

### III.

#### Das Ausland im Allgemeinen. Die mittlern und Kleinern europäischen Staaten und die außereuropäischen Märkte ins- besondere.

Mit gespannter Aufmerksamkeit verfolgt das in seinen Ansichten über den deutschen Handelsbund getheilte Ausland die allmähliche Bildung, Erweiterung und Consolidirung des Vereins.

Unter Jenen, welche mehr die politische Seite als die merkantilische interessirt, sehen wohl Manche ungerne ein Ereigniß, das die deutschen Staaten durch kräftigere Bande an einander knüpft, ihnen in einem der wichtigsten Theile des materiellen Wohles der Völker, dem Ausland gegenüber, ein gemeinschaftliches Interesse gibt, die Nationaleinheit fester begründet, und den Reichthum der einzelnen Länder, wie die Macht der Gesamtheit vermehrt; während Andere Organe des Auslandes von höhern politischen Ansichten und edlern Gefühlen beherrscht, in der friedlichen ökonomischen Entwicklung, in dem Wohlseyn und in dem Glücke eines Volkes keinen Grund zu Besorgnissen für andere Glieder der europäischen Staatengesellschaft erblickend, gerade in der Einigkeit, in

der Macht und dem Reichthum Deutschlands mit Recht die sicherste Bürgschaft für den europäischen Frieden finden.

Wenn der Egoismus des Auslandes von ganz einfachen, merkantilischen Betrachtungen geleitet, nicht selten in öffentlichen Blättern seine Stimme gegen den deutschen Handelsbund erhebt, und seine wahren Motive verbergend, sich in mancherlei Insinuationen versucht, so blicken dagegen alle Freunde der Handelsfreiheit in allen Ländern, mit aufrichtiger Freude auf einen Bund, der ihren auf jenes Ziel gerichteten Wünschen und Hoffnungen eine kräftige Nahrung gibt.

Während nicht nur die letzte Klasse, sondern selbst viele Andere, welche die Entstehung des deutschen Vereins wegen besorglichen nachtheiligen Einflüssen auf das eigene Land, nicht gerade unter ihre Wünsche zählten, dennoch unter dem Gesichtspunkt des Interesses und des Rechts der beteiligten deutschen Staaten dem Beginnen derselben ihren vollen Beifall zollen, verirrte sich der Nationalegoismus so weit, sogar das Recht der deutschen Länder, sich über ein gemeinschaftliches Mauthsystem zu vereinigen, in Zweifel ziehen zu wollen.\*)

---

\*) „Ihr habt nicht das Recht — ruft ein Mitglied des britischen „Parlements Preußen zu“ — mit andern deutschen Staaten Verträge zu schließen, die dem Handel Englands zum größten Nachtheil gereichen würden.“ Darauf kommt natürlich nichts an, daß diese Verträge dem eigenen Vortheil der Contrahenten zusa- gen. Sollte man nach jener Aeußerung doch fast glauben, die ganze Welt müsse von Rechtswegen im Interesse des britischen Handels regiert werden. Daß der Verein übrigens auch in Groß- britannien von vorurtheilsfreien und verständigen Männern eine gehörige Würdigung findet, hat man insbesondere aus einem (in der Beilage zur allgemeinen Zeitung vom Jahre 1834 No. 445. in der Uebersetzung mitgetheilten) Auffage in dem Times er- sehen. — In Frankreich hat sich, unter den Organen der öffent- lichen Meinung, das Journal des Ober- und Niederrheins in seinen Aeußerungen über diese deutsche Angelegenheit durch jene Besonnenheit, Umsicht und Mäßigkeit ausgezeichnet, welche dieses Blatt überhaupt charakterisiren.

Uns scheint, daß das Ausland in Bezug auf seine eigenen Handels-Verhältnisse überhaupt Recht hat, der Bildung des deutschen Vereines eine hohe Wichtigkeit beizulegen, daß aber die nähern und entfernten Wirkungen dieses großen Ereignisses die Interessen der verschiedenen fremden Länder, wie wir nun zeigen wollen, auf ganz verschiedene Weise afficiren werden.

Holland ist mit Ausnahme der Zuckerraffinerien für seine Industrie bei dem Vereinstarif wenig theilhaftig.

