nationen zur allgemeinen Entwicklung der Menschheit gegeben, so müssen wir auch in so fern gewiß die Staaten als Individuen ansehen, denen durch die besondere Natur ihrer Grundkräfte — nämlich des Territoriums und des Volks nach ihren in innigem Wechselverhältnisse mit einander stehenden physischen und geistigen Eigenthümlichkeiten — bei aller allgemeinen Gleichmäßigkeit der Staatsentwicklung als Naturbildungsproceß doch in gewisser Beziehung auch eine besondere, mehr persönliche Aufgabe angewiesen ist, zufolge welcher der einzelne concrete Staat auch auf dem Gebiete der materiellen Thätigkeit bestimmte Anlagen und Fähigkeiten vorzugsweise und zur höchsten Vollkommenheit auszubilden hat, und Dasjenige, wodurch diese mehr persönliche Aufgabe jedesmal bedingt ist, nennen wir das geographische Element, oder, wenn man lieber will, das nationale, nur gerade im entgegengesetzten Sinne von dem List'schen Begriffe des „nationalen" in seinem Systeme der politischen Oekonomie.

Man sieht, diese Auffassung der Verhältnisse führt in der

Beurtheilung der handelspolitischen Fragen zu einem Standpunkte, der unabhängig ist von den beschränkten Prinzipien, sowohl der Anhänger des Freihandels, wie derjenigen des consequenten Schutzsystems. Freihandel ist allerdings das letzte Ziel, welches aber erst zugleich mit der völligen Durchführung der natürlichen und vernünftigen Theilung der Arbeit unter allen Staaten der Welt erreicht sein würde, wo dann jede Nation auf dem natürlichen und folglich billigsten Markte kaufen, und in Wirklichkeit der internationale Handel wieder den Charakter des Tauschhandels erhalten haben würde. Allein so lange nur noch allmähliche Annäherung an dieses Ziel stattfindet, welches vor der Erfüllung der Geschichte völlig eben so wenig, wie die Vollendung der Wissenschaft zu erreichen ist, sind legislative Maaßregeln zur Leitung und Erziehung der materiellen Thätigkeit und des Handels nicht ausgeschlossen. Sie sind vielmehr nothwendig und nur darauf kommt es an, in der Anwendung dieser Mittel in der allgemeinen, allen Cultur-Staaten gemeinschaftlichen gewerbthätigen Aufgabe auch den, durch das geographische Element bedingten besonderen, mehr persönlichen Beruf des besonderen Staates im Auge zu behalten. In der richtigen Erkenntniß und der steten Pflege dieses besonderen Berufes in und mit dem allgemeinen Berufe zur Cultur-Entwicklung liegt die Weisheit einer Handelspolitik, nicht in der mehr oder weniger consequenten und umfassenden Durchführung eines auf allgemeine Lehrsätze gegründeten, in sich abgeschlossenen und auf allgemeine Anwendbarkeit Anspruch machenden, patriotisch erscheinenden Systems des Schutzes „vaterländischer Arbeit," welches an sich eben so unmöglich ist, wie eine für alle gebildeten Staaten gleichmäßig passende und beglückende Form der constitutionellen Verfassung.

Um nun wieder auf den Punkt, von dem wir ausgegangen, zurückzukommen, auf die Beurtheilung der List'schen Doctrin und des Streites unserer Zeitungen über das für Deutschland anzunehmende Handels- und Zollsystem, so wird nach dem Gesagten einleuchten, daß in der ersteren gar kein Bewußtsein von einem geographischen Elemente in der politischen Oekonomie zu finden und daß auch in dem Raisonnement der meisten Zeitungen über Freihandel und Schutzzölle nur hie und da eine Ahnung von der Bedeutung dieses Elementes hervortaucht, wenn behauptet und zu beweisen gestrebt wird, daß in diesem Augenblick Oesterreich

und das übrige Deutschland in dem Zollsystem und in der Handelspolitik noch nicht zusammen denselben Weg gehen könnten. List und seine Anhänger nämlich sehen es als eine für alle höher gewerbthätige Staaten gleich entschiedene Nothwendigkeit an, gewisse Zweige der Industrie zur Entwicklung und zur vollkommensten Ausbildung zu bringen, und sie wollen Schutzzölle, um die höchste Ausbildung dieser bestimmten Zweige der Industrie, deren Zustand ihnen für den directen Maaßstab der Höhe der industriellen Thätigkeit eines Volkes überhaupt gilt, zu erreichen. Und welches sind diese Industriezweige? Es sind vornehmlich die, in denen England so außerordentlich vorgeschritten ist und welche für England eine Hauptquelle des Reichthums geworden sind.

Wir wollen, da es hier durchaus nicht auf Erschöpfung des Details abgesehen sein kann, von den von der List'schen Schule als nothwendig zur höchsten Entwicklung zu erhebende bezeichneten Industriezweigen, nur die Fabrikation eines Artikels genauer betrachten, um deren größere oder geringere Beförderung sich im Zollverein immer vorzugsweise der Streit zwischen den entschiedenen industriellen Anhängern von List und den mehr zum Freihandel sich neigenden Vertretern der finanziellen Staatsinteressen gedreht hat und die von fast allen nicht dem entschiedenen Freihandel anhangenden Parteien für so wichtig für die industrielle Entwicklung eines Volkes überhaupt angesehen wird, daß eine Bekämpfung der für diese Fabrikation geforderten Begünstigung die allergefährlichste scheint, aber auch, sollte sie sich rechtfertigen, als die allerschlagendste Widerlegung der Grundsätze der List'schen Schule angesehen werden müßte. Es ist dies die Baumwollen-Industrie, und wir wollen versuchen zu beweisen, daß sie in der Ausdehnung verstanden, wie die Industriellen sie wollen, für Deutschland nie die Wichtigkeit erlangen kann, welche man ihr zuschreibt und welche sie nothwendig haben müßte, wenn die von der einen Partei für sie geforderte Begünstigung als eine berechtigte und für das Gemeinwohl ersprießliche erscheinen sollte.

Wir dürfen wohl hier die einzelnen Gründe, welche die verschiedenen Parteien für sich in dem Streite über Schutz und Begünstigung der Baumwollenindustrie in Deutschland angeführt haben, ganz übergehen, ohne uns den Schein zuzuziehen, daß wir dieselben ignorirten, wenn wir zeigen, daß die eigentliche Frage, nach de-

ren Beantwortung erst das Gewicht jener Gründe richtig abgewogen werden kann, nämlich die, ob die Entwicklung der Baumwollenindustrie für Deutschland nothwendig oder auch nur wünschenswerth und ob ihre Ausbildung in der Art, wie sie in England geschehen, überhaupt in Deutschland möglich sei, niemals gründlich erörtert, geschweige denn richtig gelöst worden. Man hat vielmehr diese Möglichkeit und Nützlichkeit für Deutschland gewöhnlich stillschweigend angenommen. Wenn man aber bedenkt, wohin der eigentliche Zweck geht, den die List'sche Schule durch den geforderten Schutz der Baumwollen-Industrie in Deutschland erreichen will, so muß behauptet werden, daß die Erreichung dieses Zwecks eine Unmöglichkeit ist. List nämlich will nicht blos durch den Schutz und die Begünstigung dieser Industrie Das erreichen, was allerdings als wünschenswerth und nothwendig erscheinen mag, nämlich eine möglichst entschiedene Verdrängung der englischen Baumwollenfabrikate von dem deutschen Markte, der dagegen die inländische Fabrikation beschäftigen soll, sondern sein eigentliches Ziel ist, diese Industrie in Deutschland zu der Ausbildung zu bringen, daß sie, nachdem sie mit ihren Erzeugnissen die Bedürfnisse des inländischen Marktes befriedigt, mit denselben auch auf den ausländischen Märkten mit den englischen in glückliche Concurrenz treten, d. h. diese mehr oder weniger verdrängen könne. Selbst nun hier einmal zugegeben, daß durch den geforderten Schutz die deutsche Industrie dahin käme, die Bedürfnisse an Baumwollenfabrikaten aller Art — Twiste eingeschlossen — in unserem Vaterlande mit der Zeit eben so vollständig und billig allein zu befriedigen, wie dies bei einer billigen — vornehmlich nur den Anforderungen finanzieller Zölle entsprechenden — Besteuerung fremder Baumwollenfabrikate geschehen würde, so behaupten wir doch, daß auch dann noch nicht eine solche Ausbildung dieser Industrie in Deutschland zu erreichen ist, daß sie auf den überseeischen Absatzmärkten mit der englischen glücklich concurriren könnte, und das ist doch die eigentliche Verheißung von List, deren Erfüllung auch allein die für diese Industrie geforderten Opfer rechtfertigen könnte. — Denn um dies zu erreichen müßte Deutschland jetzt, nachdem England einmal den Vorrang in dieser Industrie errungen, und da in England die weitere Vervollkommnung dieser Hauptindustrie nicht stillstehen würde, während Deutschland genug zu thun hätte,

erst nur die inländische Consumtion zu befriedigen, für die besondere Ausbildung dieser Industrie in der That irgend etwas vor England voraus haben, entweder durch die Gunst der physischen Verhältnisse, oder in der besonderen Befähigung der Deutschen für diese Art der Industrie, oder in der Anhäufung der Capitale oder durch irgend sonst einen intellectuellen oder materiellen Vorzug. Alles dies ist nicht der Fall. Die Billigkeit des Tagelohns ist nicht anzuführen, weil dieser ja gerade durch die Ausbreitung dieser Industrie gesteigert werden soll, und gewiß, wenn plötzlich der deutsche Markt der englischen Concurrenz verschlossen würde, auch in den Baumwollenfabriken anfangs wenigstens gesteigert würde. In allem Anderen stehen wir aber in dem Berufe zur Baumwollenspinnerei und Baumwollenfabrikation den Engländern eher nach, als daß wir etwas vor ihnen voraus hätten, wie namentlich in dem Vorhandensein großer flüssiger Capitalien, in dem Besitze des für Dampfmaschinen nothwendigen Brennmaterials (Steinkohlen), und daß im Allgemeinen, England gegenüber, Deutschland für die Ausbildung der Baumwollenindustrie nicht besonders günstig ausgestattet sein muß, geht daraus hervor, daß unerachtet die englischen Garne u. s. w. schon seit einer Reihe von Jahren mit nicht unerheblichen Zöllen im Zollverein belastet gewesen, die deutschen Fabrikanten doch den dadurch erhaltenen Schutz noch bei weitem nicht kräftig genug zur Entwicklung der deutschen Industrie finden, sondern fortwährend auf eine Erhöhung der Zölle und zwar auf eine bedeutende dringen. Nach diesen Erfahrungen, und da wir auch eben so wenig einen besonderen geographischen als ethischen Beruf Deutschlands zur vorzugsweisen Cultur der Baumwollenspinnerei je nachgewiesen gefunden haben, müssen wir behaupten, daß Deutschland vor der Hand wenigstens nicht die Aufgabe hat, die Baumwollenindustrie in ihrem ganzen Umfange zum vornehmsten Gegenstande seiner materiellen Thätigkeit zu erheben, und daß die Behauptung, ein hoher Schutz könnte sogar dahin führen, daß auch bei Ausschließung der englischen Garne mit der Zeit die deutschen Baumwollenfabrikate mit den englischen auf den fremden Hauptmärkten glücklich concurrirten, eine bloße Behauptung ist, die höchstens durch bloße Hoffnungen auf die miraculöse Wirkung hoher Schutzzölle begründet werden könnte, Hoffnungen, für deren Berechtigung man sich so gerne auf die Wirkung der Schutzzölle

in England berufst. Diese Anführung England's beweist aber eigentlich sehr wenig oder gar nichts, denn den Beweis, daß die englische Industrie vornehmlich durch Schutzzölle erzeugt und gepflegt worden und daß in Deutschland ein gleiches System gleiche Früchte erzeugen werde, zu führen, ist nicht möglich. Die Verschiedenheit der Zeit, zu welcher England seine Industrie ausbildete, von der gegenwärtigen, ist kaum hinreichend bei der zu einem solchen Beweise erforderlichen Untersuchung abzuwägen, und bedenkt man dabei, in welchen Verbindungen England schon zur Zeit der Ausbildung seiner Industrie mit überseeischen Ländern stand, und von welchem Einfluß in dieser Beziehung die ganz eigenthümliche geographische Stellung des britischen Inselreiches gewesen, so muß man überzeugt werden, daß diese besonderen Umstände so specifisch auf die Entwickelung der englischen Industrie gewirkt haben, daß das Beispiel Englands auch in diesem Falle eben so wenig als ein Beweis für die Doctrin angeführt werden kann, wie in den Fällen, wo man sich zur Rechtfertigung gewisser constitutioneller Lehren auf die britische Verfassung beruft, eine Verfassung, deren Werden, wie Macaulay neuerdings so schlagend nachgewiesen hat, ohne vollständige Berücksichtigung des geographischen Elements im britischen Staate, namentlich seiner eigenthümlichen insularischen Stellung, gar nicht zu begreifen ist. Und selbst einmal angenommen, Deutschland könnte seine Baumwollenindustrie auf die gleiche Stufe der Vollkommenheit mit der britischen erheben, könnte in seinen Fabrikaten ein glücklicher Concurrent mit den britischen werden, wer, fragen wir, soll alsdann, wenn neben England nicht allein Deutschland, sondern vielleicht auch Frankreich und Belgien und andere industriell fortgeschrittene Staaten — denn nach List ist für alle diese Staaten die Aufgabe und der Beruf derselbe — die Baumwollenindustrie zum vornehmsten Gegenstande ihrer Fabrikthätigkeit gemacht haben, wer soll dann Consument sein für das dadurch um das vielfache vergrößerte Quantum dieser Erzeugnisse? — Freilich sind die gewöhnlichen Begriffe von Ueberproduction sehr übertrieben, daß es aber überhaupt für die Production bestimmter Consumtionsartikel in einer bestimmten Zeit eine Grenze giebt, über welche hinaus sie ohne eine große Entwerthung ihrer Erzeugnisse zu erfahren nicht gehen darf — weil eben der Consument erst mit der Zeit die Werthe, durch die er bezahlt, ver-

mehren kann — das ist eben so gewiß, als daß die Production der Baumwollenwaaren in diesem Augenblick nicht weit von dieser Grenze entfernt ist, deren leichtsinnige Ueberschreitung Krisen hervorrufen muß, vor deren Wirkung auf die Producenten und namentlich auf die erst künstlich, durch Schutzzölle und Begünstigung, zu dieser Industrie herbeigezogenen Arbeiter man zurückschrecken muß.

Also, so lange die Vertheidiger einer besonderen Begünstigung der Baumwollenfabrikation für Deutschland uns nicht nachweisen können, daß Deutschland für die Entwicklung dieser Industrie einen solchen Beruf habe, daß es darin einstmals England überflügeln könnte — und das muß ja in Allem, was man als Hauptaufgabe ansieht, erstrebt werden, nämlich darin der Erste zu werden — so lange müssen wir die von jener Seite auf die besondere Begünstigung dieser Industrie gerichteten Forderungen zurückweisen. Ein solcher besonderer Beruf kann noch entdeckt, er kann plötzlich gegeben werden, z. B. durch eine neue einflußreiche technische Erfindung, und wenn die entschiedenen Schutzzöllner uns eine solche Entdeckung machen, durch welche diese Fabrikation in Deutschland einen offenbaren Vortheil über die Engländer erhielte, freilich, dann wäre es Aufgabe, mit allen Kräften diesen Vortheil geltend zu machen, die Baumwollenindustrie selbst mit großen augenblicklichen Opfern zu befördern, sie zu heben zu dem, was sie dann werden muß, zum ersten Industriezweig. Aber wir fürchten, die Aussichten dazu sind sehr geringe, denn bei der jetzigen Verbindung der industriellen Völker unter einander ist es fast unmöglich, daß bei dem einen eine wichtige Entdeckung gemacht werde, welche nicht auch alsbald den anderen, die daraus Nutzen ziehen können, zu Gute käme.

Aber, wird man fragen, sollen wir uns denn unsere Baumwollenindustrie durch die englische Concurrenz gänzlich verkümmern oder erdrücken lassen? Das kann nach dem Vorhergehenden unmöglich unsere Meinung sein; um aber allen Mißverständnissen vorzubeugen, müssen wir hier nochmals besonders hervorheben, daß wir nicht wie die ideologischen Freihändler ein allgemeines negatives Princip, das der Befreiung des Handels von allen durch Schutzzölle gebildeten Schranken, aufstellen, sondern Schutzzölle entschieden zugeben, nur müssen es wirklich Schutz-

zölle sein. Dazu muß aber etwas schon vorhanden sein, was zu schützen ist, und dies darf nicht blos ein zu Hoffendes, eine Verheißung, es muß etwas Materielles, Concretes sein. So weit also eine deutsche Baumwollenindustrie, ohne durch Zölle, die den Prohibitivzöllen an Höhe gleich sind, hervorgerufen zu sein oder erhalten zu werden, in der That existirt, darf sie auch geschützt werden. Es kommt aber eben hier wieder darauf an, zu unterscheiden, wie weit sie bei uns wirklich einheimisch geworden und nicht blos künstliche Treibhauspflanze ist, und dies zu unterscheiden, müssen dann wieder die natürlichen Verhältnisse erwogen, das geographische Element muß in Anschlag gebracht werden, und da kann es für den wahren Staatsmann nicht schwer sein zu erkennen, ob eine Pflanze wirklich heimisch geworden oder überhaupt zu acclimatisiren ist, oder ob sie immer des künstlichen Schutzes des Glaskastens bedürftig bleiben wird.

Nach dem Vorhergehenden werden wir uns aber auch nicht noch besonders gegen die Einwendung zu verwahren brauchen, die uns von gegnerischer Seite vielleicht gemacht werden könnte, wenn die Anhänger der List'schen Schule behaupten, daß wir uns im Grunde mit unserer Ansicht über Schutzzölle und Freihandel nicht von ihnen unterschieden, indem auch sie ein nationales System der politischen Oekonomie wollten und recht eigentlich Freihandelsmänner wären, nur daß sie das Princip des Freihandels mehr oder weniger auf längere oder kürzere Zeit gewissen Beschränkungen unterwerfen wollten, was wir ja auch zuzugeben geneigt wären. Allein wie gänzlich verschieden das von uns geforderte nationale System von dem List's ist, leuchtet wohl schon ein, wenn man bedenkt, daß List den Begriff des Nationalen allein auf das Unabhängige, Selbständige, wir möchten sagen, Souveraine beschränkt, indem er das nationale darin setzt, daß jede Nation, wenigstens in Bezug auf die Industrie im engeren Sinne des Wortes, sich völlig auf dieselbe Weise ausbilde und in dieser Beziehung unter den andern Nationen ganz souverain dastehe, in sich ein für sich abgeschlossenes Ganze bilde, und zwar die eine Nation ganz so wie die andere. Eine Verschiedenheit findet unter ihnen in dieser Beziehung nur dem Grade nach statt, in welchem sie die allen gleichmäßig vorgeschriebene Ausbildung erreicht haben. Darnach soll unter den indu-

striell höher gebildeten Nationen keine solche Art der Gemeinschaft und des Gegensatzes stattfinden, wie sie innerhalb der Staatsgesellschaft vorhanden sind, wo gerade durch Arbeitstheilung die höhere Kraft der Gemeinschaft erzeugt wird; die Industriestaaten sollen vielmehr in dieser Beziehung ganz wie Individuen im vorbürgerlichen Zustande neben einander dastehen, wo jeder dasselbe thut und dies allein thut neben dem Anderen. Und in der That spricht die List'sche Auffassung den Nationen, indem sie dieselben auf ihre Weise national ausbilden will, eben so die Nationalität ab, wie in der Politik der neuesten Zeit die Partei, welche für das Individuum die größte Freiheit fordert und der Individualität so überwiegende Geltung zugesteht, diese doch eigentlich völlig vernichtet, indem sie wieder für die Menschen diejenige Gleichheit setzt, aus der ihr Princip der Kopfzahlvertretung, der Herrschaft der Majoritäten u. dergl. mehr hervorgeht. Ja, erinnert nicht die dem List'schen System zu Grunde liegende Ansicht von dem gleichartigen Verhältnisse der Staaten zur Industrie sogar an jene Idee der Gleichheit der Menschen, wonach alle Menschen an Anlagen und Fähigkeiten gleich geboren sind, und die in der Wirklichkeit sich herausstellenden Verschiedenheiten nur als Folge der verschiedenen Erziehung anzusehen sind? Wie nach dieser Ansicht bei den Menschen die ganz gleiche Erziehung lauter gleich ausgezeichnete Menschen hervorbringen würde, so wären durch die Anwendung des List'schen nationalen Systems der Oekonomie auch alle Staaten zu einer und derselben industriellen Ausbildung zu erziehen. Im entschiedensten Gegensatze hiemit steht unsere Auffassung, welche den verschiedenen Völkern eben so bestimmt verschiedene Anlagen und Fähigkeiten zuerkennt als den einzelnen menschlichen Individuen.

Dürfen wir aber hiernach uns vor jeder Verwechselung unseres Begriffs des Nationalen in der politischen Oekonomie mit dem des List'schen Systems sicher glauben, so können wir auch wohl, ohne mißverstanden zu werden, aussprechen, daß wir ebenfalls weit entfernt sind, unsere Auffassung mit dem System des absoluten Freihandels zu identificiren. Dieses System verkennt nämlich, indem es ein und dasselbe Princip auf alle Staaten anwenden will, gleichfalls die Bedeutung des geographischen Elements, insofern nämlich für jeden besonderen Beruf, für jede individuelle Anlage auch eine besondere Ausbildung und Erzie-

hung nothwendig ist. Fordern wir also eine nationale Handelspolitik, so fordern wir damit zugleich mit der Erkenntniß des mehr individuellen volkswirthschaftlichen Berufes einer Nation auch eine besondere Pflege alles dessen, was der Erfüllung dieses Berufes förderlich ist, und eine Abwendung alles dessen, was ihr hinderlich oder verderblich sein könnte, also einen Schutz. Welcher Art nun aber diese Pflege, dieser Schutz sein sollen, das wird eben durch den jedesmaligen Zustand der Entwicklung einer Nation bestimmt, und diese Entwicklungsstufe richtig in ihrem Verhältniß zum eigentlichen nationalen Berufe der Nation aufzufassen und der daraus gewonnenen Erkenntniß der besonderen Bedürfnisse gemäß, den richtigen Weg und die zweckdienlichen Mittel zur weiteren naturgemäßen Entwicklung zu entdecken, darin besteht eben das Genie des wahren berufenen Staatsmannes, durch welches dieser sich von dem bloßen genialen Theoretiker unterscheidet. Hiernach kann eben sowohl das System der Schutz- und Prohibitivzölle wie das entgegengesetzte des Freihandels ein nationales sein, je nachdem der Staat, auf den es angewendet wird, im Anfange der staatlichen Entwicklung, wo noch erst im Allgemeinen die auf die Herrschaft über die Natur gerichtete Thätigkeit der Gemeinschaft angeregt werden muß, steht oder auf einer höheren Stufe derselben, wo der weitere Culturfortschritt von der intensiveren Concentration der schon erlangten Kraft auf bestimmte Thätigkeiten abhängt. — Das Kind, der Schüler wird geleitet, ihm werden bestimmte Kenntnisse mitgetheilt, seine geistigen Kräfte überhaupt werden geweckt und geübt auf den Gymnasien. Dem schon mit einem Vorrath von Kenntnissen ausgestatteten und geübten Jünglinge, der seinen besonderen Beruf erkannt und gewählt hat, wird bis zu einem gewissen Grade die Wahl des Weges zu seiner ferneren Ausbildung und zur Erkenntniß der Stellung seiner Wissenschaft zum Wissen überhaupt frei gegeben, während endlich der durch Schule und Universität ausgebildete Mann selbständig auf eigenem Wege das nun klar erkannte Ziel seines Lebensberufes verfolgt und selbst bestimmend wieder mitwirkt an der Fortbildung des Wissens. Analog ist es mit der Erziehung und Entwicklung der Völker zur Cultur. So ist z. B. für Rußland sein System der Schutz- und Prohibitivzölle und der Aufmunterung aller Hauptzweige der Industrie durch Prämien, Ertheilung von Abgabenfreiheit, Anlage

von Staatsmanufacturen u. s. w. eben so national wie die besondere Ausbildung der geistigen Entwicklung des Volks durch ein eigenes „Ministerium der National-Aufklärung“, welches Manchem wohl als eine Anomalie oder eine Unwahrheit in Rußland erscheinen möchte, dies jedoch keinesweges ist. So wurden z. B. erst neuerdings noch in Oesterreich eine Akademie der Wissenschaften, ja eine Geologische Reichsanstalt von Seiten des Staates errichtet und mit Fonds glänzend ausgestattet, während in England der Impuls zu solchen Instituten nie von der Regierung ausgeht und dort sogar die berühmteste aller Gelehrten Gesellschaften, die Royal Society, allein durch die Beiträge ihrer Mitglieder existirt. Beides ist gleichmäßig national.

Wir brauchen hiernach nun wohl nicht erst besonders auszusprechen, auf welche Seite wir uns in dem Streit über eine Zollvereinigung zwischen Oesterreich und Preußen und über die Feststellung des jetzt zu revidirenden Tarifs des Zollvereins stellen. Oesterreich kann, wie in seiner inneren Entwicklung überhaupt, so auch namentlich in seiner materiellen, und in seiner dadurch bestimmten Handelspolitik unmöglich gleichen Schritt gehen mit uns, mit den Staaten des Zollvereins. Die Nationalität, die herrschende Religion und das Niveau der allgemeinen Bildung seiner Staatsangehörigen, seine geographische Stellung, seine politischen Traditionen, seine politische Aufgabe, die zunächst vornehmlich noch auf eine Verschmelzung der innerhalb des Kaiserreiches noch neben einander, fast abgesondert, bestehenden verschiedenartigen Nationalitäten zu einer mehr einheitlichen wahren Staatsgesellschaft gerichtet sein muß, schreiben ihm eine eigene, eine österreichische Politik vor, die freilich, — da Das, was Oesterreich an Elementen höherer Cultur, von der allein die Heranbildung der Staatsangehörigen zu einer höheren nationalen Einheit ausgehen kann, besitzt, Deutsch ist, und sein moralisches Uebergewicht nur durch die innige Befreundung mit der geistigen Entwicklung des übrigen Deutschlands behaupten und stärken kann — nicht geradezu feindselig gegen Deutschland gerichtet sein darf, die aber niemals in Hauptfragen der inneren Politik sich von der des übrigen Deutschlands bestimmen lassen wird. So lange während der Jahre 1848 und 1849 Oesterreich um seine Existenz kämpfte, hätte vielleicht das übrige Deutschland durch einen energischen Beistand der österreichischen Regierung in ihrem

Kampfe gegen die nach völliger Selbständigkeit strebenden nicht-deutschen Nationalitäten des österreichischen Kaiserstaates, in diesem das deutsche Element zu so entschiedenem Uebergewichte bringen können, daß hinfort Oesterreich gezwungen gewesen, in seiner ganzen Politik mehr der des übrigen Deutschlands sich anzuschließen, selbst gegen sein eigenes Interesse. Seitdem aber der Bürgerkrieg in Oesterreich beendigt und damit die Existenz des österreichischen Kaiserstaates gerettet worden, nicht durch deutsche, sondern durch russische Hülfe, konnte und mußte Oesterreich wieder seine eigene Politik verfolgen. Die Metternich'sche Politik, die uns übrigen Deutschen so viel geschadet hat, die gegenwärtige Schwarzenberg'sche, die uns mit denselben Gefahren für die Zukunft bedroht, sie sind nicht die persönliche Politik dieses Metternich's, dieses Schwarzenberg's, sie sind die österreichische, die national-österreichische Politik, und die Wiederaufnahme und consequente Verfolgung dieser Politik, die wieder hervorgetretene alte österreichische Zähigkeit, hat sie nicht jetzt für Oesterreich, das vor zwei Jahren noch auseinander zu fallen drohete, einen Sieg errungen, eine Stellung in Deutschland, die alle Zeichen einer beherrschenden angenommen hat und die uns wohl mit Sorge für unsere Zukunft erfüllen kann? Wer kann daran zweifeln, der hier in unserem protestantischen Norden, wo seit dem dreißigjährigen Kriege keine Kaiserliche gewesen, jetzt ein österreichisches Heer sieht, bestehend zum größten Theil aus Leuten, die nicht einmal unsere Sprache verstehen, ein Heer, welches, obgleich nicht aus Croaten, sondern aus trefflich disciplinirten regulären Truppen bestehend, doch ganz den Eindruck eines fremden Heeres machte und auch ganz entschieden sich als ein solches unter uns fühlte, ein solches fremdes Heer also, bestimmt, die schleswig-holsteinsche Angelegenheit, unsere eigentlichste deutsche, in Ordnung zu bringen? Leider ist es so, Oesterreich herrscht in diesem Augenblicke in Deutschland mit österreichischer Politik, und wenn wir auch, weil wir darin gerade die als Vergeltung sich zeigende höhere leitende Macht sehen, die eben durch Erkenntniß und Buße auch wieder zu versöhnen ist, davon weit entfernt sind, nun zu verzweifeln an Preußen, an Deutschland, wenn wir im Gegentheil Diejenigen für eben so ungerecht als kurzsichtig halten, welche wegen der augenblicklichen Demüthigung an Preußen's Mission verzweifeln und für ihren

Schmerz keinen andern Ausdruck haben, als Anklagen gegen das Preußen, welches gerade sie am meisten von allen natürlichen Allianzen abgezogen haben, dessen Absichten sie verdächtigten, über dessen Verlegenheiten sie jubelten, als sie selbst noch die höchste Macht in Händen zu haben glaubten, und dessen staatliche Kraft sie jetzt wieder eben so verkennen, wie damals, als sie dieselbe durch einen legislativen Act auflösen zu können vermeinten, — so täuschen wir uns doch nicht darüber, daß in diesem Augenblick durch den von Oesterreich aufs neue errungenen Einfluß die größte Gefahr für Deutschlands zukünftige naturgemäße Entwicklung besteht, und daß zur Abwendung dieser Gefahr auch insbesondere Das nothwendig ist, zu verhüten, daß das nördlichere Deutschland der österreichischer Handelspolitik hingegeben werde.

Denn wenn gleich der tiefste Grund der über Deutschland gekommenen politischen Erniedrigung ein sittlicher ist und in der sittlichen Schlaffheit liegt, in welche wir allzumal versunken waren, wenn gleich ohne einen neuen allgemeinen sittlichen Umschwung unter den Deutschen eine wahre Erhebung Deutschlands zur Erfüllung seiner politischen Mission nicht möglich ist, so ist doch nicht zu verkennen, daß die Schläge, welche am erschütterndsten auf Deutschlands Kraft gewirkt haben, von Seiten derjenigen gekommen sind, welche getrieben von wirklich edleren Absichten, aber ohne tiefere Erkenntniß der concreten Verhältnisse und befangen in allgemeinen theoretischen Anschauungen, Deutschland durch umgestaltende Acte der Gesetzgebung zu reformiren und zu erheben trachteten. Es ist vornehmlich das große Heer der Ideologen und Doctrinäre, welches uns die fürchterliche Confusion der religiösen und politischen Begriffe und die damit in nahem Zusammenhange stehende Schwächung der sittlichen und gesetzlichen Autoritäten gebracht hat, durch welche die ganze Civilisation und die Gesellschaft selbst in ihren Grundpfeilern bedroht worden, und nicht ihr Verdienst ist es, daß nicht mit dieser allgemeinen Verwirrung der Begriffe auch eine allgemeine bis in das Chaos der Barbarei übergehende bürgerliche Verwirrung eingetreten ist. Nicht ist es unsere Absicht, verächtlich zu sprechen von Theorien und Systemen überhaupt. Wir selbst gehören aus Neigung und Beruf der Classe der Gelehrten, der Theoretiker, nicht der der Praktiker an. Allein so gewiß

Praxis ohne Theorie, die rohe Empirie, ein bloßes blindes Herumtappen ist, welches keine höhere Erkenntniß zu finden im Stande ist, so gewiß wird die Anwendung einer auf mangelhaften Beobachtungen des Concreten construirten Theorie eine der gefährlichsten Quellen der Verdunkelung der Wahrheit, und der Gefahr, solchen aus mangelhaft beobachteten und erkannten Thatsachen gezogenen Schlußfolgerungen ein unverdientes Ansehen zuzugestehen und schnellen Glauben zu schenken ist, wie die Erfahrung gezeigt, der Deutsche unter allen Nationen am meisten ausgesetzt.

Woher kommt es aber, daß gerade in Deutschland die Zahl der Ideologen so groß ist? In gewisser Hinsicht dürfen wir auf den Grund dieser Erscheinung stolz sein, indem er in dem engsten Zusammenhange steht mit einer geistigen Gabe, die wir vor allen Nationen voraus haben, nämlich mit der eigenthümlichen speculativen Begabung und Richtung unseres deutschen Geistes, und gewiß sollen wir uns dieses Vorzuges nicht entäußern wollen. Daß aber diese Richtung auf das Speculative auf die Bildung unserer politischen Systeme vielfach den Einfluß gehabt hat, daß dieselben, auf die Wirklichkeit angewendet, sich nicht anders bewährt haben, als die Kunst eines gelehrten Arztes, dem die Wissenschaft zum größten Dank verpflichtet sein kann, der aber, so wie er an das Krankenbett kommt und in dem concreten Falle thätig eingreifen soll, die größten Mißgriffe macht, und dem bloßen Praktiker weit nachsteht, das hat seinen Grund vornehmlich darin, daß wir Deutschen theils wegen Verhältnisse die in unserer Geschichte ihren Grund haben, theils eben wegen unserer eigenthümlichen Richtung auf das Speculative und die damit in Verbindung stehende Versenkung in die Welt der Gedanken nicht zugleich mit unserer geistigen Entwicklung in gleichem Maaße unseren geographischen Gesichtskreis erweitert haben. Wie anders würden unsere Systeme der Philosophie, der Politik und der National-Oekonomie aussehen, wenn sie nicht vornehmlich in der geistigen Atmosphäre der von den großen Emporien praktischer Lebens- und Handelserfahrungen fern abliegenden Centralpunkte deutscher literarischer Thätigkeit empfangen, und ausgebildet wären! Wie anders würde unsere Constitutionelle Partei sich darstellen, wenn sie nicht vornehmlich durch Professoren und binnenländische Fabrikherren ihre Farbe und Richtung erhalten hätte, wenn in ihr Männer Gewicht hätten, welche ihren Blick, ihren Ideenkreis er-

weitert, ihren Beobachtungssinn geschärft hätten durch unmittelbare Anschauung fremden Volkslebens unter fremden Zonen, welche Verfassungen, die sie als Muster uns vorführen, auf dem Boden, auf dem sie gewachsen, hätten leben und arbeiten gesehen und so zugleich die Eigenthümlichkeit des Materials, mit dem diese Verfassungen erbaut sind, erkannt hätten, Männer endlich, welche das sich erwandert hätten, was sie nicht erlernen konnten und was überhaupt nicht zu erlernen ist aus Büchern oder in Hörsälen und am wenigsten aus dem Conversations- oder dem Staats-Lexikon, den beiden Hauptquellen unserer politischen Autodidakten! Wie anders würde mancher gutmüthige republikanisch schwärmende Pfahlbürger über die Vorzüge der republikanischen und der monarchischen Staatsform denken und sprechen, wenn er wirkliche Erfahrungen gemacht hätte, wo die ihm doch über Alles gehende Behaglichkeit, Gemüthlichkeit und Sicherheit des Lebens und des Erwerbes am meisten zu finden, in den freien Republiken oder in dem von ihm verachteten monarchischen sogenannten Polizeistaate!

