

I.

Die nicht zu dem Vereine gehörigen
norddeutschen Bundesstaaten in ihrem
Verhältnisse zum Vereine.

Nachdem wir den Einfluß des deutschen Handelsbundes und des von ihm angenommenen Systems auf den Zustand der theilnehmenden Länder unter verschiedenen Gesichtspuncten untersucht, wollen wir das Verhältniß des Vereins zu einer Reihe einzelner, für den deutschen Handelsverkehr wichtiger Länder näher betrachten.

In dieser Beziehung werden wir zunächst von den deutschen Bundesstaaten, welche dem Vereine noch nicht beigetreten sind, und von dem Bedürfniß einer Verständigung mit diesen Staaten über ihren Beitritt oder über umfassende wesentliche Erleichterungen des wechselseitigen Handelsverkehrs reden, sodann einen Blick auf die Verhältnisse des Vereines zu fremden Märkten werfen, und die Gründe kurz erwägen, welche in der nahen oder entfernten Zukunft eine Annäherung zu einem Systeme wechselseitiger Mäßigung erwarten lassen.

Der Vereinsvertrag stellt die Aufnahme aller deutschen Staaten in den Verein in Aussicht. Er enthält die ausdrück-

liche Bestimmung: „Für den Fall, daß andere deutsche Staaten „den Wunsch zu erkennen geben sollten, in den durch den gegenwärtigen Vertrag errichteten Zollverein aufgenommen zu werden, erklären sich die hohen Contrahenten bereit, diesem „Wunsche, so weit es unter gehöriger Berücksichtigung der „besonderen Interessen der Vereinsglieder möglich erscheint, durch „deshalb abzuschließende Verträge Folge zu geben.“

Mit Sicherheit kann man wohl auf den Beitritt jener deutschen Länder rechnen, deren Regierungen ihre hierauf zielende Absicht durch eingeleitete Verhandlungen bereits zu erkennen gegeben haben, oder welche, von dem Vereinsgebiet auf allen Seiten umgeben, in eine solche abhängige Lage gerathen, daß sie, ohne offenbare Gefährdung ihrer Handels- und Productionsinteressen, in dem Zustand der Isolirung nicht verharren können.

Weder in dem einen noch andern Falle befinden sich, nebst dem großen Kaiserstaate, das Königreich Hannover mit einigen Nachbarländern und die norddeutschen freien Städte.

Von der Entschließung Hannovers hauptsächlich hängt die in hohem Grade wünschenswerthe Arrondirung des Vereinsgebiets im nördlichen Deutschland ab. Der Beitritt dieses Bundesstaates würde unfehlbar den Anschluß von Oldenburg und Braunschweig mit dem Rest der Lippeschen Länder nach sich ziehen, und für Hamburg und Bremen die Motive zu solchem Beschluß verstärken.

Auf der andern Seite würde der Beitritt von Mecklenburg und Holstein mit Lauenberg, von Hamburg und Lübeck für Hannover das Gewicht der Gründe für seinen Beitritt vermehren.

Die Lage der norddeutschen freien Städte scheint

uns nun von der Art zu seyn, daß ihnen das Verharren im Zustande der Isolirung dem Vereine gegenüber keine Vortheile, wohl aber Nachtheile, dagegen ihr Anschluß nur Vortheile gewähren kann.

Die Erfahrung in andern Ländern lehrt, daß ein hoher Mauthtarif gar wohl vereinbarlich ist mit der Blüthe der Seestädte, welche, was der Binnenmarkt dem fernen Auslande anzubieten oder von diesem zu beziehen hat, im Wege der Expedition, der Commission oder des Zwischenhandels empfangen.

So weit aber die Höhe der Tarife den auswärtigen Verkehr des rückwärts gelegenen Marktes vermindert, trifft ein solcher Nachtheil die deutschen Seeplätze auf ganz gleiche Weise, sie mögen mit jenem Marktgebiete unter einem Zollsystem vereint seyn, oder, davon ausgeschlossen, ein eigenes kleines Gebiet bilden. Dagegen ist der Zustand der Isolirung für sie mit Verlusten verbunden, welche sie durch ihren Beitritt abwenden können. Jedenfalls wird der Vereinstarif den Absatz aller Erzeugnisse ihres eigenen Gewerbefleißes beschränken. Dieser Nachtheil kann nicht unbedeutend seyn, da solche, durch den Handel blühende Städte immer auch einzelne Industriezweige mit Glück und in größerem Umfange betreiben. Die Leichtigkeit der Communicationen, die bequeme Auswahl der Rohstoffe, die größere Wohlfeilheit der Kapitale sind Vortheile, welche der Gewerbsfleiß nicht unbenutzt läßt. Zu dem Einfluß des Vereinstarifs auf die eigene Production der Hansestädte kommt aber die Abhängigkeit, in welcher auch ihr Transit- und Zwischenhandel in so fern sich befindet, als sie mit einer Reihe anderer Plätze die Versorgung des Vereinsmarktes mit überseeischen Gütern theilen, und der Verein mannigfaltige Mittel besitzt, den Waarenzug von andern Seiten her mehr zu begünstigen.