Dem holländischen und belgischen Handel ist aber die Aufhebung der Binnenzölle, wodurch der wechselseitige Transit zwischen den deutschen Gebieten besteuert wurde, eben so wie alles, was zur Erleichterung der Rheinschiffahrt und der innern Communicationen zu Wasser und zu Land geschieht, im höchsten Grade günstig.

Der zunehmende Gewerbleiß des Vereines wird jedenfalls den Bezug der Rohstoffe auf den holländischen Wasserstraßen vermehren, allein noch ein weiterer Vortheil kann aus dem Aufblühen der Industrie im Vereinsgebiete für Holland daraus entspringen, daß der vermehrte Bedarf an solchen Rohstoffen, welche die deutschen Fabrikanten bisher häufig von englischen Märkten durch die Vermittelung der holländischen Expedition bezogen, den Zwischenhandel, der den Verein mit diesen Stoffen versorgt, auf holländische Märkte verpflanzt. Holland fehlt es nicht an Kapitalien zu einer solchen Erweiterung seines Zwischenhandels; seine Märkte sind den Fabrikanten auf dem größten Theile des Vereinstarktes wohl gelegen; es bedarf vielleicht nur eines geringen Anstosses, um manche rohe Erzeugnisse fremder Welttheile, womit der britische Markt bestellt wurde, und die von dort aus dem Vereine zukommen, direkt aus den Erzeugungsländern auf die holländischen Märkte zu leiten, und auf solche Weise einzelne Zweige der holländischen Expedition in einen einträglichen Zwischenhandel zur Ver-

forgung des Vereinsgebietes zu verwandeln. Nur darf Holland kein Mittel zur Erleichterung des Transits und des Zwischenhandels unbenutzt lassen. Die Verminderung der Unkosten aller Art, der Schifffahrtsgebühren, der fixen Transitabgabe und der Platzspesen wird in Folge des rastlosen Bestrebens aller konkurrirenden Seehäfen, ihr Marktgebiet zu erweitern, immer dringender. Die Versendungen von Havre nach dem südlichen Deutschland und der Schweiz sind durch das fortschreitende Sinken der Frachten bedeutend erleichtert worden, und weit fühlbarer wird für Holland die Mitbewerbung dieses Platzes werden, wenn Frankreich die großen Pläne zur Erleichterung und Beschleunigung der Transporte mittelst neuer Kunstanlagen wirklich realisiert. Vom Süden her erweiterte in der letzten Zeit, wie wir bereits zu bemerken Gelegenheit hatten, Triest die Grenzen seines Marktes, und droht das holländische Marktgebiet in der Richtung gegen die Donau und den Rhein immer mehr zu beengen. Diese Umstände geben für Holland dem Projekte einer Eisenbahn zwischen Rotterdam und Köln eine hohe Wichtigkeit und lassen die Theilnahme holländischer Kapitalisten an den Unternehmungen zur Fortsetzung einer solchen Bahn im Rheinthale bis Basel, als eine Beförderung der Interessen ihres eigenen Landes betrachten.

Der Beitritt Hannovers und der Hansestädte würde die Verbindungen dieser Seeplätze mit den Binnenmärkten erleichtern, und könnte daher leicht auch von der östlichen Seite her dem holländischen Marktgebiete für den Absatz der Seegüter engere Grenzen stecken. Antwerpen ist für die holländischen Seeplätze durch die Trennung Belgiens minder gefährlich geworden. Der Handel mit den Kolonien, die Vortheile einer zahlreichen Handelsmarine, und des Besizes einer Seemacht sind Holland ausschließlich verblieben. Manches aber, was nur die Macht der holländischen Kapitalien gegen die Gunst der Lage von Antwerpen behauptet, kann allmählig sich losschälen. Auch hierin liegt eine Mahnung, nichts zu verabsäumen,

was zur Erleichterung des Verkehrs mit Deutschland dienen kann.