Deshalb, wenn irgend etwas Bedürfniß ist für unser nach allseitigerer Entfaltung des öffentlichen Lebens strebendes Vaterland, wenn irgend etwas Bedingung ist für die Entwicklung gesunder politischer Bildung, namentlich unter den die Richtung dieser Entwicklung vornehmlich bestimmenden gebildeten Classen unserer Nation, so ist es Dies, daß der Deutsche seinen geographischen Gesichtskreis erweitere und namentlich auch mehr Gelegenheit und Veranlassung erhalte, die Zustände anderer Staaten in der Wirklichkeit durch eigene Anschauung, nicht aus Büchern und einseitigen Berichten über dieselben kennen zu lernen [3]). Dazu ist aber durchaus nothwendig, daß der Deutsche, mehr als bisher geschehen, in lebendigen Handelsverkehr mit anderen Nationen trete. Dadurch wird ihm das Feld für seine Erkenntniß und Bildung eben so erweitert wie das Gebiet für seine materielle Thätigkeit, und mit der Ausdehnung des deutschen Handels wird auch der so sehr zu erstrebende politische Einfluß Deutschlands nach Außen wachsen, denn der Handel ist es gegenwärtig, welcher die Welt erobert. Unserer Ueberzeugung nach sind gegenwärtig in Deutschland, mit Ausnahme Oesterreich's, alle Elemente und Bedingungen vorhanden, um in diese Bahn des freieren auswärtigen Handelsverkehrs mit Erfolg einzutreten, es kommt nur darauf

an, daß dem dahin strebenden Geiste keine Fesseln angelegt werden. Dieses würde aber geschehen, wenn man auf die von Oesterreich vorgeschlagene Idee eines mitteleuropäischen Zollvereins, der vornehmlich Oesterreich mit seinen besonderen Interessen dienen müßte, einginge, oder wenn man die von dem preußischen Handelsminister vorgeschlagenen Veränderungen im Tarife des Zollvereins ausführte. Freilich können wir nicht glauben, daß es damit Ernst würde, daß namentlich Preußen einen so völligen Umsturz seines bisherigen Systems der Handelspolitik vornehmen könne, indem da, wo die Männer gebildet, die den Zollverein geschaffen und seine bisherige Politik so lange consequent getragen haben, in den höheren Kreisen auch jetzt noch Einsicht genug vorhanden sein muß, zu erkennen, daß ein derartiges Verlassen des bisherigen Systems gemäßigter Schutzzölle für Preußen ein ungeheuerer Rückschritt wäre. Aber was wir fürchten ist, daß in Preußen noch nicht genug erkannt werde, wie der Zollverein, der bisher mehr ein Industrie- als ein Handelsverein gewesen, jetzt entschieden mehr und vorwiegend den Charakter des letzteren annehmen und durchaus dahin streben muß, das nordwestliche Deutschland mit zum Verbündeten zu erhalten und dadurch das freie Meer, die Nordsee zu erreichen. Dafür dürfen Opfer gebracht werden, nicht wie man zu thun geneigt scheint, für die Erhaltung von Sachsen und Bayern, die, mögen sie sich jetzt auch lossagen, bald schon durch ihre Erfahrungen vernüchtert, sich zur Rückkehr gezwungen sehen werden. Daß dies noch nicht klar genug erkannt werde, ist es, was wir fürchten. Denn so geneigt wir auch sind, die Ansprüche zuzugeben, die Preußen sich durch Schöpfung, Ausbildung und Leitung des Zollvereins auf unsere Anerkennung seiner handelspolitischen Einsicht erworben, so müssen wir doch als unsere Ueberzeugung aussprechen, daß auch von Preußen in seiner Handelspolitik bisher das Wesen und die Bedeutung des internationalen Handelsverkehrs und sein Verhältniß zum Weltverkehr und zur Cultur nicht hinreichend erkannt und gewürdigt worden. Es hat sich dieses vielfach gezeigt, z. B. in der geringen Geneigtheit ein billiges Opfer für den Beitritt Hannovers an den Zollverein zu bringen, und in der Verkennung oder Unterschätzung der Bedeutung der Hansestädte und ihres Handels und deren Wichtigkeit für Deutschland [4]). Und wie konnte dies auch anders sein, da die Staaten des Zollvereins

doch alle überwiegend Binnenländer sind, man aber das Wesen und die Bedeutung des Seehandels nur aus unmittelbarer Anschauung und Erfahrung kennen lernen kann, und man im abgeschlossenen Inlande sich nur zu leicht das Geschäft und die Thätigkeit des Kaufmannes im engeren Sinne des Wortes, als die eines Krämers in vergrößertem Maaßstabe denkt, während sie davon eben so specifisch verschieden sind, wie von dem Geschäfte des Banquiers und dem Handel mit Werthpapieren, welche auch im Inlande zu oft in ihren besonderen Interessen mit denen des Waarenhandels im Großen verwechselt werden. Dies würde anders geworden sein, wenn das nordwestliche, maritime Deutschland mit in den Zollverein aufgenommen wäre, indem alsdann an competenter Stelle wenigstens erkannt sein würde, daß die commerziellen Interessen des auf den Verkehr nach Außen angewiesenen maritimen Deutschlands nicht Sonderinteressen — als welche sie nur zu oft von den Hauptleitern der Zollvereinspolitik aufgefaßt worden und auch leicht dem mit der Welt des Seehandels in keinem Verkehr stehenden Binnenländer erscheinen konnten — sondern in der That wahrhaft Deutsche Interessen sind.

Es könnte aber, was hier namentlich aus politischen Rücksichten, durch die politischen Bedürfnisse Deutschlands gefordert erscheint, nämlich daß Deutschland zu einem mehr den auswärtigen Handelsverkehr fördernden Zollsystem übergehe, volkswirthschaftlich für die augenblicklichen Zustände Deutschlands so nachtheilig sein, daß dagegen alle aus diesem Uebergange für die allgemeine politische Entwicklung Deutschlands zu erlangenden Vortheile in den Hintergrund treten müßten, und dies werden diejenigen behaupten, welche unter der Firma „des Schutzes der vaterländischen Arbeit“ sogar noch eine bedeutende Erhöhung der Schutzzölle fordern. Diesen ist zu erwidern, daß auch wir Schutz der vaterländischen Arbeit wollen, daß wir aber leugnen, daß der Begriff der vaterländischen Arbeit allein auf die Arbeit derjenigen Deutschen zu beschränken sei, welche vornehmlich erst noch nach der durch die Erhöhung der Zölle erstrebten Errichtung von Baumwollenspinnereien, Runkelrübenzuckerfabriken u. s. w. beschäftigt werden sollen. Auch die Arbeiter, welche der hamburger Rheder und Kaufmann beschäftigt, sind Deutsche, und noch sehr fragt es sich, wer mehr „deutschen Arbeitern“ Brod

giebt, ein hamburger Rheder und Kaufmann mit mäßig ausgedehntem Geschäfte, oder ein bedeutender binnenländischer Fabrikbesitzer, und anderes und besseres Brod als der Fabrikbesitzer giebt der hamburger Kaufmann seinen Arbeitern gewiß. Aber auch deutschen Fabriken und ihren Arbeitern giebt der Hamburger Brod, Brod, was ohne ihn den Engländern oder andern Fremden zugeflossen sein würde, es kommt nur darauf an, daß die deutschen Fabrikanten etwas fabriciren, was in der That tüchtig und preiswürdig ist. Wir erlauben uns zum Beweise dieser Behauptung nur ein kleines Beispiel anzuführen. Vor dreißig Jahren noch hatte Deutschland gar keine directe Ausfuhr deutscher Produkte nach Ostindien und China, vor zehn Jahren noch, als die nicht durch Schutzmaaßregeln, sondern durch eigene Thätigkeit schnell erstarkte hamburger Rhederei schon in glückliche Concurrenz mit der britischen in dem Verkehr mit China getreten war, mußte der mit eigenen Schiffen seinen Handel betreibende deutsche Kaufmann von Manufacturwaaren sich in seinem Export nach China ganz auf die englischen Fabrikate beschränken, weil der Chinese an diese gewöhnt war und die Chinesen bekanntlich so ultraconservativ sind, daß sie keine Waare kaufen, die in der Qualität und im ganzen Ansehen auch nur im geringsten von derjenigen abweicht, an deren Gebrauch sie gewöhnt sind. Gegenwärtig exportiren einzelne hamburger Handelshäuser, die nur zu den mittleren sich rechnen, regelmäßig alle Jahre, auf eigenen Schiffen, die in Deutschland gebaut und ausgerüstet und mit Deutschen bemannt sind, für funfzehn bis zwanzigtausend Thaler deutscher Wollenwaaren, die auf besondere Bestellung, zum Theil auch auf Vorschuß von ihnen in Fabriken des Zollvereins angefertigt werden. Dies konnte aber nur durch Mühe und Ausdauer und durch wahren deutschen patriotischen Sinn von Seiten des Hamburgers erreicht werden, denn seinem bloßen pecuniären Gewinn würde es eben so sehr entsprochen haben, wenn er bei dem Exporte der englischen Wollenwaaren geblieben wäre. Der Weg, wodurch dieser Export der deutschen Waare erreicht worden, ist folgender gewesen. Zuerst übersandte der Hamburger, nachdem er die Erfahrung über die Rentabilität dieses Artikels in China gemacht, Proben des englischen Fabrikats, an welches der Chinese gewöhnt war, dem deutschen Fabrikanten, mit dem Auftrage, dasselbe genau nachzu-

arbeiten. Dies gelang, aber erst nach mehreren unvollkommeneren Versuchen, deren Kosten der Kaufmann zu tragen hatte. Allein auch da war die Waare in China noch nicht zu verkaufen, weil die Packung eine andere war, als die gewohnte englische. Deßhalb schickte nun der Hamburger das deutsche Fabrikat nach England, ließ es dort auf englische Weise packen und exportirte es in dieser Packung. Diese Waare verkaufte sich gut, allein die Unkosten der englischen Packung und des Transports nach England und retour waren zu groß, um einen zu einer weiteren Ausdehnung dieses Geschäfts auffordernden Gewinn übrig zu lassen. Endlich ließ der Hamburger aus China selbst die dort am besten gehenden englischen Wollenwaaren in Originalpackung kommen, schickte, natürlich gegen Erlegung der hohen Eingangssteuer des Zollvereins, dem binnenländischen Fabrikanten diese Originalballen mit der Weisung, dieselben in jeder Beziehung genau nachzuarbeiten. Anfangs wollte auch das nicht gelingen, da der Deutsche lange nicht so accurat ist, wie der Chinese, jetzt aber versteht er es und nun bildet, wie gesagt, sein Fabrikat einen regelmäßigen Ausfuhrartikel nach China, wofür er, ohne jene Vermittlung des hamburger Kaufmanns, bis jetzt wohl schwerlich etwas zu fabriciren gehabt haben würde. Wer ist hier nun der Beschützer „der vaterländischen Arbeit“, der Schutzzöllner oder der hamburger Rheder und Kaufmann, dessen besondere Interessen von den Schutzzöllnern gerade als denen des deutschen Arbeiters feindselig dargestellt zu werden pflegen? Was auch hat hier dem deutschen Fabrikanten mehr genützt, das einfache Geschäft des hamburger Kaufmanns, oder die weitläufigen Berichte über den chinesischen Handel eigener von deutschen Regierungen nach China gesandten Expeditionen, von denen so großes Aufhebens gemacht worden, deren Erfahrungen und Berichte aber ohne die praktische Vermittlung des Kaufmanns dem deutschen Fabrikanten nur wenig oder gar nichts nützen können? Es muß eben auch hier wieder eine vernünftige Theilung der Arbeit eintreten, der Kaufmann und der Fabrikant müssen Hand in Hand gehen, und das würde mehr geschehen, wenn der Binnenländer nicht eine besondere Handelspolitik für das vornehmlich binnenländische Interesse wollte, welches für sich allein das Gesammtinteresse nicht darstellt. Nur in seiner Verbindung mit dem noch nicht unirten nordwestlichen Deutschland kann der Zollverein eine

selbständige, den wahren Bedürfnissen Deutschlands genügende und seiner geographischen Weltstellung entsprechende klare Handelspolitik verfolgen.

Das von uns herbeigezogene Beispiel — welches wir auch namentlich deshalb so hervorgehoben haben, weil es auf einen deutschen Industriezweig aufmerksam macht, der für Deutschland bereits sehr wichtig ist und für den bei uns alle Bedingungen vorhanden sind, um bei gehöriger Pflege ein wirklich nationaler zu werden, d. h. einer, in dem wir die Ersten werden und auch die Engländer überflügeln können, was in der Baumwollenindustrie nicht möglich ist — ist geeignet noch auf einen wichtigen hier hervorzuhebenden Punkt aufmerksam zu machen, nämlich auf die Nothwendigkeit, dem Kaufmann in seinem Geschäfte freie Bewegung zu gestatten. Gewiß wäre der angeführte Hamburger nicht dahin gekommen, jetzt jährlich eine große Quantität deutscher Wollenfabrikate nach China abzusetzen, wenn die Zollgesetze ihn gezwungen hätten, die ganze Operation, durch welche er dies erreicht, gleich kund werden zu lassen, und das hätte geschehen müssen, wenn in Hamburg solche Zollcontrole stattfände, wie sie im Zollvereine das Gesetz vorschreibt. Er würde dann unmittelbar eine große Concurrenz hervorgerufen haben, und diese vorzeitige Concurrenz hätte nicht nur allein seine auf spätere Compensation der anfänglichen Opfer berechnete Speculation ihm verdorben, sondern sie würde auch sehr wahrscheinlich jedes Geschäft dieser Art überhaupt gleich erdrückt haben. Die freie Bewegung ist für den wahrhaft unternehmenden Kaufmann eine Nothwendigkeit, es ist gerade sein Vortheil und eben auch der Sporn zu neuen Versuchen und Speculationen, daß ihm nicht gleich jeder Zollcontroleur in die Karten sehen, und er die Früchte seines Unternehmungsgeistes und seines richtigen Calcüls wenigstens zuerst allein ernten kann. Ist das Geschäft einmal in regelmäßigem Gang, so braucht er kein Bekanntwerden desselben mehr zu fürchten, da er eben dadurch schon einen großen Vorzug vor dem Nachfolger voraus hat, und so schadet es in dem besonderen angeführten Fall auch dem ersten Unternehmer dieses Geschäftes nicht mehr, wenn jetzt durch die Ausdehnung der Fabrikation von Seiten des durch ihn unterrichteten inländischen Fabrikanten auch andere Exporteure an diesem Geschäfte theilnehmen.

Noch einen großen Vorzug aber hat die Freiheit der Bewegung, die der Handel in Hamburg genießt, auf den wir noch aufmerksam machen müssen, und zu dem Zwecke noch einmal den bezeichneten Hamburger Kaufmann als Beispiel hier anzuführen uns erlauben. Derselbe Kaufmann hat es in Hamburg mehr als einmal ausgeführt, ein von Ostindien mit voller Ladung ankommendes großes Schiff in der Zeit von 9 oder 10 Tagen wieder segelfertig zu machen, d. h. in dieser Zeit die Entlöschung des Schiffes, das Laden und Verproviantiren desselben und die nach einer solchen Reise immer erforderlichen verschiedenen Reparaturen an Schiff und Inventarium ausführen zu lassen, so daß es 9 oder 10 Tage nach seiner Ankunft auf der Elbe schon wieder, sofern Wind und Wetter günstig, in See gehen konnte. Im J. 1848, wo dieser Kaufmann wegen der dänischen Blockade der Elbe gezwungen wurde, einige seiner nach Hause kommenden Schiffe in englische Häfen einlaufen zu lassen, entschloß derselbe sich, da das Ende dieser Blockade damals nicht abzusehen war, das erste seiner in England eingelaufenen Schiffe dort umzuladen und von dort wieder nach Ostindien abgehen zu lassen. Er befrachtete zu dem Ende in Hamburg ein englisches Schiff (für welches die Blockade bekanntlich nicht bestand) mit der für sein in England eingelaufenes Schiff schon fertig gehaltenen Ausfracht, um dieselbe dem in dem englischen Hafen liegenden Schiffe zu bringen und dagegen die von diesem gebrachte Ladung einzunehmen und nach Hamburg zu führen. Um diese Umladung seines Schiffes möglichst zu beschleunigen, ging der Kaufmann selbst dazu nach England hinüber, und fand daselbst auch bei den Behörden die größte Bereitwilligkeit, ihm seine Operation möglichst zu erleichtern. Allein trotz dieser Bereitwilligkeit und unerachtet der Hamburger, da es ihm sehr darauf ankam sein Schiff bald wieder ausschicken zu können, keine Kosten scheuete, dies Geschäft zu beschleunigen, erforderte dasselbe doch volle drei Wochen, blos wegen der in England gesetzlich vorgeschriebenen Controlmaaßregeln von Seiten der Zollbehörden. In Hamburg würde diese Arbeit in höchstens 8 Tagen auszuführen gewesen sein, 14 Tage Zeit also waren hier reiner Verlust für den Kaufmann, hervorgebracht durch die Belästigungen und Umständlichkeiten der englischen Zollcontrole, und wer da weiß, wie für den Kaufmann Zeit Geld ist und welchen Schaden namentlich Zeitverlust für eine Reise nach Hinterindien

und China bringen kann, indem eine solche Reise dadurch, daß das Schiff nur einige Tage zu spät in den indischen Gewässern ankommt, leicht um einen Monat verlängert werden kann — wegen der Monsoon-Wechsel —, der wird einsehen, wie außerordentlich wichtig auch in dieser Beziehung für den Großhandel Freiheit der Bewegung ist. Und in der That ist auch schon der Vortheil, welchen in dieser Hinsicht der Hamburger vor dem Engländer voraus hat, so bedeutend, daß jenem schon dadurch in vielen Fällen die glückliche Concurrenz mit dem Engländer ermöglicht wird, wo sie sonst nicht möglich sein würde. Diesem Vorzug Hamburgs, den auch die Engländer sehr wohl zu erkennen wissen, ist es auch wesentlich mit zuzuschreiben, daß Hamburg für gewisse wichtige Artikel — namentlich Kaffe — ein Weltmarkt geworden. Die Vortheile eines solchen Weltmarkts kommen aber wieder direct dem ganzen Deutschland zu Gute, indem dieses dadurch den Vortheil hat, einen so wichtigen Consumtionsartikel, wie der Kaffe es ist, auf dem wohlfeilsten Markte zu kaufen, und der deutsche Fabrikant auf einem solchen großen Markte, nach dem die Schiffe verschiedener Nationen von allen Seiten zusammenströmen, um Ladung zu bringen, durch die dadurch bewirkte Erniedrigung der Ausfracht größere Chancen zur Verführung seiner Fabrikate nach Außen erhält.

In so fern nun solche Freiheit der Bewegung für die Entwicklung und Ausbreitung des deutschen Seehandels eine nothwendige Bedingung ist, muß jeder Kaufmann im wahren Sinne des Wortes ein Anhänger des Freihandels sein. Allein diese Partei des Freihandels unterscheidet sich wesentlich von denjenigen Freihandelsmännern, welche nicht sowohl Freiheit der Bewegung für das Handelsgeschäft wollen, sondern wo möglich Abschaffung aller Zölle überhaupt. Während nämlich diese letztere Partei consequent dahin drängt, den Staat mit seinen Hauptbedürfnissen hauptsächlich oder allein auf directe Steuern anzuweisen, was volkswirthschaftlich ein Unsinn sein würde, ist die andere Partei keineswegs gegen Zölle als solche, selbst nicht gegen Schutzzölle, so fern sie nur nicht das von uns als das leitende Prinzip für Schutzzölle aufgestellte verletzen, namentlich aber kann diese Partei gegen Zölle als Finanzzölle gar keine Aversion hegen, weil nämlich Finanzzölle als solche gerade immer darauf ausgehen

müssen, ein Steigen der Einnahme durch Zunahme der Einfuhr zu erreichen, nicht durch Erhöhung der Abgabe, und Zunahme der Einfuhr, womit auch immer eine entsprechende Zunahme der Ausfuhr verbunden sein wird, ist ja Zunahme des Handelsverkehrs, auf welche der Wunsch des Kaufmanns eben gerichtet ist. Wie sehr aber diese eben bezeichneten beiden Parteien des Freihandels sich von einander unterscheiden, leuchtet ein, und daß diese beiden Parteien bei uns noch so oft mit einander als eine einzige Freihandelspartei zusammengeworfen werden, ist eben ein wesentlicher Grund der Unklarheit des gewöhnlichen Urtheils in der Handelsfrage. Der Unterschied zwischen diesen beiden Freihandelsparteien ist so groß, daß sie sich in der Wirklichkeit z. B. in Hamburg auch in anderer Beziehung ziemlich schroff einander gegenüberstehen, namentlich auch in ihren allgemeinen politischen Anschauungen, und nur die dringendste Gefahr sie veranlassen kann, sich gegen den gemeinschaftlichen Feind zu vereinigen, wie gegenwärtig gegen die den Handel bedrohenden Vorschläge des preußischen Handelsministers und der österreichischen Regierung.

Hiernach brauchen wir auch wohl nicht noch besonders zu erörtern, wie die Maaßregel, welche die Schutzzöllner zur Versöhnung der berechtigten Freihändler und der Rheder vorschlagen, nämlich Ausfuhrprämien und Differentialzölle, eine gänzlich ihres Zwecks verfehlende ist, indem sie gerade das herbeiführen würde, was der gefährlichste Feind des Handels ist, nämlich eine zum Behufe der Controle erforderliche Vergrößerung der Belästigungen und Beaufsichtigung der kaufmännischen Bewegung. Deshalb fürchten die einsichtigen Kaufleute und insbesondere die Rheder auch die Einführung der zu ihrem Schutze vorgeschlagenen Maaßregeln fast noch mehr, als die Erhöhung der Schutzzölle zu Gunsten der Industrie, und in der That, wer nicht schon aus den hier erörterten Gründen die Verkehrtheit der Maaßregeln erkennte, durch welche die Fürsprecher des Fabrikschutzes die Interessen des Handels versöhnen wollen, der sollte, um sich davon zu überzeugen, doch nur einen Blick auf die Wirkungen werfen, welche diese sogenannten Beförderungsmittel des Seehandels und der Rhederei in Belgien hervorgebracht haben, wo man jetzt schon durch bittere Erfahrungen belehrt, von diesem künstlichen System ganz zurückkommt. Ueberhaupt wäre eine genaue Betrachtung Belgiens wohl geeignet, selbst den

vertrauensvollsten Schutzzöllner stutzig zu machen, zumal wenn er dabei zugleich die Schweiz ins Auge faßt, das Land, welches für seine Industrie keine Schutzzölle hat, das von Staaten mit Schutzzöllen rings umgeben, und dem die natürliche Handelsstraße zum Meere, der Rhein, durch die Zollbeläſtigungen so verbarricadirt ist, daß es vornehmlich Havre zu seinem Seehafen hat machen müssen, und das dennoch das einzige Land des Continents ist, dessen überseeischer Export eigener Fabrikate stetig und erheblich zunimmt.

Nach allem Diesen würde aber, selbst bei Anerkennung der Richtigkeit unserer Auffassung der handelspolitischen Frage doch noch die Frage übrig bleiben, ob Deutschland nicht dennoch gegenwärtig durch die Noth zur Annahme des von den Schutzzöllnern vorgeschlagenen Schutzes der deutschen Arbeit gezwungen wäre, um nämlich dadurch die wahre Quelle der Unzufriedenheit unter der arbeitenden Bevölkerung zu verstopfen und einer drohenden allgemeinen Verarmung unter derselben vorzubeugen. Wir glauben die Wirklichkeit dieser als drohend bezeichneten Gefahr entschieden in Abrede stellen und deshalb jene Frage bestimmt verneinen zu müssen. Denn ohne die Augen verschließen zu wollen gegen die Nothstände in einzelnen Theilen unseres Vaterlandes, wo die Bevölkerung sich dem Zustande der sogenannten Uebervölkerung nähert, d. h. demjenigen Zustande, wo die große Masse des Volks nicht mehr vermögend ist, die nothwendigen Subsistenzmittel für den Preis zu kaufen der dafür gefordert wird, weil der Werth ihrer Arbeit gegen den Preis der Subsistenzmittel unverhältnißmäßig gesunken ist, so muß man doch behaupten, daß dies mehr lokale in lokalen Verhältnissen begründete Außnahmen sind und daß im Ganzen und Großen in Deutschland die behauptete materielle Noth der arbeitenden Classen vielmehr eine eingebildete als wirkliche ist. Namentlich ist diejenige Classe der Bevölkerung, die man gerade durch den sogenannten Schutz der deutschen Arbeit retten und heben zu müssen behauptet, nämlich Tagelöhner, Fabrikarbeiter, Lohnarbeiter im Allgemeinen, in Deutschland nicht in besorglicher Ueberzahl vorhanden, d. h. nicht in einem ungünstigen Verhältnisse zum vorhandenen Capital und der dadurch bestimmten Arbeitsnachfrage, vorausgesetzt nur daß die öffentliche Ruhe und Ordnung so weit gesichert sind, daß die Arbeit nicht durch Störung des Vertrauens und des Credits

oder durch Verbergung oder Abführung der Capitalien unterbrochen oder verringert wird. Jedenfalls ist diese eben bezeichnete Classe der Bevölkerung in Deutschland nicht die Hauptquelle des Pauperismus, wie in England. Bei uns, wenigstens im nördlichen Deutschland recrutirt sich vielmehr das Proletariat vornehmlich aus der Classe des Mittelstandes, die früher den solidesten Kern der städtischen Bevölkerung bildete, nämlich aus den schon selbständige Meister und ansässig gewordenen Handwerkern, besonders in den kleinen Städten. Zum Theil hat das seinen Grund in der immer größer gewordenen Macht des Capitals, aber nicht allein, sondern zum wesentlichen Theile ist es auch die Folge der schlaffer gewordenen bürgerlichen Sitte und der Ueberhandnahme des Luxus und der Vergnügungssucht in diesen Ständen. Dem kleinen Handwerksmeister, der Familie hat und der nicht Gesellen halten kann, die für ihn mitarbeiten, ist es in Deutschland viel schwerer durchzukommen, als dem bloßen Lohnarbeiter oder Tagelöhner, und nur großer Fleiß, Sparsamkeit, Einfachheit und Ordnung der Lebensweise können ihn vorwärts bringen. Diese Eigenschaften verschwinden aber immer mehr aus diesem Stande, daher das häufige Versinken solcher Familien in materielles und sittliches Elend. Ein solches aus heruntergekommenen Handwerkerfamilien entstandenes Proletariat, leider das hoffnungslofeste, weil ihm immer auch eine größere oder geringere sittliche Schuld zu Grunde liegt, kann aber am wenigsten gehoben werden durch die zum Schutze der vaterländischen Arbeit vorgeschlagenen Maaßregeln, weil durch deren Ausführung gerade die Macht des Capitals dem kleinen selbständigen Professionisten gegenüber noch erhöht, ihm also die Concurrenz noch erschwert würde, ohne daß ihm dadurch auf der anderen Seite irgendwie solche Mittel zu einer sittlichen Kräftigung dargeboten würden, wie sie freie, auf religiöser Basis ruhende Vereine zur Unterstützung der bedrängten Classen, von denen überhaupt allein die gründliche Heilung dieser Art Nothstände unserer Gesellschaft ausgehen kann, zu gewähren im Stande sind. Hätte in der That die Revolution von 1848, so fern sie allerdings auch einen socialen Character hatte, ihren Hauptgrund in einem allgemeinen materiellen Nothstande der arbeitenden Classen gehabt, so hätte sich, nachdem nur die Massen überhaupt wieder das Dasein einer regierenden Gewalt gefühlt, die allgemeine Sicherheit nicht sobald wie-

der hergestellt, daß schon i. J. 1849 Production und Consumtion in Deutschland wieder auf ihr früheres Verhältniß zurückkehren konnten, so hätte namentlich das Geschäft in den wichtigsten, mehr dem Wohlleben als dem nothwendigsten Bedürfnisse dienenden Colonialwaaren nicht i. J. 1849 ein so glänzendes gewesen sein können, daß z. B. auf dem Hauptmarkte für diesen Artikel, in Hamburg, seit Menschengedenken kein so gutes Geschäftsjahr erlebt worden wie das von 1849.

Daß in unseren volkswirthschaftlichen Zuständen für gewisse Classen der Bevölkerung viel Drückendes liegt, wer wollte das leugnen, wer aber, der offene Augen für die Wirklichkeit hat und dabei seinen politischen und geographischen Horizont nicht auf die allernächste Umgebung beschränkt, kann auch verkennen, daß die von den Industriellen geforderte Erhöhung der Schutzzölle und eine Verbindung des nördlichen Deutschlands mit Oesterreich zu einem mitteleuropäischen Zollvereine nicht die Mittel sind, Deutschland volkswirthschaftlich und politisch zu erheben? Täuschen wir uns nicht, so macht auch diese Ansicht sich je länger je mehr in einflußreichen Kreisen geltend. Weit entfernt sind wir Deutschen jedoch noch immer, wie uns scheint, von einer völlig klaren Durchdringung der handelspolitischen Frage der Gegenwart, vielmehr kommt es zur genauen Orientirung in derselben noch auf eine Vervielfältigung der Gesichtspunkte an. Dazu mit anzuregen ist der Zweck der hier mitgetheilten Bemerkungen, die nur eilig und neben anderen dringenden Arbeiten niedergeschrieben werden konnten, und deshalb nicht ohne Bedenken sich an die Oeffentlichkeit wagen, zu deren Veröffentlichung jedoch der Verf. durch die besondere, namentlich auch durch die mehrfach ihm verstattet gewesene Umschau in fremden Ländern bestimmte, Richtung seiner wissenschaftlichen Studien in dieser Zeit aufgefordert zu sein glaubte.

Göttingen im Januar 1851.

---

[1]) zu S. 8. S. u. a.: K. H. Rau in Rau's Archiv d. polit. Oekonomie, Bd. V. Heft 2. u. 3. und besonderen Abdruck davon, Heidelberg 1843. 8. — H. F. Osiander, Enttäuschung des Publikums über die Interessen des Handels u. s. w., oder Beleuchtung der Manufacturkraft-Philosophie des Dr. List u. s. w. Tübingen 1842. 8. — K. H. Brüggemann, Dr. List's nationales System der polit. Oekonomie, kritisch beleuchtet u. s. w. Berl. 1842. 8. — Die Theorie des Dr. List vom Fabrikstaate u. ihre geschichtl. und statistischen Stützen. Berl. 1844. 8. — Man vergl. auch die letzte kleine Schrift J. G. Hoffmann's, des damals schon hoch betagten und völlig erblindeten Gründers und langjährigen Directors des berühmt gewordenen Statistischen Büreau's zu Berlin: „Betrachtungen über das Andringen auf den erhöhten Schutz der Gewerbsamkeit im deutschen Zollverein gegen fremde Mitbewerbung. Berlin 1846", ein wahres handelspolitisches Vermächtniß eines der tiefsten deutschen Statistiker, dessen nationalökonomische Lehren namentlich in Preußen noch nicht verhallt sein sollten.

[2]) zu S. 8. M. vgl. u. a.: Untersuchungen über die Negerländer der Araber und über den Seehandel der Italiener, Spanier und Portugiesen im Mittelalter. Gött. 1842. S. 343.; Die Republiken von Süd-Amerika u. s. w. in dem Vorwort, S. 208, 209. u. a. Stellen; die Selbstanzeige von diesem Buche in den Gött. gel. Anz. vom 1. Febr. 1844.; Gelegentliche Gedanken über die neueren deutschen Emigrations- und Colonisations-Projecte in Huber's Janus. 1846. Bd. 1. Heft 20—22. — Aus der angeführten Anzeige in den Gött. gel. Anz. erlauben wir uns folgende Stelle hier abdrucken zu lassen, obgleich wir dabei den darin angenommenen leidenschaftlichen Ton und die herausfordernden Ausdrücke nicht vertheidigen wollen, sondern vielmehr darum bitten müssen, dieselben dem ungestümen Eifer des jungen, eben mit dem ersten Ergebniß besonderer statistischer Studien hervorgetretenen Schriftstellers zu Gute halten zu wollen, der, erbittert durch die in der That herausfordernden Beschuldigungen von Seiten des List'schen Zollvereinsblattes und der ihm dienenden Cotta'schen Presse gegen einen Stand, in welchem er gerade bei diesen Studien so große Achtung vor wissenschaftlichen Arbeiten, so viel gründliche handelspolitische Bildung und so wahrhaft uneigennützigen Patriotismus zu finden Gelegenheit gehabt hatte, solche ungerechte und leichtsinnige Angriffe nicht zu hart zurückweisen zu können, und in deren Zurückweisung er zugleich wieder provozirend auftreten zu müssen glaubte, um dadurch vielleicht zur weiteren

Beweisführung für die von ihm ausgesprochene Behauptungen, wozu eben Matrial von ihm genug gesammelt worden, Gelegenheit zu erhalten. — „Wer heut zu Tage, heißt es a. a. O. S. 179—181, statistische Werke schreibt, in welchen Productions- und Handelsverhältnisse mit der ihnen gebührenden Aufmerksamkeit und Unparteilichkeit hervorgehoben werden, kommt nothwendiger Weise in Collision mit einem gewissen Theile der Tagesliteratur, welcher sich allein berufen und befähigt dünkt, Deutschland über gewerbliche und commercielle Angelegenheiten zu belehren, und mit einer Anmaßung auftritt, welche um so widerlicher berührt, je erbärmlicher das Wissen ist, auf das sich diese Zuversicht stützt. Auch der Unterz. hat nicht umhin können, an ein Paar Stellen seines Buches auf diese arrogante Zeitungsweisheit einen Seitenblick zu werfen, welcher nicht eben sehr freundlich erscheinen möchte. Es ist hier nicht der Ort, in aller Vollständigkeit seine beiläufigen Bemerkungen zu rechtfertigen. Ein Pröbchen von der Allwissenheit dieser Partei muß er jedoch hier mittheilen, da der Gegenstand in genauer Beziehung zu dem hier angezeigten Buche steht. Der Unterz. entnimmt dies dem berühmten Zollvereinsblatte, welches man gegenwärtig wohl ohne Bedenken als das Hauptorgan dieser Partei, als ihr Paradepferd betrachten und für dessen handgreifliche Dummheiten man gewiß ihren großen Propheten, Herrn Dr. Fr. List, verantwortlich machen kann. In № 42. (16. October) dieses Blattes finden sich zwei Schreiben aus Venezuela (?) „über den neuesten Stand der dortigen Handelsverhältnisse" u. s. w. Im ersteren werden die Ausfuhren der verschiedenen venez. Häfen (i. J. 1842—43 zu 56 Mill. Francs!!) angegeben, und da finden wir als Haupthäfen genannt: Quaire, Porto Cavejo, Augustura, Caro, Griege ꝛc., Namen, die man vergebens auf den Charten sucht. Im zweiten Schreiben wird der Werth der Gesammteinfuhr in die Häfen von Venezuela i. J. 1841—42 auf 6,304,959 Pfund und deren Gesammtausfuhr zu 7,602,997 Pfund angegeben und dazu in einer Note bemerkt, daß der venezuelische Dollar durchschnittlich zu 34 bis 36 Mark Banco anzunehmen sei! Wenn es noch nöthig wäre, die Jämmerlichkeit des List'schen Zollvereinsblattes dem Sachverständigen gegenüber zu documentiren, so reichten diese Angaben allein schon hin. Denn jeder Handelslehrling sollte schon wissen, daß Venezuela's Haupthäfen La Guaira, Puerto Cabello, Angostura, Coro, Juan Griego u. s. w. heißen und daß Venezuela nicht nach Pfunden rechnet, sondern nach Pesos (moneda macuquina), welche ungefähr 25 Proct. schlechter als harte spanische Thaler, folglich ungefähr 1 Rthl. 2¼ ggr. Courant werth sind. Unglücklicherweise für Herrn Dr. List ist das Zeichen für Pesos dem für Pfund Sterling ähnlich und daraus erklärt sich denn leicht der Irrthum eines Mannes, dem Venezuela gewiß kaum dem Namen nach bekannt ist, ein Irrthum, wodurch

die venezuelische Einfuhr aus d. J. 1841—42 von ungefähr 7,400,000 Rthl. auf das Sechszehnfache erhöht wird (indem es statt 34 bis 36 Mark Banco 34 bis 36 Sch. Bco, wovon 16 = 1 Mark, heißen muß). Und solche Irrthümer finden sich noch mehrere auf eben diesen Seiten seines Blattes. — — — Hr. List selbst wird freilich sich leicht trösten über diesen Angriff auf sein Zollvereinsblatt, er wird darin nur wieder einen Beweis „für dessen hohes Ansehen und dessen Bedeutung finden, da jede Opposition dagegen nur aus verletzten Privatinteressen hervorgeht" (s. d. erste Seite von № 52. des Blattes). Gegen solche Argumente ist denn freilich nichts einzuwenden. — Ein Jammer aber wäre es, wenn in der That, was man so oft behaupten hört, die Männer, welche auf ihren Zollcongressen über das Wohl und Wehe von Millionen zu entscheiden haben, sich verlassen müßten auf die Erfahrungen und den Rath eines Mannes, der solchen Unsinn seinen Lesern aufzutischen wagt", oder durch das Geschrei seiner kopflosen Nachbeter zu bestimmen wären." — Diese Expectoration ist, so viel wir wissen, ohne Erwiderung geblieben, und auch von unseren sonstigen gelegentlichen, in der Hauptsache gleichlautenden Aeußerungen über das List'sche System und das Streben seiner Anhänger hat nur die in der genannten Abhandlung über Auswanderung, die Ehre gehabt, eine Widerlegung zu finden, nämlich in der Leipziger Handelszeitung v. J. 1846, wenn wir nicht irren. Diese bestand aber blos in der Insinuation, daß wir als Göttinger Professor natürlich im englischen Interesse schreiben müßten, eine eben so frivole als alberne Behauptung, indem jeder, dem die — damals nicht mehr bestehende — politische Verbindung zwischen England und Hannover nicht völlig unbekannt geblieben, wissen muß, daß die Universität Göttingen und ihre Lehrer niemals den geringsten directen Vortheil aus dieser Verbindung gehabt haben, geschweige denn nach dem Aufhören derselben. Daß aber eine solche auch nicht durch den allergeringsten Schein motivirte Beschuldigung der Bestechlichkeit als Waffe von Seiten unserer Gegner gebraucht wird, scheint uns kein günstiges Zeichen für die Güte ihrer Sache zu sein, wenn nämlich das deutsche Sprichwort wahr ist, daß Keiner einen Anderen hinter dem Ofen sucht, wenn er nicht selbst schon einmal dort gesteckt hat. — Beiläufig mag es uns auch vergönnt sein, hier, wo wir ein Organ der List'schen Schule charakterisirt haben, einen Blick zu werfen auf die wissenschaftliche Persönlichkeit der gegenwärtigen literarischen Matadore dieser Schule, um daran die wissenschaftliche Bedeutung und Berechtigung dieser Schule zu messen. Daß List eine bedeutende Persönlichkeit war, ist in gewisser Hinsicht zuzugeben, schon deshalb, weil er es verstand, wie die öffentliche Meinung am sichersten zu gewinnen und zu beherrschen sei, und durch die consequente und energische Anwendung der dazu dienlichen Mittel in der That so große

Macht über dieselbe zu gewinnen wußte. Wer aber ist der Nachfolger von List geworden, wer hat das weltreformirende literarische Organ von List, das Zollvereinsblatt, nach dem Tode seines Gründers in dessen Sinne, und so viel wir wissen, auch mit demselben glänzenden Erfolge, als Redacteur fortgesetzt und damit die Führung und Vertretung dieser wichtigen einflußreichen Schule übernommen? Merkwürdigerweise ein Mann, der der Geburt nach dem seiner niedrigen handelspolitischen Bildung wegen verachteten Hannover-Lande angehört, ein ganz junger Privatdocent derselben Universität Göttingen, deren Professoren im englischen Solde stehen, ein junger Mann, der bis dahin wenigstens noch durch nichts seinen wissenschaftlichen Beruf bezeugt hatte, und der, da es hier mit den Vorlesungen über Philosophie des Staats, über den deutschen Zollverein u. s. w. nicht recht gehen wollte (was doch sehr auffallend bei der natürlichen Neugierde auf misliebige Doctrinen sein muß), nach Stuttgart oder Augsburg ging, um der Augsburger Allgem. Zeitung seine Dienste zu widmen. Wie Hr. Dr. Tögel dort den großen List, der in der Schule des Lebens und der Erfahrung gebildet und gereift war (s. d. Vorrede zum nat. System), hat ersetzen können, ist uns immer ein Räthsel geblieben, dessen Lösung nur durch die Annahme möglich ist, daß es in der That mit der praktischen und wissenschaftlichen Meisterschaft des Dr. List auch nicht so weit her gewesen. Denn woher sollte Hr. Dr. T. das bekommen haben, was den Dr. List zu einem großen Nationalökonomen gemacht haben soll, das sichere Urtheil über die volkswirthschaftliche Aufgabe unseres Vaterlandes, den klaren Blick über die commerciellen und industriellen Verhältnisse Groß-Britanniens, die tiefe Erkenntniß des Wesens und der Natur des Handelsverkehrs zwischen den verschiedenen Nationen der heutigen Welt? Ueber solche Dinge bildet man sich keine Anschauung in der Studierstube, am wenigsten in der einer hildesheimschen Stadt oder einer binnenländischen deutschen Universitätsstadt. — Und derselbe Dr. Tögel ist jetzt wieder der literarische Matador des „Allgemeinen deutschen Vereins zum Schutze der vaterländischen Arbeit", der Redacteur des „Organs" dieses Vereins, wobei ihm wieder ein Hr. G. Schirges zur Seite steht, ein Literat von Fach und ehemaliger Redacteur des „Hamburger Telegraphen" in der Periode seines Absterbens.