Die innigere Verbindung mit den angränzenden Küstenländern

und mit dem Vereine würde den deutschen Seestädten für ihren Expeditions- und Zwischenhandel in dem ganzen Gebiete ihres natürlichen Marktes von hohem Werthe seyn; ihre Mitbewerbung mit fremden Seeplätzen würde nach allen Richtungen hin, durch die in solcher Vereinigung leichter zu erwartende Verbesserung der Communicationswege und durch andere zweckdienliche Maaßregeln mannigfaltiger Art begünstigt werden. Das Gewicht des Vereins würde ihnen auf auswärtigen Märkten zur Seite stehen; sie würden die kostbaren Früchte einer größern allgemeinen Handelsfreiheit, die wir als großes Ziel des deutschen Handelsbundes betrachten, in reichem Maaße ernten, durch ihren Beitritt aber die Macht dieses Bundes verstärken, und zur Erreichung jenes Zieles wesentlich beitragen. Ihr inniges Anschließen an den, durch den Beitritt der übrigen norddeutschen Länder an der Weser und Elbe vergrößerten Verein, wäre ein großer Schritt zur Bildung einer deutschen Marine.

Wie für ihren Seehandel, ihre Expedition, ihren Commissions- und Zwischenhandel würden die deutschen Städte für die mannigfaltigen Zweige ihrer Industrie von dem Beitritt zum Vereine unverkennbaren Vortheil ziehen. Sie besitzen Tabakfabriken, Zuckersiedereien, Spinnereien, Kattun- und Leinendruckereien, Wollenfabriken, Lederfabriken, Fischbeinreißereien, Leimsiedereien u. s. f. Der Vortheil der Schutzzölle, verbunden mit der freien Bewegung auf dem deutschen Markte, würde ihnen nicht nur den bisherigen Absatz sichern, sondern was sie in der letzten Zeit verloren wiedergeben, und manche Zweige eine vorher nie erlangte Ausdehnung gewinnen lassen. Sie würden in dieser Lage den Vortheil, den für jede Unternehmung die Wohlfeilheit der Kapitalien und in gewissen Industriezweigen die bequeme Auswahl der Rohstoffe gewährt, vollständig benutzen können.

Einer der wichtigsten Zweige der Industrie, die Zuckere-

raffinerie, welche durch den Vereinstarif einen empfindlichen Stoß erlitten, würde sich schnell wieder heben, und in Folge der Abwehr fremder Concurrnz auf dem deutschen Markte leicht einen Absatz erhalten, der ihnen den, durch die Schließung des russischen Marktes schon früher erlittenen Verlust weniger fühlbar machen dürfte.

Ohngefähr 100 Millionen Pfund rohen Zuckers erhielt in neuester Zeit jährlich der Hamburger Markt. Vor der französischen Invasion zählte die freie Stadt 450 Raffinerien; gegenwärtig sollen nur noch 200 bestehen, und voraussichtlich wird die Wirkung eines Zolles von 3—4 Thlr. vom Centner alle Vortheile der Lage dieses Platzes und der größern Geschicklichkeit in einer seit lange dort einheimischen Production weit überwiegen, und ihre Mitbewerbung auf dem Vereinsmarkte fast gänzlich ausschließen.

Früher wetteiferten hauptsächlich die holländischen Raffinerien mit Hamburg in der Versorgung des westlichen Deutschlands.

Von dieser Concurrnz befreit, würde dieser Platz um so leichter sein natürliches Uebergewicht in jenem Industriezweige behaupten, und seinen Markt über die frühern Gränzen erweitern.

Die mittelbaren Folgen einer innigeren Verbindung der deutschen Seestädte mit ihrem natürlichen Marktgebiete würde sicherlich auch in der Zunahme des directen Verkehrs Deutschlands mit außereuropäischen Ländern sich äußern.

Die Vortheile, welche für die deutschen Seestädte durch die Bildung eines großen deutschen Marktes entstehen, auf dem ihr Handel nach allen Richtungen hin sich frei bewegen kann, scheinen uns überhaupt so entschieden zu seyn, daß ihr Beitritt zu dem Vereine von dem Augenblicke an wohl nicht zweifelhaft seyn könnte, da die benachbarten Bundesländer, welche sie vom Vereinsgebiete trennen, sich anschließen würden.

Vor Allem erscheint der Anschluß Hannovers, als entscheidend für Oldenburg und Braunschweig wie für Hamburg und Bremen, von hoher Wichtigkeit. Verspricht er dem Lande überwiegende Vortheile, so wird er über kurz oder lang erfolgen.

Rücksichten auf die britischen Interessen sind, bei Erwägung dieser Frage, Hannover ebenso fremd, wie die Schonung der Interessen des hannoverischen Landes den britischen Zolltarifen von jeher fremd geblieben ist. Beide Länder werden, wie billig, zu ihrem eigenen Vortheile verwaltet, und keines ordnet die Befriedigung seiner Bedürfnisse dem Wohle des andern unter. Ganz irrig wäre daher die Meinung, daß in den Verhältnissen zu Großbritannien der Beitritt Hannovers Schwierigkeiten finden könnte.