Belgien hat Deutschland gegenüber größtentheils die gleichen Interessen, wie Holland. Für seinen Transit und Zwischenhandel ist der deutsche Markt fast allein von Wichtigkeit, eine erleichterte Verbindung mit den Rheinhäfen eine der wichtigsten Angelegenheiten des Landes. Seine Industrie wird vergebens nach Frankreich blicken. Alle bisherigen Versuche, sich über wechselseitige Concessionen zu vereinbaren, blieben erfolglos, und so lange Frankreich die Prinzipien des Merkantilsystems festhält, wird es gerade Belgien noch weit weniger als verschiedenen andern Ländern einzelne mildernde Zugeständnisse machen können. Daß man den politischen Freundschaften, selbst auf ihrem Culminationspunkte, die materiellen Interessen der Völker nicht leicht zum Opfer bringt, lehrt die Erfahrung und liegt in der Natur der Sache; denn jene Freundschaften sind gar vergänglich; ihrem periodischen Wechsel können die tief in das wirtschaftliche Volksleben eingreifenden Zollsysteme nicht folgen; den Gesinnungen, die sie schließen, bleibt eine großmüthige Aufopferung wirklicher oder vermeintlicher ökonomischer Interessen ganz fremd. Man wägt im Gebiete der Handelsverträge den wirtschaftlichen Gewinn und Verlust sorgfältig ab, so gut man es versteht, für Frankreich und Belgien ist aber die Rechnung leicht; ein Markt von 4 Millionen und ein Markt von 32 Millionen, und der Gegenstand des Vergleichs eine Reihe von Produktionszweigen, in welchen beide Länder wetteifern. Kann man mit Großbritannien sich nicht verstehen, welches einzelnen französischen Industriezweigen und verschiedenen Erzeugnissen des französischen Bodens einen großen Markt eröffnet, so darf man um so weniger hoffen, daß Belgien irgend erhebliche Concessionen erhalte. Wenn der Vereinstarif, billiger in seinen Sätzen, als die Tarife der übrigen großen Staaten, gleichwohl der belgischen Fabrik- und Manufakturindustrie nur ein sehr beengtes Feld auf dem deutschen

Markte darbietet; so kann Belgien die Verbindung der deutschen Staaten zu einem gemeinschaftlichen Zollsystem doch nur unter einem günstigen Gesichtspunkte betrachten, da es, wie überhaupt jedes kleinere Land, welches nicht gleich großen Reichen einen geschlossenen Handelsstaat bilden kann, nichts Besseres zu wünschen hat, als daß die Bestrebungen des Vereins zur Erlangung einer größern allgemeinen Handelsfreiheit, oder der allgemeinen Reduction der Tarife mit einem glücklichen Erfolg gekrönt werden möchten.

Die Schweiz befindet sich namentlich in diesem Falle. Sie genießt bereits für verschiedene Manufakturartikel einer, in der Quantität beschränkten, Begünstigung bei der Einfuhr in das Vereinsgebiet. Man kann nur wünschen, daß die Verhältnisse zu diesem Nachbarlande sich auf eine Weise gestalten, welche der Lebhaftigkeit des wechselseitigen Verkehrs günstig ist. Die Natur seiner Exporten und seiner Bedürfnisse macht es von dem Vereine vielleicht mehr als irgend ein anderes Land abhängig. In Beziehung auf den Transit und den Zwischenhandel bestehen wichtige gemeinschaftliche Interessen, die aber nicht auf gleich sorgfältige Weise von den Kantonen, wie auf dem deutschen Gebiete gepflegt werden.

Die nachtheiligen Folgen fallen mehr auf den Transithandel der Schweiz zurück, da zwischen den südlichen Seehäfen, wie zwischen den nordischen eine lebhafte Concurrenz besteht, und alles, was den Transport auf der von dem einen Seehafen ausgehenden Handelsstraße belastet oder erleichtert, unter sonst gleichen Umständen, die von einem andern Seehafen ausgehende Mitbewerbung begünstigt oder erschwert. Wenn auch in der letzten Zeit Manches zur Erleichterung der Communicationen geschehen ist, so blieb man darin doch gegen andere Staaten weit zurück. Es handelt sich dabei hauptsächlich auch von solchen Erleichterungen, welchen keine Art von Naturhin-

vernissen im Wege stehen, nämlich von Abgaben verschiedener Art, welche die Transporte vertheuern.