[3]) zu S. 27. Auffallend in der That ist die geringe Kenntniß der uns immer zum Muster vorgehaltenen britischen Verfassung in ihrem Detail, selbst von Seiten derjenigen Gelehrten, die die Institutionen des britischen Volks zum besonderen Gegenstand ihrer Studien gemacht haben und für die genauesten Kenner derselben gelten. Am schlagendsten hat dies wohl neuerdings Mittermaier in seinem merkwürdigen Berichte über die Rechte der englischen Parlamentsglieder gezeigt, der so einflußreich geworden ist

auf unsere deutschen Gesetze über die Privilegien der Ständemitglieder. Man vergl. die Widerlegung der von Mittermaier der Frankfurter Nationalversammlung vorgetragenen Phantasien in d. Schrift von Lappenberg: Die Privilegien der Parlaments-Mitglieder u. s. w. Hamb. 1849. und in unserer Anzeige derselben in den Gött. gel. Anz. 1849 Stück 48. — Ueberhaupt möchten wir wohl wissen, wie viele derjenigen deutschen Gelehrten, die eine genaue Kenntniß der brittischen politischen Institutionen beanspruchen, sich auch nur aus den literarischen Quellen selbst darüber unterrichtet haben. Viele müssen es wohl nicht sein, nach der Seltenheit zu urtheilen, in welcher selbst in unseren großen öffentlichen Bibliotheken solche Quellenschriften vorhanden sind. Selbst hier in Göttingen, wo Dahlmann's Politik geschrieben, die der constitutionellen Partei als eine Haupt-Autorität und als eine Frucht der genauesten Detailkenntniß der britischen Institutionen gilt, befindet sich auf der in der ausländischen Literatur verhältnißmäßig so reichen Universitäts-Bibliothek von englischen Gesetzsammlungen nur eine einzige und diese nur bis zu Ende des vorigen Jahrhunderts; von den für die Beurtheilung der englischen Verhältnisse so wichtigen **Parliamentary Papers** (den sogenannten **Blue Books**) aber besitzt unsere Bibliothek gar nichts.

[4]) zu S. 28. Dieser Eindruck ist uns geworden aus den Staatsschriften, die über diese Verhandlung veröffentlicht worden (Der große Zollverein deutscher Staaten und der Hannov.-Oldenb.-Steuerverein am 1 Jan. 1844. Eine Staatsschrift. Hannover 1844. und Belege dazu, ebendas. — Der Anschluß Braunschweigs an den Zollverein u. s. w. Eine Staatsschrift. Braunschw. 1844. 8.). — Zum Beweise für die Verkennung der Bedeutung der Hansestädte führen wir nur eine ihrer Zeit viel Aufsehen machende Broschüre: „Ein handelspolitisches Testament. Berlin 1846" an, weil sie einen Preußischen Diplomaten, der damals gerade einen für die Vertretung der preuß. Handelspolitik sehr wichtigen Posten bekleidete, zum Verfasser haben soll. Unser Urtheil über die handelspolitische Anschauung dieses Staatsmannes, der später in Preußen eine eigene Berühmtheit erlangt hat, haben wir bereits früher beiläufig in unserer kleinen Schrift: Deutsche Auswanderung und Colonisation (Leipz. 1846) S. 77 ff. ausgesprochen. — Zum Theil freilich sind die Hansestädte (d. h. Hamburg und Lübeck, Bremen hat sehr gut verstanden sich populär zu machen, selbst auf Kosten ihrer Schwesterstädte) selbst Schuld an ihrer Geringschätzung im deutschen Binnenlande, indem sie im Gefühl ihrer Bedeutung die Macht der ihnen feindseligen binnenländischen Presse zu gering achteten, um dagegen die nöthigen Contreminen anzulegen. Daß aber in einem so angesehenen Blatte, wie die Augsb. Allgem. Zeitung, eine Zeitlang regelmäßig

die ärgsten Schmähartikel gegen Hamburg erscheinen durften, die, obgleich sie vornehmlich von dem benachbarten Kiel ausgingen und einen Kieler Professor der National-Oekonomie zum Verfasser hatten, auf völliger Unkenntniß der dortigen Verhältnisse beruheten oder dieselben gänzlich entstellten, und in denen u. a. gesagt werden durfte, daß die Hansestädte volkswirthschaftlisch wie Exantheme zu betrachten, und Holstein das Unglück habe, an seinen Grenzen durch zwei dieser Exantheme behaftet zu sein, das ist wohl ein Beweis sowohl für den Mangel allgemeiner handelspolitischer Einsicht unter den sogenannten Gebildeten, denn die Allgem. Zeitung ist immer sehr wohl darüber orientirt gewesen, was der Majorität ihrer Leser mundet, wie für die geringe Wahrscheinlichkeit, ein solches Publikum durch die Feder aufklären zu können, nicht zu gedenken, daß dieselbe berühmte Zeitung, welche diese Schmähungen in die Welt schickte, wiederholt die Aufnahme von Widerlegungen, selbst die factischer Berichtigungen verweigerte.

Druck von E. A. Huth in Göttingen.

Die Handels-Politik der Hansestädte und die Interessen des deutschen Vaterlandes.

Von

C. F. Wurm.

Hamburg, 1839.
Bei Perthes, Besser und Mauke.

Die Handelspolitik der Hansestädte und die Interessen des deutschen Vaterlandes.

Von
C. Wurm.

Hamburg, 1839.
Bei Tramburg's Erben.

Druck von J. H. Meldau.

Vorwort.

Die nachstehenden Blätter enthalten den Artikel „Hansestädte", den ich für das dreizehnte Heft des Brockhausschen „Conversations-Lexikons der Gegenwart" ausgearbeitet habe, welches in diesen Tagen in Leipzig erscheinen wird.

Bei dem besondern Abdruck, den ich, unter freundlicher Einwilligung der Verlagshandlung jenes Werkes, hier veranstalte, konnte es nicht meine Absicht sein, dem Aufsatz einen weitern Kreis von deutschen Lesern zu gewinnen; denn das Werk, dem er angehört, zählt über vierzehntausend feste Abnehmer. Sondern mein Augenmerk war auf die locale Verbreitung in den drei Städten berechnet.

Wenn mich nicht Alles täuscht, so ist im Lauf der letzten sechs Monate die öffentliche Meinung über unsre Stellung zur deutschen Handelswelt, in Folge neuerer Ereignisse, ungewöhnlich angeregt und zum Theil umgestimmt worden.

Ich habe versucht, neben den nöthigen historischen Notizen, diejenigen Grundsätze hier zusammenzustellen, von welchen ich glaube, daß sie im Sinn unsrer wahren Interessen und zugleich im Sinn der Mehrzahl unsrer Bürger gedacht sind. Mit Absicht habe ich es vermieden, in's

Einzelne zu gehen und bestimmte Vorschläge zu äußern. Es scheint mir wichtig, daß eine Verständigung über die leitenden Ideen vorangehe, daß eine Grundlage sich herausstelle, auf welcher auch Ansichten, die im Einzelnen auseinandergehen, sich im redlichen Streben nach der gemeinen Wohlfahrt begegnen und einigen mögen.

Ist es mir nicht gelungen, eine solche Grundlage zu bezeichnen, so wird es Andern gelingen. Denn das Verdienst dieser Blätter — vielleicht das einzige, aber, wie ich hoffe, ein sichres — wird sein, daß sie eine Discussion veranlassen. Und diese thut uns Noth, damit nicht gesagt werde, die Stunde der Entscheidung habe uns unvorbereitet gefunden.

Hamburg, 8. August 1838.

C. F. Wurm.

1. Bedeutung der Hansestädte für den Welthandel.

Wenige einleitende Worte werden genügen, um die Stellung der Hansestädte zum Welthandel im Allgemeinen zu bezeichnen. Für Hamburg und Bremen hat die Unabhängigkeit der vormals spanischen und portugiesischen Colonien Amerika's eine neue Periode der Entwickelung herbeigeführt. Hamburg hat sich zum Weltmarkt in der Weise ausgebildet, daß es unter den europäischen Handelsstädten überhaupt wohl die dritte, und für den wichtigsten Zweig der Einfuhr (das Zuckergeschäft) anerkannt die erste Stelle einnimmt. Unter den begünstigenden Ursachen, durch welche die Aneignung einer solchen Stellung im Wechsel der äußern Umstände möglich ward, sind, nächst der Lage am Elbstrom, die großartigen Anstalten zu nennen, in welchen, nach gebrochner Macht des Hansabundes, der Geist desselben sich zum zweiten Male verkörpert, vor Allem die Bank, welche den Geschäften der entferntesten Völker die sicherste Grundlage unterbreitet.

Wenn in Hamburg die eigentliche Handelsthätigkeit dermaßen vorwaltet, daß weder die Fabrikation noch die Rhederei in irgend einem Verhältniß dazu steht, so beruht der Wohlstand Bremens auf dem Zusammenwirken dieser und andrer Elemente. Nicht gering ist die Zahl der geborenen Bremer, die, an den Hauptplätzen des amerikanischen Festlandes und Westindiens, als Commanditen oder als Chefs selbständiger Häuser ihre Kenntniß der Exporten und der Bedürfnisse jener Länder zu höchst ergiebiger Verbindung mit der Heimath benutzen. Je mehr das Geschäft für eigne Rechnung betrieben ward, desto mehr Sorgfalt ward auf die Rhederei verwendet, die mit ihren zahlreichen, wohlgebauten und wohlgeführten Schiffen kaum irgend einer Nation nachstehen dürfte. Eine nicht unbedeutende und eine stehende Beschäftigung bot den Schiffseignern der Umstand, daß Bremen als der Stapelplatz der deutschen Auswanderer zu betrachten ist. Aber die Ver-

mehrung der Rhederei wirkte auch zurück auf die Steigerung des Handels selbst. Höchst wichtig und vortheilhaft endlich ist es, daß mehrere Artikel, z. B. Tabak, wofür Bremen unbedingt den Hauptmarkt abgiebt, an Ort und Stelle einer fabrikmäßigen Verarbeitung unterworfen werden. Auch bei einigen Ausfuhrartikeln ist Aehnliches der Fall, wie z. B. von den westphälischen Leinen, die von Bremen aus verschifft werden, nicht uneben gesagt ist, daß sie durch die Appretur und Legung für die verschiedenen Märkte als eine Bremische Waare gelten können. Hieher gehört auch der in Deutschland seltene Unternehmungsgeist, mit welchem der Bremische Freistaat die Anlegung eines neuen Hafens für Schiffe von mindestens 120 Last beschloß, zu welchem Endzweck ein der Krone Hanover angehörender, geeigneter District am Ufer der Unterweser, durch einen Staatsvertrag vom 11. Januar 1827, acquirirt ward. So neu die Anlage ist, so hat doch „Bremerhaven" durch seine rasche Zunahme die Erwartungen gerechtfertigt, die den Staat zu nicht geringen Opfern bestimmten. So ist es die nach allen Seiten umsichtig rührige Industrie seiner Bürger, durch welche auch Bremen bei einem verhältnißmäßig beschränkten Stromgebiete, den Rang einer Welthandelsstadt behauptet.

Wieder andere, großentheils in seiner Lage bedingte Verhältnisse sind es, denen Lübeck, so gänzlich auch seit der Zeit seiner alten Größe der Gang des Handels sich verändert hat, seine unbezweifelt dauernde Bedeutung für den Welthandel verdankt. An dem directen Verkehr mit der neuen Welt nimmt es nur sehr geringen Antheil. Umstände, deren Ungunst es mit den übrigen Ostseeplätzen theilt — der Sundzoll, die längere und oft unsichere Seereise, die höhere Assecuranzprämie — verbieten ihm, mit Hamburg und Bremen in dieser Hinsicht zu concurriren. Um so wichtiger ist Lübecks Thätigkeit für das Ostseegebiet, und zwar zunächst für den Verkehr der Ostseeplätze untereinander. Petersburg expedirt eine größere Anzahl Schiffe nach Lübeck, als nach irgend einem andern Hafen, und man kann annehmen, daß der funfzehnte Theil aller aus russischen Häfen der Ostsee auslaufenden Schiffen nach Lübeck bestimmt ist. Es ist die Frucht zeitgemäßer Anstrengungen, daß Lübeck zum Ausgangspunkt der ostseeischen Dampfschifffahrt geworden. Reihen-

fahrten von Segelschiffen nach mehreren Plätzen waren theils durch das Bedürfniß veranlaßt, theils belebten sie wiederum den Verkehr und beschäftigten die Rhederei. Wie der Handel die zu seinem Dienste geeigneten Anstalten nicht vermißt (es wären hier z. B. sechs Assecuranzcompagnien, eine Discontocasse und Zettelbank, mehrere öffentliche Waagen, zahlreiche Privatspeicher und ein großes Magazin für den Wollmarkt anzuführen), so ist auch für die Schifffahrt Sorge getragen. Die Barre von Travemünde wird durch einen Dampfapparat ausgetieft, um den Wasserstand von 14 Fuß zu sichern; zwei Dampfschiffe auf der Trave sind zum Bugsiren der Schiffe, zum Personen- und Gütertransport im Gange.

Am wichtigsten aber für das Ostseegebiet ist Lübeck durch seine naturgemäße Bestimmung, den Verkehr mit dem Nordseegebiet und indirect mit der transatlantischen Welt zu vermitteln. Lübeck und Hamburg sind die beiden Punkte, die in kürzerer Entfernung von einander, als irgend zwei andere, der Ostsee- und der Nordseeschifffahrt einen sichern Hafen gewähren. Wenn auf der schlechtesten aller Landstraßen (schlecht soweit sie nicht das Gebiet der beiden Städte, sondern das Holsteinische durchzieht) von Hamburg nach Lübeck jährlich ein Bruttogewicht von 24 Mill. Pfund und darüber an Gütern versandt wird; wenn selbst von Lübeck nach Hamburg, ungeachtet die nordischen Producte, wenn es nur irgend angeht, den Seeweg vorziehen müssen, nahe an 14 Mill. Pfund transitiren, so erkennt man in diesen Zahlen die Interessen, nicht zweier Städte, sondern weiter Länderstrecken. Daß aber diese Frachtfahrt als Sache des Welthandels gewürdigt wird, ergeben die Aeußerungen, mit welchen die englische Presse und das britische Parlament den Versuch aufgenommen haben, der neuerdings gemacht ist, „das baltische Uebel des Sundzolls auch dem gesunden Verbindungszweige, dem deutschen Isthmus, aufzuimpfen."

2. Zollsystem.

Die Handelspolitik der Hansestädte, so wie sie in ihren Zolleinrichtungen und in ihren Verträgen mit andern Handelsstaaten zu Tage liegt, ist das einfache Resultat einer über ihre Bestimmung und ihre wahren Interessen mehr und mehr auf-

geklärten Ueberzeugung. Sie haben sämmtlich im Laufe des letzten Jahrzehnds ihre Zollgesetzgebung vereinfacht, und die früher schon sehr mäßigen Zollsätze noch mehr herabgesetzt, Lübeck im Jahre 1835, Bremen 1826, 1830 und zuletzt noch 1836—37, Hamburg 1829—30. Der Eingangzoll beträgt, im höchsten Satz, in Hamburg $\frac{3}{8}$ Procent (Getreide, Wolle, Leinen, Zink, Stab- und Bauholz, Twiste u. s. w. sind ganz befreit), in Bremen $\frac{3}{4}$, in Lübeck $\frac{1}{2}$ Procent vom Werth der Waaren. Der Ausgangszoll ist in Lübeck gänzlich abgeschafft; in Bremen beträgt er $\frac{1}{3}$ Procent, in Hamburg $\frac{1}{6}$ Procent. Einen Transitzoll giebt es in Hamburg seit hundert Jahren nicht mehr; in Bremen beträgt er im höchsten Fall 4 Grote ($1\frac{1}{3}$ Groschen) vom Centner Bruttogewicht (für viele Waaren nur $\frac{1}{2}$, $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{8}$, oder $\frac{1}{24}$ dieser Abgabe); in Lübeck $\frac{1}{4}$ bis höchstens $\frac{1}{2}$ Procent vom Werth der Güter. Wenn gleich diese Abgabe kaum hinreicht, um die Hafenwerke, Leuchtfeuer und dergleichen zu bestreiten, und eine Recognition für die von der Stadt in dieser Hinsicht aufgewendeten Summen keineswegs unbillig erscheint, so ist doch in Lübeck in der neuesten Zeit die gänzliche Abschaffung dieses Transitzolls ernstlich zur Sprache gebracht und durch sehr beachtenswerthe Gründe empfohlen worden.

3. Die neuern Handels- und Schifffahrts-Verträge.

Unter den von den Hansestädten gemeinschaftlich abgeschlossenen Handels- und Schifffahrtsverträgen der neuern Zeit ist der mit Großbritannien (am 29. September 1825) der Zeitfolge nach der erste. Er ist im Wesentlichen gleichlautend mit den in den Jahren 1624—29 von Großbritannien, nach Beseitigung der frühern strengern Grundsätze, eingegangenen Reciprocitätsverträge, welche durch die in preußischen Häfen verhängte Retorsion veranlaßt waren, wie denn auch der Vertrag mit Preußen die Reihe eröffnet. Huskisson bemerkte bei dieser Gelegenheit im Parlamente: die Hansestädte hätten allerdings ihrerseits nicht wie andere Staaten dem von England befolgten System der Ausschließung oder Belastung ein ähnliches entgegengesetzt, vielmehr hätten sie ihre Häfen der englischen Flagge unter der freundlichsten Begünstigung, die in den Handelsgrundsätzen dieser Freistaaten überhaupt bedründet sei, zu jeder

Zeit geöffnet; es würde nur um so widersinniger und unbilliger sein, wenn man einer so liberalen Behandlung gegenüber die Gegenseitigkeit verweigern wollte, die man andern Mächten gewährt habe, welche den Willen an den Tag gelegt, Ungunst mit Ungunst zu erwidern. Diese Convention ist durch den Agenten und Generalconsul der Hansestädte in London, James Colquhoun, abgeschlossen, dem im Jahre 1835 in Anerkennung seiner einsichtigen Thätigkeit und seines oft bewährten Eifers das Ehrenbürgerrecht der drei Städte verliehen ward.

Das Jahr 1827 brachte zwei sehr wichtige Verträge, mit Brasilien (am 17. November) und mit den Vereinigten Staaten Nordamerika's (am 20. December). Der erstere ist durch eine außerordentliche Gesandtschaft in Rio Janeiro, bestehend aus dem Hamburgischen Syndicus Dr. Sieveking, und dem Bremischen Senator Gildemeister, unterhandelt und abgeschlossen.*) Wenn in Folge dieser ungemein günstigen Convention insbesondere der Hamburgische Handel mit Brasilien eine früher ungeahnte Bedeutung gewonnen hat, so hat ohne Zweifel Bremen von dem Tractat mit den Vereinigten Staaten, geschlossen durch den bevollmächtigten hanseatischen Minister Vincent Rumpff in Washington, die reichsten Früchte geerndtet. Die Hansestädte überhaupt nehmen im Verkehr der Vereinigten Staaten unter den europäischen die dritte Stelle ein; in der Schifffahrt dahin erscheint die hanseatische Flagge mit stärkerem Tonnengehalte beschäftigt, als irgend eine andere, die britische allein ausgenommen; an dem Geschäfte der Hansestädte dahin hat die hanseatische Flagge selbst einen größern Antheil genommen, als die national-amerikanische.

Im Jahre 1827 ward ferner ein Handelsvertrag mit Mexico, zwischen dem Generalconsul Colquhoun und dem mexicanischen Minister Camacho, am 16. Juni abgeschlossen, der aber niemals ratificirt worden ist. Die Ratification wurde auf eine befremdende Weise von mexicanischer Seite verzögert, bis endlich, wie der Hamburgische Senat im Februar 1831 der Bürgerschaft anzeigte, der mexicanische Minister Gorostiza erklärte, der

*) Mit Brasilien sollen, dem Vernehmen nach, neue Unterhandlungen jetzt eröffnet werden, da dies Reich erklärt hat, keinen seiner abgelaufenen Handelsverträge in der frühern Weise prolongiren zu wollen.

frühere Unterhändler habe seine Vollmacht überschritten, und der hanseatische Vertrag werde so wenig als der französische ratificirt werden. Neue Unterhandlungen wurden sofort angeknüpft, doch ohne zu einem Resultate zu führen. Indessen liegt auch keine Klage über die Behandlung der Hanseaten in Mexico vor, und es braucht nicht gesagt zu werden, daß die Hansestädte nicht, wie die große Nation, im Fall sind, Handelsverträge mit Gewalt erzwingen zu wollen.

Im Jahre 1828 ward, und zwar von Seiten Lübecks und Bremens, die Unterhandlung eines Schifffahrts- und Handelsvertrags mit der Krone Preußen angeregt, und am 4. October durch den hamburgischen Residenten in Berlin, L. A. v. Rebeur, Namens der drei Städte zum Abschluß gebracht. Der hamburgische Senat motivirte seinen Antrag auf die Mitgenehmigung der Bürgerschaft unter Anderm damit, »es möchte die Anknüpfung vertragsmäßiger Verhältnisse in Handels- und Schifffahrtsangelegenheiten mit einem Staate, mit welchem Hamburg in dieser Hinsicht in so vielfachen Beziehungen stehe, auch in Zukunft um so eher Veranlassung geben, zu versuchen, ob nicht auf diesem Wege noch einzelne andere, dem hamburger Handel nach jenen Gegenden noch entgegenstehende Hindernisse beseitigt werden können.«

Bereits im Jahre 1828 ward auch durch den Generalconsul in London mit dem colombischen Agenten Madrid über die Basis eines Handelsvertrags unterhandelt. Die zunehmende Wichtigkeit der venezuelanischen Häfen, insbesondere Laguairas, für den deutschen Leinenhandel war schon damals ein genügendes Motiv. Man erinnert sich, daß die jetzt unabhängigen drei Freistaaten Neugranada, Ecuador und Venezuela mit den Hauptstädten Bogota, Quito und Caracas, damals noch unter dem gemeinsamen Namen Colombias und unter Bolivar's Präsidentschaft vereinigt waren. Jeder Versuch der Annäherung scheiterte an der Unbeugsamkeit des Libertador, der in seinen Instructionen an den colombischen Geschäftsträger immer wieder auf den Grundsatz zurückkam, man dürfe den Hansestädten, im Tausch für die angebotene umfassendste Reciprocität, doch nur zu Gunsten ihrer eigenen, einheimischen Producte einige Vortheile gewähren. Vergebens ward bemerkbar gemacht, daß man eben so gut eine Be-

günstigung für die Industrie der Vorstädte von London, Glasgow und Dublin, oder von Neuyork, Baltimore und Neuorleans, zur Basis eines Handelsvertrages mit Großbritannien und den Vereinigten Staaten vorschlagen könnte. Dem Agenten Madrid schien die Richtigkeit des Vergleichs einzuleuchten; aber er mußte nun einmal seine Instructionen vertheidigen. Die Renitenz Bolivar's hatte übrigens in mercantilem Vorurtheil, von welchem er allerdings keineswegs frei war, nicht ihren einzigen Grund. Ihm lag vor allen Dingen die Anerkennung Colombias, als eines unabhängigen Staates, am Herzen; daher sein Grundsatz, keiner europäischen Hauptmacht, also auch keiner der großen deutschen Mächte, auf indirectem Wege irgend einen Handelsvortheil zu gewähren, damit für keine derselben der Reiz wegfallen möge, selbst einen Vertrag mit Colombia zu schließen, und dadurch dessen Unabhängigkeit ausdrücklich anzuerkennen.

Mehrere Jahre nach Bolivar's Tode und nach der Trennung Venezuelas von den Schwesterrepubliken hielt, zwar nicht die vollziehende Gewalt, aber der Congreß der erstern, Bolivar's Handelssystem im Wesentlichen fest. In der Praxis erlangte zuerst der nordamerikanische Geschäftsträger in Caracas eine liberalere Basis als Ausnahme. Gegen das Princip einer ausschließlichen Begünstigung des directen Handels äußerte sich sehr bestimmt der Staatssecretair der Finanzen und der auswärtigen Verhältnisse in einer Memoria de hacienda vom 20. Januar 1836, mit Bezug auf die bestehenden Zollgesetze folgendermaßen: »Der 12. Art des Gesetzes bestimmt, daß, um der Gleichheit der Rechte theilhaftig zu werden, die der 11. Art. zwischen nationalen Schiffen und denen der Nationen festsetzt, welche Tractate mit uns abgeschlossen haben, man durch ein Attest des Hauptzollverwalters in dem Hafen, aus welchem die Waaren verschifft worden, den Beweis zu führen habe, daß diese Waaren Producte oder Manufacte der eigenen Nation seien, weil, in Ermangelung solchen Beweises, eine Erhöhung von 10 Procent des specificirten und 5 Procent des Werthzolles zu entrichten ist. Dieser discriminirende Zoll, diese ungerechte, dem Handel und dem Nationalreichthume nachtheilige Belastung muß abgeschafft werden. Die vollziehende Gewalt hat dies schon in dem Bericht des Jahres 1834 verlangt, als das Gesetz vom 14. Oct. 1830

noch in Gültigkeit war. Ein so großer Fehler ging ohne Widerspruch in das Gesetz vom 12. Mai 1834 über. Doch wird der Congreß dessen Fortdauer nicht dulden. Die Herkunft der eingeführten Waaren ist kein würdiger Gegenstand der Untersuchung für Regierungen, die im eignen Interesse des Staats darauf bedacht sein müssen, den auswärtigen Handel seiner Fesseln zu entledigen u. s. w.«

Die Hansestädte fanden in diesen Aeußerungen des Staatssecretairs in Caracas die Grundsätze ihrer eigenen Handelspolitik wieder. Man durfte, wenn auch nicht die plötzliche Ausrottung von Vorurtheilen bei der Mehrzahl der venezuelanischen Gesetzgeber, doch um so gewisser bei der Regierung, die jene unumwundene Sprache geführt, die Bereitwilligkeit voraussetzen, auf Vorschläge der Reciprocität einzugehen. Unterdessen hatten auch die Verhältnisse mehr und mehr sich so gestaltet, um solchen Vorschlägen für beide Theile einen erhöhten Werth zu geben. Venezuelas Handel entwickelt sich, wenn nicht sehr rasch, doch fortwährend und mit Sicherheit sich hebend. Der gesammte Umsatz der Republik im auswärtigen Handel (Einfuhr und Ausfuhr, die sich ziemlich einander die Waage halten, betrugen zusammen im Jahre 1830 die Summe von 5,587,104 Dollars) erreichte im Jahre 1835 den Werth von 6,383,609 Dollars. Davon betrug, trotz der discriminirenden Zölle, der Werth des directen Handels mit Hamburg und Bremen bereits 646,487 Doll. *) Außerdem aber verdiente der Verkehr von Venezuela mit St. Thomas besondere Beachtung, der im Jahre 1835 sich auf 1,556,395 Dollars belief, also um 500,000 Dollars den mit Großbritannien überstieg; ein Verkehr, der zum großen Theil auf deutschen Producten zu beruhen scheint, von welchen sich annehmen ließ, daß sie von Hamburg und Bremen unter der Aegide eines Vertrags unter eigener Flagge direct nach den Häfen Venezuelas (Laguaira, Puerto Cabello, Guiana, Ma-

*) Aus der Memoria de hacienda vom 20. Januar 1838 ergänzen wir, daß 1837 der gesammte Verkehr Venezuelas 9,627,229 Dollars, der Verkehr mit Bremen und Hamburg aber 1,108,147 Dollars im Werthe betrug, und daß die Hansestädte nach den Vereinigten Staaten, Großbritannien und dem dänischen Westindien die vierte Stelle im auswärtigen Handel der Republik einnahmen.

racaibo u. and.) würden geführt werden können.*) Zu diesen Betrachtungen kam noch das wichtige politische Ereigniß der Uebergabe von Puerto Cabello im März 1836, wodurch der Freistaat Venezuela vollends consolidirt, und gegen jede Unternehmung einer Faction im Innern gesichert erschien. Unter diesen Umständen ward, nach der Ernennung des Herrn Santos Michelena zum auswärtigen Staatssecretair, die früher unter ganz andern Verhältnissen abgebrochene Unterhandlung wieder aufgenommen, und am 27. Mai 1837, zunächst durch den rühmlichen Eifer des hanseatischen Geschäftsträgers in Caracas, Georg Gramlich, zu Ende geführt. Dem Vernehmen nach wird gegenwärtig mit den Schwesterrepubliken Ecuador und Neugranada auf der Basis eines ähnlichen Vertrages unterhandelt.**)

4. Inhalt der Verträge.

Nach diesen Notizen wird die Thätigkeit außer Frage gestellt sein, mit welcher die Hansestädte bemüht gewesen sind, ihre Interessen durch Verträge mit andern Handelsmächten zu fördern und zu sichern. Aber man fragt billig nach den Resultaten dieser Thätigkeit, nach dem Inhalt der Verträge. Die Hauptzüge, die leitenden Grundsätze werden aus einem gedrängten Ueberblick klar werden. Was die Schifffahrtsabgaben aller Art anbelangt, so ist in den sämmtlichen Conventionen die hanseatische Flagge der nationalen vollkommen gleichgestellt. Was die Einfuhr der Waaren anlangt, so kommen dabei die folgenden Rücksichten, einzeln oder combinirt, in Betracht: 1) der Ursprung der Waaren, 2) die Flagge, 3) der Verschiffungsort und 4) die Nationalität des Eigners der Waaren. Hier weichen nun die

*) Im Jahre 1837 war der Verkehr mit St. Thomas auf 1,936,329 Doll. gestiegen und betrug nur ein Drittel weniger, als der mit den Vereinigten Staaten.

**) Im Augenblicke, da dieser Artikel zur Presse gehen soll, können wir noch hinzufügen, daß am 18. Mai d. J. ein Freundschafts-, Schifffahrts- und Handelsvertrag der Hansestädte mit der Türkei von dem Generalconsul Colquhoun und dem Gesandten Reschid Pascha unterzeichnet worden, durch welchen den Seefahrern, den Handelsleuten und Reisenden der Hansestädte in allen wesentlichen Stücken dieselben Rechte eingeräumt sind, wie den begünstigtsten Nationen — ein Ausdruck, der seit dem Abschluß des britischen Vertrages, in der Türkei um ein Ziemliches mehr bedeutet, als zuvor.

Stipulationen der Verträge, je nach den von den betreffenden Staaten überhaupt festgehaltenen Grundsätzen, von einander ab.

Der britische Vertrag stellt für Waaren, welche gesetzmäßig von hanseatischen Häfen direct nach britischen gebracht werden können, die Abgabe gleich, ob sie unter hanseatischer oder britischer Flagge eingeführt werden. Die Verträge mit Preußen, den Vereinigten Staaten und mit Venezuela lassen Waaren, ohne Unterschied des Ursprungs, unter hanseatischer Flagge gegen Entrichtung derselben Abgabe zu, wie unter der Nationalflagge jener Länder. Nordamerika läßt die Producte und Manufacte der Hansestädte unter gleicher Abgabe zu, wie dieselben Artikel, wenn sie aus irgend einem andern Lande stammen; Venezuela dehnt diese Begünstigung auf alle Producte und Manufacte der deutschen Bundesstaaten aus, sofern sie aus hanseatischen Häfen ausgeführt sind. Preußen macht keinen Unterschied, ob der Eigenthümer der Waaren preußischer Unterthan oder hanseatischer Bürger ist. Preußen dehnt seine Zugeständnisse ausdrücklich auf den indirecten Handel aus. Brasilien endlich, mit einer in diesem Vertrage zuerst erscheinenden und auch sonst nicht häufigen Liberalität, begünstigt die hanseatische Flagge in der Frachtfahrt und dem Zwischenhandel von fremden, gleich begünstigten Häfen nach den brasilischen; es gestattet eine Zollermäßigung von 9 Procent für Waaren aller Art, ohne Unterschied des Ursprungs, welche aus hanseatischen Häfen in hanseatischen oder in Schiffen einer andern, im directen Handel begünstigten Nation eingeführt werden. Was den Beweis der Nationalität der Schiffe betrifft, so verlangt England, daß ein Schiff in einem hanseatischen Hafen erbaut, daß es hanseatisches Eigenthum, daß der Capitain hanseatischer Bürger sei, und daß drei Viertel der Bemannung aus hanseatischen Bürgern oder Unterthanen eins der andern deutschen Bundesstaaten bestehe. Nordamerika verlangt Dasselbe, mit Ausschluß der ersten Bedingung hinsichtlich des Ortes, wo das Schiff erbaut sein mag. Brasilien verlangt, daß das Schiff hanseatisches Eigenthum und der Capitain hanseatischer Bürger sei; als Beweis nimmt es die gehörigen Seepässe. Preußen stipulirt die Vorzeigung von Schiffspässen und Musterrollen; für die Flußschifffahrt das in der Elb- und Weser-Schifffahrtsacte vereinbarte Manifest. Venezuela betrachtet als

hanseatische Schiffe diejenigen, die nach den Gesetzen der Hansestädte als solche gelten. Im Allgemeinen verpflichten sich die Vereinigten Staaten, Venezuela und Brasilien, alle Begünstigungen, welche jetzt oder künftig andern Nationen eingeräumt sein mögen, sofort auch den Hansestädten für ihre Schifffahrt und Handlung einzuräumen. Zu Gunsten der neutralen Flagge enthält der Vertrag mit Venezuela die meisten und schätzbaren Zugeständnisse; doch gewährt auch Brasilien der hanseatischen Flagge im Fall eines Seekrieges, was es nur irgend einer andern verstatten wird.

Diese sämmtlichen Verträge sind zwar für die drei hanseatischen Republiken gemeinschaftlich geltend, es ist aber die ausdrückliche Uebereinkunft getroffen und dem Texte derselben einverleibt, daß das etwaige Aufhören eines Vertrages für eine der Städte keine Wirkung auf die vertragsmäßigen Verhältnisse der beiden andern haben, für diese vielmehr in solchem Falle der Vertrag dennoch in voller Kraft bleiben soll. Mit mehreren Regierungen haben außerdem die einzelnen Städte die officielle Erklärung der gegenseitigen Gleichstellung der Schiffe hinsichtlich aller Schiffsabgaben, Hafengelder u. s. w. ausgetauscht.