Welche sonderbare Voraussetzung, daß Hannover, dessen Erzeugnissen gleich den Producten und Manufacturwaaren aller übrigen Länder die britischen Märkte verschlossen sind, oder nur gegen übermäßige Zölle geöffnet werden, durch das englische Interesse abgehalten werden könnte, seine Handelsverhältnisse auf eine seinem eigenen Vortheile entsprechende Weise zu bestimmen! In der That, eine solche Lage wäre weit schlimmer, als die Lage jeder, von der einseitigen Gesetzgebung des Mutterlandes abhängigen Kolonie, der selbst die engherzigste, eigennützigste Politik des herrschenden Landes auf seinem Marke, wenigstens allen fremden gegenüber, mannigfaltige Begünstigungen nicht zu versagen pflegt. Zu jener Voraussetzung läßt sich sicherlich auch nicht ein Schein von Gründen auffinden.

Aus der Schrift eines in Handelsfachen wohlerfahrenen Hannoveraners *) erfahren wir die Gründe, welche von den

*) Noch ein Wort über Handel und Gewerbe des Königreichs Hannover und Untersuchung der Frage: ob für dieses gerathen sey, sich dem preussischen Zollverbande anzuschließen Von Gust. von Göllich. 1832.

Segnern des Beitritts zu dem norddeutschen Vereine im Jahr 1832 geltend gemacht wurden, also zu einer Zeit, da der große, beide Vereinsmärkte und noch andere Gebiete umschließende Zollverband noch nicht zu Stande gekommen war. Die mißliche Lage des Landes nicht verkennend, glaubte man von der Zeit Besserung erwarten zu müssen; die früheren Verhältnisse würden wenigstens theilweise zurückkehren, die Handelsbilanz werde sich schon von selbst ausgleichen; liberalere Ansichten über Handelspolitik verbreiteten sich in mehreren Ländern, in England fange man schon an, fremde Waaren gegen geringere Steuern zuzulassen; man habe vorzüglich nur den Transitthandel in Schutz zu nehmen; dieser, der wichtigste Zweig des Verkehrs, sey noch großer Erweiterung fähig; das Anschließen an den preußischen Zollverband sey gefährlich; die politische Freiheit des Landes werde dadurch bedroht, zweckmäßiger sey, sich mit den kleinern deutschen Ländern zu einem Zollverbände zu vereinigen, der, ohne solche Gefahr zu bringen, doch den Absatz der Industriearzeugnisse des Königreichs beleben werde.

Man wird das Gewicht verschiedener dieser Gründe gegen den Anschluß an den engern Verein, der im Jahre 1832 bestand, nicht verkennen. Allerdings ist es in gewisser Beziehung bedenklich für einen kleinern Staat oder für wenige kleinere Staaten, sich mit einem vielfach größeren in eine solche Vereinigung einzulassen; allein diese Bedenklichkeit fällt in dem fast alle deutschen Länder umfassenden Vereine gänzlich hinweg.

Wahr ist es auch, daß vor einigen Jahren die von erleuchteten, wohlmeinenden und weiterblickenden Staatsmännern proclamirten Grundsätze der Verkehrsfreiheit die Hoffnung erwecken konnten, daß die guten Prinzipien sich allmählig Bahn brechen würden.

Allein eben so wahr ist, daß selbst der ernstliche Wille große, in der Sache selbst liegende Schwierigkeiten zu über-

winden findet, und daß überdieß die in Vorurtheilen befangene Beschränktheit und die mannigfaltig theiligten Privatinteressen allerwärts mit allen Kräften gegen durchgreifende Reformen sich auflehnten, in die gesetzgebenden Versammlungen rüstige Kämpfer abordneten, und die Hoffnung zerstörten, den Nationalegoismus anders, als durch die Erwiderung seiner Maximen zu bekämpfen und zu bekehren.

Betrachtet man die Lage des Königreichs, wie sie von Wohlunterrichteten geschildert wird, so möchte es scheinen, daß die dringenden Forderungen der Gegenwart schwerlich durch trügerische Hoffnungen sich noch lange abweisen lassen.

Es sey uns gestattet, einige Bemerkungen über den Zustand Hannovers aus der angeführten Schrift zu entlehnen, die von einem Manne herrührt, welcher ruhig zu beobachten und die Thatfachen sprechen zu lassen gewohnt, auch zu Uebertreibungen nicht geneigt ist.