Ein Blick auf das Verhältniß der Frachten für die Versendungen aus den Häfen des adriatischen Meeres über Tyrol, aus Marseille durch Frankreich und aus Genua über die Schweiz nach Kehl oder Straßburg, läßt für die letzte Route eine Verminderung der Transportkosten, als im eigenen Interesse der Schweiz liegend, erscheinen. Wir finden die gewöhnlichen Frachten einschließlich der Transitzölle, Weggelder etc. für 50 Kilogramm auf der Route von Genua nach Straßburg, und von Straßburg nach Genua zu 8 fl. bis 8 fl. 30 kr., auf der Route von Triest nach Straßburg und von da nach Triest zu 6 fl., 6 fl. 30 kr. bis 7 fl., erstere also um 1 fl. 30 kr. bis 2 fl. höher angegeben.\*) Die gewöhnliche Landfracht von Marseille nach Straßburg beträgt 4 fl. 12 kr. bis 4 fl. 40 kr., von Straßburg nach Marseille nur 3 fl. 41 kr. Es zeigt sich daher ein Unterschied von 3 fl. 20 kr. bis 5 fl. 19 kr.; für 50 Kilogramm; während die Versendung von Genua nach Marseille (ohne die Affecurranz, die im Spätjahr auf  $\frac{3}{4}$  bis  $\frac{7}{8}$  pCt. ansteigt, im Sommer aber niedriger ist) nur 1 fl. 10 kr. bis 1 fl. 17 kr. kostet.\*\*) Diese Frachtverhältnisse sind für den Handel mit Südfrüchten und levantische Waaren, so wie für die Waaren, welche die Gegenwerthe bilden, und den daran sich knüpfenden Transithandel der Schweiz in einer Zeit von hoher Bedeutung, da die kleinste Kostenersparniß über die Bezugswege entscheidet.

\*) Ähnliche Resultate geben uns Frachtkosten-Berechnungen von Mannheim für gewöhnliche Güter

	Fracht.	Lieferungszeit.
von Genua nach Mannheim . . .	7 fl. 34 kr.	35 — 42 Tage
von Triest bis Mannheim . . .	6 fl. 15 kr.	
von Venedig bis Mannheim . . .	5 fl. 20 kr.	

\*\*) Die Fracht für 50 Kilogramm für die Versendung mit dem Dampfboot von Marseille nach Genua finden wir in Preislisten selbst nur zu 1 Frank 60 Cent. oder ohngefähr 44 kr. angegeben.

Auf die Verhältnisse mit den italienischen Staaten wird der Vereinstarif zunächst keinen erheblichen Einfluß ausüben.

Die Producte des Südens sind, den Reis ausgenommen, über dessen, nach unserer Ansicht, zu hohe Besteuerung, wir uns bereits geäußert, so mäßig belastet, daß selbst in jenen Gebiethstheilen des Vereines, wo die niedrigsten Zölle bestanden, der Verbrauch wohl schwerlich eine erhebliche Verminderung erleiden wird. Außer Strohgeflechten hat uns Italien wenig Industrieerzeugnisse anzubieten; wir haben dagegen die Maßregeln zu beklagen, welche die Einfuhr der deutschen Leinwand in den meisten italienischen Staaten, namentlich in Neapel und Sardinien sehr erschweren. Es gilt vorzüglich in dieser Beziehung die frühere größere Lebhaftigkeit des Verkehrs zwischen Italien und Deutschland wieder herzustellen. Eine nähere Verbindung mit dem österreichischen Kaiserstaate führt hierin theilweise unmittelbar zu diesem Ziele, und erleichtert die Verständigung mit andern italienischen Ländern. Von Sardinien insbesondere ist es bekannt, daß es zu wechselseitigen Erleichterungen des Verkehrs gerne die Hände bietet.

Auf solche Weise wird der Verein auch auf dieser Seite keine gewohnten Verbindungen für den einen oder andern Theil empfindlich verletzen, sondern eher frühere günstigere Verhältnisse wieder zurückführen.

Noch geringer ist der Einfluß, den die deutsche Zollvereinigung auf die meisten mittelbaren Verkehrsverbindungen mit den entlegenen Märkten der pyrenäischen Halbinsel ausüben kann. Dieser Einfluß besteht fast ausschließlich darin, daß was im Zustande der Isolirung der deutschen Märkte nicht möglich war, nämlich eine Verständigung über einzelne Interessen des deutschen Handels, der auch hier hauptsächlich bei der seit 1825 eingetretenen hohen Besteuerung der Leinwand

betheiligt ist, durch die Vereinigung der deutschen Staaten zu einem gemeinschaftlichen Systeme wenigstens möglich geworden ist.