Endlich ist zu erwähnen der Accessionsvertrag der Hansestädte (9. Juni 1837), unterhandelt und unterzeichnet in Hamburg von dem britischen Geschäftsträger und Generalconsul Henry Canning, dem französischen Geschäftsträger Baron Lasalle und dem hamburgischen Syndicus Sieveking) zu den britisch-französischen Tractaten zur wirksamern Unterdrückung des Sklavenhandels. Es ist nicht ganz ohne Bedeutung, daß die hanseatische Flagge ermächtigt ist, verdächtige Schiffe unter britischer oder französischer Flagge anzuhalten, zu untersuchen und im Betretungsfall aufzubringen. In Folge dieses Traktats sind ferner in den einzelnen Städten Verordnungen erschienen, durch welche jeder Sklave im Augenblicke, da er hanseatischen Gebiet betritt, frei wird, die Theilnahme am Sklavenhandel aber, außer Geld- und Zuchthausstrafe, mit dem Verluste des Bürgerrechtes und aller damit verbundenen Rechte, namentlich des Rechts, die hanseatische Flagge zu führen, gesetzlich bedroht ist.

5. Die Hansestädte als unabhängige Handels- und Seestaaten.

Das ist demnach der Gebrauch, den die Hansestädte von der Stellung gemacht haben, in welcher sie, als unabhängige

Handels- und Seestaaten, durch feierliche Völkerverträge diesseit und jenseit des trennenden Weltmeeres anerkannt sind. Entlastung des Verkehrs, Erleichterung der Schifffahrt, vollkommene Gegenseitigkeit in allen Stücken, und selbst wo diese nicht von Andern gewährt ist, dennoch Gleichstellung fremder Flaggen mit der einheimischen, niedrige Zollsätze, und selbst diese in bedeutenden Ausnahmen noch ermäßigt oder ganz beseitigt: das sind die Grundsätze ihrer Handelspolitik. Daß sie dabei im eigenen Interesse verfahren, ist von Fremden so wenig bezweifelt, als von ihren Bürgern geleugnet. Daß sie im Interesse des Welthandels verfahren, ist nicht minder allgemein anerkannt. Jeder größere Handelsplatz dürfte noch heute, und heute eher noch lebhafter als damals, einstimmen in die Worte einer von der Handelskammer in Bordeaux 1802 ausgegangenen Denkschrift: »Hamburg, Bremen und Lübeck sind die einzigen Hansestädte, welche ihre Unabhängigkeit und Freiheit behauptet haben; es ist unser größtes Interesse, daß sie sie immerfort behaupten,« und in Villers' Commentar zu diesen Worten: »Man müßte der öffentliche Feind aller Nationen und seiner eigenen sein, um den Gedanken eines Angriffs auf diese Institute des Welthandels, oder ihrer Zerstörung zu fassen; sie müssen heilig gehalten werden.«

6. Die Hansestädte als deutsche Bundesstaaten.

Aber die Hansestädte sind nicht allein Institute des Welthandels; sie sind auch deutsche Bundesstaaten. Waren die Hansestädte als deutsche Bundesstaaten berechtigt, ihre Handelspolitik, wie sie gethan haben, nach eigenem Gutbefinden zu ordnen? Die Freiheit und Unabhängigkeit, wofür die Städte Gut und Blut eingesetzt, zu einer Zeit, als der Purpur der Rheinbund-Souverainetäten (mit Ausnahme Mecklenburgs) noch hinter dem fremden Kriegswagen im Staube sich hinschleppte — diese Freiheit und Unabhängigkeit ist ihnen durch die deutsche Bundesacte garantirt. Sie sind mit den übrigen Bundesgliedern gleichberechtigt, gleichverpflichtet. Für die Erfüllung des 19ten Artikels der Bundesacte ist von Seiten des Bundes nichts geschehen. Der Bund, als solcher, scheint auf das Verdienst verzichtet zu haben, den Völkern die Freiheit des innern Handels und Verkehrs zu gewähren. Die einzelnen Staaten, der Reihe nach,

haben ihre Verkehrsverhältnisse nach eigenem Ermessen selbst geordnet. Die Hansestädte haben Dasselbe gethan. Den kleinsten so wenig als den größten Staaten hat der Bund, als sie solches unternahmen, die von Allen gemeinsam vorbehaltene Berathung eingewendet. Wenn selbst in dem Falle, da ein Bundesstaat den Handel des andern im Durchzug belastet, der 19te Artikel mit geringem Erfolge angerufen zu werden scheint; wenn, trotz dem 19ten Artikel, trotz den darin als leitend bezeichneten Bestimmungen eines europäischen Vertrags (der Wiener Congreß-Acte), der Stader Elbzoll fortbesteht, so ist in der That nicht abzusehen, wie den Hansestädten der 19te Artikel im Wege hätte stehen können, während sie thaten, was an ihnen war, um den Sinn desselben ihrerseits zur Wahrheit werden zu lassen.

7. Die alten Vorwürfe; die vermeinten Interessen.

Indessen, die Hansestädte können formell durchaus im Rechte, durchaus befugt sein, ihr Handelssystem nach Belieben zu wählen, und der Gebrauch, den sie von ihrer Unabhängigkeit machen, das Princip ihrer Handelspolitik könnte dennoch den deutschen Interessen widerstreiten. Diese Beschuldigung ist so oft, so bitter, so zuversichtlich wiederholt worden, daß wir nicht umhin können, die Anklagepunkte noch einmal in aller Bündigkeit der Beurtheilung des Lesers vorzulegen.

»Die Hansestädte sind die Agenten Englands.« Seltsam, wenn England zu seinen Agenten gerade Diejenigen wählt, die es auf den Märkten der halben Welt als seine Nebenbuhler findet. Oder was bedeuten die hanseatischen Verträge, was anders, als daß sie mit England im indirecten wie im directen Handel concurriren? — »Sie sind von England abhängig.« Sie haben England nicht gefragt, als sie jene Verträge schlossen; auch sind weder die in den Städten ansässigen Engländer, noch sind englische Waaren, noch ist die englische Schifffahrt vor andern begünstigt. — »So machen sie doch Deutschland abhängig von England.« Etwa, indem sie jeden Markt der Einfuhr, jeden der Ausfuhr offen zu halten suchen, und englischem Monopol der Schifffahrt, wie des Waarenverkehrs, auf jedem Punkte entgegengetreten? — »Sie überschwemmen Deutschland mit englischen Waaren.« Nicht mehr, als Deutschland es in

seinem eigenen Interesse findet, sich überschwemmen zu lassen. — »Sie ziehen das Geld aus dem Lande.« Diese trefflichen Leute scheinen zu glauben, daß Deutschland an England immerfort zahlt, zahlt, zahlt, ohne etwas wieder zu bekommen. Sie scheinen nicht zu wissen, daß auch dies, wäre es der Fall, nur möglich wäre, wenn Deutschlands Ausfuhr nach andern Ländern seine Einfuhr so weit überwöge, um die Differenz auszugleichen. Sonst, woher käme denn das Geld immer wieder? Unser Vaterland, von dem wir nur bescheiden rühmen, es habe sein »Körnlein Golds,« oder noch bescheidener mit Claudius, es habe »auch etwas Lausegold,« ist es denn ein Golconda geworden oder ein Potosi? Soll die Klage etwas Anderes heißen, so ist die Logik noch merkwürdiger. Deutschland verarmt, weil es so Manches von England kauft. Deutschland kauft von England, weil es dort Manches am besten und wohlfeilsten findet. Deutschland verarmt, weil es das Beste da einkauft, wo es am wohlfeilsten ist! — »Aber die Hansestädte tragen doch dazu bei, die deutsche Industrie zurückzuhalten.« Ist es die Schuld der Hansestädte, wenn, bei aller Höhe einzelner Zollsätze, doch noch keine deutsche Regierung sich zu Einfuhrverboten gegen fremde Industrie hat entschließen können? — »Sie überschwemmen Deutschland mit Colonialwaaren.« Germanisirt euern Luxus; die Runkelrübe, die Cichorie für immer! Wollt ihr das nicht, so überlegt, ob ihr besser thut, wenn ihr von den Hansestädten keine Colonialwaaren mehr kauft, wenn der Holländer euch seinen Preis dictiren kann ohne lästige Concurrenz. — »Sie thun Nichts für Deutschland.« Nichts, als (was sie freilich in ihrem eigenen Interesse thun müssen) daß sie für Deutschland einkaufen, so wohlfeil als möglich, was es braucht, und daß sie seinen Ueberfluß verkaufen, so werthbringend als es angeht. — »Sie sind eben Allerwelts-Kaufleute, nicht deutsche.« Da haben wir's: Allerwelts-Kaufleute, und zugleich ausschließliche Agenten Englands!

8. Der deutsche Zollverein und die deutsche Seeküste.

Doch genug, und schon zu viel von diesen Dingen. Der blinde, wenn auch nicht immer übelwollende Eifer, der solche Anklagen eingeben konnte, verräth eine gar zu grobe Unkunde,

nicht allein des hansestädtischen, sondern des Handels überhaupt. Eine ganz andere Frage drängt sich uns auf, eine Frage, welche die ernsteste Erwägung mit dem vollsten Recht in Anspruch nimmt. Wir meinen, wie sich von selbst versteht, das Verhältniß der Hansestädte zum deutschen Zollverein.

Der deutsche Zollverein, der jetzt auf 8088 []Meilen über 25 Millionen Deutsche umfaßt, ist das einzige Große und Nationale, was seit der Gründung des Bundes zu Stande gekommen. Preußens Verdienst dabei wird nicht geschmälert, wenn man annimmt, daß es an seine eigene Zukunft nicht minder als an die der andern deutschen Stämme denken mochte, daß es sich sagte, »man müsse säen, um zu erndten,« wenn seine Staatskasse bedeutende Geldopfer gebracht hat und fortwährend bringt. Ueber den sichtbaren Erfolg für den Wohlstand der Vereinsstaaten giebt es in Deutschland nicht zweierlei Meinungen, wenn auch die Einen den Grund mehr in der Höhe, die Andern (und diese ohne Zweifel richtiger) in der Gemeinsamkeit des Tarifs erblicken.

Doch schlagen wir keineswegs den augenblicklichen äußern Wohlstand allein, noch schlagen wir ihn am höchsten an. Wenn uns nicht Alles täuscht, so ruht im Schooße des Vereins jeder bessere Keim von Deutschlands Zukunft. Was die Einheit Deutschlands in der Sphäre des öffentlichen Rechts bedeute, darüber sind die Völker durch trübe Erfahrungen belehrt worden. Durch den Zollverein ist die Einheit Deutschlands zum ersten Male aus der idealen Sphäre in die der materiellen Interessen herabgestiegen.

Nun, diesem Verein haben die Hansestädte sich nicht angeschlossen. Der westlichste Hafen des Vereins ist Stralsund. Der ganze deutsche Küstenstrich, von der Mecklenburgischen Reckenitz bis zum Kieler Kanal, und wieder von der Eider bis zur Ems, also außer den Hansestädten noch Mecklenburg, Holstein, Hanover, Oldenburg (die beiden letztern mit Braunschweig zu einem besondern Zollsystem verbunden) gehören zur Zeit dem deutschen Zollverein nicht an. Gestehen wir es nur, es liegt etwas Unnatürliches in dem gegenwärtigen Verhältniß dieser Länder zum Zollverein, indem sie sich gegenseitig als Ausland betrachten. Wenn es besonders unnatürlich erscheinen mag, daß

die Producte und der Handel deutscher Staaten, welche ihrerseits die Vereinsproducte zu durchschnittlich sehr viel niedrigern Zöllen (die Hansestädte zu den niedrigsten) zulassen, im Vereinsgebiet so sehr hoch belastet sind, so ist auf der andern Seite die Ausschließung der Küstenstaaten von einem deutschen Vereine solchen Umfangs und so deutschen Charakters eine Thatsache, die nur durch tiefliegende Gründe zu erklären, nur durch unabweisbare zu rechtfertigen ist.

9. Interessen der einzelnen Küstenstaaten.

Nehmen wir zuerst die Hansestädte. Wir werden schwerlich Widerspruch finden, wenn wir sagen, es kann von ihrem Beitritt die Rede nicht sein, so lange nicht das ganze Küstengebiet von der Reckenitz bis zur Ems zum Beitritt entschlossen ist.

Einige Combinationen sind allerdings augenscheinlicher als andere. So z. B. liegt es auf der Hand, daß Hamburg nicht beitreten könnte, so lange Altona außer der Zolllinie wäre. Die Umstände, durch welche die Herabsetzung des Einfuhrzolls auf ½ Procent veranlaßt ward, und welche seiner Zeit in der bündigen und gesund gedachten Denkschrift eines Hamburger Bürgers entwickelt wurden, sind noch in frischem Andenken. Im Jahre 1828, als der Hamburgische Einfuhrzoll doch nicht höher stand als 1½ Procent, entzogen sich dem Hamburger Zoll auswärts aufgespeicherte Waaren zum Werth von 7 Millionen Mark Banco. Zugleich rechnete man, daß 200,000 Mark an Lagermiethe auf Altonaer Speichern von Hamburgern jährlich bezahlt wurden. Ebenso wäre der Anschluß Altona's ohne das übrige Holstein nur, wie in der Elbsperre- und Schmuggelzeit, eine Prämie für Tönningen.

Es fragt sich sehr, ob irgend eine der drei Städte beitreten könnte, so lange eine andere, oder sonst ein guter Hafen desselben Küstenlandes der Ostsee oder Nordsee frei bliebe. Was Bremen z. B. betrifft, so bezweifeln wir sehr (was doch ein Bremer Kaufmann in der Schrift: »Ueber das Verhältniß Bremens zum Zollverein,« 1837, anzunehmen scheint), daß durch den erleichterten Absatz seiner Fabrikate Bremen für die Entfremdung eines Theils seines zu belastenden überseeischen Verkehrs entschädigt werden würde. Ueberhaupt haben wir

wenig Glauben an ein gedeihliches Beitreten vereinzelter Küstenstaaten. Was die ganze Küstenstrecke anlangt, so besteht sie, die Hansestädte ausgenommen, aus Ländern, in welchen die ländliche Production jeden andern Nahrungszweig überwiegt, und in großen Quantitäten ihren Absatz seewärts, oder in benachbarten Gebieten gegen mäßige Abgaben findet. Für diese würde das Vereinsgebiet mehr Concurrenten als Abnehmer liefern. Was dagegen von Fabrikwaaren verbraucht wird, bietet das Ausland großentheils billiger als das Vereinsgebiet. Unter diesen Umständen ist kaum zu denken, daß diese Küstenstaaten sich entschließen könnten, einen hohen Tarif anzunehmen; und eine Ermäßigung des Vereinstarifs bis zu dem den Wünschen der Küstenländer entsprechenden Satze, möchte durch die Finanzbedürfnisse der größern Vereinsstaaten mindestens noch ziemlich lange verzögert werden. So wäre die Wahrscheinlichkeit des Ereignisses in die Fern gerückt, das wir als vorgängige Bedingung, doch nicht als zwingendes Motiv für den Beitritt der Hansestädte betrachten.

10. Der Anschluß der Hansestädte an den Zollverein. Vortheile für Deutschland.

Aber wenn es nun wirklich würde, wenn die übrigen Küstenländer alle zum Beitritt sich entschlossen hätten; wie dann? Wäre dann, im Interesse der Vereinsstaaten selbst, im deutschen Interesse, der Anschluß der Hansestädte an den Zollverein zu wünschen? So stellen wir mit Absicht die Frage. Mit Absicht ordnen wir jedes besondere Interesse der Hansestädte dem Gesammtinteresse unter. Wir denken uns den Verein, wie er nicht ist, aber möglicherweise werden kann, nämlich, mit Ausnahme der deutschen Staaten Oesterreichs (deren Verhältnisse übrigens kaum eigenthümlicher sein können, als die der Hansestädte in ihrer Art sind), als einen Handelsverein aller deutschen Volksstämme, die seit langen Jahren zum ersten Male einmüthig zu einem gemeinsamen Zweck sich die Hände bieten. Wenn wir auch nicht von der Ueberzeugung durchdrungen wären, daß dem Ganzen gegenüber der Einzelne sich unterordnen müsse zu nationalem Zweck und in nationaler Gesinnung, so wüßten wir doch,

daß über kurz oder lang die Ordnung der Natur, die Gewalt der Dinge den verzögerten Entschluß beschleunigen würde.

Fragen wir nach den Vortheilen, welche der Verein von dem Anschluß der Hansestädte sich versprechen könnte, oder welche durch eifrige Schriftsteller ihm davon versprochen sind. Kaum in Betracht kömmt, was der Vereinskasse oder der Industrie der Vereinsstaaten durch den Verbrauch der Städte zufließen würde. Man vergesse auch nicht die Rücksicht, die der Verein bei der Repartition zu Gunsten der freien Stadt Frankfurt bereits hat eintreten lassen. Der oben angeführte Bremer Kaufmann nimmt für Bremen eine fünf- bis sechsfache Quote in Anspruch, was bei den Gewohnheiten und der Lebensart einer wohlhabenden Handelsstadt, im Contrast mit denen einer gleich zahlreichen ländlichen Bevölkerung, kaum zu hoch erscheinen dürfte; wie möchte wohl die billige Quote für Hamburg sich stellen? Auch vergesse man nicht (da wir den Finanzpunkt, als den unwichtigsten, hier vorausnehmen) die vermehrten Kosten der Küstenbewachung.

Die Hauptsache würde immer bleiben, daß der Verein das verhängnißvolle jusqu'à la mer zur vollen Wahrheit machte, daß er das ganze deutsche Küstengebiet in sich aufnähme. »Dann,« sagt uns ein Schriftsteller aus dem Binnenlande, »dann könnten wir für den Absatz unserer Producte Sorge tragen.« Sorgen denn etwa die Hansestädte nicht dafür? Ist es nicht ihr erstes Interesse, ohne daß man sie besonders darauf zu verpflichten braucht? Den directen Handel in allen Stücken erzwingen wollen, heißt sich in die Kindheit des Verkehrs zurückversetzen, heißt in gar manchen Fällen, nicht einen höhern Gewinn sichern, sondern neben Mühen und Weitläuftigkeiten noch die Wagniß höhern Verlustes laufen. Wären die Hansestädte auch im Verein, der Handel würde fortfahren, die Anforderung an sie zu stellen, daß sie als große Waarenlager dienen, sofern sie es dann noch in derselben Weise vermöchten. Schwerlich würden sie dann für den Absatz deutscher Erzeugnisse mehr leisten als jetzt. Nach Dieterici deckt der Absatz gebleichter, gefärbter Leinwand, die aus und durch die Provinz Brandenburg nach Hamburg, und von da dem Weltmarkt zu-

geführt wird, den ganzen Bedarf an Kaffee im ganzen Zollverbande. Würde der Schlesier, der Sachse, der Brandenburger mehr von Hamburg sich versprechen dürfen, wenn es dem Verein angehörte? Und sollten jemals die Städte in diesem ihrem Berufe lässig werden, nun, so könnte ja die Mitbewerbung anderer Vereinshäfen sie anspornen!

Man sagt ferner: »Dann könnten wir Handelstractate schließen mit dem Auslande und brauchten uns nicht schnöde behandeln zu lassen.« Wir erlauben uns, daran zu erinnern, daß die Hansestädte in ihrer jetzigen Stellung Handelsverträge mit dem Auslande abgeschlossen haben, und daß die von ihnen eingeführten Waaren keiner Ursprungscertificate bedürfen, um der Begünstigung theilhaftig zu werden. Tragen wir hier einen ergänzenden Zug zur Geschichte des Tractats mit Venezuela nach. Ehe jene frühern Unterhandlungen in London sich zerschlugen, soll leise darauf hingedeutet worden sein, die Geographie der colombischen Zollwächter dürfte kaum hinreichen, um Waaren nichthanseatischen Ursprungs von der Begünstigung auszuschließen. Das war nicht, was man von hanseatischer Seite suchte. Und es gelang in dem wirklich geschlossenen Vertrage, für die Erzeugnisse aller deutschen Bundesstaaten ausdrücklich die gesuchte Begünstigung zu erlangen. Das Erzwingen von Handelsverträgen durch Retorsion ist unthunlich, außer durch Differenzzölle, und noch hat der deutsche Zollverein das anderwärts in seinen Folgen erkannte System eigentlicher Differenzzölle nicht in seine Maxime aufgenommen. Die schnöde Behandlung mag auf England gehen, wo der Zwang am wenigsten fruchten dürfte, wo namentlich die Kornbill eine Frage, nicht der auswärtigen, sondern der einheimischen Politik, nicht der Staatswirthschaft, sondern der Parteikämpfe geworden ist.

»Dann,« heißt es endlich, »könnten wir für unsere Flagge — für die deutsche Flagge — Rechte aller Art durch Retorsion erzwingen, durch Navigationsgesetze unserer Schifffahrt wie unserm Handel neuen Schwung geben.« Dieses Thema ist besonders von einer ehrenwerthen Hamburgischen Stimme für den Anschluß (»Für die Ausbreitung des deutschen Zollvereins bis an die Seegränze,« 1838) mit vieler Wärme behandelt. Aber

die Retorsion ist ein zweischneidig Schwert; man kann leicht, indem man es führen will, sich selbst sehr wehe thun. Daß der Handel groß und blühend sein kann, ohne Navigationsgesetze, beweisen die Hansestädte; daß die Rhederei ihrer nicht nothwendig bedarf, beweis't das Beispiel Bremens. Zudem, in wessen Interesse soll die Rhederei begünstigt werden? Doch wohl im Interesse der Küstenstaaten, während die Nachtheile der Uebergangsperiode und die Nachwirkungen das Interesse des Ganzen treffen würden. Oder soll der Vorschlag Möser's wieder aufgenommen werden, soll jede der binnenländischen Städte ihr Schiff in einem der Seehäfen ausrüsten und befrachten?

Die deutsche Flagge; wer freute sich nicht des Gedankens? Auch eine Kriegsmarine, zum Schutze dieser Flagge, hat man sich ausgesonnen. Nichts ist unwürdiger, als daß Deutschland nicht einmal die Mündungen seiner eigenen Ströme zu schützen vermag. Also laßt uns auch eine Kriegsmarine haben, in allwege; aber vor allen Dingen gebt uns die Mittel an, sie zu erlangen. Der Beitritt der Hansestädte zum Zollverein wird sie nicht schaffen, wird Flotten so wenig als Armeen »aus der Erde stampfen.« Wer soll die Kosten tragen? Die Küstenstaaten? Das scheint nicht unbillig; doch steht dahin, ob Preußen sich entschließen wird, für eine Kriegsflotte dieselben Anstrengungen zu machen, wie für seinen Militair-Etat. Und eine Kriegsflotte muß bedeutend sein, oder sie ist schlimmer als gar keine. Es ist ein baarer Verlust, wenn (das Beispiel liegt nicht sehr fern) Kriegsschiffe im Frieden verfaulen, im Kriege einem übermächtigen Feinde zur leichten Beute werden. Nur eine starke Marine giebt wirksamen Schutz, eine mittelmäßige fordert die Gewalt heraus, und giebt der Gewalt das schlechtbewehrte Land preis in noch schlimmerer Art als das unbewehrte. Soll der Verein die Kosten tragen? Werden, wir sagen nicht in Sigmaringen oder in Schleiz, sondern in München und Dresden, werden, nicht die Stände eine Marinesteuer bewilligen, sondern die Regierungen den Ständen eine Marinesteuer ansinnen? Wie schön, wenn diese Einheit, dieses Gesammtgefühl, dieser Nationalsinn den Deutschen gegeben wäre; aber —

„o, daß Ihr von so ferner, ferner Zeit,
und nicht von morgen, nicht von heute sprecht!“

Doch laßt uns nicht ungerecht sein. Man behauptet nicht, der Beitritt der Hansestädte würde Wunder thun; man behauptet nur, er werde den Verein in den Stand setzen, Wunder zu thun.

II. Die Unterordnung der Hansestädte unter den Vereinszoll. Nachtheile für Deutschland.

Aber dies ist nur die eine Seite der Untersuchung. Wird der Beitritt der Hansestädte zum Zollverein, und zum Vereinszolltarif, nicht auch Nachtheile für die Vereinsinteressen mit sich führen, und welche, und wie große? Lassen wir einen Schriftsteller das Wort nehmen, der einem Vereinsstaate angehört, und zu den Hansestädten, so viel wir wissen, in keiner persönlichen Beziehung steht, der aber den Handel aus eigener Anschauung, und nicht allein im verjüngten Maaßstabe, kennt. Wir meinen H. F. Osiander in seinen »Betrachtungen über den preußischen Zolltarif und deutsche Handelsinteressen« (Stuttg. 1837). Wir theilen nicht Osiander's Animosität gegen Nebenius, welcher Letztere den Hansestädten von ihrem zukünftigen Beitritt alles Gedeihlichste weissagt. Nebenius' Verdienst in der allgemeinen Auffassung größerer Verhältnisse, wenn man bedenkt, wo er schrieb und wann er für seine Heimath das Richtige erkannt, ist ein so entschiedenes, daß wir mit ihm über einen Irrthum nicht rechten wollen, den er mit Vielen theilt, der uns bei keinem Fremden überrascht, und der ihm, da er der persönlichen Anschauung der Verhältnisse entbehrte, sehr viel weniger zum Vorwurf gereichen kann, als die Wahrheiten, die er gesagt hat, ihm Ehre machen. Aber wir theilen allerdings Osiander's Ueberzeugung, daß der Beitritt der Hansestädte zum Vereinszoll indirecte, aber unausbleibliche Nachtheile für die deutschen Interessen haben würde, durch welche die gleichfalls indirecten, und zum Theil entfernten oder ungewissen Vortheile mehr als aufgewogen werden.

Lassen wir Osiander selbst sprechen: »Der Handel der Hansestädte beschränkt sich nicht allein auf den Austausch der deutschen Erzeugnisse gegen die Producte fremder Nationen; denn eine Menge der daselbst seewärts eingeführten Waaren wird wieder seewärts ins Ausland ausgeführt. Dieser Geschäftszweig, der sogenannte Zwischenhandel, würde unter einer Zollgesetzgebung,

wie die der Vereinsstaaten, gewiß sehr leiden, wo nicht ganz verschwinden, da derselbe zu seiner Bewegung völliger Handelsfreiheit bedarf. Vergebens würde man sich schmeicheln, diesem Uebel durch die Gestattung möglichst freier Niederlagen oder Entrepots abhelfen zu können. Sobald die Zölle nur einigermaßen bedeutend sind, ist zur Abwehrung von Unterschleifen eine strenge Aufsicht von Seiten der Zollbehörde in solchen Niederlagen erforderlich, woran sich gar mannichfache Formalitäten knüpfen, welche die zarten Nerven des Zwischenhandels nicht ertragen.... Wer mit der Natur des Handels vertraut ist, wird gewiß keinen Augenblick zweifeln, daß der hohe Schwung, den der Handel von Hamburg und Bremen genommen hat, nicht allein ihrer günstigen Lage, sondern auch der völligen Freiheit, die er daselbst genießt, zuzuschreiben ist. Unter andern haben einige französische Seeplätze für den transatlantischen Handel vielleicht eine bessere Lage als jene beiden deutschen Städte, und doch stehen sie gegen diese weit zurück. *) Wenn England bei dem Entrepotsystem einen sehr bedeutenden Zwischenhandel unterhält, so liegt der Grund davon in ganz besondern Verhältnissen, die nirgend anderswo in gleichem Grade zu finden sind. So weit wir zu urtheilen im Stande sind, so ist es auch nicht unwahrscheinlich, daß bei der Einführung der Zollgesetzgebung der Vereinsstaaten in Hamburg und Bremen manche reiche Handelshäuser sich aus den Geschäften zurückziehen würden, blos um den Unannehmlichkeiten zu entgehen, womit die Erfüllung der vielen Formalitäten dieser Gesetzgebung verbunden ist.«

Sind dies vielleicht nur Rücksichten auf den Wohlstand der Hansestädte selbst? Handelt es sich hier nur um ihr individuelles, ihr egoistisches Interesse? Nein, es handelt sich um die Bedingungen, unter welchen sie ihren Beruf erfüllen, unter welchen sie für Deutschland sein können, was sie sollen. Lassen wir auch darüber denselben Schriftsteller sich aussprechen. »Das Handelsinteresse der Vereinsstaaten beruht im Wesentlichen auf

*) Fügen wir hier das Beispiel hinzu, das derselbe Schriftsteller bei einer andern Gelegenheit hervorhebt: „Wie geringfügig sind nicht die directen Unternehmungen, von den holländischen Seeplätzen nach Havana und Brasilien, wo Holland keines Colonialmonopols genießt, gegen diejenigen, welche Hamburg und Bremen ebendahin machen!"

nichts Andern, als auf der Gelegenheit, den Ueberfluß der einheimischen Natur- und Industrieproducte höchst möglich abzusetzen, und sich dagegen so billig als möglich fremde Gegenstände aller Art, deren man bedarf, zu verschaffen. Nach der Natur der Sache bietet sich die beste Gelegenheit zur Erreichung dieses doppelten Zweckes auf großen, an den Hauptströmen eines Landes gelegenen Märkten dar, welche Seehäfen sind und völlige Handelsfreiheit genießen. Man beraube diese Märkte ihrer Handelsfreiheit, und es kann nicht ausbleiben, daß sowohl der fremden Käufer als der fremden Verkäufer sich wenigere einfinden, wodurch sowohl der Absatz der inländischen Natur- und Industrieproducte, als der Ankauf der auswärtigen Handelsgegenstände nothwendig erschwert wird.... Was zu einem günstigen Resultate der Unternehmungen der Seestädte viel beiträgt, ist ein gutes Assortiment von Waaren, wobei öfters ausländische den inländischen beigefügt werden müssen; selbst in England und Frankreich bleibt dieser Gegenstand bei solchen Unternehmungen keineswegs unberücksichtigt. Nun wird aber ein solches Assortiment in einer großen Handelsstadt, welche völlige Handelsfreiheit genießt, sehr begünstigt, indem daselbst ein regelmäßiger Vorrath von fremden Waaren jeder Art ist. Die Vertauschung dieser Handelsfreiheit gegen das Zollsystem der Vereinsstaaten konnte daher nicht wohl anders als nachtheilig auf die transatlantischen Unternehmungen der Hansestädte einwirken, und mit diesen Unternehmungen ist die deutsche Industrie eng verbunden.... Eine Beschränkung der Unternehmungen nach transatlantischen Ländern würde auch die Folge haben, daß die Hansestädte die Producte dieser Länder weniger auf directem Wege erhalten, als dies bis jetzt stattgefunden hat, wodurch ihre Märkte nicht mehr so reichlich mit solchen Producten versorgt sein würden. Der Genuß völliger Handelsfreiheit ist nicht nur für den auf dem Platze wohnenden Kaufmann ein mächtiger Sporn zur höchsten Thätigkeit, sondern der fremde Geschäftsmann arbeitet auch am liebsten mit einem Platze, auf welchem er weiß, in seinen Unternehmungen niemals durch die bestehenden, in ihren Formalitäten öfters nicht genau bekannten Zollgesetze auf unerwartete Schwierigkeiten zu stoßen. Diese doppelte moralische

Wirkung hat gewiß auch nicht wenig dazu beigetragen, Hamburg und Bremen ein so großes Uebergewicht über andere Seeplätze, die eine eben so günstige Lage für den Welthandel haben, zu verschaffen. Indem, unter ganz gleichen Umständen, Aufträge vorzugsweise solchen Plätzen zufließen, finden die Gegenden, deren Handelsfactoren sie sind, auf denselben eine bessere und sicherere Gelegenheit zum gesammten Absatz ihrer Natur- und Industrieproducte, als auf andern Handelsplätzen.«

12. Soll darum die deutsche Seeküste in ihrer Absonderung verharren?

Nach diesen Betrachtungen scheint dieser Schriftsteller denn zu dem Schlusse zu kommen, daß der Verein nicht besser thun könnte, als die Hansestädte zu seinen Freihäfen zu erklären. Das würde freilich nichts Anderes heißen, als daß sie im Wesentlichen in ihrer jetzigen Stellung verharrten. Das scheint auch die Ansicht derjenigen Regierung zu sein, welche um die Gründung des Vereins das größte Verdienst hat, und von welcher, wie wir Grund haben zu glauben (was auch einige, selbst preußische Autoren von Zwang, »moralischem Zwang«, gedroht und gefabelt haben), der Anschluß der Hansestädte an den Vereinszoll niemals gewünscht oder erwartet worden ist.

Dennoch sind wir weit entfernt, zu glauben oder zu wünschen, daß die gegenwärtige Stellung der Städte zum Verein, welche in Wahrheit die des Auslandes oder gar keine ist, fortbestehen werde oder möge. Wir kommen darauf zurück, das heutige Verhältniß der deutschen Küstenländer zum Verein und des Vereins zu ihnen, als ein unnatürliches zu bezeichnen. Die Wechselverbindung zwischen dem Vereinsgebiet und der deutschen Seeküste ist eine nothwendige. Der Verein kann der Küstenländer so wenig entbehren, als sie ihrerseits des Vereins entbehren könnten mit seinem Ein- und Ausfuhrverkehr. Die Wechselverbindung aber muß nicht dem Zufall, nicht den wechselnden Entschließungen verschiedener Gesetzgebungen überlassen bleiben, sie muß vertragsmäßig festgestellt werden.

Ein Vertrag des Zollvereins mit der ganzen deutschen Seeküste ist (sofern der völlige Anschluß irgend eines der jetzt noch

draußenstehenden Staaten problematisch bleibt) das nächste Ziel der beiderseitigen, sich ergänzenden, und darum in sich einigen Interessen. Ein Tag lehrt den andern. Zu lange ohne Zweifel hat die Seeküste nicht anders gedacht, als in ihrer Insolirung, mit untereinander abweichenden Zollsystemen zu verharren. Zu wenig ist, selbst in diesen letzten Jahren, die Bedeutung der großen Thatsache einer Einigung von 25 Millionen Deutschen begriffen worden. Es ist Zeit, daß es anders werde. An Erfahrungen, welche die kläglichen Folgen der Getrenntheit bei gleichartigen, nur in der Wechselwirkung geförderten Interessen ins Licht setzen, hat es nicht ganz gefehlt. Eine königlich dänische Verordnung erschwert in diesem Augenblicke den Verkehr zwischen Hamburg und Lübeck. Abgesehen von dem daraus erwachsenden Rechtsstreit, der, sofern er auf positive Rechtsverhältnisse sich bezieht, mit diesen Betrachtungen nichts zu thun hat, ist der Thatbestand eine Erscheinung, die man auf deutschem Gebiet für unmöglich halten müßte, wenn sie nicht wirklich wäre. Nur eine neue Ordnung der Dinge, eine vertragsmäßige Verständigung, kann der Wiederkehr solcher Erscheinungen ein Ziel setzen. Wie kann Deutschland jemals erwarten, als solches vom Auslande anerkannt zu werden, so lange die deutsche Seeküste selbst nur insofern als eine Einheit betrachtet werden kann, als sie vom Binnenlande als Ausland betrachtet wird?

13. Der Holländische Vertrag. — Belgien. — Die englischen Navigationsgesetze.

Der preußisch-holländische Handelsvertrag vom 21. Januar 1839 war vorzugsweise geeignet, das Bedürfniß, von dem wir reden, zum Bewußtsein zu bringen. Wir sagen nicht, daß es der Fernsicht, der wachen Voraussicht der Küstenstaaten zur besondern Ehre gereicht, wenn sie erst ein solches Ereigniß erwarteten. Indessen, das Ereigniß war schlagend genug, um überall die gespannteste Aufmerksamkeit zu wecken. Differenzzölle, so schien es, sollten von Seiten des Zollvereins zu Gunsten einer nicht-deutschen Macht in Anwendung gesetzt, eine nicht-deutsche Macht, nicht eben durch Nachgiebigkeit, noch weniger durch Entgegenkommen gegen deutsche Interessen ausgezeichnet, sollte vor den deutschen begünstigt werden.

So schien es aber nur; daß es nicht wirklich so gemeint sein könne, mußte Jedem einleuchten, der, von andern Motiven abstrahirend, auch nur einsah, wie empfindlich die Interessen mehrerer Vereinsländer dadurch verletzt werden würden; wie in gedoppelter Weise die Fabrikanten darunter leiden würden; einmal die Raffinerien in den östlichen, vom Rhein fern abgetrennten Provinzen, die das Material zu so viel höhern Preisen beziehen müßten, und dann die Schlesier, denen die russische Durchfuhr zum chinesischen Markte gesperrt ist, wenn ihre Leinwand auch in Hamburg den gewohnten Abzug minder reichlich fände, was eine erste Folge der Beschränkung des hamburger Zuckergeschäfts sein müßte. Blieb für Den, der dies einsah, noch ein Räthsel, so löste doch dieses sich bald. Nicht nur dehnte die Cabinetsordre vom 10. April die Begünstigung des Lumpenzuckers auf die ganze Küste von Rotterdam bis Memel aus; sondern der 9. Art. des Vertrags selbst eröffnete die nahe Aussicht auf Unterhandlungen „mit andern Staaten," in Folge deren auch andere Zugeständnisse eine allgemeinere Ausdehnung, auch die übrigen Ungleichheiten eine Ausgleichung finden könnten.