Der Verfasser zeigt, wie die Verbreitung der Schutzsysteme und die Ausdehnung welche sie in einigen Ländern durch die Belastung der fremden Ackerbauerzeugnisse erhielten, und einige andere Umstände die Productions- und Handelsverhältnisse seines Vaterlandes, wie der benachbarten norddeutschen Staaten, fortschreitend verschlimmerte. Während die Gesamtausfuhr abnahm, dauerte die Einfuhr der ausländischen Waaren fort, welche unter günstigeren Verhältnissen ungemein zugenommen hatte, und die angewöhnten Bedürfnisse der wohlhabenden Classen befriedigte. Nur ein tieferes Sinken des Lohnes vermochte einzelne Gegenden, den Absatz ihrer Producte in das Ausland zu erhalten. Dieses Sinken verschlimmerte den moralischen und physischen Zustand der arbeitenden Classen in hohem Grade. Für die kleinern norddeutschen Länder wurden die Handelsverhältnisse noch ungünstiger, nachdem auch Preußen, um den verderblichen Einfluß der fremden Zollsysteme von seinem

Markte abzuwenden, ähnliche Schutzsteuern eingeführt hatte. Der Absatz der Bergwerk-, Hütten- und Hammerproducte des Harzes, der Absatz von Wollenwaaren, des Papiers und mehrerer anderer Producte nach Preußen hörte fast auf, und ein noch bedeutenderer Verlust gieng für manche Gegenden des Landes daraus hervor, daß ihnen durch den preußischen Transitoll die Durchfuhr durch die benachbarten preußischen Provinzen sehr erschwert ward.

Die Gewerbe des Landes verfielen immer mehr, nachdem mehrere Nachbarländer sich dem preußischen Zollsysteme angeschlossen hatten, und beinahe alle auswärtigen Märkte den Erzeugnissen der hannoverschen Industrie verschlossen waren. Das Königreich wurde verhältnismäßig mit einer weit größern Menge fremder Fabrik- und Manufacturwaaren überschwemmt, als andere deutsche Länder, nicht nur weil man gegen diese Einfuhr wirksame Maaßregeln anzuordnen unterließ, sondern weil mehr wie anderwärts ein beispielloser Luxus, zuerst gefördert durch die Zunahme des Wohlstandes in einer frühern Periode, und durch mehrjährige Zuflüsse an Subsidien unterhalten, sich allmählig über das ganze Land, besonders aber über die Residenz und die den Seestädten nahe gelegenen Landestheile, verbreitet hatte.

Wenn von einem ganzen Lande gilt, was von dem einzelnen Menschen behauptet werden kann, daß derjenige der ärmste ist, dessen Mittel weit unter seinen Bedürfnissen stehen, so war, wie der Verfasser der angeführten Schrift sich ausdrückt, kein Land ärmer geworden, als Hannover. Wenigstens verlor, wenn man etwa Spanien und Portugal ausnimmt, kein Staat verhältnismäßig größere Summen durch seinen auswärtigen Handel, und keiner war mehr in der Lage, sich nur durch Credit, den er bei dem Auslande fand, erhalten zu können. Fast von Jahr zu Jahr wurde das Land, wenigstens seit 1824,

den Fremden, den Hanseaten, den Engländern, den Preußen u. größere Summen schuldig, und die Liegenschaften der Bauern wie der Städte wurden fast jährlich mit einem Zuwachs von Hypotheken belastet.

Wenige Zweige des Verkehrs blieben ohne großen Verlust. Am glücklichsten erhielt sich die Schifffahrt einiger Küstengegenden, die Pferde- und Butterausfuhr und der Handel mit ausländischen Waaren, welcher am meisten blühte, so wie der Expeditionshandel.

Unter der producirenden Klasse befanden sich die mit fremden Waaren handelnden Kaufleute am besten. Ihr Absatz war um so größer, da nicht nur in der Klasse der Consumenten (sogen. unproductive Verzehrer) der Luxus große Fortschritte gemacht, sondern die Zahl der Angehörigen dieser Klasse, der Angestellten, Advokaten, Aerzte sich außerordentlich vermehrt hatte.“

Dies ist im Wesentlichen die Schilderung, die uns ein Hannoveraner im Jahre 1832 über die Lage macht, in welche sein Vaterland durch die fremden Schutzsysteme, so wie durch den norddeutschen Verein gekommen ist.

Seither hat sich dieser Zustand nicht verbessert. Die Hoffnung der Rückkehr glücklicherer Conjunctionen hat sich nicht realisiert; kein Land, welches damals den Exporten Deutschlands verschlossen war, wurde für Hannover geöffnet; vielmehr hat die Gründung des großen Vereines zu den frühern Beschränkungen seines Verkehrs mit andern deutschen Märkten neue hinzugeführt, und neue Motive zum Beitritt gegeben.

Man darf unter den gegebenen Umständen nicht bloß fragen, ob dieser Beitritt den gegenwärtigen Zustand verbessern werde, es fragt sich auch, ob die Lage des Landes, im andern Falle nicht schlimmer werden müsse?

So viel ist klar, daß der Verein in seinen Beziehungen zu Hannover nur seinen eigenen Vortheil zu befragen hat. Bis zum heutigen Tage kennt das Völkrecht für die Befugniß jedes Staates in seinem Gebiete über Einfuhr, Ausfuhr und Durchfuhr, Verbot und Zulassung fremder Waaren, Bestimmung der Eingangs- und Ausgangsstationen, Erleichterung oder Erschwerung der Communicationen u. s. f., keine andere Schranken, als diejenigen, welche bestimmte Verträge dem einen oder andern Theile etwa setzen. Es besteht ein solches Vertragsrecht zwischen den Staaten des Vereines und den von dessen Gebiete im Osten, Westen und Süden umschlossenen norddeutschen Ländern. Aber der Vertrag, welcher die Freiheit der Schifffahrt auf der Weser und Elbe sichert, beschränkt nur diese Länder und nicht den Verein; er befreit den Verein von der Abhängigkeit, in welcher er sich beim Mangel positiver Vertragsbestimmungen in Beziehung auf den Gebrauch der Wasserstraßen befinden würde, er befreit ihn von willkürlichen Auflagen auf seine überseeischen Bedürfnisse und auf die Erzeugnisse seines Ackerbaues und seiner Industrie, welche er dem Seehandel überliefert.