Der unmittelbare Verkehr der Kleinern nordischen Reiche mit Preußen leidet durch den Verein keine Störung; mit dem übrigen deutschen Binnenmarke stehen sie in minder lebhaften mittelbaren Berührungen. Wir finden unter der Einfuhr Schwedens im Jahr 1829 von 8,199,244 Rthlr. Banc. (ohngefähr 1 fl.) die Bezüge aus Preußen nur zu 275,183 Rthlr., aus Mecklenburg zu 390,441, und unter der Ausfuhr von 12,883,396 Rthlr., die Versendungen nach Preußen zu 324,035, nach Mecklenburg zu 400,527 Rthlr. an gegeben.\*)

Dänemark gegenüber hat Deutschland mit dem Handel aller Nationen ein gemeinschaftliches Interesse, nämlich die Verminderung des hohen Sund- und Beltzolls. Ist derselbe aber, wie dem allgemeinen Handel, dem Nordöstlichen Vereinsmarke lästig, so hat er auf der andern Seite für die nordwestlichen Vereinsländer eine günstige Wirkung, indem er ihnen für manche Erzeugnisse des Bodens ihre Concurrenz mit den Ostseeländern auf den britischen und holländischen Märkten erleichtert.

Auch in dem lebhaftern Verkehre mit Nordamerika wird der Vereinstarif zunächst keine wesentlichen Veränderungen bewirken. Erzeugnisse des Gewerbleißes, die jener Tarif hoch belastet, haben uns die amerikanischen Freistaaten nicht anzubieten; was wir an rohen Erzeugnissen von dorthier bezogen, werden wir, den rohen Taback vielleicht in verminderter Quan-

---

\*) Unter der Gesamteinfuhr und Ausfuhr sind die Bezüge aus verschiedenen fremden Häfen und die Versendungen dafür nicht enthalten.

tität zu beziehen fortfahren; und was uns Amerika abnimmt, verhindert uns der Tarif nicht auszuführen. Weit entfernt, die Interessen des amerikanischen Handels zu verletzen, würde die Erweiterung des Vereins durch den Beitritt der Küstenländer zwischen der Ems und der Elbe ohne Zweifel die directen Verbindungen zwischen dem deutschen Markte und Nordamerika begünstigen.

Die Vereinigung aller Zweige des deutschen Handels unter einer einzigen Firma wird aber den nordamerikanischen Staaten die ganze Wichtigkeit des deutschen Marktes um so gewisser in ein klares Licht setzen, je mehr in dem Verkehre mit ihnen an die Stelle mittelbarer wechselseitiger Bezüge directe Verbindungen treten.

In den Zollregistern der nordamerikanischen Staaten finden wir für die directe Einfuhr aus Deutschland und die Ausfuhr dahin, in Vergleichung mit dem britischen und französischen Handel, sehr mäßige Zahlen, namentlich im Jahre 1831 für die Einfuhr aus Preußen, den Hansestädten und aus Triest 4,065,869 Dollars, für die Ausfuhr dahin

an eigenen Producten . . . . .	1,877,787 Dollars.
an fremden Erzeugnissen . . . . .	1,078,235 "

während der Werth der Umsätze im Handel der Freistaaten mit Großbritannien etwas mehr als 10fach, und mit Frankreich etwas mehr als 3fach stärker erscheint\*). Allein wenn die mit