Der Vertrag vom 21. Januar 1839 wird immer Epoche machen in der Geschichte der deutschen Handelspolitik. Einmal, es ist eine Ermäßigung einzelner Zollsätze. Die gewaltige Rolle, die der Zucker spielt, kann Niemand verkennen. Einige süddeutsche Regierungen, der Runkelrübe nicht über die Gebühr zugethan, hatten bekanntlich eine Herabsetzung des Eingangzolls gewünscht. Die finanziellen Resultate waren ihnen so günstig, daß sie keine große Gefahr in dieser Hinsicht liefen. Eher hätte Preußen aus diesem Gesichtspunkt Einwendungen vorbringen mögen. Aber Preußen bietet zur Ermäßigung die Hand. Preußen erwirbt sich, jenen Regierungen gegenüber, das Verdienst, auf ihre Wünsche einzugehen.

Das ist nicht Alles; es ist vielmehr das Wenigste. Preußen ergreift diese Gelegenheit, ein viel größeres, ein viel allgemeineres, ein selbständiges Verdienst an die Einwilligung in jene Wünsche zu knüpfen. Zum ersten Male wird mit einem Küstenstaat unterhandelt; mit einem nicht-deutschen, aber einem solchen, der Unterhandlungen gesucht hat. Wenn die deutsche Küste nur in-

direct, nur durch die Einsicht in die sonst nothwendigen, nicht beabsichtigten, aber der Küste ebenso wenig convenirenden Folgen herbeigezogen wird, so ist dies ganz begründet in der Politik (ohne Zweifel einer richtigen), daß der Verein Andere nicht aufsucht, sondern sich aufsuchen läßt.

Vor diesem Vertrage war eine Unterhandlung für den Verein wünschenswerth, und wünschenswerth auch, wenn sie ihr Interesse begriff, für die deutsche Seeküste; nach diesem Vertrage, durch denselben, ist die Unterhandlung vom Verein indirect veranlaßt, für die Seeküste zum Bedürfniß geworden. Und es ist auch etwas werth, daß einmal die ganze Seeküste von Rotterdam bis Memel in einem Athem genannt, unter irgend einem Generalnenner zusammengefaßt ist.

Die Küste von Memel bis Rotterdam. Warum nicht bis Ostende? Holland liegt durch den Rhein näher, durch seine Colonien ferner für die Verständigung als Belgien. Und die Hauptsache: eins schließt heute das andere nicht mehr aus. Arendt's bekannte Schrift hat die eingestandene Tendenz „die Interessen Deutschlands in der belgischen Frage" ins Licht zu stellen. Aber sein Raisonnement steht nicht auf dem Boden der Speculation allein; es lehnt sich auf Thatsachen. Wem das europäische Gleichgewicht Etwas gilt, der findet leicht auch hier einschlagende Rücksichten.

In einer Beziehung wäre die Auffassung der Linie von Ostende bis Memel unter einem Gesichtspunkte vertragsmäßiger Einigung unaussprechlich wichtig, wenn für die Schifffahrt etwas auszuwirken beabsichtigt wird. Soll der nicht unbedeutende Rest der englischen Navigationsacte aus dem „Statutenbuch" ausgelöscht werden, so ist dies der Weg, und schwerlich ein anderer.

14. Das ganze Deutschland soll es sein!

Wenn aber die Verständigung über die Verkehrsverhältnisse selbst auf Schwierigkeiten stoßen mag in der Abschließung der holländischen Colonien, auch wohl in der Concurrenz der belgischen Fabriken: wie wird es in dieser Beziehung stehen mit der deutschen Seeküste? Wir haben die Verständigung mit dieser als ein Bedürfniß bezeichnet. Und zwar als ein gegen-

seitiges. Beiden Theilen muß daran gelegen sein, daß die Verhältnisse vertragsmäßig geordnet, und nicht von zufälligen, einseitigen Entschließungen verschiedener Gesetzgebungen allein abhängig sein mögen. Die Geltung der Hansestädte wird keinen Augenblick besorgen dürfen, bei der Erörterung dieser Frage unberücksichtigt zu bleiben. Ueber die Wendung, welche die Berathung der einzelnen Punkte in dieser Angelegenheit nehmen mag, enthalten wir uns jeder Vermuthung. Wir erlauben uns nur eine Bemerkung.

Die Hansestädte werden ohne Zweifel am wenigsten anzubieten haben, wenn es um gegenseitige Zugeständnisse sich handelt. Dies wird Keinen überraschen. Der Grund liegt einfach darin, daß sie allbereits unter Allen am meisten gewährt haben. Dennoch werden die Hansestädte ein vertragsmäßiges Verhältniß nicht erzielen, wenn sie nicht ihrerseits bestimmte Verpflichtungen übernehmen, wenn sie nicht irgend ein Opfer bringen, das in das Getriebe ihres Staatshaushalts mehr oder weniger eingreift. Ist es ein Opfer, das mit ihrer Bestimmung, als deutsche Hansestädte, als freie Welthandelsstädte Deutschlands, vereinbar erscheint, das ihren Häfen und ihren Niederlagen diejenige Freiheit läßt, wodurch allein sie für Deutschland sein und leisten können, was sie sollen, so dürfen sie das Opfer nicht scheuen.

Wir würden dies aussprechen, auch auf die Gefahr hin, mit unserer Ansicht allein zu stehen. Aber wir wissen, daß diese Stimme, so wenig sie für sich allein bedeuten könnte, einen mächtigen Wiederhall finden wird. Die ehrwürdige Idee einer deutschen Einheit, durch das Andenken des Reichs geheiligt, ist den Bürgern der Hansestädte durch die Erinnerungen der Wiederbefreiung, der Wiedervereinigung mit dem Vaterlande aufs neue erwacht. Wo wären jene fünfundzwanzigjährigen Erinnerungen einiger, inniger, erhebender gefeiert worden, als in den Städten? So gedachte man der Zeit der Opfer, wo Jeder für das Ganze freudig Alles einsetzte. Nächst dem Hebel wohlverstandener Interessen ist es diese Gesinnung, auf die wir zählen. Trete nur in Dem, was werden soll, recht lebendig hervor, daß es dem Ganzen gilt. »Das ganze Deutschland soll es sein!«

Zur

handelspolitischen Frage.

Aufsätze

aus dem „Preußischen Wochenblatt"

besonders abgedruckt.

(von Rühne.)

Berlin.
In Kommission bei Wilhelm Hertz.
(Besserſche Buchhandlung)
1852.

Zur handelspolitischen Frage.

Aufsätze

aus dem „Preußischen Wochenblatt"

besonders abgedruckt.

Berlin.
In Kommission bei Wilhelm Hertz.
(Besserſche Buchhandlung)
1852.

Die Redaktion des Preußischen Wochenblatts hat gewünscht zur Befriedigung eingegangener Nachfragen einen besondern Abdruck der von mir herrührenden Artikel über die dermaligen Zollwirren zu veranstalten; ein Wunsch, dem ich mich um so bereitwilliger füge, als er dafür zu sprechen scheint, daß ein größeres Publikum den bisherigen und nun bald wieder zu eröffnenden Verhandlungen über die Lösung dieser Wirren mit Theilnahme folgt.

Der Wiederabdruck der Artikel erfolgt ohne alle weitere Ueberarbeitung, da auch der Anschein vermieden werden sollte, als hätten die nach sorgfältig geprüfter Ueberzeugung ausgesprochenen Ansichten sich hinterdrein den Thatsachen akkommodiren wollen.

Berlin, Anfangs August 1852.

L. K.

Der alte Zollverein und die neue Zollveruneinigung.

Ueber die Krisis des Zollvereins im Sommer 1852.

Der alte Zollverein und die neue Zollveruneinigung.

Erster Artikel.

Der oldenburgische Landtag hat den Beitritt des oldenburgischen Landes zu dem preußisch-hannöverschen Zollanschlußvertrage vom 7. September v. J. mit ansehnlicher Stimmenmehrheit genehmigt. Das ist ein um so wichtigeres Ereigniß, als die Genehmigung erfolgte, unerachtet der, von gewissen Seiten her durch Zeitungen und Flugschriften und wohl noch durch anderweite Insinuationen an die Regierung und an die Vertreter des Landes gerichteten Aufforderung, durch Verweigerung ihrer Zustimmung auch das von Hannover geschlossene Bündniß wieder rückgängig zu machen.

Wenn hienach die Zolleinigung Preußens mit den Ländern des bisherigen Steuer-Vereins — Hannover, Oldenburg und Lippe-Bückeburg — und hiedurch bedingt auch Braunschweigs, gesichert erscheint; so wird es nunmehr Sache der preußischen Regierung sein, sich entschieden über ihre Stellung zu denjenigen deutschen Ländern auszusprechen, welche die Verlängerung des zur Zeit bestehenden Zollvereins auf der Grundlage des Vertrags vom 7. September 1851 an Bedingungen, auf welche Preußen nicht eingehen kann, knüpfen wollen; und sich für den Fall, daß hierin ihren Forderungen nicht Rechnung getragen werde, bereits

zu einem Sonderbündniß (den bekannten Darmstädter Conventionen) geeinigt haben.

Wer den Frieden will, soll zum Kriege gerüstet sein: wer die Fortdauer einer bisher unter günstigem Erfolge bestandenen Vereinigung wünscht, darf es nicht scheuen, den Zustand sich zu vergegenwärtigen, welcher nach Auflösung dieser Vereinigung eintreten würde.

Nur aus diesem Standpunkt des Friedens wünschen die nachfolgenden Bemerkungen gelesen und gewürdigt zu werden.

Unter den Beweggründen, welche Preußen veranlassen mußten, eine Zolleinigung mit andern deutschen Nachbarstaaten zu erstreben, darf wohl in erster Reihe das Bedürfniß erwähnt werden, welches sich, wie mit der Ausbildung der Gesetzgebung vorgeschritten wurde, alsbald dahin herausstellte, daß zwischen den getrennten westlichen und östlichen Theilen des Staatskörpers eine, durch keinerlei Zollschranken gehemmte Verbindung hergestellt werde. Der Wiener Kongreß hatte für Etappenstraßen zur Verbindung des Ostens mit dem Westen gesorgt; nicht ebenso für vertragsmäßig freie Handelsstraßen; ob letzteres etwa schon in Aussicht auf baldige Verwirklichung des 19. Artikels der deutschen Bundesakte unterblieben, darüber geben unseres Wissens die Kongreßverhandlungen keine Auskunft.

Preußen mußte dem Bedürfniß durch Einzelverträge mit seinen Nachbarn abzuhelfen suchen, und der erste zu diesem Zweck mit dem Großherzogthum Hessen (1828) abgeschlossene Zolleinigungsvertrag, gewinnt eben nur darin seine Erläuterung und Rechtfertigung, daß durch ihn eine gleichartige Verbindung mit dem Kurfürstenthum Hessen angebahnt werden sollte. Das schien Anfangs mißlingen zu wollen; im Gegentheil rief der großherzoglich hessische Anschluß zunächst eine Reaktion hervor, welche in ihrem

Ausgangs- wie in ihrem Zielpunkte einige Aehnlichkeit mit der jetzt durch den Vertrag vom 7. September v. J. heraufbeschwornen Aufregung darbietet, und welche sich damals in dem s. g. Mitteldeutschen Zollverein, eigentlich nur ein pactum de non paciscendo — mit Preußen nämlich — manifestirte. Inmittels aber war auch in den andern deutschen Staaten das Begehren, dem heimischen Gewerbfleiße durch Hinwegräumung binnenländischer Zollschranken eine gedeihlichere Entwickelung und durch Anschluß an einen größeren Staat ein weiteres nach Außen hin geschütztes Marktgebiet zu sichern, so dringend hervorgetreten, daß sich dem, wie gesagt nur negativen Verein eine längere Lebensdauer kaum prognostiziren ließ. Die mit so großer Zuversicht vorausverkündeten verderblichen Folgen des Zollanschlusses bestätigten sich für das Großherzogthum Hessen nicht nur nicht, sondern die Fabrikation, der Ackerbau und insbesondere der Weinbau des Landes erfreueten sich bald des gedeihlichsten Aufschwungs; statt der als unvermeidlich geschilderten Unterjochung der hessischen Verwaltung unter das preußische Zollregiment, war ein freundliches, auf völlige Gegenseitigkeit gegründetes Vernehmen zwischen den beiderseitigen Behörden eingetreten, und endlich ergaben die Jahresabrechnungen einen ganz ansehnlichen reinen Ueberschuß an Zoll, während früher die Verwaltungs- und Grenzbewachungskosten die Einnahme verschlungen hatten.

Dergleichen Ergebnisse waren geeignet, frühere Vorurtheile zu beseitigen, einschüchternde Insinuationen zu entkräften. Die kurhessische Regierung trat, nachdem wiederholte Versuche, dem s. g. mitteldeutschen Zollverein eine positivere Geltung zu verschaffen, gescheitert waren, mittels Vertrags vom 25. August 1831, vom 1. Januar 1832 an, dem preußischen Zollsysteme unter gleichmäßigen Bedingungen wie früher das Großherzogthum bei, und da-

mit war der Zielpunkt einer räumlichen Verbindung zwischen dem preußischen Westen und dem östlichen Hauptkörper der preußischen Lande erreicht.

Aber früher schon (27. Mai 1829) war zwischen Preußen und dem neuverbündeten Großherzogthum Hessen einerseits, und Bayern und Württemberg andererseits, ein Handelsvertrag auf sehr breiter Grundlage abgeschlossen worden: inländische Erzeugnisse der Natur sollten der Regel nach zollfrei von einem in das andere Gebiet übergehen und nur der Entrichtung der in dem einen oder dem andern Gebiet auf gleichartige inländische Erzeugnisse haftenden Abgaben unterliegen; für inländische Erzeugnisse fabrikativen Kunstfleißes war für's erste Jahr eine Erleichterung in der allgemeinen Tarifsabgabe von 25%, welche von 1831 an auf 50% steigen sollte, stipulirt.

Mancherlei Schwierigkeiten, welche sich bei der Ausführung dieses Vertrags besonders um deswillen ergaben, weil bei dem Verkehr zwischen dem einen und dem andern Ländergebiet fast überall zwischenliegendes nicht vereintes Land zu passiren war, führten es mit sich, daß die Wirkungen der stipulirten Verkehrs-Erleichterungen nicht alsbald in dem Maße hervortraten, als beim Abschlusse des Vertrags gehofft wurde.

Schon beim Abschlusse des kurhessischen Vertrags (25. August 1831) kam man daher in einer Präliminarkonferenz überein, daß bei nunmehr gewonnener mehrerer räumlichen Angrenzung der beiderseitigen Zollgebiete, ungesäumt die Verhandlungen wegen Erweiterung resp. Umgestaltung des bisherigen Handelsvertrags in einen förmlichen Zollanschluß der beiden Königreiche einzuleiten seien.

Das Ergebniß dieser Verhandlungen, in deren Folge, vom 1. Januar 1834 an, nicht nur Bayern und Württemberg, sondern auch Sachsen und die thüringischen Lande,

dann später (1836) Baden, Nassau und Frankfurt a. M., endlich Braunschweig, Lippe und Luxemburg sich zu dem größeren Zollkörper vereinigten, welchen wir jetzt den deutschen Zollverein nennen, liegt der Welt vor Augen und es würde weit über den Zweck des gegenwärtigen Aufsatzes hinausgehen, wenn wir hier die einzelnen Phasen schildern wollten, welche vorangehen mußten, ehe der Zollverein sich der Welt in der Gestalt darstellen konnte, welche er in dem umsturzlustigen Jahre 1848 einnahm.

Wohl aber entspricht es diesem Zwecke, gleich hier darauf hinzuweisen, daß dies umsturzlustige Jahr mit wundersamer, höchst exceptioneller Bescheidenheit den Zollverein thatsächlich nirgend angetastet hat. Zwar bestimmte die (Frankfurter) Reichsverfassung §. 33:

> das deutsche Reich soll Ein Zoll- und Handelsgebiet bilden, umgeben von gemeinschaftlicher Zollgrenze, mit Wegfall aller Binnengrenzzölle,

und dies Axiom scheint so wenig für revolutionär gehalten zu sein, daß nicht blos der preußisch-sächsisch-hannoversche Verfassungsentwurf, sondern auch die Denkschrift des kaiserlich österreichischen Handelsministers vom 30. Mai 1850 (diese allerdings mit der Ausdehnung auf den ganzen österreichischen Kaiserstaat) eine gleiche Bestimmung fast wörtlich wiedergeben. Aber es fiel der deutschen Reichsversammlung nicht ein, darum etwa die sofortige Auflösung des bisherigen Zollvereins, als eines gefährlichen Sonderbündnisses zu dekretiren, da man, in diesem Punkte wenigstens, von der Ansicht ausgegangen zu sein scheint, daß das bestehende Gute nicht in der Hoffnung auf ein zu erlangendes Besseres vorweg umzustürzen sei. — Wir werden späterhin vielleicht Gelegenheit finden, zu prüfen, ob für die jetzigen Bestrebungen einiger Dynastien eine gleiche Besonnenheit in Anspruch zu nehmen sei. —

Wir haben weiter oben unter den Motiven, welche der preußischen Regierung die Zollvereinigung mit den Grenznachbarn wünschenswerth machten, des Bedürfnisses einer freien Verbindung zwischen den östlichen und westlichen preußischen Provinzen erwähnt, wie nicht minder, daß dieser Zweck durch den Anschluß Kurhessens erreicht worden. Von da an (1832) konnten die weiteren Zollvereinigungen nur das allgemeinere deutsche Interesse im Auge behalten, und wenn wir zwar weit entfernt sind, dies letztere als kollidirend mit den preußischen Interessen bezeichnen zu wollen, so wird sich doch nicht in Abrede stellen lassen, daß das stärkere Bedürfniß zu solchen Vereinigungen auf Seiten der andern beitretenden Bundesstaaten lag. Preußen hatte ein damals seit 14 Jahren in Wirksamkeit stehendes Zollsystem aufzuweisen, dessen Erfolge sich als der Entwickelung der industriellen Thätigkeiten günstig, als den finanziellen Erwartungen, nachdem die ersten allzeit schwierigen Lehrjahre überwunden waren, entsprechend bewährt hatten: es konnte seiner heimischen Industrie ein nach Außen hin geschütztes Marktgebiet gewähren, dessen Bevölkerung sich damals schon, mit Einrechnung der Bevölkerung von Hessen, auf ziemlich 15 Millionen Menschen belief. Ein Bedürfniß wenigstens zur Erweiterung dieses Marktgebiets war hier nicht vorhanden, und wenn auf der einen Seite die Ausdehnung des freien Verkehrs auf die südlicheren Bundesstaaten Vortheile zu versprechen schien; so konnte auf der andern Seite der Beitritt Sachsens wohl die Besorgniß hervorrufen, ob unsere Industrie mit der dortigen auf dem freien Markte zu konkurriren im Stande sein werde.

Alle diese Verhältnisse lagen viel anders in den beitretenden Mittel- und Kleinstaaten. Keiner dieser Staaten konnte für sich allein ein Zollsystem mit irgend günstigem staatswirthschaftlichen oder finanziellen Erfolge durchführen,

und selbst die Vereinigung unter zwei größeren dieser Staaten — Bayern und Württemberg — zu einem gemeinsamen Zollsystem, hatte während seines fünfjährigen Bestandes den davon gehegten Erwartungen in keiner Weise entsprochen. Nur durch den Beitritt und die Mitwirkung Preußens konnte für die andern Staaten die Herstellung einer, für die Einwohnerschaften wenig lästigen, der Entfaltung heimischer Industrie förderlichen und für finanzielle Zwecke ausgiebigen Zolleinrichtung ermöglicht werden, und wie wenig wir gemeint sind, die 33 2/3 Millionen Thaler, welche bis zum Jahre 1845 aus preußischen Kassen an die Kassen anderer Vereinsstaaten herausgezahlt sind[1]), und welche bis zum Jahre 1851 hin sich leicht auf 50 Millionen gesteigert haben mögen, ganz oder auch nur zum größeren Theile als eine indebite geleistete Zahlung anzusehen; so dürfte das wenigstens feststehen, daß die andern Staaten eine diesen Beträgen — denen dann auch noch die bei den eignen Kassen erhobenen Zölle zuwachsen müssen — auch nur entfernt sich annähernde Summe, bei einer Beschränkung der Zolleinrichtung auf das eigne Land oder auch bei einer Vereinigung mehrerer dieser Länder ohne Preußen, zu beschaffen niemals im Stande gewesen wären[2]).

Das alles wurde in den Vereinsstaaten bis zum Jahre 1841, wo die Anschlußverträge aus den Jahren 1833 bis 1835 abliefen, unumwunden selbst mit einiger Dankbarkeit für Preußen anerkannt, welches letztere dagegen mit den finanziellen Ergebnissen des Vereins sehr viel weni-

---

[1]) cf. der deutsche Zollverein während der Jahre 1834 bis 1845 Seite 76. —

[2]) cf. der deutsche Zollverein während der Jahre 1834 bis 1845 Seite 37, namentlich über die Erträge des bayerisch-württembergischen Zollvereins. Der damalige bayerisch-württembergische Tarif war aber in der Hauptsache kaum geringer als der Zollvereinstarif. —

ger Ursache hatte, zufrieden zu sein, da seine Zollüberschüsse in den ersten Jahren der Vereinigung bedeutend gegen die Vorjahre zurückgeblieben waren. Sehr verbreitet — und nicht etwa bei den s. g. ungebildeten Volksklassen — war damals in Preußen die Ansicht, daß der Zollverein über das Jahr 1841 hinaus nicht fortgesetzt, ein neuer Vertrag wenigstens nicht ohne wesentliche Veränderung der Bedingungen über die Revenüentheilung abgeschlossen werden dürfe. Wir freuen uns noch jetzt darüber, daß dieser Ansicht damals nicht nachgegangen, vielmehr der Verein (Vertrag vom 8. Mai 1841) in der Hauptsache auf der bisherigen Grundlage auf anderweite zwölf Jahre verlängert wurde. Wenn aber dabei auf fortdauernde Dankbarkeit gerechnet wäre, so war diese Rechnung wenigstens ohne den Wirth gemacht. Vielmehr erhob sich, fast unmittelbar nach dem Abschluß des Prolongationsvertrags und noch ehe der Verein in die neue Periode eingetreten war, vom Süden her ein Beschwerdensturm gegen den von Preußen — wohl zu merken nach vorgängiger Zustimmung aller Vereinsstaaten — mit England abgeschlossenen Schifffahrtsvertrag vom 2. März 1841. Ganz Würtemberg erhob sich nach der Allg. Augsburger Zeitung „wie Ein Mann" gegen diesen grundverderblichen Vertrag: man hätte meinen mögen, die Erdare habe sich über Nacht gewendet, das Binnenland sei plötzlich in Küstenland verwandelt; wenn nicht die weniger subversive Erklärung ausgeholfen hätte, daß die Rederei da am lautesten, wo von Rhederei keine Rede sei.

Wir würden dieses, seinem eigentlichen Zwecke nach spurlos vorübergegangenen Beschwerdesturms hier nicht erwähnt haben, wenn nicht an ihn ein fortgesetztes Andringen auf Einführung eines Differentialzoll- und Handelssystems, behufs künstlicher Förderung der nationalen Schifffahrt und des direkten transatlantischen Handels, sich geknüpft

hätte, welches selbst nach Aufhebung der englischen Navigationsakte noch nicht ganz beschwichtigt zu sein scheint. Hieran schloß sich eine, in dem Maße, wie näher liegende Interessen dabei im Spiele waren, noch heftigere Agitation auf erhöhete Schutzzölle für Fabrikate, namentlich für Gespinnste und Gewebe an. Die Regierungen der süddeutschen Vereinsländer, welche bis dahin den Anträgen ihrer Industriellen, unter denen die Twistspinner in erster Reihe fochten, nur mit großer Vorsicht und Behutsamkeit sich angeschlossen hatten, nahmen sich derselben nun mit großer Entschiedenheit an und behandelten die Entscheidung hierüber als eine s. g. Lebensfrage für den Verein, dessen ganzes System nun auf einmal ein völlig unhaltbares und prinziploses geworden war, das, auf der Basis einer verschollenen Katheder weisheit erbauet, alsbald nach den Grundsätzen der neuerstandenen National-Gewerbsproduktivkraft-Politik umgestaltet und mit verbotartigen Schutzzöllen, nebst der erforderlichen Zuthat an Rückzöllen, Ausfuhrprämien und differentiellen Einfuhrbegünstigungen und Erschwerungen, ausgestattet werden müsse.

Gegenüber diesen, nicht blos in Zeitungen und Flugschriften verbreiteten, sondern in offizielle Schreiben und Erklärungen übergegangenen Angriffen, können wir freilich auch der preußischen Regierung ein überall folgerechtes und entschiedenes Benehmen in dieser Angelegenheit nicht nachrühmen. Waren auch die eigentlichen Leiter der öffentlichen Angelegenheiten wohl überzeugt von der Schädlichkeit solcher schutzzöllnerischen Extravaganzen, so gab es doch schon damals auch bei uns eine kleine aber mächtige Partei[1]), welche jener Richtung eifrigst das Wort redete und deren

[1]) Wir erklären feierlichst, daß diese Partei mit der jetzigen gleichnamigen durchaus nichts gemein hat.

Verfolgung als ein sicheres Mittel zur Förderung des Wohls der arbeitenden Klassen anpries. Man mochte nicht glauben, daß in ihrem Fach erfahrene, verständige und über dem Verdacht eigennütziger Absicht stehende Männer, in ihren Vorschlägen zu Mitteln für einen höchst löblichen Zweck, völlig fehlgreifen könnten, man meinte, daß wenn auch das Zuviel von Uebel, doch ein paar Schritte nach dieser Richtung hin nicht schaden könnten; man besorgte endlich, daß ein entschiedenes Auftreten gegen die von andern Vereinsstaaten so dringend befürworteten Maßregeln, das längere Fortbestehen des Vereins über den Zeitraum der geschlossenen Verträge hinaus gefährden könne. Aus allem diesen entwickelt und erläutert sich eine Folgereihe von Zugeständnissen und Vermittelungsvorschlägen, wie sie die Stuttgarter (1842) und Karlsruher (1845) Zollkonferenzprotokolle in sattsamer Fülle nachweisen: Vorschläge, von denen keiner den Gegner befriedigte, einige als Abschlagszahlungen auf die weitergehenden Forderungen angenommen, andere sogar wegen ihrer Unzulänglichkeit zurückgewiesen wurden. Als ein letztes derartiges Zugeständniß traten im Jahre 1846, in Folge der auf der berliner Zollkonferenz gefaßten Beschlüsse, einige Zollerhöhungen für Twist und Leinen (Maschinen-) Garn ein, wobei jedoch preußischer Seits ausdrücklich erklärt wurde, daß diese Zugeständnisse als ein Ultimatum zu betrachten seien und daß die preußische Regierung auf weitere, namentlich auf solche Zollerhöhungen niemals eingehen werde, welche die Gewährung von Ausfuhrprämien und Rückzöllen für die fertige Waare bedingen, und dadurch zu einer Abweichung von dem fundamentalen Grundsatze des Vereinstarifs führen müßten. Allein schon auf der nächsten Zollkonferenz, welche wegen der 1848er Ereignisse erst im Jahre 1850 in Cassel stattfinden konnte, kam die preußische Regierung ihren Zollver-

bündeten selbst mit Vorschlägen auf abermalige Erhöhung des Eingangszolls für sämmtliche Fabrikgespinnste entgegen, wobei dann für die fertige Waare Rückzölle (Ausfuhrprämien) bewilligt werden sollten, die man im Jahre 1846 noch, als dem fundamentalen Grundsatze des Vereinstarifs zuwiderlaufend, für durchaus verwerflich erklärt hatte.

In neuerer Erinnerung steht, daß es in Cassel über diese Vorschläge, wegen des Widerspruchs und der verzögerten Erklärungen einiger andern Vereinsstaaten zu keinem Beschlusse kam, daß dann Preußen bei der im Jahre 1851 in Wiesbaden fortgesetzten Konferenz seine früheren Vorschläge zurückzog und daß bald nach der allseitigen Genehmigung und Publikation der hienach allerdings wenig erheblichen Resultate dieser Zollkonferenz (21. Juli 1851), der Abschluß des Zollvertrags mit Hannover (7. September 1851) erfolgte.

Wir lassen es an dieser historischen Zusammenstellung der dem ebengedachten Vertrage vom 7. September v. J. vorangegangenen Zollverhandlungen genügen, ohne für jetzt auf deren Kritik einzugehen. Erstere war nöthig, um unsere Leser über den dermaligen nicht sowohl allgemeinen politischen, als staatswirthschaftlichen Standpunkt Preußens, gegenüber einem Theile seiner bisherigen Zollverbündeten, zu orientiren; letztere (die Kritik) wird sich, soweit sie überall noch fruchtbringend sein kann, besser an die Besprechung des Vertrags selbst und an die Prüfung knüpfen, ob und welche begründete Ausstellungen gegen letzteren, unsere älteren Alliirten zu erheben haben könnten. Indessen auch hier werden wir, auf die Gefahr hin die Geduld unserer Leser zu ermüden, einiges Geschichtliche über die früheren zollpolitischen Verhältnisse Preußens zu Hannover voranschicken müssen, was sich hinterher, bei der Beurtheilung des Vertrags selbst, wieder einbringen wird.

Zweiter Artikel.

Nach dem, was wir im ersten Abschnitt unserer Bemerkungen über einen Hauptzweck der preußischen Zollvereinigungen mit Nachbarstaaten angeführt haben, kann es auffallen, daß sich über frühere desfallsige Verhandlungen mit Hannover kaum eine Spur auffinden läßt, unerachtet das hannoversche Land in Vereinigung mit dem Herzogthum Braunschweig, in der von Berlin über Magdeburg, Braunschweig, Hannover nach Minden und weiter nach Köln führenden Hauptstraße, selbst eine bequemere Verbindung zwischen den preußischen östlichen und westlichen Provinzen darbot, als durch den Beitritt Kurhessens erlangt werden konnte. Im Gegentheil erblicken wir Hannover, nachdem im Jahre 1828 der Vertrag zwischen Preußen und dem Großherzogthum Hessen abgeschlossen war, an der Spitze des sogenannten mitteldeutschen Vereins und eifrigst bemüht, wo nicht jenen Vertrag rückgängig zu machen, doch jeden ferneren Anschluß anderer Staaten zu hindern, um dadurch den Plan einer räumlichen Verbindung zwischen dem preußischen Osten und Westen zu hintertreiben.

Nachdem dies durch den kurhessischen Anschluß (25. Aug. 1831) mißglückt und eben hieran das Projekt zur Bildung eines größeren antipreußischen Zollvereins gescheitert war, beschränkte sich Hannover darauf, unter seiner Leitung im Jahre 1835 einen kleineren Verein mit Braunschweig, Oldenburg und Lippe-Bückeburg zu bilden, welcher zum Unterschied von dem größeren Zollverein als „Steuerverein" bezeichnet wurde. Das Statut dieses Vereins war dem des

Zollvereins nachgebildet, der Tarif indessen, sowohl für Kolonialwaaren, als mehr noch für Fabrikate, bedeutend geringer als der Zollvereinstarif. Beides entsprach den Verhältnissen dieses Länderkomplexes, dessen geringerer Umfang eine höhere Belastung der Kolonialwaaren, ohne unverhältnißmäßige Steigerung der Grenzbewachungskosten, kaum gestattet haben würde, während die Interessen der meist ackerbautreibenden Bevölkerung einen besondern Schutz gegen die Konkurrenz ausländischer Fabrikate nicht einmal in Anspruch nahmen.

Die Verhältnisse zwischen beiden Vereinen gestalteten sich durchaus freundlich; im Jahre 1837 wurde zwischen ihnen ein Zollkartel und ein Vertrag zur gegenseitigen Verkehrserleichterung abgeschlossen und gleichzeitig wurden einige ins Preußische einspringende hannoversche oder braunschweigsche Landestheile gegen Entschädigung zum Zollverein, wie umgekehrt mehrere preußische Enklaven und Einsprünge zum Steuerverein überwiesen.

Im Jahre 1841, mit dessen Schluß gleichzeitig die Verträge des Steuervereins und des Zollvereins abliefen, erklärte ganz unerwarteterweise die herzoglich braunschweigsche Regierung ihren Austritt aus ersterem Verein und sprach gegen die preußische Regierung den dringenden Wunsch aus, sich vom 1. Januar 1842 an, dem Zollverein anzuschließen. Preußen hatte zu diesem Entschluß, der vielleicht mehr durch anderweite Zerwürfnisse als durch eigentliche materielle Benachtheiligungen veranlaßt war, durchaus nicht mitgewirkt; es widerrieth vielmehr Anfangs den Uebertritt und eröffnete die desfallsige Unterhandlung erst auf die wiederholte Erklärung Braunschweigs, unter allen Umständen aus dem Steuerverein austreten zu wollen. Auch dann aber erfolgte die Verhandlung nur unter Theilnahme Hannovers, welches dabei zum ersten Mal die Geneigtheit aus-

sprach, nun auch seinerseits, vorbehaltlich der darüber noch näher festzustellenden Bedingungen, dem Zollverein sich anzuschließen: nur könne dies wegen der Verhältnisse mit seinen anderen Verbündeten und mit seinen eigenen Ständen nicht schon vom 1. Januar 1842 an geschehen. Auf den Grund dieser Erklärung willigte Braunschweig ein, daß für das Jahr 1842 ein bedeutender Theil seines Landes, der sogenannte Harz-Weser-Distrikt, beim Steuervereine verblieb, und als im Jahre 1842 die Verhandlungen über den Anschluß Hannovers noch nicht zu Ende gediehen waren, wurde diese Frist noch auf das Jahr 1843 verlängert. Im Laufe des letzteren Jahres gedieh die Verhandlung zum Schluß, aber leider zu keinem erfreulichen; indem die Bedingungen, welche Hannover für seinen Beitritt stellte, der Art waren und in so peremtorischer Form gestellt wurden, daß darin in der That nur eine Zurücknahme der im Jahre 1841 geäußerten Bereitwilligkeit zum Beitritt erkannt werden konnte. Preußen glaubte auf jene Bedingungen, unter den damaligen Verhältnissen und für die Dauer der noch zehn Jahre laufenden Vereinsperiode, nicht eingehen zu können und die Unterhandlung über das Anschlußprojekt wurde schon in den ersten Monaten des Jahres 1843 abgebrochen. Die späteren Verhandlungen in der Sache betrafen nur die anderweite Gestaltung der Zollverhältnisse in dem braunschweigschen Harz-Weser-Distrikt: Preußen hatte dabei pflichtgemäß die Vermittlerrolle zu übernehmen und erfuhr das den Vermittlern wohl begegnende Mißgeschick, es keinem der beiden erbitterten Gegner zu Dank machen zu können.

Die desfallsigen Zerwürfnisse zogen sich bis ins Jahr 1845, wo sie durch den Vertrag vom 16. Oktober dahin erledigt wurden, daß mit Ausnahme des bereits von 1844 an erfolgten Uebertritts des Harz-Weser-Distrikts zum

Zollverein, für die anderen Verhältnisse der Zustand von 1837 meist aufrecht erhalten wurde; welcher letztere denn auch jetzt, unter Hinzutritt mancher bei Vollendung der Eisenbahnverbindung zwischen Braunschweig und Minden stipulirten Transiterleichterungen, noch besteht.

Der jetzt mit Hannover abgeschlossene Vertrag vom 7. September v. J. beruht, der Hauptsache nach, auf denselben Bedingungen, welche im Jahre 1843 preußischer Seits für unannehmbar erachtet wurden; einiges ist daran ermäßigt, in einem Hauptpunkte — dem Vorweganteil (praecipuum) am Zoll — findet sich die frühere hannoversche Forderung noch überboten. Es drängt sich daher die Frage auf, welche Gründe die preußische Regierung bewogen haben können, im Jahre 1851 ohne vorherige Zustimmung der bisherigen Verbündeten einen Vertrag auf Bedingungen abzuschließen, die sie acht Jahre früher für also unzulässig erachtete, daß sie damals die Unterhandlung ohne Weiteres abbrach?

Vieles — darüber werden alle unsere Leser einverstanden sein — hatte sich vom Jahre 1843 bis zum Jahre 1851 verändert: unter Anderem auch, daß wir, und mit uns der Zollverein, um acht Jahre älter geworden waren und daß letzterer im Jahre 1851 nur noch zwei Jahre von seinem vertragsmäßigen Lebensziel entfernt war. Aber auch die Aussichten auf den Fortbestand des Zollvereins, nach seiner bisherigen inneren Einrichtung und räumlichen Ausdehnung über das Jahr 1852 hinaus, hatten sich seitdem wesentlich verändert. Wenn man im Jahre 1843 bei vergönnter zehnjähriger Frist mit einiger Ruhe den Zeitpunkt abwarten konnte, wo Hannover in richtiger Erkenntniß der wesentlichen Vortheile, welche auch ihm der Anschluß an den größeren festbegründeten Verein mit seiner auf nahe an dreißig Millionen gewachsenen Bevölkerung darbot, sich zu

günstigeren Bedingungen bequemen würde; so hätte sich, bei inmittels wesentlich getrübten Aussichten auf die ungestörte Fortdauer des älteren Vereins, eine gleiche Zögerungspolitik im Jahre 1851 ungleich weniger empfehlen lassen. Vor dem Schlusse des Jahres 1851 mußte Preußen sich entscheiden, ob es an die fernere unveränderte Fortdauer des Vereins, seinem äußeren Umfange, wie seiner inneren Gestaltung nach, auf fernere zwölf Jahre, d. h. bis zum Schluß des Jahres 1865, gebunden sein wolle. Wenn die Frage mit dieser Entscheidung gelöst gewesen wäre, dann würden wir es mindestens sehr zweifelhaft finden, ob Preußen, sei es formell oder thatsächlich, zu einer Kündigung des bisherigen Vereinsverhältnisses hätte schreiten sollen. Aber eine gleiche Kündigungsbefugniß stand (Art. 8. des Vertrags vom 8. Mai 1841) jedem anderen Vereinsstaate zu und es war kaum zu erwarten, daß nicht von dieser Befugniß auf Seiten einiger der bedeutendsten Vereinsstaaten, wenn auch in der höflicheren Form einer bedingten Adhäsions-Erklärung, Gebrauch gemacht werden würde; da von den Regierungsorganen dieser Länder wiederholentlich erklärt und zugesagt war, daß das Verbleiben bei dem bisherigen Bündnisse bedingt sei durch wesentliche Aenderungen an dem ganzen dermaligen Zollsystem, welche herbeizuführen man beflissen sein werde.