Den an den Mündungen der Wasserstraßen gelegenen norddeutschen Ländern gewährt er zwar die freie Benutzung der Ströme auch außerhalb ihres Gebiets; allein mit Ausnahme der durch die österreichische Mauth beschränkten Versendungen nach Böhmen und der Bezüge von daher, können jene Länder von dieser Freiheit nur in so weit Nutzen ziehen, als der Vereinstarif es gestattet, da, mit der bezeichneten Ausnahme, Alles was die Weser und die Elbe auf dem obern Stromtheile trägt, entweder das Gebiet des Vereines verlassen hat, oder zur Ausladung in diesem Gebiete bestimmt ist, und der Verein jede Bewegung der Waaren auf seinem Markte, die Einfuhr und Ausfuhr wie die Durchfuhr beherrscht.

Im letzten Effect ist es aber ganz gleichgültig für den

Handel der am untern Stromtheile gelegenen Länder, ob da, wo die Wasserstraße ihr Gebiet verläßt, oder an dem Einlade- oder Ausladungsplatze die Waare von dem Vereinstarife getroffen wird.

Auf solche Weise ist die natürliche Abhängigkeit, in welcher sich ein großer Theil des Vereinsgebietes den See Küsternländern gegenüber, beim Mangel vertragsmäßiger Bestimmungen, ohne Zweifel befände, nicht vorhanden, während der Verein mit der bezeichneten, im Ganzen unbedeutenden Ausnahme die Verbindungen jener Länder nach allen Richtungen des Landverkehrs dominirt.

So wenig aus der geographischen Lage jene Küstländer für den Verein die Nothwendigkeit hervorgehen kann, beim Conflict seiner Interessen mit den Interessen dieser Nachbarstaaten irgend ein Opfer zu bringen, um von der andern Seite drohende Nachteile abzuwenden; eben so wenig vermögen wir in andern Verhältnissen einen Grund zu finden, der den Verein bestimmen könnte, was sein eigener wohlverständener Vortheil gebietet zu unterlassen, um ihnen das Verhalten im Zustande der Isolirung zu erleichtern.

Man hat zwar schon in öffentlichen Blättern die Prinzipien der Moral zu Gunsten der nordischen deutschen Länder angerufen, welche durch den Vereinstarif leiden. Wir sind keineswegs der Meinung, daß nicht auch im Gebiete der Handelspolitik das Moralprinzip walten müsse, welches für keine Art von Rechten einen rücksichtslosen Gebrauch gestattet. Allein zu den moralischen Verpflichtungen der deutschen Staaten rechnen wir vor Allem ein eifriges Mitwirken zur Beförderung des gemeinsamen Wohles des deutschen Vaterlandes und zur Befriedigung dringender Nationalbedürfnisse. Gehört nach der Ueberzeugung der Vereinsländer hiezu die innigere Verbindung der materiellen Interessen ihrer Völker durch ein gemeinschaftliches Handelssystem, so dürfen sie diesen Zweck, ohne Rücksicht

auf die nachtheiligen Rückwirkungen ihrer Einrichtungen selbst auf benachbarte deutsche Staaten, beharrlich zu verfolgen, um so weniger Bedenken tragen, wenn sie stets zu einer Vereinbarung mit diesen Staaten auf gerechte und billige Bedingungen bereit bleiben.

Uns scheint daher, daß es für Hannover zur Verbesserung seiner Lage, die mit der Entwicklung der Vereinsverhältnisse leicht noch nachtheiliger werden kann, kein anderes Mittel gibt, als der Beitritt zu dem großen deutschen Handelsbunde.

Daß wenigstens in der Verbindung mit Braunschweig eber selbst mit allen andern nicht zum Vereine gehörigen norddeutschen Küstenländern kein Heilmittel gefunden werden kann, wird jedem klar seyn, der einigermaßen die Bedürfnisse des Handels und der Production kennt.

Der Anschluß an den großen deutschen Verein wird dem Königreich keinen Zweig seines Ausfuhrhandels verkümmern; er wird ihm die Anschaffung der Bedürfnisse der großen Massen des Volkes nicht erschweren, wird die große Mehrheit der Steuerpflichtigen durch das Verschwinden der Zölle, die auf dem wechselseitigen Verkehre mit den benachbarten deutschen Ländern lasten, wesentlich erleichtern, und die wohlhabenderen und reichen Klassen, welche die Bedürfnisse einer luxuriösen Verzehrung aus dem Auslande zu beziehen fortfahren, in die Lage bringen, in einem der Gerechtigkeit mehr entsprechenden Verhältnisse zu den öffentlichen Lasten, auf gleiche Weise wie in andern Vereinsstaaten, beitragen zu müssen.