\*) Einfuhr in dem am 30. Sept. 1831 endigenden Jahre:

aus Preußen . . . . .	50,970 Dollars.
aus den Hansestädten . . . . .	3,493,301 "
aus Triest . . . . .	521,598 "
<hr/>	
aus England . . . . .	41,854,323 "
aus Schottland . . . . .	1,977,839 "
aus Irland . . . . .	261,564 "

telbaren Bezüge Deutschlands an nordamerikanischen Producten und an fremden Erzeugnissen, welche der lebhafteste nordamerikanische Zwischenhandel Europa zuführt, auch schwer auszumitteln sind, so weiß man doch im Allgemeinen, daß wir über England und Holland, so wie über Frankreich (aus Havre) gar viele aus Nordamerika gekommene Güter beziehen, dagegen aber in diesen Ländern eine solche mittelbare Versorgung des Marktes aus den Seehäfen anderer europäischen Staaten, durch Restrictiv-Gesetze ungemein erschwert, sich in sehr engen Gränzen hält. Wir empfangen nicht nur manche nordamerikanische Producte in ihrer ursprünglichen Gestalt auf mittelbarem Wege, sondern ein wichtiges Product zum großen Theile erst nach seiner Verarbeitung aus den Händen der Briten und Franzosen. Nicht weniger als ohngefähr  $\frac{2}{3}$  bis  $\frac{3}{4}$  des Werth aller nach Großbritannien

Aus den französischen Häfen		
am atlantischen Ocean	12,876,977	Dollars.
am Mittelmeer	1,188,766	"
aus den Niederlanden	989,837	"

Ausfuhr:	eigene Producte	—	fremde Producte.
	Dollars.		Dollars.
Preußen	27,043	—	
Hansestädte	1,812,241	—	779,931
Triest	276,561	—	262,808
England	28,841,430	—	2,367,439
Schottland	1,185,142	—	5,567
Irland	589,941	—	—
Frankreich	4,963,557	—	3,218,432
Niederlande	671,867	—	300,926
	1,707,292	—	212,860

Der Gesamtwertb der Einfuhr aus allen Theilen der Welt war	103,191,124	Dollars.
der Ausfuhr an eigenen Erzeugnissen	61,277,057	"
an fremden Erzeugnissen	20,033,526	"

In dem am 30. September 1829 endigenden Jahre belief sich der Werth

der Einfuhr auf	74,492,527	Dollars.
der Ausfuhr		
an eigenen Erzeugnissen	55,700,193	"
an fremden Producten	16,658,478	"
überhaupt	72,358,671	"

gehenden nordamerikanischen Erzeugnisse und noch eine stärkere Fraction der Ausfuhr nach Frankreich besteht in Baumwolle \*).

Wenn wir den Werth der Rohstoffe, welche Großbritannien aus den Freistaaten bezog, um unser Bedürfniß an Garnen und Baumwollenwaaren zu befriedigen, mit unsern directen Bezügen an nordamerikanischen Producten und Allem vereinigen, was britische, französische und niederländische Häfen uns zusenden, so möchte der hiernach erscheinende wirkliche Verbrauch Deutschlands an Erzeugnissen des nordamerikanischen Bodens leicht den Werth des französischen Verbrauchs übersteigen.

Ohne Zweifel wäre die Vermehrung der directen Verbindungen unseres Marktes mit Nordamerika, nach dem Umfang der wirklich vorhandenen wechselseitigen Bedürfnisse, für beide Theile weit vortheilhafter. Zu diesem Zwecke stellt sich kein besseres Mittel dar, als die Erweiterung unserer Baumwollenspinnereien, für deren Begünstigung noch andere,

\*) Ausfuhr:

	Am 30. September endigende Jahre.	
	1827.	1831.
nach Großbritannien:		
an Baumwolle in Pfunden	212,749,350	— 221,110,261 Pf.
im Werthe	20,876,656 Dtr.	20,129,951 D.
an eigenen Producten überhaupt	25,487,710	— 30,616,719
einschließlich der fremden Güter	26,392,306	— 33,405,482
nach Frankreich:		
an Baumwollen in Pfunden	70,423,772 Pf.	46,128,187 Pf.
im Werthe	7,349,404 Dtr.	4,264,839 D.
überhaupt an eigenen Producten	9,187,758 D.	5,635,439 D.
einschließlich der fremden Güter	12,524,643 D.	9,249,070 D.

Von allen übrigen eigenen Exporten ist, außer der periodischen Getreide- und Mehlausfuhr nach Großbritannien, nur die Tabaksausfuhr noch von Bedeutung.