Erklärungen solcher Art wurden bedeutungsvoll durch ihr Zusammentreffen mit den etwa gleichzeitig veröffentlichten Denkschriften des österreichischen Handelsministerii vom 30. Dezember 1849 und 30. Mai 1850 über die Anbahnung einer Handels- und Zollunion zwischen Oesterreich und dem übrigen Deutschland, indem durch erstere den Erwartungen derjenigen Industriellen neue Nahrung und Stärkung gewährt wurde, welche in dem angekündigten „kräftigen Schutzzollsystem, dessen wohl abzurundende Tarif-

sätze nach dem Prinzip des vollkommen ausreichenden Schutzes der inländischen Produktion zu bemessen sind [1]," das gelobte Land, wo Milch und Honig fleußt, erblickten.

Hatte auch Kurhessen sich früherhin bei dem Drängen auf höhere Schutzzölle minder eifrig bewiesen, so war dagegen jetzt der überwiegende Einfluß einer anderen Macht in diesem Lande wohl zu beachten und es mußte in Erinnerung kommen, daß eben dieser Einfluß schon im Jahre 1828 sich wirksam zeigte, um damals die durch den Anschluß Hessens zu erzielende Verbindung des preußischen Ostens und Westens zu hintertreiben.

Unter solchen Verhältnissen nun, deren für Preußen nachtheilige Einwirkung sich auf den Zollkonferenzen in Kassel (1850) und in Wiesbaden (1851) vielfach zu Tage gelegt hatte, eröffnete sich — wie es uns glaublich unerwarteterweise — die Gelegenheit, ein Zollbündniß mit Hannover auf der Grundlage unsers bisherigen Handels- und Zollsystems abzuschließen und dadurch sowohl die Verbindung zwischen den beiden Theilen des preußischen Staatskörpers, welche auf dem bisherigen Vereinigungspunkt bedroht erschien, zu sichern, als auch für jeden Fall eine angemessene Abrundung des künftigen Zollgebiets und die seit langer Zeit dringend gewünschte Erweiterung des letzteren bis ans offene Meer hergestellt zu sehen.

Daß Preußen eine solche Gelegenheit nicht ohne Weiteres von der Hand weisen durfte, darüber sind unseres Wissens alle Theile einig; die Meinungsverschiedenheit besteht nur darüber, ob Preußen die Unterhandlung hierüber

[1]) Anlage A. der Denkschrift vom 30. Dezember 1849. Spätere österreichische Produktionen haben das „vollkommen ausreichend" in „ausgiebig" verwandelt, was allerdings kürzer und noch bezeichnender ist.

nur in Gemeinschaft mit seinen bisherigen Zollverbündeten hätte führen, ob es jedenfalls den Vertrag nicht ohne deren vorherige Zustimmung hätte abschließen sollen. Wir bemerken vorweg, daß eine rechtliche Verpflichtung hierzu für Preußen nicht bestand, weil der neue Vertrag erst von dem Zeitpunkte ab ins Leben treten sollte, wo der mit anderen Kontrahenten abgeschlossene (vom 8. Mai 1841) ablief.

Indessen würde es allerdings als ein Zeichen unfreundlicher Gesinnung gegen die älteren Verbündeten hervortreten, wenn etwa der neue Vertrag den Beitritt der bisherigen Alliirten ausdrücklich ausschlösse oder unter solchen Bedingungen abgeschlossen wäre, daß sich mit Bestimmtheit oder Wahrscheinlichkeit voraussehen ließe: die andern Zollvereinsstaaten könnten und würden dem neuen Bündniß nicht beitreten. Von allen dem aber ist nicht die Rede; der Vertrag vom 7. September v. J. ist (Art. 1.) zwischen Preußen und den am 1. Januar 1854 mit ihm zollvereinten Staaten einerseits, und Hannover ꝛc. andererseits, abgeschlossen worden: die Grundlage der Vereinigung sollen die im Zollverein bestehenden Grundsätze und Einrichtungen bilden (Art. 1. zweites Alinea) und die gegen letztere stipulirten Vorbehalte und Modifikationen sind der Art, daß Preußen dafür hielt, sie nicht nur im Interesse des eigenen Landes annehmen, sondern auch im Interesse der Gesammtheit, den übrigen Zollverbündeten zur Annahme empfehlen zu dürfen. Von Stipulationen im besonderen ausschließlichen Interesse Preußens findet sich im Vertrage keine Spur.

Beschränken wir also den Streitpunkt auf seine richtigen Grenzen, so könnte darüber geklagt werden, daß

1. Preußen durch den definitiven Abschluß des Vertrages, vor erfolgter Zustimmung der andern Vereins-

staaten, die Kourtoisie, welche ältere Alliirte in Anspruch nehmen dürfen, verletzt und daß

2. es dieselben in die Alternative gebracht habe, entweder die von Preußen für annehmbar erachteten und gegen Hannover zugestandenen Modifikationen des bisherigen Vereinsverhältnisses nun auch ihrer Seits, wie unannehmbar sie ihnen erscheinen könnten, anzunehmen, oder vom 1. Januar 1854 ab aus dem Verein zu scheiden.

Wir erkennen die eine wie die andere dieser Klagen in soweit als gegründet an, daß Preußen die Verpflichtung obliegen wird, sich darüber gegen seine bisherigen Verbündeten genügend auszuweisen.

In Bezug auf den ersten Beschwerdepunkt würde es vor Allem darauf ankommen, ob Hannover gemeint gewesen wäre, sich auf den Abschluß eines Beitrittsvertrags in dem Sinne einzulassen, daß auch der Anschluß an Preußen abhängig bliebe von der Zustimmung der andern Vereinsstaaten. Wir wissen dies nicht, glauben es indessen bezweifeln zu dürfen. Am wenigsten aber würde sich Hannover dazu verstanden haben, daß zwar seine Regierung auf unbestimmte oder jedenfalls auf längere Zeit hin an den Vertrag gebunden geblieben wäre, während es dem Ermessen des andern Kontrahenten freigestanden hätte, sich, bei ausbleibender Zustimmung auch nur eines seiner älteren Verbündeten, von dem Vertrage freizuzählen. Erwägt man dies und bringt dabei die Schwierigkeiten in Anschlag, welche sich bei dem damals schon voraussichtlichen baldigen Thronwechsel in Hannover und bei den nothwendigen Verhandlungen vor den beiderseitigen Kammern aus dem Abschluß eines nur vorläufigen Vertrages entwickeln mußten, so dürfen wir wohl behaupten, daß wenn irgend etwas aus der Sache werden sollte, eine andere als die jetzige

Form des Vertragsabschlusses nicht gewählt werden konnte. Die Rücksichten der Kourtoisie mußten daher dem Gebot der Nothwendigkeit weichen.

Allerdings setzte sich Preußen dadurch — und hier kommen wir auf den zweiten Beschwerdepunkt — der Gefahr, aus, daß diejenigen seiner älteren Zollverbündeten, denen, sei es der Zutritt des neuen Bundesgenossen im Allgemeinen oder die Bedingungen unter denen er aufgenommen war, nicht zusagten, sich deshalb von dem bisherigen Vereine trennen würden. Wir nennen dies eine Gefahr, weil wir nach voller Ueberzeugung das Zusammenhalten des ganzen bisherigen Zollvereins für höchst wünschenswerth, jeden Rücktritt irgend eines bisherigen Mitgliedes für einen Verlust halten. Es ließ sich indessen kaum annehmen, daß diese Gefahr, soweit sie noch nicht bestanden hätte, hervorgerufen, oder, wenn sie bestanden, gesteigert werden würde durch einen Vertrag, dessen Abschluß, wegen der nur auf diesem Wege zu erreichenden Ausdehnung des Zollgebiets bis zu den Küsten der Nordsee, früher auf Seiten der Vereinsstaaten dringend gewünscht wurde, und hinsichts dessen man auch auf das Zugeständniß eines Zollprächpui, wegen der erweislichen Mehrkonsumtion jener nördlichen Küstenländer an Kolonialwaaren ꝛc. seit längerer Zeit gefaßt war. Die günstige Beurtheilung und freudige Aufnahme, welche sich in der deutschen Tagespresse, fast ohne Unterschied nach der politischen Färbung der einzelnen Blätter, bei der Nachricht von dem erfolgten Vertragsabschlusse kundgab, schien diese Voraussetzung zu bestätigen, und auch die ersten amtlichen Antworten der betheiligten Regierungen scheinen dieser günstigen Aufnahme entsprochen zu haben. Erst die preußischer Seits — wir meinen im November oder Dezember v. J. — erfolgte Kündigung des bestehenden Vereins scheint, mehr jedoch bei den Regierungen als bei den Regierten, den Grund

oder Vorwand zu einer mißliebigen Beurtheilung des preußischen Verfahrens gegeben zu haben.

Der Grund wäre leicht zu widerlegen, da diese Kündigung nur eine unbedingt nothwendige Folge des ohne vorgängige noch vorbehaltene Zustimmung der älteren Bundesgenossen abgeschlossenen anderweiten Vertrags war, und dieser letztere Vertrag wiederum, wenn er überall zu Stande kommen sollte, nur unter dieser Form abgeschlossen werden konnte. Wenn Preußen vor dem 1. Januar 1852 nicht kündigte und die anderen Zollvereinsstaaten diesem Beispiel folgten, so hatte nach dem 1. Januar 1852 jeder einzelne Vereinsstaat das Recht, auf der unveränderten Fortdauer des älteren Zollvereins zu bestehen, um Preußen dadurch an der Ausführung des mit Hannover geschlossenen Vertrags zu hindern. Hannover würde, wenn dieser Fall eingetreten wäre, in vollem Recht gewesen sein, Preußen wegen nicht rechtzeitig erfolgter Hinwegräumung jenes Hindernisses des Mangels an Treu und Glauben anzuklagen. Man sage nicht: der supponirte Fall sei undenkbar; es ist in unsern Tagen Manches wirklich geworden, was man vor Kurzem noch für undenkbar hielt. Aber auch wenn wir die Undenkbarkeit jenes Extrems einräumen wollten, bliebe es um so denkbarer, selbst nicht unwahrscheinlich, daß man die bei unterbliebener Kündigung eintretende Verlegenheit Preußens bestens benutzt haben würde, um die Zustimmung zu dem hannoverschen Vertrag an lästige, selbst unbillige Bedingungen zu knüpfen, um so zu einer societas leonina zu gelangen, in welcher die andern Vereinsstaaten die Vortheile des hannoverschen Vertrags ausgebeutet hätten, während die Lasten von Preußen allein zu tragen blieben. Bekannt genug ist übrigens, daß die Kündigung des Zollvereinsvertrags nur als eine formell nöthige und mit dem ausdrücklich hinzugefügten dringenden Wunsche ausgesprochen wurde, daß der

bisherige Verein unter den durch dessen Erweiterung bedingten Modalitäten fortbestehen möge, womit zugleich an die Vereinsstaaten die Einladung zu den desfalls hier zu eröffnenden Konferenzen erging.

Gründe lassen sich durch Gründe widerlegen; bei Vorwänden findet eine solche Gegenseitigkeit nicht statt, es muß nach dem Grunde gesucht werden, der hinter dem Vorwande sich verbirgt.

Diese Forschung wird uns im vorliegenden Falle erleichtert durch den, fast gleichzeitig mit der preußischen Einladung zu den Berliner Zollkonferenzen hervortretenden Erlaß eines andern, in Deutschland einflußreichen Staats. Wir meinen — wie unschwer zu errathen wäre — die vom Wiener Hofe an alle deutsche Bundesstaaten gerichtete Einladung zu den in Wien zu eröffnenden Konferenzen über die österreichischen Projekte zu einer Zoll- und Handelsunion, zwischen dem kaiserlich österreichischen Gesammtstaate und dessen Zollverbündeten einerseits, und den sämmtlichen deutschen Bundesstaaten andererseits; Projekte zu deren näherer Beleuchtung wir uns nun zu wenden haben, letztere jedoch einem folgenden Artikel vorbehalten müssen. —

Dritter Artikel.

Der Beleuchtung des neuesten österreichischen Zollunionsprojekts müssen wir abermals einige retrospektive Studien über das bisherige österreichische Zollsystem und über dessen Beziehungen zu anderen deutschen Ländern, voranzuschicken uns erlauben. Die österreichische Zoll- und Handelspolitik huldigte seit Maria Theresias und Joseph II. Zeiten den strengsten Grundsätzen des Merkantilsystems. Die Einfuhr aller Waaren, deren Fertigung im Lande sich ermöglichen ließ, war entweder verboten oder mit verbotähnlichen Zöllen belegt. Die Einfuhr von Kolonialwaaren war mit

sehr hohen Zöllen belegt, nicht sowohl zum finanziellen Zwecke, als damit das Geld nicht aus dem Lande gehe. Leopold II., dessen Regierung in Toskana durch ein Steuersystem ganz entgegengesetzter Richtung bezeichnet ist, ließ es in Oesterreich bei dem was er vorfand bewenden, und Kaiser Franz war von der Richtigkeit der großmütterlichen Verwaltungsgrundsätze so durchdrungen, daß für die Rekonstruktion des Gesammtsstaats nach dem Sturze Napoleons alles Streben in dieser Beziehung nur darauf gerichtet war, den Zoll- oder Waaren-Mauthtarif des älteren Länderbestandes auf alle neu und wieder erworbenen Bestandtheile des Kaiserstaats auszudehnen. Am Schlusse seiner Regierung war dies in dem Maße durchgeführt, daß nur das dalmatinische Küstenland, und auch dies nur wegen der zu schwierigen Grenzbewachung, vom Zollverbande des Gesammtstaats ausgeschlossen blieb.

Bald nach dem Regierungsantritte Kaiser Ferdinands (März 1835) tauchten Pläne zur Reform des Mauthsystems auf, die jedoch meistentheils an dem entschiedenen Widerspruch des kaiserlichen Oheims, Erzherzog Ludwig, scheiterten. Was bis zum Jahre 1848 am Zolltarif geändert wurde, beschränkte sich fast nur auf einige Ermäßigung der Zollsätze für Kolonialwaaren, da man die älteren Sätze gegen den übermäßigen Andrang des Schleichhandels nicht halten konnte. Für Fabrikate blieben die Einfuhrverbote meist bestehen, und wo man von ihnen abging, traten Tarifsätze an deren Stelle, welche das Verbot der That nach aufrecht erhielten. Neben dem Zoll besteht ein Fabrikations- und Verkaufsmonopol des Staats für Salz, Taback und Schießpulver; die Ein- und Durchfuhr dieser Gegenstände ist verboten [1]).

[1]) Auch Ungarn sammt den kroatischen Komitaten und Siebenbürgen hatten denselben Zolltarif wie die andern Kronländer, daneben

Zolleinrichtungen solcher Art bieten wenig Anknüpfungspunkte dar zu einer Zoll- oder auch nur zu einer umfassenderen Handelsvereinigung mit Nachbarstaaten; auch ergiebt ein Blick auf die Landkarte, daß die zusammenhängende und im Ganzen wohlabgerundete Lage des Staats viel weniger auf dergleichen Vereinigungen hinweist, als dies bei Preußen der Fall ist [1]).

Es kommt indessen bei den Individuen wie bei den größeren Vergesellschaftungen der menschlichen Race wohl vor, daß man, was dem eigenen Gaumen nicht zusagt, dessenungeachtet oder eben darum auch einem Andern nicht gönnen will.

So erblicken wir Oesterreich von dem ersten Augenblick an, wo die preußische Regierung auf die Anbahnung von Zollvereinigungen Bedacht nahm, als die entschiedene Gegnerin solcher Pläne. Die Abneigung Kurhessens, schon im Jahre 1828 dem Vorgange des stammverwandten Großherzogthums zu folgen, ging, wie das im ganzen Lande kein Geheimniß war, weniger von Kassel als von Wien aus. Der mitteldeutsche Zollverein, d. h. der Vertrag, sich nicht mit Preußen vertragen zu wollen, kam unter dem Schutze des österreichischen Kabinets zu Stande; und als

---

aber mußte noch der sogenannte Dreißigstelzoll von allen ungarischen Ausfuhren nach den anderen Kronländern und umgekehrt von den Einfuhren aus den Kronländern nach Ungarn, entrichtet werden, wogegen das Tabacksmonopol in Ungarn nicht eingeführt war. Vom 1. Januar d. J. ab ist mit der Einführung des gedachten Monopols in Ungarn, der Dreißigstelzoll und die zu dessen Erhebung dienende Binnengrenzbewachung aufgehoben.

[1]) Oesterreich grenzt in Deutschland nur mit Preußen, Bayern, Sachsen und Lichtenstein; Preußen — nachdem uns die hohenzollersche Erwerbung zu Nachbarn von Würtemberg und Baden gemacht hat — mit allen deutschen Bundesstaaten, ausgenommen nur: Holstein, Lichtenstein und die vier freien Städte.

im Jahre 1832 die Verhandlungen über den Zollanschluß Bayerns und Würtembergs, unerachtet des schon am 25. August 1831 unterzeichneten Präliminarprotokolls, nicht aus der Stelle rücken wollten, als in der ersten Hälfte des Jahres 1833 gegen die Ratifikation des am 22. März desselben Jahres abgeschlossenen Vertrages Bedenken erhoben wurden, die erst durch erneuerte Verhandlungen und durch den Zusatzartikel vom 31. Oktober 1833 beseitigt werden mußten, da würden sich die Fäden, durch welche jene Weiterungen und Zerwürfnisse geleitet wurden, noch jetzt bis zur Hofburg in Wien verfolgen lassen.

Die Beharrlichkeit und besonnene Festigkeit des preußischen Kabinets hat, wofür wir den damals leitenden Staatsmännern noch jetzt lebhaften Dank schulden, jene Hindernisse überwunden; der große deutsche Zollverein trat mit dem 1. Januar 1834 ins Leben, konsolidirte sich im Jahre 1835 durch den Beitritt Badens, Nassaus und der freien Stadt Frankfurt.

Da schien für Preußen der Zeitpunkt gekommen zu sein, dem österreichischen Kabinet den thatsächlichen Beweis zu liefern, daß bei der Förderung jener großen handelspolitischen Vereinigung der Zweck keineswegs auf Beeinträchtigung irgend welcher österreichischen Interessen gerichtet gewesen, daß vielmehr erst durch diese Vereinigung des bisher Getrenntgewesenen und feindlich Gegeneinanderstehenden die Möglichkeit gewährt sei, nun auch desfallsigen Wünschen Oesterreichs gern und wirksam entgegen zu kommen. Bereits im Jahre 1836 erklärte Preußen im vertraulichen Wege seine Bereitwilligkeit, auf umfassende gegenseitige Zugeständnisse zur Erleichterung des gewerblichen und Handelsverkehrs zwischen den beiden Zollgebieten und über eine dann gegenseitig zu gewährende Kontrole zur Unterdrückung des Schleichhandels einzugehen. Allerdings erkannten schon

damals die leitenden Finanzmänner und staatswirthschaftlichen Notabilitäten Oesterreichs an, daß eine Aenderung des bisherigen Zollsystems im eigensten finanziellen und staatswirthschaftlichen Interesse des Landes dringend nöthig sei, und daß diese Aenderung nach keiner anderen als der von Preußen bezeichneten Richtung hin erfolgen könne. Aber der überwiegende Einfluß, welchen unter dem bisherigen Prohibitivsystem die österreichischen Industriellen — zum Theil höchster Klassen — erlangt hatten, hemmte jeden wirksamen Vorschritt; und mehr noch widerstrebte es den Traditionen der österreichischen Diplomatie, hierin der Anregung zu folgen, die von einem, trotz aller entente cordiale immer mit eifersüchtigem Auge angesehenen politischen Alliirten ausging. Das österreichische Kabinet hat nie aufgehört, den Zollverein als eine ihm feindliche Schöpfung anzusehen; die preußischen Erklärungen blieben ohne Erfolg.

Als im Jahre 1846 bei der plötzlichen Einverleibung Krakaus in den österreichischen Kaiserstaat sich namentlich von Schlesien aus die lautesten, leider begründeten Klagen über dadurch herbeigeführte Verluste und Handelsbeeinträchtigungen erhoben — Klagen, welche unsere Diplomatie freilich hätte voraussehen können und sollen — da wurde auch diese Gelegenheit benutzt, um zur Beschwichtigung jener Klagen eine Verständigung mit Oesterreich über gegenseitige Handels- und Verkehrserleichterungen anzubahnen. Aber der zu diesem Behuf nach Wien gesendete Kommissar mußte unverrichteter Sache wieder abziehen, da man es nicht für angemessen erachten könne, in diese rein politische Sache Verhandlungen über materielle Belange hineinzuziehen; und als zu einiger Erwiederung im Jahre 1847 ein k. k. Hofrath nach Berlin gesendet wurde, fand sich dessen Vollmacht so beschränkt, daß über etwas Weiteres, als über einige ganz unbedeutende reglementare Erleichte-

rungen im Transport und Rücktransport von Leinengarnen und ungebleichter Leinwand, nicht zu verhandeln war. Bemerkenswerth, des später hervortretenden Kontrastes wegen, ist dabei noch, daß die österreichische Regierung es damals ablehnte, auch diese Geringfügigkeiten gleich für den ganzen Zollverein einzuräumen und man sich daher preußischer Seits mit der Zusage genügen ließ, daß auch den beiden anderen angrenzenden Vereinsstaaten gleiches nicht versagt werden würde.

Oesterreich war demnach für den Verkehr der anderen deutschen Staaten ein völliges Fremdland und daß es dies sein wolle und dürfe, bewies unter Anderm die rücksichtslose Strenge, mit welcher im Jahre 1847 den hungernden Bewohnern des Erzgebirges die Kornzufuhr aus Böhmen gesperrt wurde; daß es dasselbe wolle, auch wo die Befugniß mehr als zweifelhaft war, bekundete im Jahre 1848 das Geldausfuhrverbot, durch welches die auswärtigen (deutschen) Staatsgläubigen genöthigt wurden, ihre Zinsen mit Koursverlust in Papier statt in baarem Gelde zu beziehen.

Dem Jahre 1849 blieb es vorbehalten, eine merkwürdige Aenderung in der kommerziellen Politik Oesterreichs, zwar nicht verwirklicht, aber angekündigt zu sehen. In demselben Monat, in welchem die Pazifikation Ungarns durch die Hinrichtung der Insurgentenführer in Arad beendigt wurde, erschienen (26. Oktober 1849) in dem österreichischen Regierungsblatt

1. die „Vorschläge zur Anbahnung der österreichisch-deutschen Zolleinigung.“ Ihnen folgte
2. am 30. Dezember 1849 die an die Centralbundeskommission gerichtete Denkschrift des k. k. Handelsministers;
3. am 30. Mai 1850 eine den anderweiten Plan

der Zoll- und Handelseinigung darlegende Denkschrift;

4. am 21. Juli 1850 die an den österreichischen Gesandten in Berlin gerichtete Depesche über diese Projekte;
5. am 25. November 1851 die Entwürfe zu den österreichisch-deutschen Handels- und Zoll- und resp. Zolleinigungsverträgen.

Die sämmtlichen vorbezeichneten Aktenstücke sind durch die Tagesblätter und in Flugschriften österreichischen Ursprungs der Oeffentlichkeit übergeben [1]), was uns der Mühe überhebt, sie im Einzelnen durchzugehen; es wird genügen, deren Hauptrichtung und danach die verschiedene, im Verlauf der Zeit sich ändernde Tragweite der österreichischen Pläne hier nachzuweisen.

Die Vorschläge vom 26. Oktober 1849 betrafen nur eine Handelseinigung Oesterreichs mit den andern deutschen Bundesstaaten und auch die für diesen Zweck nöthigen Annäherungen in den beiderseitigen Tarifen ꝛc., sowie die alsdann gegenseitig zu gewährenden Verkehrserleichterungen, Zollermäßigungen und Erlasse sollten, um Benachtheiligungen der Industrie zu vermeiden, auf vier Zeitabschnitte vertheilt werden. Nach Aufzählung dessen, was in jeder dieser vier Perioden geschehen müsse, wird aber ausdrücklich hinzugefügt:

„Der letzte entscheidende Schritt, der Uebergang zur völligen Zollvereinigung mit Feststellung eines allgemeinen österreichisch-deutschen Zolltarifs, bliebe einem neuen Vertrage im Einverständniß mit den legislativen Gewalten vorbehalten. Doch auch dann könnte noch

[1]) Cfr. „Die Denkschriften des k. k. Handelsministerii." Leipzig 1850 und

„Die Zollkonferenzen zu Wien." Leipzig 1852.

während eines bestimmten Zeitraums eine Zwischenzolllinie bestehen bleiben, wegen der verschiedenen inneren Besteuerung des Einkommens und der Verbrauchsgegenstände, der Regale ꝛc., für welche vorher eine Ausgleichung gefunden werden muß."

Die Denkschrift vom 30. Dezember 1849 erklärt, daß

„Oesterreich es offen als Bedürfniß seiner Staats- und Volkswirthschaft erkenne, aus dem Verbot- in das Schutzsystem überzugehen; allein für eben so nothwendig halte es die eigene Zollreform zu dem Zwecke, dadurch den Anschluß an Deutschland vorzubereiten und das österreichische Zollsystem zu befähigen, den Bedürfnissen der deutschen Industrie und des deutschen Handels zu entsprechen."

„Anfangs," wird weiterhin bemerkt, „habe Oesterreich einen dreifach abgestuften Uebergang vorgeschlagen, aber es könne, wenn ein einfacherer und rascherer Gang gewünscht werde, dem gern beistimmen." Immerhin scheine

„die Zollvereinigung selbst schon in dem ersten Vertrag einzuschließen, wie wünschenswerth auch in prinzipieller Hinsicht, doch aus praktischen Gründen nicht zulässig, schon weil es schwierig sein und das ganze Werk unnöthigerweise verzögern dürfte, wenn bereits jetzt ein allgemeines Zollvereinigungsgesetz auch nur in seinen Grundsätzen und die Modalität in Bezug auf die Zolleinkünfte und ihre Vertheilung aufgestellt werden müßte, ohne daß namentlich in letzterer Hinsicht irgend bestimmte und dafür maßgebende Erfahrungen schon vorliegen."

Unmittelbar daran schließt sich der Vorbehalt wegen „des letzten entscheidenden Schritts, Uebergang zur völligen Zollvereinigung," genau nach den Worten der „Vorschläge" wiedergegeben.

Von einem ganz anderen Standpunkte geht die österreichische Denkschrift vom 30. Mai 1850 (vor zu 3.) aus. Sie springt über die stufenweisen Annäherungen der beiderseitigen Zolltarife und Verkehrseinrichtungen dreist weg, geht unmittelbar auf die Zolleinheit Deutschlands, versteht sich nebst ganz Oesterreich, los und stützt sich dabei sichtlich auf den sogenannten zweiten v. d. Pfordtenschen Dreikönigsentwurf, denselben, welchen seiner Zeit in Erfurt der jetzige preußische Ministerpräsident als „die Münchener Mißgeburt" bezeichnete. In einem Gesetzentwurf von vierzehn Paragraphen, bei denen es nicht verschmäht ist, auf die einschlägigen Stellen der von der Nationalversammlung beschlossenen deutschen Reichsverfassung zurückzugreifen, wird diese Einheit der Zollgesetzgebung und Verwaltung dekretirt. Eine nicht näher definirte Bundesgewalt unter Theilnahme eines nur in Nebelumrissen skizzirten Bundesraths soll die Zollverwaltung in allen Ländern überwachen; der Reinertrag der gemeinschaftlichen Zölle und Abgaben soll, nachdem die von der Bundesgewalt auszuschreibenden Matrikularbeiträge der Einzelnstaaten aus den Zolleinkünften vorweg entnommen sind, unter die zollvereinten Staaten nach der Bevölkerung vertheilt werden. In einer Note zu diesen Paragraphen wird zwar eingeräumt, „daß im Zollverein, (d. h. dem bisher so genannten) der reine Zollertrag 100 betrage, wenn er sich in Oesterreich auf etwa 44 belaufe; aber darauf könne es gegenwärtig gar nicht mehr ankommen, sofern die reinen Zollerträge vorzugsweise auf Bestreitung der gemeisamen Ausgaben der (neuen) Zollvereinsstaaten verwendet würden." Mit einem Worte — so schließt die Note — die Zoll- und Handelsverhältnisse würden sich fortan in Mitteleuropa (d. h. im österreichisch-deutschen Verein nebst dem, was sich ihm vermöge seiner Attraktionskraft von Belgien, Niederlande, Dänemark ꝛc.

noch anschließen werde) „ganz so gestalten, wie in Frankreich oder in England oder in Nordamerika und so wenig es dort, in Betracht, daß die Zollrevenüen zu allgemeinen Zwecken verwendet werden, einem Landestheile oder einem Staate je einfallen wird, ein Präzipuum von dem andern Landestheile zu fordern, weil es an fremden Artikeln mehr verbrauche, so wenig könnte folgerecht ein solcher Anspruch auch noch diesseits erhoben werden, wenn die Zollrevenüen fortan gemeinsamen Zwecken dienten."

Und nun sage man noch, daß nicht auch österreichische Staatsmänner nach Umständen für deutsche Einheit, für ein ganzes Deutschland, kräftig im Innern, mächtig nach Außen, schwärmen können!

Daß es Oesterreich damals Ernst war mit diesem Plane, spricht sich in der zur Mittheilung an das preußische Kabinet bestimmten Depesche an den österreichischen Gesandten in Berlin vom 21. Juli 1850 (vor zu 4.) aus, welche in gereiztem und zurechtweisenden Tone lebhaftes Bedauern darüber äußert, daß Preußen bei seinen Vorlagen an die Kasseler Zollkonferenz diesen österreichischen Projekten gar keine Rechnung getragen, ja ihrer nicht einmal erwähnt habe. Zwar habe man im Februar 1850 den Geh. Rath Delbrück nach Wien gesendet, um „über einige gegenseitige Verkehrserleichterungen" zu verhandeln, aber diese hätten — wie wünschenswerth auch in früheren Zeiten — doch „gegenüber dem, was die öffentliche Stimme fordere und Oesterreich darbiete, als zu geringfügig, als ungenügend erscheinen müssen, da über eine österreichisch-deutsche Zolleinigung, deren Zustandebringung man als den Mittelpunkt jeder Verhandlung ansehe, gar nicht hätte verhandelt werden sollen ꝛc."

„Um in eine solche Beschränkung seiner im Interesse des gesammten Deutschlands gestellten Anträge zu

willigen, hätte Oesterreich in seinen Bemühungen um eine österreichisch-deutsche Zolleinigung gänzlich gescheitert sein, allen Hoffnungen auf das Gelingen seiner gemeinnützigen Pläne entsagt und die traurige Ueberzeugung erlangt haben müssen, daß der Gedanke an Deutschlands Macht und Wohl alle Anziehungskraft für die deutschen Fürsten und Völker verloren habe." (gez.) Schwarzenberg.

Ob und wie Preußen diese Note, deren Datum ziemlich zusammentrifft mit dem Bregenzer Bündniß, beantwortet hat, wissen wir leider nicht anzugeben; ihres Einflusses auf die Kasseler Konferenzen und wie letztere im Jahre 1851 zu einem ziemlich farblosen Ergebniß führten, haben wir früher schon gedacht.

Wir haben ebenfalls früher des freudigen Eindrucks erwähnt, welchen die erste Nachricht von dem Abschlusse des hannoverschen Vertrages in ganz Deutschland hervorrief. Oesterreich schwieg dazu. Erst als Preußen seine älteren mit den neuen Zollverbündeten, zum Abschluß anderweiter Verträge auf erweiterter Grundlage nach Berlin einlud, da veröffentlichte Oesterreich gleichzeitig unterm 25. November 1851 seinen neuen Zolltarif, der sich bis dahin mühsam von einer Berathungsinstanz zur anderen fortgeschleppt hatte und die Entwürfe zu einem österreichisch-deutschen Handels- und Zoll- und einem zweiten Zolleinigungsvertrage und begleitete letztere mit der an alle Mitglieder des deutschen Bundes gerichteten Einladung, Behufs einer am 2. Januar zu eröffnenden vorläufigen Berathung über diese Verträge, Bevollmächtigte nach Wien zu senden. In diesen Entwürfen vermissen wir allerdings den höheren Aufschwung, welchen die Denkschrift vom 30. Mai 1850 nimmt, um sofort eine deutsche Zolleinheit zu begründen; die Zeiten hatten sich geändert, der Bundestag war wieder

aufgelebt. Man war zu der Erkenntniß gekommen, daß doch wohl für einen Staatenbund die Verhältnisse von Frankreich, England und Nordamerika nicht so unbedingt maßgebend sein könnten und daß auch 100 nicht = 44 sei. Man gab nach, daß, um zur eigentlichen Zollvereinigung zu gelangen, ein Uebergangsstadium zwischentrete, aber man hielt fest daran, daß der wenn auch erst später ins Leben tretende Zollvereinigungsvertrag gleichzeitig und fest bindend mit dem vorbereitenden Handelsvertrage abgeschlossen werden müsse, während die Projekte vom 30. Dezember 1849 den letzten entscheidenden Schritt — Uebergang zur völligen Zollvereinigung mit Feststellung eines allgemeinen österreichisch-deutschen Zolltarifs — einem neuen, später erst zu berathenden Vertrage vorbehalten wollten. Wenn der frühere Handelsminister erklärt hatte, daß namentlich für die Vertheilung der Zolleinkünfte in einem österreichisch-deutschen Vereine bestimmte und maßgebende Erfahrungen nicht vorlägen, glaubte man jetzt auch für diese unbekannte Größe die Gleichung gefunden zu haben (Zolleinigungsvertrag Art. 8. b2.), und auch andere noch im Jahre 1849 für hemmend erachteten Schwierigkeiten (Tabacksmonopol) glaubte man jetzt nicht weiter beachten zu dürfen. Die Einladung an die Bundesstaaten bezeichnete den Zweck der Wiener Konferenzen mehr als informatorisch und namentlich für die zum Zollverein gehörigen Staaten werde daraus der Vortheil erwachsen, daß deren Bevollmächtigte dann mit voller Kenntniß dessen, was in Wien erstrebt werde, an den Berliner Konferenzen theilnehmen könnten.

Preußen lehnte die Theilnahme an den Wiener Konferenzen ab, wie wir meinen mit der Zusage, nach erfolgter Rekonstruktion des Zollvereins über gegenseitige Handels- und Zollannäherungen mit Oesterreich in Berathung

zu treten. Dem schlossen sich von Preußens Zollverbündeten nur die thüringischen Regierungen an, von anderen deutschen Staaten lehnten beide Mecklenburgs und Holstein die Theilnahme ab.

Das Ergebniß der Wiener Konferenzen hat sich dahin gestaltet, daß von den dort vertretenden älteren Zollverbündeten (Braunschweig ausgenommen) erklärt ist, einem Handels- und Zollvertrage und Zolleinigungsvertrage in dem von Oesterreich vorgeschlagenen Umfange und Zusammenhange, nach Maßgabe der in Wien revidirten Entwürfe, beitreten und für den Abschluß dieser Verträge bei den anderen Zollvereinsregierungen sich verwenden zu wollen; jedenfalls aber dahin zu wirken, daß, unter Zugrundelegung dieser Entwürfe, über einen Zoll- und Handelsvertrag und über einen Zolleinigungsvertrag zwischen den gedachten Staaten (Oesterreich und Preußen) verhandelt werde und daß diese Verträge gleichzeitig mit jenen über die Erneuerung oder Umgestaltung des Zollvereins zu Stande kommen. Von den neuen Verbündeten Preußens hat Oldenburg, nach den Verhältnissen, in welchen es zu Hannover und in Folge des preußisch-hannoverschen Vertrags mit beiden letztgenannten Staaten stehe, den Beitritt zu dieser Erklärung abgelehnt; ein ungefähr Gleiches ist von Hannover geschehen, unter mehrerer Hervorhebung jedoch der Bereitwilligkeit, auch für das Zustandekommen der österreichischen Projekte mitzuwirken.