Nur in dem Vereine und durch die Macht des Vereines darf man hoffen, die Rückkehr der frühern, dem Ausfuhrhandel des Königreichs günstigeren Verhältnisse zu erwirken; der Beitritt Hannovers wird wesentlich zur schleunigen Realisirung jener Hoffnung beitragen; denn er ist, wie gesagt, nicht nur an sich

schon von hoher Wichtigkeit für den Verein, sondern, zugleich für mehrere benachbarte Staaten entscheidend, gibt er dem Handelsbunde, einschließlich der Bevölkerung dieser Länder, einen Zuwachs von ohngefähr 3 Millionen Seelen, einen besser abgerundeten Markt und eine kräftigere Stellung gegen Aussen.

Ohne der politischen Unabhängigkeit und Macht zu schaden, welche überhaupt ihre sicherste Stütze in der Entwicklung des Reichthums findet, und die ein kleinerer Staat insbesondere in der innigeren Verbindung mit mehreren andern mit besserem Erfolge zu sichern sucht, wird der Beitritt des Königreichs nicht nur den verfallenen Gewerben wieder aufhelfen, seinen Bergbau beleben, sondern zu neuen Unternehmungen ermuthigen. Die Gewerbe werden den Absatz, den sie auf jenen Gebieten verloren, die noch vor Kurzem ihnen offen standen, wieder erlangen, manche Productionszweige, die wegen Mangel eines ausgedehnten Marktes ihre natürliche Vortheile auch früher nicht benutzen konnten, werden auf andern Theilen des Vereinsgebietes, wo schon seit lange höhere Abgaben bestanden, sich des vollen Genusses ihrer natürlichen Vortheile erfreuen.

Jene Gewerbe des Königreichs, welche durch die Ueberschwemmung seines Marktes mit fremden, englischen, französischen, belgischen Fabrikaten litten, werden von dieser Mitbewerbung befreit, und liefern wenigstens einen Theil der Waaren, die früher das Ausland sendete. So weit aber die Industrie der benachbarten Vereinsländer die Versorgung des hannoverschen Marktes übernimmt, wird ein solcher vermehrter Waarenbezug nicht unterlassen, auf den Absatz der eigenen Producte seinen naturgemäßen Einfluß auszuüben, da keine Art von Beschränkung im Innern des Vereines auf die Ausgleichung der Handelsbilanz durch den Waarentausch störend einwirkt.

Würden die benachbarten deutschen Staaten auch fast aus-

schließlich den Absatz an Manufacturwaaren aller Art gewinnen, den die Industrie des Auslandes im Königreich verlore; so würde die vermehrte Gewerthätigkeit jener Nachbarländer unmittelbar oder mittelbar auf die Nachfrage und die Preise der hannöverschen Ackerbauerzeugnisse einen wohlthätigen Einfluß ausüben.

In einem großen Theile des Königreiches scheint es aber an den natürlichen Bedingungen des Aufblühens der Industrie keineswegs zu fehlen, und wird vielmehr der Mangel an Arbeitsgelegenheit für die anwachsende Bevölkerung lebhaft gefühlt.

Mehrere Gegenden des Landes, welche keine Fabriken und Manufacturen besitzen, sind, nach der Versicherung des Verfassers der angeführten Schrift*), gleichwohl übervölkert, und lassen der arbeitenden Klasse, im Ackerbau allein, keine genügende Beschäftigung mehr finden.

Die südlichen und westlichen Theile des Königreiches, die Provinzen Göttingen, Grubenhagen, Calenberg, Hildesheim und Osnabrück leiden am meisten unter den gegenwärtigen Umständen, und würden die Vortheile der Vereinigung zunächst und unmittelbar in reichlichem Maaße ernten, während mehrere nördliche Landestheile, die in der Erweiterung der Schifffahrt, in der vermehrten Pferde- und Butterausfuhr einiger Vergütung für die Abnahme des Kornhandels sich erfreuten, durch den Vereinstarif auf keine Weise in ihren Interessen verletzt würden.

Wo man sagen kann, „daß die Bevölkerung ohne Eigenthum auf eine wahrhaft Schrecken erregende Weise zugenommen**), und der Gewerbsfleiß noch auf einer niedrigeren Stufe stehe“, ist gewiß die Zeit gekommen, da man kein Mittel versäumen darf, welches die gleichförmige Entwicklung der beiden

*) Seite 9.

**) Seite 21 der angeführten Schrift.

Hauptzweige der Production zu begünstigen geeignet ist, und eines der schönsten Mittel zur Erreichung dieses Zweckes ist die Eröffnung eines weitausgedehnten, unmittelbar angränzenden Marktes.