Es wurde dem Werthe nach davon ausgeführt:

	im Jahr 1827.	1831.
nach Großbritannien	2,376,019 Dtr.	1,982,336 D.
nach Frankreich	1,057,577 „	151,080 „

gleich wichtige Gründe sprechen, die wir im ersten Kapitel dieser Schrift bereits entwickelt haben. Die Verwandlung der mittelbaren Bezüge durch den Kanal der britischen Spinnereien in die directe Zufuhr des Rohstoffs kann für die nordamerikanischen Staaten nicht anders als erwünscht seyn, weil ihr Handel mit Deutschland den schiffahrtsgesetzlichen Beschränkungen nicht unterliegt, die ihren Verkehr mit Großbritannien und Frankreich treffen.

Für Deutschland knüpft sich aber an einen directen Bezug viel leichter der Absatz seiner Fabrik- und Manufacturwaaren auf dem nordamerikanischen Marke. Auch darf man hoffen, daß die Freistaaten den Interessen der deutschen Industrie um so bereitwilliger schonende Rücksicht tragen, je bedeutender die Stelle ist, welche Deutschland unter den Abnehmern der Producte ihres Bodens annimmt.

Vielleicht könnte man selbst durch angemessene Gegenconcessionen Zugeständnisse erhalten, welche der deutschen Industrie ihre Mitbewerbung mit den Manufacturen anderer Länder auf dem nordamerikanischen Marke wesentlich erleichterten. So bietet namentlich die Herabsetzung des Vereinszolles von amerikanischem Blättertabak einen Gegenstand des Vergleiches dar\*). In dem Kampfe der südlichen und nördlichen Provinzen der Union über die Interessen des Ackerbaues und der Industrie liegen aber unstreitig für die vereinigten Staaten hinreichende

---

\*) Die directen Bezüge Deutschlands und der Hansestädte an amerikanischem Tabak sind sehr bedeutend. Selbst das südliche Deutschland bezieht viele Blätter von Bremen und Hamburg. Der Umstand, daß der Süden die leichteren Sorten vorzieht, und im Norden der stärkere Tabak besser als dort abgeht, begünstigt den Zwischenhandel jener Städte, welche die in ganzen Ladungen gekauften Blätter fortiren. Doch wird auch sehr viel in englischen und holländischen Häfen und in Antwerpen gekauft, so daß ein guter Theil der in den amerikanischen Ausfuhrlisten für Großbritannien und die Niederlande angegebenen Quantitäten den deutschen Bezügen beizuschlagen ist.

Motive, jede Gelegenheit zu ergreifen, um zur Versöhnung des Südens etwas zu thun. Das andere Hauptproduct der südlichen Provinzen, die Baumwolle, könnte nur dann den Gegenstand einer solchen Vereinbarung bilden, wenn der Vereinstarif dieses Product nicht überhaupt ganz unbesteuert ließe.

Wir haben gesehen, wie Frankreich und Großbritannien die Production ihrer Kolonien, wo sie für die Erzeugnisse ihres Gewerbefleißes eines gesicherten Absatzes genießen, oder auch andere entfernte Erzeugungsländer, im Interesse ihrer Schifffahrt, durch ihre Abgabentarife begünstigen. Nach dem französischen Tarife ist die nordamerikanische Baumwolle nicht nur höher, als das (unbedeutende) Product der eigenen Kolonien, sondern auch weit stärker, als die türkische (levantische), und die indische belegt; während Großbritannien in seiner, übrigens sehr mäßigen Besteuerung einen Unterschied wenigstens zwischen den Erzeugnissen seiner eigenen Besitzungen und dem Product fremder Länder zu Gunsten der ersten macht.

Auf gleiche Weise könnte nun der Verein der nordamerikanischen Production, gegen angemessene Gegeneconzessionen, Zollbegünstigungen gewähren. Allein wenn wir das Prinzip der freien Einfuhr der Rohstoffe für zu wichtig halten, um eine theilweise Verletzung desselben durch Vortheile anderer Art rechtfertigen zu wollen, als wahren Gewinn nur vielmehr betrachten können, was durch Milderung bestehender Beschränkungen erlangt wird, und eine Maßregel der bezeichneten Art uns daher in Bezug auf die Baumwolle nicht erwünscht scheinen könnte; so fragt es sich, ob es nicht andere bereits höher besteuerte Producte gibt, auf welche sie im Verkehr mit andern Ländern vielleicht mit Vortheil angewendet werden könnte?