Ueber den Sinn und Zweck der von den älteren Zollverbündeten Preußens — Bayern, Sachsen, Würtemberg, Baden, Kurfürstenthum und Großherzogthum Hessen und Nassau — in Wien abgegebenen Erklärungen, haben diese Staaten sich später (6. April d. J.) durch die in Darmstadt abgeschlossenen Konventionen verpflichtet und zwar durch eine erste Konvention:

a) sofort bei der Eröffnung der Zollkonferenz zu Berlin auszusprechen, daß man eine Verhandlung mit Oesterreich, unter Zugrundelegung der Entwürfe und unter Zuziehung des k. k. österreichischen Kabinets zu diesen Verhandlungen, für nöthig halte und

b) so lange diese Verhandlungen nicht stattgefunden haben, die Verhandlungen wegen Erneuerung und Erweiterung des Zollvereins nicht zum Abschluß zu bringen.

Durch eine zweite Konvention, welcher Baden nicht beigetreten ist:

a) nur unter allseitiger Einwilligung und Zustimmung mit irgend welchen anderen Staaten einen Zolleinigungsvertrag abzuschließen, und

b) sofern nicht unter ihrer allseitigen Zustimmung eine solche Zolleinigung zu Stande komme, die bisherigen Zollvereinsverträge in ihrer Anwendung auf den alsdann aus den Staaten von Bayern, Sachsen, Würtemberg, Kurhessen, Großherzogthum Hessen und Nassau bestehenden Zollverein, zum Vollzug zu bringen und über die hierzu erforderlichen Vollzugsmaßregeln im Laufe des Monats Mai 1853 Bevollmächtigte zusammentreten zu lassen.

Endlich durch eine dritte Konvention (ebenfalls ohne Zutritt Badens):

a) mit Oesterreich darüber Verhandlung zu pflegen, daß diese Regierung den genannten sechs Regierungen (wie solches schon in einem nicht bekannt gewordenen Vertrage angebahnt zu sein scheint) die Garantie ihrer Zollrevenüen gewähre; wogegen

b) die sechs Staaten sich der österreichischen Regierung gegenüber verpflichten würden, einen Vertrag über die Verlängerung des Zollvereins mit Preußen auf

keinen Fall vor dem 1. Januar 1853 abzuschließen, sofern nicht vor diesem Termine eine Verständigung zwischen Oesterreich und sämmtlichen Zollvereinsstaaten über das gegenseitige Verhältniß in Zoll- und Handelssachen zu Stande gekommen wäre.

Es kann auffallen und zeugt jedenfalls für den sehr versöhnlichen Sinn der preußischen Regierung, daß sie, unerachtet ihr diese Darmstädter Konventionen schon damals nicht unbekannt sein konnten, dennoch am 19. April d. J. die Zollkonferenz auch mit den sechs Separatverbündeten eröffnete. Wollte man diesen Separatismus vorläufig ignoriren und abwarten, bis er sich amtlich kundgebe, so ist auch dieser Zeitpunkt inzwischen eingetreten, da die Separatisten durch das Organ des bayerischen Bevollmächtigten der Konferenz von den zwischen ihnen bestehenden Verträgen und daraus für sie sich ableitenden Verpflichtungen Anzeige gemacht haben. Glaubte man, daß durch die preußische Gegenerklärung vom 7. v. M. — deren Motivirung wir völlig billigen und deren versöhnliche Abfassung auch die Gegner anerkennen müssen — oder durch fortgesetzte Unterhandlungen mit dem österreichischen Kabinet eine Sinnesänderung der Separatisten herbeiführen zu können, so muß auch diese Hoffnung jetzt aufgegeben werden, da die Antwort, welche der österreichische Minister der auswärtigen Angelegenheiten auf die jüngsten preußischen Mittheilungen gegeben hat, sich ziemlich unumwunden jede weitere Behelligung mit der Sache verbittet, da der Erfolg ja lehren werde, ob Preußens oder Oesterreichs Ansicht die richtige sei.

Unter diesen Umständen ist unserer innigsten Ueberzeugung nach ein entscheidender Schritt von Seiten der preußischen Regierung nicht länger zu verzögern und wir würden es tief beklagen, wenn — wie Zeitungsnachrichten

lauten — Preußen auch jetzt noch die Verhandlungen über die Rekonstruktion des Zollvereins unter Theilnahme der Darmstädter Separatverbündeten fortsetzen wollte. Es handelt sich darum, ob Preußen noch ferner ermächtigt sein soll, Verbindungen mit anderen Bundesstaaten zur besseren Wahrnehmung ihrer gemeinsamen Zoll- und Handelsinteressen, ohne Gefährdung der Rechte irgend eines anderen Bundesstaates einzugehen, oder ob es dergleichen Verbindungen der vorgängigen Gutheißung Oesterreichs zu unterwerfen hat: und da hegen wir keinen Zweifel, daß ohne Unterschied der Parteifärbung jeder Preuße mit uns für die Aufrechthaltung des guten preußischen Rechts stimmen wird. Es kommt hiernach gar nicht mehr, oder wenigstens nicht in erster Linie, auf die materiellen Gründe an, welche der Zollvereinigung mit Oesterreich entschieden entgegenstehen und welche dafür sprechen, auch über gegenseitige umfassende Handelsannäherungen erst nach erfolgter Rekonstruktion des Zollvereins zu verhandeln und abzuschließen. Es genügt, daß Preußen seine desfallsigen Verhandlungen mit anderen Bundesstaaten nicht der österreichischen Oberaufsicht unterwerfen darf, wenn anders es noch für einen europäischen Staat gehalten werden will.

Unsere Meinung geht hiernach in aller Kürze und Bündigkeit dahin,

daß die preußische Regierung alsbald die Verhandlung über die Rekonstruktion des Zollvereins mit denjenigen Regierungen abbreche, welche sich durch die Darmstädter Konventionen verpflichtet haben, ihren Beitritt zum Zollverein von der Genehmigung Oesterreichs abhängig zu machen; wobei immerhin die Konferenzen auch mit den Bevollmächtigten der anderen Regierungen einstweilen ausgesetzt werden könnten, um den Darmstädter Separatverbündeten einen mög-

lichst kurz bemessenen Termin zu stellen, innerhalb dessen sie sich zu erklären hätten, ob sie in die Verhandlung auf der Grundlage des Vertrages vom 7. Sept. v. J. ohne Vorbehalt wieder eintreten wollen. Nach Ablauf dieses Termins aber wäre dann die Verhandlung lediglich mit denjenigen Regierungen fortzusetzen, welche diese Verhandlungsgrundlage anerkennen.

Nur durch einen solchen entschiedenen Schritt wird den Darmstädter Separatverbündeten das ganze Gewicht und die eigentliche Tragweite (um uns dieses beliebten Ausdrucks zu bedienen) ihrer am 6. April d. J. untereinander eingegangenen Verpflichtungen zur Anschauung kommen. Sie werden dann im Interesse ihrer Länder ernstlich zu erwägen haben, ob sie diese Verpflichtungen aufrecht erhalten können; ob sie den Vortheilen, welche der Zollverein ihnen bisher gewährt hat und für die Zukunft thatsächlich verbürgt, gegen eine beschränktere Separatverbindung und gegen anderweit erst noch zu suchende Garantie aufgeben wollen; während sie sich jetzt noch der Zuversicht hingeben, daß es nur auf ihre Beharrlichkeit ankomme, um den bisherigen Verein, dessen Fortdauer ihnen in pekuniärer Hinsicht ganz genehm ist, in eine unter österreichischer Kontrolle stehende Zollgruppe verwandelt zu sehen.

Nur durch diesen entschiedenen Schritt sichert sich Preußen dagegen, daß nicht auch diejenigen seiner Verbündeten, welche der Separatkoalition fremd geblieben sind, in ihrem Vertrauen wankend werden und dem Argwohn Raum geben, daß die Fortschleppung der Verhandlungen mit den zu einer Gegenkoalition übergegangenen älteren Verbündeten, nur als Mittel dienen soll, um endlich doch noch, wenn auch mit Zugeständnissen zu eigenen und zu Lasten der fest gebliebenen Verbündeten, in die von Wien her gebotenen Wege einzulenken.

Nur durch diesen entschiedenen Schritt endlich wird die lähmende Unsicherheit gehoben, welche jetzt auf allen Unternehmungen der heimischen Gewerbsamkeit lastet, und wenn wirklich — was wir zur Zeit noch bezweifeln — Preußen hierbei einen oder einige seiner älteren Zollverbündeten sollte scheiden sehen, wird ihm die Festigkeit der bleibenden und neu zutretenden Genossen und die mehrere Gleichartigkeit der in dem neuen Bunde vertretenen Interessen auch hiefür Ersatz gewähren.

Hoffen wir daher, daß die preußische Regierung sich bald zu diesem entscheidenden Schritte entschließen möge.

Ueber die Krisis des Zollvereins im Sommer 1852.

Erster Artikel.

Wir wünschen den drei Artikeln über „den alten Zollverein und die neue Zollveruneinigung" noch einiges nachzutragen zur näheren materiellen Würdigung der österreichischen Vertragsprojekte; und wir wählen für diese unsere Bemerkungen die veränderte Ueberschrift, um erstere dadurch näher anzuknüpfen an eine uns vor ganz Kurzem zu Händen gekommene kleine Schrift desselben Titels, welche den würdigen Senior unserer nationalökonomischen Universitätslehrer, Rau, zum Verfasser hat. Wir hoffen uns durch diese Anknüpfung sicherer noch vor einseitigen parteiischen Anschauungen zu wahren und dem Verdachte, als ließen wir uns von solchen beherrschen, entgegen zu wirken. Herr Rau hält sich als Lehrer gerade an einer badenschen Universität zu Worten der Vermittelung berufen, weil die badensche Regierung an denjenigen der drei darmstädter Konventionen, welche in entschieden feindlicher Richtung gegen den bisherigen Zollverein angehen, keinen Theil genommen habe. Dem früher bei der Bildung des Vereins, um dessen Zerspaltung es sich jetzt handelt, Mitwirkendgewesenen wird man ebenfalls zwar eine gewisse Vorliebe für die unversehrte Erhaltung des, unter seiner Mitwirkung zu Stande gekommenen Werks zu gut halten

müssen, aber auch die unbefangene Erwägung der dazu diensamen Mittel um so eher zutrauen können, als ihn sein vorgeschrittenes Alter seit dem Jahre 1849 von einer thätigen Theilnahme an den Maßregeln fern gehalten hat, welche der jetzigen Krise vorangegangen sind.

Herr Rau analysirt in der Einleitung seiner Schrift die darmstädter Verträge ihrem Inhalte und ihrer Tendenz nach, und kommt auch in Bezug auf letztere ziemlich mit dem überein, was wir darüber (Artikel III. der alte Zollverein ꝛc.) bemerkt haben. Er schließt den Abschnitt wie folgt:

„Der bestimmte Vorsatz, mit den bisherigen Genossen zu brechen, ist, wie man sieht, nicht ausgesprochen, aber wohl die Absicht, dieselben wo möglich zur Nachgiebigkeit zu bewegen, ihre Geduld auf die Probe zu stellen und sich, wenn sie dieselbe wider Erwarten bestehen sollten, noch immer freie Hand zu behalten. Die allgemeine Zollvereinigung mit Oesterreich wird von den darmstädter Verbündeten als das Wünschenswertheste hingestellt. Mißlingt sie, so wird man sich später darüber entscheiden, ob man mit dem nördlichen Deutschland im Verband bleiben, oder lieber zu Oesterreich halten und eine Zollgrenze durch die Mitte von Deutschland anlegen will, was jedoch am unwahrscheinlichsten ist [1]."

[1]) Daß eine Sprengung des Zollvereins höchst unwahrscheinlich, ja unmöglich sei, hört man fast in dem Maße zuversichtlicher betheuern als die Symptome der schwebenden Krisis bestimmter hervortreten; und öfters ertönen diese Betheuerungen von solchen Seiten her, daß es zweifelhaft werden kann, ob's damit ehrlich gemeint und nicht vielmehr die Absicht nur dahin gerichtet sei, die Wohlmeinenden sorglos zu machen und von einer lauteren Aeußerung ihrer Wünsche zurückzuhalten, um ihnen hinterdrein mit der vollendeten Thatsache der erfolgten Auflösung entgegenzutreten.

Wie wenig wählerisch — wir suchen vergebens nach einem par-

Daß es wenigstens bei einem Theile der darmstädter Verbündeten ursprünglich nur auf eine der preußischen Regierung aufzuerlegende Geduldsprobe abgesehen gewesen sei, ist auch unsere Meinung, und wenn wir gerathen haben diese Probe dadurch abzukürzen, daß den darmstädter Verbündeten die baldige Abgabe einer bestimmten Erklärung über das was sie eigentlich wollen, angesonnen werde, so steht unserem Vorschlage, ganz abgesehen von dem Ehrenpunkte und nächst der aus länger fortdauernder Ungewißheit erwachsenden Lähmung des allgemeinen Verkehrs, noch ein anderer wichtiger Grund zur Seite. Vor dem 1. März 1853 nämlich muß entschieden sein, ob Hannover und seine bisherigen Verbündeten den Tarif des Zollvereins in ihren Ländern in Hebung setzen sollen: und da wäre es jedenfalls ein sehr gewagtes Stück, die Geduldsprobe nach der Absicht der darmstädter Konventionen bis zum Januar 1853 dauern zu lassen, in der Hoffnung, dann im Verlaufe weniger Wochen über alle bis dahin nothwendig in der Schwebe bleibende Fragen sich zu vereinigen, und binnen gleicher Frist auch alle Vorkehrungen zur ordnungsmäßigen Einführung des anderweiten Tarifs in den neu beitretenden Ländern zu treffen. Es kommen zwar in dieser unvollkommenen Welt sehr wenig große und wichtige Sachen ohne alle Uebereilung zu Stande, aber im Voraus auf Uebereilung zu spekuliren ist darum doch nicht rathsam,

---

lamentarisch zulässigen Beiwort für die richtigere Bezeichnung der Sache — man übrigens im südlichen Deutschland mit den Mitteln umgeht, welche jede Erklärung zu Gunsten des Zollvereins verhindern sollen, davon liefert das Verfahren bei Vertagung der Großherzoglich hessischen Kammern ein jüngstes Beispiel, das doch selbst die Kreuzzeitung als bisher unerhört bezeichnet, während die wiener Tagespresse gelassen äußert, daß das wohl nicht anders habe geschehen können.

besonders wenn uns der Rath vom Gegner aufgedrungen werden will.

Der Hauptabschnitt der Rau'schen Schrift behandelt die „Verbindung mit Oesterreich" und unterscheidet dabei, wie nothwendig, die vorläufige nur auf die fünfjährige Uebergangsperiode von 1854 bis 1859 gültige Handelsverbindung (Wiener Entwurf A.) von der eigentlichen Zolleinigung, welche mit dem 1. Januar 1859 ins Leben treten aber schon jetzt fest vereinbart werden soll (Wiener Entwurf B.). Beide Entwürfe, denen die darmstädter Verbündeten zugestimmt und deren Befürwortung und Unterstützung bei den andern Mitgliedern des Zollvereins sie zugesagt haben, können zwar nach den kundgegebenen Intentionen ihrer Urheber und Beförderer nur in ihrer Gesammtheit, der eine im steten Hinblick auf den andern, gewürdigt werden. Dennoch müssen wir hier, um klar zu machen was von einem jeden dieser Verträge unserer Meinung nach annehmbar, was nicht annehmbar ist, eine solche Trennung eintreten lassen; da wir gern das Gute, wo es sich findet, anerkennen und uns nicht etwa mit der Wendung aus der Sache ziehen mögen: es lohne eben nicht vom Vertrage A. zu sprechen, da der Vertrag B. unannehmbar sei.

Dieser Vertrag lit. A., in Wien als Zoll- und Handelsvertrag bezeichnet, ist im Gegensatz zu eigentlichen Zoll- oder Zolleinigungsverträgen, ein Handelsvertrag auf sehr breiter Grundlage [1]). Was nach den früheren wiener Vor-

[1]) Der Vertrag zwischen Preußen und dem Großherzogthum Hessen einerseits, und Bayern und Würtemberg andererseits, vom 27. Mai 1829 beruhte auf noch breiterer Grundlage als der jetzt von Wien aus vorgelegte, und wurde dennoch nur als ein „Vertrag über den Handel und gewerblichen Verkehr zwischen den Unterthanen dieser Staaten" amtlich bezeichnet.

schlägen vom 26. Oktober 1849 auf vier Zeitabschnitte vertheilt werden sollte, wird jetzt in einen zusammengefaßt; das ist kühn, aber darum noch nicht verwerflich; im Interesse des Zollvereins selbst, wäre bei einer ernstlicheren Berathung über diese früheren Projekte, welche bekanntlich die gänzliche Zolleinigung als eine spätere Sorge betrachteten [1]), auf eine Abkürzung und Zusammenziehung der vier Uebergangsperioden hinzuwirken gewesen, zumal wir hiebei, nach dem Stande unserer Zoll-, Handels- und Gewerbegesetzgebung, viel Wenigeres neu einzuführen haben als Oesterreich. Mehrere für das allgemeine Handels- und Verkehrsinteresse zweckmäßige und wohlthätige Vereinbarungen sind aus den Zollvereinsverträgen und Gesetzen, wie aus der Münzkonvention von 1838 fast wörtlich in den neuen Vertragsentwurf übernommen, wo wir uns dann der Anerkennung des im Verein bereits Geleisteten zugleich mit dem für letzteres hienach bestimmten weiteren Geltungsbereich nur freuen könnten. Daß unter diesen bereits Geleisteten der Postkonventionen und der Vereinbarung über ein gemeinsames Wechselrecht nicht erwähnt ist, könnte auffallen, aber leicht nachgeholt werden. Als Beispiele solcher Uebernahmen des bei uns schon Bestehenden erwähnen wir:

Art. 2. des Vertragsentwurfs. Unzulässigkeit von Ein-, Aus- oder Durchfuhrverboten betreffend, entspricht ganz den §§. 1—3 des Vereinszollgesetzes.

Art. 5. Verkehrserleichterungen für Gegenstände, die zur weiteren Verarbeitung aus- und wieder zurückgeführt werden, und anderweite Erleichterungen beim Marktverkehr ꝛc.: entspricht den §§. 42, 43 und 44 des Vereinszollgesetzes.

Art. 9. Innere (Verbrauchs-) Abgaben von zollpflich-

---

[1]) S. der alte Zollverein ꝛc. Art. III.

tigen Gegenständen betreffend: ist ganz übereinstimmend mit dem Grundsatze im §. 18 des Vereinszollgesetzes.

Art. 11. Aufhebung der Stapel- und Umschlagsrechte ist bei uns in Folge der wiener Kongreßakte von 1815 längst erfolgt und müßte ja auch in den zum deutschen Bunde gehörigen österreichischen Ländern wohl schon stattgefunden haben.

Art. 12. Schiffahrtsverkehr zwischen den Seehäfen ꝛc. entspricht ganz unserem Schiffahrtsgesetze von 1822.

Art. 15. Chaussee-, Kanal-, Schleusen-, Brückengelder ꝛc. betreffend: ist den Artikeln 13 und 17 der Zollvereinsverträge nachgebildet.

Art. 18. Gegenseitige Zugeständnisse für Gewerbetreibende ꝛc. betreffend: ist in den vier ersten Absätzen wörtlich übernommen aus dem Art. 18 der Zollvereinsverträge; nur der fünfte Absatz ist neu, entspricht aber ebenfalls der schon bestehenden Praxis.

Art. 19. Münzverhältnisse betreffend: ist aus der Münzkonvention von 1838 übernommen und könnte nur soweit er davon abweicht, oder die Geltung der übernommenen Stipulationen auf Seiten Oesterreichs ins Ungewisse hinausschiebt, zu Erörterungen Anlaß geben, die aber an diesem Orte zu weit führen würden, da sie ohne eine ausführlichere Entwickelung des Geldwesens im österreichischen Kaiserstaate mangelhaft bleiben müßten [1]).

Die wichtigste und folgenreichste Bestimmung des Ver-

---

[1]) Bei dieser leichten Nachweisbarkeit der Quellen aus welchen die neue Offenbarung geschöpft worden, bleibt nur die vielleicht extra honorirte Emphase bemerkenswerth, mit welcher der Verfasser der „wiener Zollkonferenz" (Leipzig 1852) S. 68 die preußische Regierung auffordert sich „darüber nur nicht zu täuschen," daß die Ergebnisse dieser Konferenz „die künftige Handelsbibel Deutschlands enthalten."

trags A. ist in dem Artikel 4. enthalten, dessen Inhalt wir daher wörtlich hieher übernehmen:

„Nach Abschluß dieses Vertrags erfordern Aenderungen in dem Tarife des einen Zollgebiets, sofern sie nicht Annäherungen an die Tarifsätze des anderen Zollgebiets sind, das Einverständniß der Staaten des letzteren.

Vom Tage der Wirksamkeit des gegenwärtigen Vertrages an, kommen in beiden Zollgebieten die Abänderungen ihrer Zolltarife zum Vollzug, welche für den Eingang, Ausgang und Durchgang von Waaren im Verkehre beider Zollgebiete mit einander und mit dem Auslande in der Beilage 1 vereinbart sind.

Der Genuß der in dieser Beilage vereinbarten Zollbefreiungen oder Zollermäßigungen im Zwischenverkehr tritt ein:

a) bei dem unmittelbaren Uebergange der Waaren über die Grenze des einen Zollgebiets in das andere;
b) bei dem Transporte durch zwischenliegendes Ausland, mit Ausschluß der See, unter den für den Verkehr von Inland zu Inland durch das Ausland bestehenden Kontrolen.

Ursprungszeugnisse sind nicht erforderlich."

Fassen wir das kurz zusammen, so sollen gewisse gegenseitige Erleichterungen in Eingangs- ꝛc. Zöllen beim Verkehr zwischen Oesterreich und Deutschland eintreten, unter der Bedingung einer jetzigen und künftigen gemeinsamen Regulirung der Auslandszolltarife beider Zollgebiete.

Wir müssen hierbei zunächst auf den formalen Mißstand hinweisen, daß in der uns zugänglichen Quelle die wichtige Beilage 1, welche die beiderseitigen Auslands- und Zwischenzolltarife enthalten soll, nicht mit abgedruckt ist und auch Herr Professor Rau ist gleich uns hierin nur auf die

Auskünfte beschränkt geblieben, welche die bereits allegirte Brochüre „die Wiener Zollkonferenz" S. 38 u. f. über den Inhalt dieser Beilage liefert. Diese Auskünfte sind aber insoweit, auch bei vorausgesetztem amtlichen oder halbamtlichen Charakter jener Brochüre, ungenügend, als sie sich hauptsächlich nur auf die im Zwischenverkehr zwischen beiden Vereinen zu erhebenden Tarifsätze beschränken, während die Beilage, nach dem Wortlaute des Vertragsartikels, auch den Tarif für die vom Auslande (im Gegensatze des Länderkomplexes beider Vereine) eingehenden Waaren mit umfassen soll. Wir müssen uns daher in Ermangelung sicherer Nachricht schon an der Voraussetzung genügen lassen, daß unter den vom 1. Januar 1854 an gültigen Auslandstarifen, die dermalen für beide Länderkomplexe bestehenden Tarife zu verstehen seien.

Sodann müssen wir einräumen, daß gerade in diesem Punkte die Verbindung zwischen dem von 1854 an abzuschließenden Handelsvertrage (A). und dem Zolleinigungsvertrage, welcher von 1859 an ins Leben treten soll (B.) eine so innige ist, daß man nicht etwa den Zwischenzolltarif stehen lassen, aber die gemeinsame Regulirung der Auslandszolltarife wegstreichen kann; da vielmehr im Interesse beider Theile Aenderungen würden eintreten müssen.

Nach dem jetzigen Entwurfe sollen, unserer vorbezeichneten Quelle folgend, im Zwischenverkehr der beiden Vereine eine sehr große Menge von Gegenständen ganz zollfrei bleiben. Wir können das Verzeichniß, welches bei unserem Autor fast drei eng und ohne Absatz gedruckte Oktavseiten umfaßt, hier nicht wörtlich wiedergeben; und wird auch dem Leser mit einer summarischen Klassifizirung besser gedient sein. Die Freilassung erstreckt sich:

1. auf alle Rohprodukte des Acker-, Wiesen-, Garten-, Wald- und Bergbaues; beim Ackerbau bis zum Mehl

und anderen Mahlprodukten einschließlich, ingleichen gemeines Brod und Schiffszwieback; beim Waldbau bis zum roh vorgearbeiteten Werkholz; beim Bergbau meist nur Erze, Erden und Steine, doch auch rohes Kupfer und Zinn, Messing in Blöcken oder Abfällen; endlich als Viehzuchtsprodukte Milch und Wolle und klein Vieh (bis zu 10 Pfd. schwer);

2. mehrere Fabrikmaterialien, Farbhölzer in Blöcken, Farbewurzeln, Schwefel, Pottasche, Salpeter (im Zollverein meist eingangssteuerfrei, daher nur der Ausgangszoll als Transitzoll zu erlassen ist).
3. Rohe und filirte Seide, rohes Leinengarn (wie es scheint nur Handgespinnst), graue Packleinwand und Segeltuch, Stroh- und Korbflechterwaaren grober und gemeinster Art, Holz-, Ziegel- und Thonwaaren gemeinster Art, grobe und unbedruckte Wachsleinwand; endlich
4. Bücher, Karten, Musikalien österreichischen und vereinsländischen deutschen Drucks und Verlags, Bilder auf Papier vom Verlag und Druck aus einem der beiden Zollgebiete.

Man müßte den Tarifsverhandlungen beigewohnt haben, um sich selbst und Andern Rechenschaft zu geben über die Gründe, auf denen die einzelnen Zollbefreiungen beruhen; manche derselben, wir gestehen es, haben uns überrascht, da wir nicht glaubten, daß man österreichischer Seits so weit gehen würde. Die große Zahl der Freiartikel braucht nicht zu schrecken, weitaus die meisten sind schon jetzt im Zollverein eingangszollfrei; und der Erlaß des Durchgangszolls wäre zu verschmerzen. Der wichtigste Punkt bleibt die Freigebung des Getreideeingangs, voraussichtlich steht Oesterreich dabei im Vortheil; hoffen wir aber, daß der Zeitpunkt nicht fern sein möge, wo endlich alle euro-

päischen Staaten auf diesen unsichersten und ungerechtfertigsten aller Zölle, und damit zugleich auf alle Getreide-Einfuhr- oder Ausfuhrverbote, verzichten werden.

In Betreff dieser Zollbefreiungen können wir daher weder es im Interesse des Zollvereins gerathen, noch in dem Interesse Oesterreichs einen Grund finden, daran etwas nur um deswillen zu ändern, weil sich mit dem Abschluß des Handelsvertrags nicht ferner die Aussicht auf eine nachfolgende Zolleinigung verbände.

Anders wird es sich mit den Zollermäßigungen verhalten. Betrachten wir sie zunächst im einzelnen, wobei wir freilich bemerken müssen, daß unser Autor selbst (S. 41) nur „einige der wichtigsten Ermäßigungen" anzuführen und zu erläutern sich begnügt und es daher auf seine Gefahr geht, wenn wir Wichtiges unerwähnt lassen sollten.

Wein soll im Zwischenverkehr einen Zoll von 3 Thlr. pro Centner entrichten. Herr Rau meint, der Zollsatz sei hoch genug, um mit den starken Frachtkosten die Rebbauer des westlichen Deutschland vor einem plötzlichen schädlichen Mitwerben zu bewahren. Das glauben wir auch, aber damit ist die Besorgniß nicht ausgeschlossen, daß die bezweckte Ermäßigung erheblich genug sein wird, um namentlich in den an Ungarn grenzenden oder naheliegenden Provinzen Schlesien und Posen, wo schon jetzt eine ansehnliche Konsumtion an Ungarwein ist, und wo letzterer bei einem um 62½ oder wenigstens 50 % geringeren Zoll die Konsumtion der französischen Weine mehr und mehr verdrängen würde, einen sehr beträchtlichen Einnahmeausfall herbeizuführen; wozu dann noch die doch auch zu beachtenden Rücksichten auf unsere Grüneberger Weinbauer treten würden. Es bliebe dies jedenfalls ein sehr gewichtiges Zugeständniß von unserer Seite, über dessen Bewilligung man

sich nur beim Ueberblick der von der einen und von der andern Seite zu machenden Einräumungen verständigen könnte.

Eisen (rohes und Bruch) soll im Zwischenverkehr 7½ Sgr. vom Centner nach dem Zollverein und 25 Kr. vom Centner nach Oesterreich hin entrichten. Wir würden gegen diese Ermäßigung an sich nichts zu erinnern wissen, auffallen aber muß es, daß die uns allein zugängliche Quelle von einer Ermäßigung der Zölle auf weiter verarbeitetes Eisen und auf Eisenwaaren gar nichts erwähnt; sollten diese wirklich ganz übergangen sein, so wäre das höchlich zu bedauern.

Von Manufakturwaaren erwähnt unser oft citirter Gewährsmann nur der Baumwollen- und Leinengarne, dann der Baumwollen-, Leinen- und Wollenwaaren. Wir können nicht glauben, daß sich auch die wichtigeren Ermäßigungen auf diese wenigen Artikel beschränken, was auch in einer Note (S. 38) angedeutet wird, wonach über diesen Zwischenzolltarif die Verhandlungen in Wien nicht recht zu Ende gediehen zu sein scheinen. Für die namhaft gemachten Gegenstände sind die Zwischenzollsätze so normirt, daß nach unserer Ueberzeugung die vereinsländische Industrie wohl hoffen darf, für die den österreichischen Industriellen gestattete Mitbewerbung auf dem vereinsländischen Markt, durch den erleichterten Absatz ihrer Erzeugnisse nach Oesterreich entschädigt zu werden. Herr Rau ist derselben Meinung und warnt nur — worin wir wiederum ihm zustimmen — daß unsere Fabrikanten sich von dem zu erwartenden Absatze, namentlich nach den östlicheren Ländern des Kaiserstaats, keine zu großen Gedanken machen mögen.

Aber die Stipulationen des Vertragsartikels 4. werden dessenungeachtet so, wie sie projektirt sind, nicht bleiben

können, wenn man den Handelsvertrag will, ohne den Zolleinigungsvertrag zu wollen. Der Zwischenzolltarif soll nach den Wiener Projekten ein einheitlicher sein in dem Sinne, daß dieselbe Waare beim Uebergang aus Oesterreich nach Deutschland denselben Zoll zu entrichten hat, als umgekehrt beim Uebergang aus Deutschland nach Oesterreich: der Centner Baumwollengarn, von Augsburg nach Wien bestimmt, soll in Passau für österreichische Rechnung $2\frac{1}{2}$ fl. = $1\frac{2}{3}$ Thlr. zahlen, und dieselbe Gebühr hätte an demselben Orte für Zollvereinsrechnung ein anderer Centner Baumwollengarn zu entrichten, der von Wien nach Augsburg spedirt wird. Diese Einheitlichkeit des nach beiden Seiten hin zu entrichtenden Zolls setzt eine gewisse, ja eine ziemlich genaue Uebereinstimmung derjenigen Zollsätze voraus, welche in den Länderkomplexen der kontrahirenden Theile von den gleichartigen ausländischen Waaren erhoben werden; es wird dabei nicht minder eine Bürgschaft für die Fortdauer dieser Uebereinstimmung erforderlich, wenn nicht der eine oder der andere Kontrahent durch die eingegangene Verpflichtung in wesentlichen Nachtheil gerathen soll. Vom ausländischen Baumwollengarn z. B. wird jetzt im Zollverein ein Eingangszoll von 3 Thlr., in Oesterreich von 7 fl. pro Centner entrichtet; beide Sätze stehen, unter Berücksichtigung des dermaligen österreichischen Papiergeldkourses, nicht weit auseinander. Unter dieser Voraussetzung gewährt der vereinbarte Zwischenzoll von $1\frac{2}{3}$ Thlr. oder $2\frac{1}{4}$ fl. den Fabrikanten in den beiden Länderkomplexen einen, gegen die ausländischen (englischen, schweizer) Konkurrenten, in etwas begünstigten Markt; man nimmt an, daß die Vortheile auf beiden Seiten sich die Waage halten und ferner, daß der inländische — zollvereinsländische oder österreichische — Spinner, trotz der dem Nachbar gewährten Erleichterung in seinem Gewerbe be-

stehen könne; mit einem Worte, man erweitert, immerhin noch unter gewissen Restriktionen, das beiderseitige geschützte Marktgebiet, indem man es auf den Länderkomplex des andern kontrahirenden Theils ausdehnt. Nun aber nehme man an, der Zollsatz für Baumwollengarn betrage im Zollverein nur 1 Thlr. pro Centner gegen 7 fl. in Oesterreich, so fallen mit einem Male alle die Voraussetzungen, unter denen der Zwischenzollsatz von 2 1/2 fl. = 1 2/3 Thlr. auf richtiger Gegenseitigkeit beruhte, über den Haufen; der österreichische Spinner verlöre nicht nur den ihm beim Absatz nach dem Zollverein zugedachten Vortheil gegen die ausländisch bleibende Konkurrenz, sondern müßte sogar sein Garn um 2/3 Thlr. höher verzollen als der Ausländer, und dem letzteren würde hiedurch eine ihm gar nicht zugedachte Erleichterung für den Eingang seines Gespinnstes nach Oesterreich zu Theil; denn er brauchte ja nur sein Garn mit 1 Thlr. im Zollverein zu verzollen, um es dann, weil Ursprungszeugnisse nicht erfordert werden, nach Oesterreich gegen 1 2/3 Thlr. Zwischenzoll übergehen zu lassen, wo er dann im Ganzen 2 2/3 Thlr. = 4 fl. statt 7 fl. zu entrichten hätte. Es kann hiegegen mit Recht eingewendet werden, wenn der Auslandszollsatz vom Centner Baumwollengarn beim Abschluß des Handelsvertrags im Zollverein nur 1 Thlr. gegen 7 fl. in Oesterreich betragen hätte, würde auch der Zwischenzollsatz anders regulirt oder vielleicht dieser Artikel von der Zollerleichterung ganz ausgeschlossen sein: aber es leuchtet dann nur um so klarer ein, daß die vorerwähnten Mißstände gerade ebenso eintreten müßten, wenn die Tarifermäßigung von 3 Thlr. auf 1 Thlr. vom Zollverein im Laufe des mit Oesterreich abgeschlossenen Handelsvertrags verfügt würde.

Wir müssen hienach unumwunden einräumen, daß die Stipulationen im Wiener Entwurfe (A), wonach die Zoll-

tarife gegen das Ausland in beiden großen Verbänden gemeinsam vereinbart werden sollen, und wonach ferner Aenderungen in dem Tarife des einen Zollgebiets, sofern sie nicht Annäherungen an die Tarifsätze des andern Zollgebiets sind, nur im Einverständniß mit den Staaten des letzteren erfolgen dürfen, daß diese Stipulationen — sagen wir — in guter und nothwendiger Uebereinstimmung stehen, mit dem dort gewählten Prinzip der Einheitlichkeit der nach beiden Seiten hin zu entrichtenden Zwischenzölle. Wir wollen auch nicht behaupten, daß dergleichen Stipulationen in Widerspruch ständen mit den Grundlagen, auf welchen eine vorsichtige Staatsverwaltung Handelsverträge, namentlich von solcher Tragweite als der vorliegende, zu errichten hat. Es wird bei derartigen Verträgen, auch wenn eine nachfolgende Konsolidation der betheiligten Gebiete zu einem gemeinschaftlichen Zollsysteme gar nicht in Aussicht steht, immer sehr wesentlich auf das allgemeine — sich eben im Tarif verkörpernde — Zollsystem des Staats, mit welchem kontrahirt werden soll, nicht minder auch darauf ankommen, ob und welche Veränderungen in diesem System mit mehr oder minderer Wahrscheinlichkeit bevorstehen, und es bleibt dann zu erwägen, wie der kontrahirende Staat sich gegen dergleichen, seinen Interessen nicht entsprechende Veränderungen sicher stellen kann.

Sicherstellungen dieser Art werden daher auch bei dem hier in Frage stehenden Handelsvertrage, sowohl auf Seiten Oesterreichs als des Zollvereins, am Platze sein; aber wir sehen mit Bestimmtheit voraus, daß es zu einem solchen Abschlusse niemals kommen wird, wenn Oesterreich dabei beharren sollte, seine Sicherstellung gegen mögliche Benachtheiligungen, nur in dem einseitig auszuübenden Rechte der Zustimmung zu allen Tarifveränderungen im Zollverein, finden zu wollen. Wir reden mit gutem Vor-

bedacht von einem einseitigen Rechte, obgleich es nach dem Wortlaut des Wiener Entwurfs ein gegenseitiges sein soll; wir dehnen dies Recht auf alle Tarifveränderungen aus, obgleich die Veränderungen, welche eine Annäherung der beiderseitigen Tarife involviren, davon ausgenommen sein sollen: die Natur der beiden hier miteinander in Berührung kommenden Zollsysteme berechtigt uns zu dieser der Thatsächlichkeit entsprechenden Erweiterung des Wortlauts.

Der österreichische Zolltarif hat für fremdländische Industrie-Erzeugnisse bedeutend höhere (Schutz-) Zölle als der dermalige Zollvereinstarif; es soll damit weder der eine gelobt, noch der andere getadelt, vielmehr nur die Thatsache bezeichnet sein, daß beide Tarife weit auseinander stehen. Um sich einander zu nähern — wo die Aktion eines jeden der beiden Vereine frei wäre — müßte der österreichische Tarif herunter, der Zollvereinstarif heraufgehen; dagegen tritt die Kontrole resp. das Veto des andern Vereins ein, wenn Oesterreich seinen Tarif erhöhen, der Zollverein den seinigen ermäßigen will.