In einem Lande, wo eine dünne Bevölkerung bei dem natürlichen Reichthum des Bodens sich lange wohl befand, und die Ueberschüsse des Ackerbaues allen Klassen die Mittel gewährten, sich ihre Bedürfnisse aus dem Auslande mit Leichtigkeit zu verschaffen, setzt sich leicht die Meinung fest, daß dieses Land nur für den Ackerbau, nicht für Fabriken und Manufacturen geeignet sey, und im Hinblick auf die ökonomische Lage dichter bevölkerter Länder, wo eine blühende Industrie dennoch das Anwachsen der Zahl der Dürftigen nicht verhindern konnte, wird man leicht in dem Vorurtheil befangen, daß die Manufactur- und Fabrikindustrie es sey, welche die Zahl der Armen und Hilfsbedürftigen vermehre, und daß sie daher nur Unglück über ein ackerbautreibendes Land bringe.

Solche Täuschung über das Verhältniß der Ursache und Wirkung kann aber nicht von langer Dauer seyn, wenn die fortschreitende Bevölkerung dem Ackerbau mehr Hände liefert, als er beschäftigen kann, der Arbeitslohn sinkt, und die arbeitende Klasse in Verlegenheit geräth. In dieser Lage müssen Mißverhältnisse, welche die Entwicklung des Gewerbfließes hemmen, so gewiß als ein Unglück betrachtet werden, als der Zustand eines Landes nicht glücklich genannt werden kann, wo der eine Theil nur einen kärglichen Lohn für die Führung des Pfluges erhält, und der andere Theil, welcher die Landrente, die Kapitalrente, Besoldungen oder ein anderes, ausserhalb des Gebiets der materiellen Production gewonnenes Einkommen verzehret, bei weitem die meisten Bedürfnisse, die der Gewerbfließ liefert, aus dem Auslande bezieht.

Von ganz entschiedenem Nutzen erscheint der Beitritt Hannovers für seinen Transit, der einen der wichtigsten Zweige

seines Handels bildet. Die freie Circulation aller aus den Hansestädten abgehenden oder dahin bestimmten Güter auf dem ganzen deutschen Markte, würde Hannover den vollen Genuß der natürlichen Vortheile seiner geographischen Lage sichern, auf den Seehandel der Hansestädte den vortheilhaftesten Einfluß ausüben, und auf die Belebung des Landtransits auf den Handelsstraßen des Königreichs zurückwirken. Dagegen kann es nicht fehlen, daß der Genuß jener natürlichen Vortheile im Zustande der Isolirung auf mannigfaltige Weise beschränkt wird; die Schmälerung des Landtransits, die man ohne Zweifel jetzt schon empfindet, wird aber fühlbarer werden, wenn die Vereinsverhältnisse sich mehr entwickeln, die Verbindungen zwischen den einzelnen Theilen des Vereinsmarktes lebhafter werden, die dadurch mehr angeregte Sorgfalt der Regierungen für die Erleichterung der Communication im Innern dieses Marktes ihre Früchte trägt.

Wir wollen nur kurz die auf den Transithandel des Königreichs bezüglichen Concurrrenzverhältnisse berühren.

In die Verserzung des Vereinsmarktes mit überseeischen Gütern, an welche sich die Versendung der für die überseeische Ausfuhr bestimmten Güter knüpft, theilen sich mit den Hansestädten eine Reihe von nördlichen, südlichen und westlichen Seeplätzen, von welchen jeder sein natürliches Marktgebiet hat, dessen Gränzen theils nach dem Wechsel der Handelsconjuncturen, theils in Folge der Zollgesetzgebungen sich verändern.

Die von den Hansestädten ausgehenden Land- und Wasserstraßen, welche ihrem Verkehre mit dem Vereinsmarkte in südlicher, südöstlicher und südwestlicher Richtung dienen, stehen mit allen, von jenen andern Seeplätzen ausgehenden Wasser- und Landstraßen und deren Verzweigungen in *M i t b e w e r b u n g*. Die das Königreich Hannover durchziehenden Landstraßen stehen wiederum mit den beiden Wasserstraßen, wie letztere unter sich,

und mit den, von den Flußhäfen des Vereines ausgehenden Handelsstraßen in Concurrnz. Jeder Umstand, der den Transport in der einen Richtung erleichtert oder erschwert, erweitert oder beschränkt das Marktgebiet der Handelsstädte, welche sich der dieser Richtung folgenden Straßen für ihre Versendungen oder Bezüge bedienen. So wird den Hannöverschen Landtransitstraßen, verschiedenen von den Rhein-, Weser- und Elbehäfen im Vereinsgebiet ausgehenden Landstraßen gegenüber, die Mitbewerbung durch jeden Transitzoll erschwert, den Hannover erhebt, während derartige Abgaben von jenen Seegütern nicht mehr erhoben werden, welche ein Vereinsland durch das Gebiet eines andern bezieht oder versendet.

Jede Begünstigung, die der Verein seinen Flußhäfen oder den davon ausgehenden Landstraßen gewährt, jede Anordnung oder Unternehmung, welche auf einer mit der hannöverschen Route concurrirenden Straße den Transport beschleunigt oder wohlfeiler macht, wirkt eben so jedenfalls nachtheilig auf den Transit und Expeditionshandel des Königreichs und, nach den Umständen, auch auf den Güterzug von den Hansestädten überhaupt.