Diese Frage scheint uns in Bezug auf den Verkehr des Vereinstarktes mit verschiedenen Ländern Amerikas, namentlich

mit Brasilien, Cuba und Haiti, nicht ohne Interesse zu seyn.

Wie haben im fünften Kapitel des Einflusses gedacht, den die Zollgesetzgebungen von Frankreich und Großbritannien auf die Preise der Kolonialartikel, namentlich des Zuckers und des Kaffees, ausüben, indem sie die Production der eigenen Kolonien über das natürliche Maaß erweitern, und durch hohe Abgaben die Preise der Erzeugnisse anderer Länder drücken. Wenn Deutschland von diesen künstlichen Systemen durch die wohlfeileren Preise der Kolonialwaaren Nutzen zieht (man siehe Seite 245 dieser Schrift), so sieht es dagegen seine Industrie auf den Märkten der britischen und französischen Kolonien ausgeschlossen. Sollten nun andere der französischen oder britischen Herrschaft nicht unterworfenen Erzeugungsländer nicht geneigt gemacht werden können, unsere Industrie für jene Ausschließung von den britischen und französischen Kolonialmärkten durch Begünstigungen zu entschädigen? Das Mittel hierzu läge in einer Herabsetzung der Zölle von Colonialwaaren, welche direct aus jenen Ländern bezogen werden. Eine solche Verminderung des Vereinzolles würde, so weit der Betrag den Erzeugungsländern im höhern Verkaufspreise zu gute käme, den so eben berührten künstlichen Einfluß der britischen und französischen Gesetzgebung auf die Preise aufheben, oder, so weit die Zollverminderung einen Preisabschlag für die einheimischen Consumenten bewirkte, auf die Consumtion des Vereines einen für die Finanzen günstigen Einfluß ausüben. Die Schwierigkeiten, welche der Vollzug einer solchen Maaßregel unter den gegenwärtigen Umständen darböte, würden nach dem Zutritt der Hansestädte zu dem Vereine und auch durch angemessene Verabredungen mit Holland, auf den Grund des wechselseitigen Vortheils, sich wohl besiegen lassen. Um die ähnlichen Vortheile wie jene, deren sich die Industrie der Mutterländer auf den britischen und französischen Kolonialmärkten erfreut, auf dem angedeuteten Wege dem deutschen Gewerbfleisse auf außereuropäischen Märkten zuzuwenden, würde der Verein geringere Opfer als England und

Frankreich zu bringen haben, indem bekanntlich der Kolonialbesitz mit einer für das Mutterland allerwärts sehr kostspieligen Verwaltung verknüpft ist \*).

\*) Ohne diese Frage hier weiter zu verfolgen, wollen wir nur noch des Umstandes gedenken, daß man die Gestalt, in welcher nach Europa die fremden Zucker gekommen, nicht unbedingt dem Mangel an Industrie der Erzeugungsländer zuschreiben darf. Der Unterschied der Böhle nach den Graden der Verarbeitung erschwert den Erzeugungsländern die Entwicklung ihrer Industrie, und namentlich hat man erst kürzlich Klagen aus britischen Besitzungen von Kolonisten vernommen, welche ein neues, höchst vorteilhaftes Verfahren zur Darstellung des Zuckers durch die europäischen Gesetzgebungen zu benützen verhindert sind. Man würde sich daher um so leichter ohne allen Nachtheil für die finanziellen Interessen und zugleich zum Vortheil der Consumenten, welche für das gereinigte Product geringere Transportkosten zu entrichten hätten, über wechselseitige Concessionen verstehen können.

Die Wirkung, welche die französische Gesetzgebung in der angegebenen Beziehung auf die Industrie der Kolonien ausübt, läßt sich aus den Zufuhren an Rohzucker und an sucre terré, der einen höhern Grad von Verarbeitung erhalten hat, nachweisen.

Im Jahre 1833 kamen in sämtlichen französ. Seehäfen an:

	Rohzucker.	sucre terré.
aus Guadeloupe	32,567,584 Kilogr.	5,438 Kilogr.
aus Martinique	21,791,398 "	5,646 "
aus Bourbon	19,601,770 "	30,478 "