Für welche von beiden Chancen in Oesterreich die größere Wahrscheinlichkeit streitet, wissen wir nicht; jedenfalls könnte die österreichische Tariferhöhung im einseitigen Interesse des vereinsländischen Fabrikanten nur erwünscht sein, da in gleichem Maaße die ihm durch den Zwischenzolltarif gewährte Begünstigung steigt, während sie umgekehrt sich vermindert, wenn der österreichische Auslandszoll herabgesetzt wird: und doch soll gerade nur im ersten, nicht aber im letzten Fall die Zustimmung des Zollvereins erforderlich sein.

Was aber den Zollvereinstarif angeht, so wollen wir sicherlich nicht in diesen Blättern den recht oft mit unnöthiger Erbitterung geführten Streit über Freihandel und Schutzzoll von neuem durchfechten. Wir meinen es giebt

auf dieser unvollkommenen Welt keinen Freihandel, und wird keinen geben bis zur Herstellung des ewigen Friedens. Aber mit gleicher Bestimmtheit sprechen wir auch die Ueberzeugung aus, daß seit den neuesten Ereignissen in England — seitdem ein unter dem Panier des Protektionismus ans Ruder gekommenes Ministerium um nur vier Wochen am Ruder zu bleiben, dies Panier erst hat umhüllen, dann förmlich verläugnen müssen — daß von diesem Zeitpunkte an, sagen wir, auch im nordwestlichen Deutschland von einer Erhöhung der bestehenden Schutzzölle nicht wird die Rede sein können. Und dennoch soll nur für diesen, wir wiederholen es, fast undenkbaren Fall die Aktion des Zollvereins frei sein, für die entgegengesetzte Richtung der Kontrole und dem Veto Oesterreichs unterliegen. Der Zollverein, oder um bestimmter zu reden, weder Preußen noch Hannover und die mit letzterem neuzutretenden Staaten werden sich einer solchen Kontrole unterwerfen können; selbst auf die Gefahr hin, daß hiedurch die Trennung des Zollvereins herbeigeführt werden sollte.

Gilt es also, diese Gefahr zu vermeiden, den Zollverein in seiner ihm durch den Vertrag vom 7. September v. J. gesicherten Erweiterung zu erhalten, ohne gleichwohl auf den, wir wiederholen es, sehr wünschenswerthen Abschluß eines Handelsvertrags mit Oesterreich zu verzichten; so wird es darauf ankommen, dem unannehmbaren Vorschlage einer, den Worten nach gegenseitigen, der That nach einseitigen Tarifkontrole, einen andern gegenüberzustellen, durch welchen die Interessen beider Theile vor Benachtheiligungen durch einseitige Tarifveränderungen hinlänglich gewahrt werden, ohne gleichwohl die Autonomie des einen Kontrahenten in der Weise zu beeinträchtigen, wie es nach dem Wiener Projekt der Fall sein würde.

Wir halten das für so schwierig nicht, müssen aber

den Versuch zur Lösung der Aufgabe einem folgenden Artikel vorbehalten, da der gegenwärtige den uns vergönnten Raum schier überschritten hat.

Zweiter Artikel.

Wir haben im ersten Artikel ausgeführt, daß die im wiener Entwurf zum Zoll- und Handelsvertrage lit. A. (4. Artikel) beliebte Regelung des, zur Erleichterung des Verkehrs zwischen beiden großen Vereinen zu stipulirenden Zwischenzolls, nach einem ermäßigten aber festen und für beiderlei Richtungen — von Oesterreich nach Deutschland und von Deutschland nach Oesterreich — gleichen Satze, sich nur dann ohne Beeinträchtigung des einen oder des andern Theils durchführen lasse, wenn und so lange als die Zollsätze, welche in jedem der beiden größeren Vereine für die im Zwischenverkehr begünstigten Waaren bei deren Eingang über die äußere Zollgrenze erhoben werden, wo nicht völlig übereinstimmen, doch nur um ein Geringes von einander abweichen.

Wie wenig eine solche Uebereinstimmung zur Zeit, namentlich bei allen Fabrik- und Manufakturwaaren stattfindet, ergeben folgende Beispiele, wobei wir vorab bemerken, daß bei Umrechnung der österreichischen Guldensätze auf preußische Thaler, nach dem Vorgange des im vorigen Artikel öfters zitirten Gewährsmanns, des Verfassers der „Zollkonferenz zu Wien. Leipzig 1852" der österreichische Gulden zu $^2/_3$ preuß. Thaler gerechnet ist [1]).

[1]) Da die ebengedachte Schrift ihrer Fassung nach wenigstens als halbamtlich (inspirirt) zu betrachten ist, so scheint es als wolle die österreichische Regierung vom 20 Gulden- zum 14 Thaler-Münzfuß übergehen, was auch im Art. 19 des Entwurfs A. angedeutet wird.

	Zollsatz nach dem	
	Zollvereins-Tarif. Thlr.	Oesterreichischen Zolltarif. Thlr.
Baumwollenwaaren . .	50	13 1/3
		33 1/3
		50
		66 2/3
		100
		166 2/3
Leinenwaaren	2/3	5
	20	13 1/3
	30	50
	60	66 2/3
		166 2/3
Seidenwaaren	55	166 2/3
	110	400
Wollenwaaren	20	8 1/3
	30	33 1/3
	50	50
		66 2/3
		100
		166 2/3
Leder und Lederwaaren	6	5
	8	10
	10	16 2/3
	22	33 1/3
		66 2/3
Eisenwaaren	1	1 1/3
	6	3 1/3
	10	6 2/3
		10
		16 2/3

Es ergeht aus diesen Beispielen, die sich leicht noch hätten vervielfältigen lassen, daß überall die höchsten Tarifsätze für Waaren derselben Gattung in Oesterreich um ein bedeutendes höher stehen als im Zollverein, während die niedrigsten Sätze bei einigen Waarengattungen (Baumwollen-, Wollenwaaren und Leder) in Oesterreich niedriger tarifirt sind als im Zollverein. Dies führt uns auf eine andere Verschiedenheit zwischen den beiderseitigen Tarifirungsgrundsätzen, die hier wenigstens angedeutet werden muß, wenn auch der Gegenstand als mehr technischer Art hier nicht erschöpft werden kann. Bleiben wir bei den Baumwollenwaaren stehen, wo der Unterschied am deutlichsten hervortritt. Der Tarif des Zollvereins besteuert alle fremden Baumwollenwaaren ohne Unterschied mit 50 Thlr. pr. Zentner; der österreichische Tarif unterscheidet zwischen „gemeinsten, gemeinen, mittelfeinen, feinen, extrafeinen und feinsten" Baumwollenwaaren und stuft die Zollsätze danach von 13 1/3 bis 166 2/3 Thlr. (20 fl. bis 250 fl.) ab. Die erstere Tarifirungsmethode ist vielfach getadelt, und daß sie noch bestehe als Beweis angeführt worden, daß die Steuerweisheit nicht mit der Zeit vorzuschreiten wisse. Der gleiche Zollsatz für alle Baumwollenwaaren — sagt man — möge im Jahre 1818 genügt haben, bei der seitdem eingetretenen ungeheueren Ausdehnung und Vermannichfaltigung der Baumwollenindustrie liege dessen Unzulänglichkeit auf der Hand; er gebe zu viel und zu wenig, bedrücke den Armen, begünstige den Reichen, hemme jede gedeihliche Entfaltung der heimischen Industrie, die dadurch genöthigt werde sich auf die Fabrikation der gröberen Stoffe zu beschränken, während das Land mit den feineren Stoffen von der Fremde her überschwemmt werde u. s. w. u. s. w. Dem läßt sich entgegenstellen, daß die angenommene Tarifirungsart den Eigenthümlichkeiten eines gemäßigten Schutzzolls — als

eines Zolls der der inländischen Industrie zwar eine Bevorzugung vor der ausländischen gewähren, keinesweges aber die Konkurrenz der letzteren ausschließen will — in soweit wohl entspricht, als danach der inländische Fabrikant gerade bei den wohlfeileren Erzeugnissen, welche jederzeit die größere Masse des inländischen Absatzes bilden, vor der ausländischen Konkurrenz kräftig geschützt und hiedurch seine gewerbliche Existenz gesichert ist; während die vergleichsweise erleichterte Mitbewerbung des Auslandes bei den feineren Stoffen derselben Gattung zur fortdauernden Nacheiferung anreizt und das Bestreben nach höherer Vollkommenheit in den einzelnen Industriezweigen rege erhält. Erheblicher noch sind die praktischen Schwierigkeiten, welche bei dergleichen abgestuften Tarifsätzen sich für die richtige und übereinstimmende Klassifizirung der Waarensorten ergeben, und die sich vermehren und nur zu leicht in Bedrückungen des Publikums übergehen, je zahlreicher die Zollstätten sind, welche den komplizirten Tarif anwenden sollen. Gar manches was in England und Nordamerika, deren Einfuhren sich auf einige wenige Hafenplätze zusammendrängen, ausführbar ist, ist es darum noch nicht im Zollverein, mit seinen mehr als hundert Hauptzollämtern auf einer ziemlich tausend Meilen langen Landgrenze [1]). Richtig ist allerdings, daß sich die Baumwollenfabrikation seit den letzten Dezennien sehr erweitert hat, aber nicht etwa in dem Sinne, daß es nicht schon im Jahre 1818 grobe Parchente, deren Preis kaum dem Zollsatze gleichkommt und ebenfalls Tülls und Bobbinets gegeben hätte, deren Preis sich nach einem hundertfachen dieses Zollsatzes berechnen läßt. Die Hauptänderung die bei diesen Waaren

---

[1]) Die ganze Umringslänge des dermaligen Zollvereinsgebiets beträgt 1104 Meilen, davon 129 Meilen Ostseeküste.

seit 1818 eingetreten, besteht in der ungeheueren Vermehrung der fabrizirten Waarenmengen und in der dadurch herbeigeführten allgemeinen Preisermäßigung, und dieser letzteren würde selbst eine allgemeine Ermäßigung des Zollsatzes von 50 Thlr. völlig entsprechen. Ob man statt dessen einige Unterabtheilungen zulassen will, wäre wohl zu erwägen, doch vor der sechsfachen österreichischen Stufenleiter vom Gemeinsten bis über das Extrafeine hinaus abzurathen, zumal nach Zeitungsnachrichten die vorangedeuteten Mißstände als Folgen einer so komplizirten Klassifikation sich bereits bei den österreichischen Zollstätten herausgestellt haben sollen [1]).

In der Voraussetzung, daß der Zollvereinstarif sich in den Abstufungen sowohl, als in den Zollsätzen für jede Stufe, dem österreichischen Tarife anschließen werde, will das wiener Projekt den Zwischenzolltarif für Baumwollenwaaren nach drei Stufen (wonach immer zwei Stufen des Auslandszolltarifs zusammengefaßt zu sein scheinen) geregelt wissen auf 10, 20 und 40 Thlr. pr. Zentner; in ähnlicher Art für Leinenwaaren auf 1, 10, 20 und 40 Thlr.; für Wollenwaaren auf 3, 20 und 40 Thlr.; ob und was für andere Industrieerzeugnisse stipulirt worden, läßt — wie schon früher bemerkt — unser Gewährsmann nicht ersehen. Wenn nun jene Voraussetzung wegfällt, so folgt daraus noch nicht, daß auch die Begünstigung für den Verkehr der beiden Vereine wegfallen müßte, vielmehr ein Weiteres nicht, als

[1]) Was man zuweilen mit einer dem Werth der Waare besser entsprechenden Abstufung der Zollsätze eigentlich meint, geht u. a. daraus hervor, daß auf der Zollkonferenz zu Kassel (1850) vom Süden her amtlich vorgeschlagen wurde, die Abstufung für Baumwollenwaaren so zu bestimmen, daß der bisherige Satz von 50 Thlr. als Minimum für ganz gemeine Waare bliebe und nur Steigerungen auf 100, 150 und 200 Thlr. für feinere Waaren eintreten sollten.

daß jeder Verein die Begünstigung nur nach Maßgabe seines Tarifs gewähren könne. Bei Annahme eines Rabatts von 50%, und in der weiteren Unterstellung, daß beide Tarife unverändert bleiben wie sie jetzt sind, würde der Zollverein den österreichischen Fabrikanten durchweg eine Bevorzugung von 25 Thlr. pr. Zentner gegen die andern ausländischen Konkurrenten gewähren, während die von Oesterreich gewährte Bevorzugung für die vereinsländischen Fabrikanten sich von 6⅔—83⅓ Thlr. abstufte. Der Hauptverkehr zwischen beiden Vereinen wird sich in den Waarensorten bewegen, welche im österreichischen Tarif mit 33⅓, 50 und 66⅔ Thlr. besteuert sind, und für diese entspräche der im Zollverein gewährte Rabatt von 25 Thlr. genau dem Durchschnitt der 50%, welche Oesterreich gewähren würde. Zöge man es österreichischer Seits vor, statt des Prozentrabatts die festen Zwischenzollsätze von 10, 20 und 40 Thlr. beizubehalten, so wäre u. E. auch darüber eine Einigung wohl zulässig.

In ähnlicher Art wäre bei den anderen zur Bevorzugung im Zwischenverkehr geeigneten Artikeln zu verfahren, wobei für die Form der Bewilligung der Rabatt nach bestimmten Prozentsätzen des allgemeinen Zollsatzes, um deswillen den Vorzug verdient, weil diese Form sich den bleibenden Tarifverschiedenheiten besser anschließt. Der allgemeine Zweck kann immer nur dahin gehen, daß den beiderseitigen Industrieen Vortheile von ungefähr gleichem Belange für den Absatz ihrer Erzeugnisse nach dem Nachbarverein gewährt werden sollen, und daß diese Vortheile sich innerhalb eines Maßes halten, welches jeder der beiden Vereine, ohne Beeinträchtigung seiner heimischen Industie, glaubt gewähren zu können.

Man wird dann weiter bei dem Abschluß eines solchen Handelsvertrags von der Voraussetzung ausgehen müssen,

daß beide Kontrahenten bei dem Zoll- und Handelssystem unter dessen Regime der Vertrag zu Stande gekommen ist, beharren wollen; daß also Oesterreich nicht etwa wieder ins Verbotsystem sich zurückwerfen oder der Zollverein alle s. g. Schutzzölle aufheben will. Hielte man österreichischer Seits die Einschaltung einer allgemeinen Klausel hierüber erforderlich, so wäre dem gern nachzugeben, denn u. E. ist die Gefahr eines Vertragsbruchs (im vorbezeichneten Sinne des Worts) größer auf Seiten Oesterreichs als des Zollvereins.

Darüber hinaus aber jede einzelne Tarifveränderung der Kontrole des andern Vereins zu unterwerfen, scheint für einen Handelsvertrag nicht erforderlich, es wird der Hauptsache nach genügen, die Regeln vorzuschreiben, nach welchen der Zwischenzolltarif den vorkommenden Aenderungen des Auslandszolltarifs zu folgen hat, um dabei namentlich die mittelbare Uebertragung der, nur dem Nachbarverein zugedachten Bevorzugung auf das Ausland zu verhindern.

Wir stellen folgende Vereinbarungen zur näheren Prüfung anheim:

1. bei Zollermäßigungen [1]) wird.
   a) der Zwischenzoll auf Seiten des Vereins, welcher die Zollermäßigung eintreten läßt, nach Verhältniß der letzteren auch dann herabsetzt, wenn der Zwischenzoll nach einem festen Satze normirt wäre. Wenn aber
   b) die verfügte Zollermäßigung von dem Belange ist, daß der neue Zollsatz, mit Zurechnung des auf Seiten des anderen Kontrahenten zu erhebenden

[1]) Wo der Ausdruck „Zoll" ohne weitern Beisatz gebraucht wird, ist damit immer der Zoll gegen das Ausland im engern Sinne und im Gegensatz zu dem im Verkehr der beiden Vereine zu erhebenden „Zwischenzoll" gemeint. —

Zwischenzolls, noch nicht dem ganzen Zollbetrage gleichkäme, der von der fremden Waare im andern Verein tarifmäßig zu erheben ist, dann bleibt es dem andern Kontrahenten überlassen, entweder den auf seiner Grenze zu erhebenden Zwischenzoll bis zu der erforderlichen Gleichstellung zu erhöhen, oder die gegenseitige Zollbegünstigung für die in Frage stehende Waare zu kündigen.

2. Bei Zollerhöhungen

a) welche eine Annäherung der beiderseitigen Tarife bezwecken, folgt der Zwischenzolltarif, er sei nach Prozenten oder nach einem festen Satze bestimmt, der eingetretenen Veränderung;

b) welche einen weiteren Abstand der beiderseitigen Tarife herbeiführen, folgt zwar der Zwischenzolltarif ebenfalls dem Verhältniß der eingetretenen Erhöhung. Wenn aber die Erhöhung 50 % oder darüber des bisherigen Zollsatzes beträgt, dann bleibt es dem andern Vereinsstaat überlassen, die gegenseitige Zollbegünstigung für die im Zolle erhöhete Waare zu kündigen.

Wir erläutern diese Vorschläge durch die Anwendung auf einen konkreten Fall und wählen dazu wie bereits im ersten Artikel, das Baumwollengarn. Der Zentner entrichtet an Zoll im Zollverein 3 Thlr., in Oesterreich 4 2/3 Thlr., der Zwischenzoll sei nach dem wiener Entwurf auf 1 2/3 Thlr. — nach Oesterreich und von Oesterreich her — festgestellt.

Fall 1. a. Der Zollverein ermäßigt den Zoll von 3 Thlr. auf 2 Thlr., so muß der Zwischenzoll von Oesterreich nach dem Zollverein im Verhältniß von 3 zu 2, also von 1 Thlr. 20 Sgr. auf 1 Thlr. 3 1/3 Sgr. herabgesetzt werden.

Fall 1. b. Der Zollverein ermäßigt den Zoll von

3 Thlr. auf 1 Thlr.; wird der vereinbarte Zwischenzoll von $1\frac{2}{3}$ Thlr. hinzugerechnet, so ergeben sich $2\frac{2}{3}$ Thlr. d. i. weniger als der österreichische Zoll von $4\frac{2}{3}$ Thlr. Oesterreich hat also die Wahl, entweder den Zwischenzollsatz in der Richtung vom Zollverein nach Oesterreich auf $3\frac{2}{3}$ Thlr. zu erhöhen, oder die gegenseitige Zollbegünstigung für Baumwollengarn ganz zu kündigen. Diese letztere Befugniß (die dem Kalkul nach auch schon beim Fall 1. a. einträte) kann angefochten werden als über den Zweck hinausgehend, da letzterer doch nur dahin gerichtet ist, die nicht beabsichtigte Uebertragung der, nur dem Zwischenverkehr zugedachten Begünstigung auf den Eingang der fremden Waare, zu verhindern. Wir meinen indessen, daß es unschädlich sei, in den Mitteln zur Beseitigung jeder Besorgniß für einen nur denkbaren, keineswegs wahrscheinlichen Fall, lieber etwas zu weit als zu kurz zu greifen.

Fall 2. a. Der Zollverein erhöhet den Zoll für Baumwollengarn von 3 Thlr. auf $4\frac{2}{3}$ Thlr. und stellt ihn dadurch dem österreichischen Tarifsatze gleich, so würde sich der Zwischenzoll für die Richtung von Oesterreich nach dem Zollverein ebenfalls im Verhältniß von 3 zu $4\frac{2}{3}$ oder 9 zu 14, also von $1\frac{2}{3}$ Thlr. auf etwa $2\frac{1}{3}$ Thlr. erhöhen, und wenn dies allerdings im Mißverhältniß stehet gegen den bei $1\frac{2}{3}$ Thlr. bleibenden Zwischenzollsatz für vereinsländisches Garn nach Oesterreich, so liegt der Grund des Mißverhältnisses eben nur darin, daß bei in beiden Vereinen ungleichen Zollsätzen, im Wiener Projekt nicht ein gleicher Zwischenzollsatz nach beiden Richtungen hin hätte stipulirt werden mögen [1]).

[1]) Vielleicht ist auch die Meinung gewesen, die beiderseitigen Tarifsätze noch vor dem Beginn des Handelsvertrags gleichzustellen confr. „die Zollkonferenz zu Wien. S. 37." —

Fall 2. b. Oesterreich erhöhet den Zollsatz von Baumwollengarn von 4⅔ Thlr. auf das Doppelte 9⅓ Thlr. Damit würde sich der Zwischenzollsatz vom Zollverein nach Oesterreich ebenfalls von 1⅔ Thlr. auf 3⅓ Thlr. erhöhen: aber es bliebe dann auch dem Zollverein überlassen, die gegenseitige Zollbegünstigung für Baumwollengarn ganz zu kündigen. Diese letztere Befugniß einzuräumen ist um deswillen nöthig, weil dem Zollverein bei solcher Erhöhung des Zwischenzolls die ganze Begünstigung werthlos erscheinen müßte, und letztere dann nur noch einseitig für Oesterreich fortdauern würde.

Wir sind nicht gemeint, diese Vorschläge als die allein und unabänderlich anwendbaren für die Handelsvereinigung Deutschlands und Oesterreichs hinzustellen: unser Zweck wird schon erreicht sein, wenn darin ein Anhalt, eine Grundlage gefunden würde, welche bei den weiteren Verhandlungen zu berücksichtigen wäre; und nur die feste Ueberzeugung darf hier ausgesprochen werden, daß die Unterhandlung auf solcher Grundlage gute Hoffnung auf Erfolg darbieten würde, während wir dem Wiener, auf gegenseitiges Veto beider Vereine gegen jede autonomische Tarifänderung gebauten Projekte, kaum irgend einen Erfolg verheißen könnten [1]).

[1]) Der Verfasser der „Zollkonferenz zu Wien" verkündet (S. 68) daß „in den Wiener Entwürfen die langgesuchte Formel für die Erzielung bundesgenossenschaftlicher Eintracht und Herzlichkeit im Gesammtvaterlande gefunden, und daß es eben so unmöglich sei, sie zu beseitigen, als es unmöglich wäre, die von Newton entdeckten Formeln für die Bewegung der Weltkörper bei Seite zu schieben." Wir sind berechtigt und erfreut, dies nicht für eine offizielle Aeußerung der K. K. Regierung halten zu dürfen: aber auch für die s. g. offiziöse oder inspirirte Presse bleibt eine gewisse Diskretion bei den Posauneneinsätzen zu empfehlen, denn: du sublime au ridicule il n'y a qu'un pas!

Es hätte schon früher bemerkt werden können und wird hier nachgeholt, daß auch der nach §. 10 des Wiener Entwurfs A. bezweckte Abschluß eines Zollkartels an sich als eine fast nothwendige Zuthat zu einem, auf so breiter Grundlage erbaueten Handelsvertrage erscheint, und es darf dem auch nicht entgegengesetzt werden, daß thatsächlich dies Kartel (schon des höheren Tarifs halber) für Oesterreich von ungleich größerem Nutzen als für den Zollverein sein wird.

Nach alle diesem würde also dem Zustandekommen eines Handelsvertrags zwischen Deutschland und Oesterreich, auf der im Wiener Entwurfe A. angenommenen Grundlage, ein wesentliches oder gar unübersteigliches Hinderniß nicht entgegenstehen, sobald die österreichische Regierung sich nur entschlösse, von der Verknüpfung dieses Handelsvertrags mit einem gleichzeitig zu schließenden Zolleinigungsvertrage (Wiener Entwürfe lit. B.) abzustehen, indem sich alsdann auch über die nach Aufgabe jener Verknüpfung erforderliche Aenderung der auf die Tarifautonomie der beiden Vereine bezüglichen Stipulationen des Handelsvertrags, die Einigung wohl hoffen ließe.

Die österreichische Regierung selbst hat früher (1849) nur einen Handelsvertrag mit dem Zollverein für wünschenswerth, dagegen eine völlige Zollvereinigung für eine erst später zu berathende Sache angesehen. Worin die Ursachen der jetzigen Sinnesänderung liegen, ist nicht zu ersehen: materielle — staats- oder volkswirthschaftliche — Interessen, über welche man zu einer richtigeren Erkenntniß gekommen wäre, scheinen es nicht zu sein, da für diese wenig Gewicht darauf zu legen ist, ob nächst den vom 1. Januar 1854 ab durch den Handelsvertrag eintretenden Verkehrs- und Zollerleichterungen, noch eine vertragsmäßige Aussicht dahin gewährt werde, daß 5 Jahre später (1859)

ein anderes, den gegenseitigen Verkehr noch mehr erleichterndes Vertragsverhältniß bevorstehe. Dem beschränkten Unterthanenverstand wird es nicht einleuchten, was mit einem solchen Vertrage eigentlich bezweckt werde und warum man nicht damit habe warten wollen, bis man die Früchte des ersten (Handels-) Vertrags gekostet habe. Aeltere Leute werden sich erinnern, so habe man es von Preußen aus im Jahre 1829 mit Bayern und Würtemberg, so im Jahre 1837 mit Hannover gehalten, in beiden Fällen mit gutem Erfolge, da dem Handels- resp. Zollerleichterungsvertrage dann, nach Verlauf hinlänglicher Deliberationsfrist und auf Grund gegenseitiger Ueberzeugung von dem Nutzen einer näheren Verbindung, die Zolleinigung von selbst gefolgt sei, während vorzeitig abgeschlossene Ehen, bei Zollsystemen wie bei Fürstenkindern ein gefährliches Lotteriespiel seien.

Für die Gegenwart oder nächste Zukunft gewinnt der Vertrag lit. B. nur in sofern eine Wichtigkeit, als er mit Nothwendigkeit dahin führt, schon von jetzt (1854) an jede Bewegung im Zollverein unter die Kontrole Oesterreichs zu stellen d. h. die ganze Leitung der Zollvereinsangelegenheiten aus den Händen Preußens, als des größten Staats im Zollverein und Stifters dieses Bündnisses, in die Hände Oesterreichs übergehen zu lassen. Daß Preußen sich dem bisher nicht hat fügen wollen, wird man erklärlich finden. Wie die anderen deutschen Staaten, namentlich die Darmstädter Verbündeten, dabei fahren werden, darüber können wir uns hier eine nähere Darlegung ersparen, weil gerade in diesem Punkte die Rau'sche Schrift eine so ruhige und gründliche Entwickelung liefert, daß wir die letztere fast nur würden abschreiben können, während wir es zugleich den Süddeutschen (Regierenden wie Regierten) kaum verargen möchten, wenn die Abmahnungen, aus der Feder

eines in der literarischen Welt berühmten Landsmanns fließend, für sie von stärkerem Gewicht wären, als Erörterungen gleicher Tendenz, deren preußische Nationalität weder verkannt werden wird noch verleugnet werden soll.

Wir empfehlen aber auch unsern preußischen Landsleuten die sorgfältige Durchsicht dieser Rau'schen Schrift: auch denjenigen unter ihnen, welche in der Annäherung des Vereinszoll- an den österreichischen Tarif einen Fortschritt zum Besseren erblicken, werden sich daraus überzeugen, wie höchst bedenklich es sein würde, sich zu einer solchen Annäherung auf 7 Jahre im Voraus zu verpflichten und für diese Zeit auf jede anderweite freie Bewegung zu verzichten. Der österreichische Zolltarif ist erst seit wenigen Monaten ins Leben getreten; Erfahrungen über seine Wirksamkeit können noch nicht vorliegen: der Vereinszolltarif besteht der Hauptsache nach in Preußen seit 34, in Preußen und Hessen seit 24 und 20, in dem größten Theil der andern jetzigen Vereinsstaaten seit 18 Jahren; wir wissen, daß er die Entwickelung der Industrie im Zollverein gefördert, wenigstens nicht gehindert hat. Beide Tarife sind wie jedes Menschenwerk und wohl mehr als manches andere, der Verbesserung fähig, aber die Meinungen sind wenigstens getheilt darüber, ob die Verbesserung des Zollvereinstarifs eben nur in der Annäherung an den österreichischen Tarif zu finden wäre, und es grenzt an Vermessenheit, auf 9 Jahre im Voraus bestimmen zu wollen, wohin dann die Meinung gehen werde. Ob und in welchen Punkten und bis zu welchem Punkte hin eine Annäherung der beiden Tarife wünschenswerth ist, wird sich eben erst aus den Verkehrsbeziehungen näher ergeben, in welche die beiden großen Vereine durch den Handelsvertrag treten würden, Beziehungen, welche bis zur österreichischen Zoll-

reform hin fast gar nicht, wenigstens nicht auf erlaubten Wegen stattfinden konnten.

„Das wahrhaft Gute" — sagt Rau hierüber — „macht sich Bahn, große Maßregeln brauchen Zeit und fallen endlich, wenn diese ihr Werk vollbracht hat, wie reife Früchte vom Baum." Preußen hat zehn Jahre gewartet, ehe es seinen Zolltarif einem Nachbarstaate zur Annahme stellte: wir begehren für den österreichischen Tarif nur die Hälfte dieser Frist, wenn wir im Jahr 1857 oder 1858 erwägen wollen, ob von 1859 an auf Grund dieses Tarifs eine Zolleinigung zwischen Oesterreich und Deutschland erfolgen könne.

Wir übergehen hier als andern Orts vielfältig erörtert, die Schwierigkeiten, welche sich gegen den alsbaldigen Abschluß des Zolleinigungsvertrags aus dem in Oesterreich noch bestehenden Tabaksmonopol, aus den noch immer nicht geordneten Geldverhältnissen dieses Landes herausstellen. Wir können ferner den Regierenden der Darmstädter Koalitionsstaaten überlassen, in sich darüber einig zu werden, ob sie es der Würde und Wohlfahrt jener Staaten entsprechend halten, sich wegen des höchst problematischen Ergebnisses, welches der vorgeschlagene Maßstab für die Revenüetheilung liefern wird, durch eine von Oesterreich zu leistende Garantie für das bisherige Zollaufkommen sicher zu stellen. Möchte aber einer unserer speziellen Landsleute der Meinung sein, daß auch Preußen sich auf solchem Wege vor finanziellen Verlusten decken möge? nun so wären eben für ihn diese Blätter nicht geschrieben.

Vorausgesetzt nun, daß Oesterreich die Loslösung des Handelsvertrags vom Zolleinigungsvertrage annähme, so frägt es sich endlich, wann zur definitiven Erörterung und zum Abschluß dieses Handelsvertrags der Zeitpunkt gekommen wäre; und da scheint es auf der Hand zu liegen, daß dies erst dann der Fall sein kann, wenn vorab die

Frage über die fernere Existenz und den künftigen Umfang des Zollvereins selbst, zur unzweifelhaften definitiven Erledigung gebracht ist. Jeder Rechtslehrer wird bezeugen, daß bei Vertragsabschlüssen vor allem über die Persönlichkeit der Kontrahenten kein Zweifel obwalten dürfe; für unsern vorliegenden Fall aber steht zur Zeit nur die Persönlichkeit des einen Kontrahenten (Oesterreich mit seinen italienischen Verbündeten) fest, während der andere Kontrahent — der Zollverein — für die Dauer des abzuschließenden Vertrags, vom 1. Januar 1854 an noch gar nicht existirt, sich erst neu bilden muß.

„Ein noch nicht wieder gehörig geordneter Zollverein — bemerkt Rau sehr richtig — kann keinen Vertrag schließen. Wollten es einzelne Staaten vorher thun ehe sie den Zollverein wieder aufgerichtet haben, so setzen sie denselben in Gefahr, denn es bleibt zweifelhaft, ob andere bisherige oder die neuhinzugetretenen Genossen ebenfalls geneigt sind, dem außerhalb stehenden Großstaate die nämlichen Punkte zuzugestehen. Es ist, als ob Jemand mit einer Aktiengesellschaft einen Vertrag eingehen möchte und sich, ehe jene förmlich gebildet ist, an die einzelnen Aktionäre wenden wollte. Keiner wird sich auf gewisse Verpflichtungen einlassen, ehe er sich der Absicht aller andern versichert hat, weil sonst die Gesellschaft scheitern könnte. Ob nun wirklich irgendwo die Absicht gehegt wird, daß der Zollverein in Trümmern gehen möge, dies läßt sich bis jetzt nicht bestimmt sagen."

Jeder Vorschlag also, welcher dahin geht, die Verhandlungen über die Konstituirung des Zollvereins vor Erzielung einer definitiven Uebereinkunft abzubrechen oder auszusetzen, um entweder ihnen eine Verhandlung mit Oesterreich über den Abschluß eines Handelsvertrages vorangehen zu lassen oder über beide Gegenstände gleichzeitig zu

verhandeln, würde mit Entschiedenheit zurückgewiesen werden müssen. Das ist nicht bloß für Preußen eine Ehrensache, sondern für die sämmtlichen bisherigen Vereinsstaaten die Bedingung, unter welcher zu hoffen steht, daß in gehöriger Reihefolge ersprießliche Vereinbarungen über beiderlei Gegenstände zu Stande kommen, während bei vor- oder gleichzeitiger Verhandlung der eine durch den andern gehemmt werden würde.

Es versteht sich, daß hiemit eine allseitige, auch in die Vertragsdokumente aufzunehmende Zusage nicht ausgeschlossen sein würde,

> alsbald nach erfolgter Ratifikation des Zollvereinsvertrags, mit der österreichischen Regierung Unterhandlungen über den Abschluß eines Handelsvertrags auf solchen Grundlagen zu eröffnen, welche diesen Vertrag außer Verbindung mit dem in Wien gleichzeitig projektirten Zolleinigungsvertrage setzen.

Preußen hat bei der Eröffnung und im Laufe der jetzigen Konferenz wiederholentlich erklärt, daß hiehin seine Absicht gehe, es würde also jetzt an den darmstädter Verbündeten die Reihe sein zu erklären, ob ihnen die vertragsmäßige Feststellung einer solchen Zusage genüge um dadurch die Zwecke des eingegangenen Separatbündnisses für erledigt zu halten. Sie müssen aus dem Laufe der bisherigen Konferenzverhandlungen die Ueberzeugung geschöpft haben, daß das Fortbestehen des Zollvereins auf der Grundlage der in Wien projektirten Verträge nicht möglich ist: an ihnen wird es jetzt sein zu wählen, ob sie die Fortdauer oder die Zertrümmerung des Zollvereins wollen, die dann von ihnen, nicht von Preußen ausgegangen sein würde.

Oder sollte etwa Preußen selbst die Auflösung des bisherigen Zollvereins wünschen, die handelspolitische Trennung des südlichen vom nördlichen oder nordwestlichen

Deutschland den preußischen Interessen für zusagend erachten, und deshalb diese Trennung unter schicklichem Vorwand eher zu fördern als zu hindern suchen müssen? Bis jetzt können wir Ansichten dieser Art und darauf gegründete Rathschläge nicht einmal als ein Parteigelüste erkennen, geschweige denn solchem Gelüste irgend einen Einfluß auf die Schritte der Regierung beimessen. Aber es könnte nicht Wunder nehmen, wenn im Verlauf der, Monate lang ohne Erfolg sich hinschleppenden Unterhandlungen, eine gewisse gegenseitige Gereiztheit unter den Betheiligten sich eingeschlichen hätte; es treten dabei Erinnerungen an Beschwerden und Unbequemlichkeiten hervor, welche ein oder der andere Bundesgenosse schon bisher dem Vereine bereitet hat; es könnten auch politische Erinnerungen sich daran knüpfen, wo man dann nach und nach mit dem Gedanken sich befreundete, daß das Ausscheiden eines oder einiger Bundesgenossen eine gleichgültige, selbst erwünschte Sache sei. Vor solcher Ansicht können wir nicht dringend genug warnen. Die Stärke und innere Kraft des Vereins hat sich bis jetzt gerade darin bewährt, daß keiner der einmal an ihm Theil genommen, sich von ihm hat trennen oder lossagen wollen; all' unser Wünschen, Hoffen und Streben muß darauf gerichtet bleiben, daß der Verein diese Kraft auch ferner bewähre. Darum sollen wir zur Zeit an der Ueberzeugung festhalten, daß auch die darmstädter Separatverbündeten nur die Befestigung des Vereins gewollt und nur in den Mitteln für diesen Zweck fehlgegriffen haben.

Nur in diesem Sinne haben wir früher[1]) dringend gerathen den ohne alle Grundlage und ohne jeglichen Zweck geführten Verhandlungen baldigst ein Ziel zu setzen um

[1]) Der alte Zollverein ꝛc. Art. II.

sie desto eher und rechtzeitig auf einer sicheren Grundlage wieder aufnehmen zu können; nur in diesem Sinne wiederholen wir jetzt den gleichen Rath mit gleicher, ja gesteigerter Dringlichkeit.

Scheuen wir — das ist unser letztes Wort — es nicht wenn es Noth thut den Wahlspruch jenes alten Rektors zu bethätigen

malo scholam desolatam quam dissolutam

aber hüten wir uns diesen Nothfall eher für eingetreten zu erachten, als bis alle mit der Ehre Preußens verträgliche und für die Wohlfahrt Deutschlands diensame Mittel zur würdigen Aufrechthaltung der alten Schule erschöpft sind.

Berlin
Druck von Gustav Schade
Oranienburgerstr. 27.