Hängt auch die Ermäßigung oder gänzliche Aufhebung der Transitabgaben im eigenen Gebiete lediglich von der Entscheidung Hannovers ab, so bringen es die Lage des Königreichs, die Richtung der Concurrnzstraßen und das Zusammentreffen mehrfacher Mitbewerbung mit sich, daß ein ganz unbedeutendes Gewicht in die eine Waagschale gelegt, zu Gunsten der Vereinsstraßen dennoch den Ausschlag gibt.

Ein ganz unbedeutender Vortheil oder Nachtheil auf der einen oder andern Seite genügt, um die Güter, welche die Route von Hamburg über Lüneburg in südöstlicher Richtung verfolgen könnten, auf die Elbe zu leiten, damit sie in einem dem Vereine angehörigen Flußhafen ausgeladen und versendet werden. So reichte die größere Sorgfalt, die man der

Verbesserung und dem Unterhalt der über Preussisch-Minden gehenden Straßen widmete, hin, um zu bewirken, daß die Straße von Bremen nach Osnabrück, welche das Königreich auf einer größeren Strecke durchzieht, verlassen, und die Straße von Bremen nach Preussisch-Minden, welche das Hannöversche Gebiet nur auf eine weit kürzere Strecke berührt, für die Bezüge und Versendungen des Vereines mehr benützt wurde. Jede Maaßregel aber, welche die Transporte auf dieser letzten Route erschweren würde, müßte auf die Mitbewerbung des hannöverschen Transit handels mit dem Expeditions handel der rheinischen Städte verderblich zurückwirken.

Die wichtigen von Hamburg über Soltau und von Bremen über Nienburg nach Hannover und von da nach verschiedenen Richtungen ausgehenden Straßen, welche das Königreich in seiner größten Länge durchziehen, haben auf gleiche Weise eine mehrfache nahe Concurrenz zu fürchten, der man leicht ein entschiedenes Uebergewicht geben kann. Der östliche Theil des Vereinsmarktes, welchen die Straße über Hannover mit Hamburg verbindet, kann für die Güter, die er auf diesem Wege bezog oder versendete, wie es schon häufig geschieht, sich der Straßen bedienen, welche aus den preussischen Elbehäfen ausgehen. Der westliche Theil des Marktes, der seine überseeischen Güter von Hamburg und Bremen bezog, kann sich damit über Holland oder aus den niederrheinischen Häfen versorgen. Schon hat die Erleichterung der Rheinschiffahrt auf diese Mitbewerbung der Rheinstraße mit jenen hannöverschen Routen einen so bedeutenden Einfluß geäußert, daß in der letzten Zeit nicht selten selbst hanseatische Güter, welche für das südwestliche Deutschland bestimmt waren, aus den Hansestädten zu Wasser nach Holland und von da rheinwärts an ihren Bestimmungsort gebracht wurden.

Wie die von Norden nach Süden laufenden Transitstraßen des Königreichs durch die Begünstigung concurrirender Vereins-

straßen leiden, ebenso empfinden jene hannöverschen Routen, welche zur Verbindung der nordöstlich und südwestlich gelegenen Theile des Vereinsmarktes dienen, die nachtheiligen Folgen des gegenwärtigen Zustandes. Die Straße von Hammeln ins Paderbornische wurde verlassen, und die von Hildesheim nach Preussisch-Minden führende Straße verlor einen Theil ihres Waarenzugs durch die häufigern Versendungen über Kassel.

Was man durch die Befreiung des Waarentransports im Innern des Vereins von der wechselseitigen Besteuerung des Transits, durch Ermäßigung oder Aufhebung der Wasserzölle von den, für den Vereinsmarkt bestimmten oder aus dem Vereinsgebiet ausgehenden Gütern, durch die Verbesserung der innern Vereinsstraßen und von neuen die innere Circulation erleichternden Anlagen nicht erlangt, vervollständigt man leicht durch angemessene Bestimmungen des Tarifs.

Es leidet also wohl keinen Zweifel, daß der Zustand der Isolation, wie dem Ackerbau und den Gewerben des Landes, so auch dem Transit und Expeditionshandel des Landes nicht zusetzt, und die Nachtheile, die das Königreich in allen diesen Zweigen gegenwärtig schon empfindet, sich in Folge der Ausbildung des Vereinssystems eher vergrößern, als vermindern werden. Durch den Anschluß an den Verein würden große Uebel abgewendet, und mannigfaltige Vortheile errungen, wozu man auffer dem bereits Angedeuteten ohne Zweifel auch das Ausblühen des einzigen Seehafens rechnen kann, den Hannover an der Mündung der Ems besitzt. Wohl darf man im Ueberblick aller Verhältnisse mit voller Wahrscheinlichkeit annehmen, daß die Vereinigung des hannöverschen Marktes mit dem Vereinsgebiete in einer nicht fernen Zukunft erfolgen, und den Beitritt der übrigen von dem Vereine eingeschlossenen norddeutschen Länder, vielleicht mit Ausnahme von Holstein, nach sich ziehen wird.

Dann würde das vereinte Marktgebiet 28 Millionen Einwohner zählen.
