

III.

Bemerkungen über die Handelsverhältnisse des nördlichen Deutschlands, mit Bezug auf Hannover und Braunschweig *).

§. 28. Unter den Handelsstädten im nördlichen Deutschland gebührt Hamburg, Bremen und Lübeck unstreitig der erste Platz.

*) Hiezu die beiliegende Charte, in welcher die Entfernungen in Postmeilen angegeben sind.

In ihre, dem Welthandel durch die Seeschiffahrt zugänglichen, Häfen tragen Fahrzeuge aller handeltreibenden Nationen die Erzeugnisse der entferntesten Länder und Zonen; ihre eigenen Schiffe bedecken die Weltmeere, und ihre Handelsverbindungen erstrecken sich über die ganze bekannte Erde. — Auch landeinwärts, in den größten Theil des nördlichen, mittleren und südlichen Deutschlands, senden sie die Erzeugnisse der europäischen Länder und der übrigen Welttheile. Als Umsatz- und Stapelplätze des reichen Ueberflusses deutscher Producte aller Art, welche sie den Ländern und Welttheilen, die ihrer bedürfen, seewärts zuführen, ist ihre Bedeutung für Deutschland von höchster Wichtigkeit.

Welche Menge von vaterländischen Interessen überhaupt an diese Städte sich knüpfen, was dieselben für Deutschlands Cultur, Industrie und Wohlstand seit Jahrhunderten geleistet haben, und gestützt auf die, durch die Natur selbst ihnen angewiesenen, unveränderlichen Vortheile, noch Jahrhunderte leisten werden, bedarf, als allgemein bekannt, hier keiner besondern Ausführung.

§. 29. Nächst den freien Hansestädten waren es die beiden Hauptstädte Hannover und Braunschweig, welche sich stets mit Erfolg bestrebten, einen ausgezeichneten Platz unter den Handelsstädten Deutschlands zu gewinnen. Milde Regierungen, mäßige Handelsabgaben, umfassende Chausseeanlagen und ihre besonders günstige geographische Lage, sowol gegen Mittel- und Süddeutschland, als im Mittelpunkte des nördlichen Deutschlands gegen die Seeküsten und Seestädte, — alles das mußte zur Unterstützung dieses Bemühens wesentlich beitragen.

Ihre Handelsverbindungen mit den Seestädten sind vor

großer Wichtigkeit. Ihr Eigenhandel dehnt sich nicht blos auf die näheren Umgebungen aus, sondern erstreckt sich auch über entferntere Gegenden Deutschlands und über andere Länder. In der Mitte von Landstrichen belegen, wo Ackerbau und Viehzucht einen hohen Grad von Vollkommenheit erreicht haben, viele schätzbare Naturproducte im Ueberflus gewonnen werden und manche einträgliche Gewerbe blühen, gehören viele Gegenstände des ausgedehntesten Handels in ihren Bereich.

Seewärts versenden sie theils die Gegenstände des eigenen Handels über Bremen, Hamburg und Lübeck, theils befördern sie dahin, im Wege der Expedition, aus einem großen Theile von Deutschland die Waaren, welche ihren Abzug in dieser Richtung nehmen.

Landeinwärts führen große Straßen von Hannover und Braunschweig nach den wichtigsten Handelsstädten des innern Deutschlands; südöstlich über Leipzig nach Dresden, Prag, Wien, Italien; südlich über Göttingen, Nürnberg, nach Baiern, Württemberg ic.; südwestlich über Kassel, Frankfurt, nach Baden, Frankreich und der Schweiz.

Die großen Straßen, ostwärts über Magdeburg und Berlin nach Preußen, Polen, Schlessen ic., westwärts über Minden nach Westphalen, den fabrikreichen Gegenden am Rhein, nach Frankreich, den Niederlanden ic., erleichtern ihren Verkehr mit den entfernteren Ländern dieser Himmelsstriche. Vor allen sind es aber die Handelsstraßen nach den Seestädten, in nördlicher Richtung, durch welche ihr Handel belebt wird, weil auf diesen Wegen die meisten Bedürfnisse vom Auslande bezogen, die im Inlande gewonnenen Erzeugnisse ins Ausland abgesetzt und die meisten Gegenstände des Expeditionshandels durchgeführt werden.

Mit diesen Landwegen concurriren die, westlich und nördlich von Hannover und Braunschweig in gleicher Richtung ziehenden Wasserstraßen der Elbe und der Weser. Wären beide Ströme vollkommen schiffbare Canäle, wäre die Schiffahrt auf denselben nicht durch eigenthümliche, von der Natur selbst hervorgebrachte Hindernisse erschwert, so würden jene wichtigen Handelswege in die Classe gewöhnlicher Communicationsstraßen herabsinken, und nur zu Zeiten, bei Frost oder Trockniß, benugt werden.

Hannover, als Uferstaat der Elbe und Weser, so wie Braunschweig, als Uferstaat der letztern allein, stehen zwar auch zu den Flüssen in naher Beziehung; bei Erwägung der Interessen und Vortheile jener Wasserstraßen, im Gegensatz zu den Landstraßen, kommen aber folgende Rücksichten hauptsächlich in Betracht:

1) Beide Staaten sind, im Verhältniß zu den übrigen Uferstaaten, nur auf kurzen Strecken Mitbesitzer der Flüsse, wogegen sich die Landstraßen in beträchtlicher Ausdehnung durch ihr Gebiet hinziehen.

2) Minden, Hameln, Nienburg und Holzminden an der Weser ausgenommen, liegt keine ihrer Handelsstädte an den Ufern beider Ströme. Die Landstraßen hingegen berühren, außer den Hauptstädten, die sämtlichen mehr oder minder wichtigen Handels- und Landstädte.

3) Die Vortheile des Wassertransports kommen nur einem geringen Theile der Unterthanen zu Gute; in einem weit größeren Verhältniße erfreuen sich dieselben dagegen eines lebhaften Landverkehrs.

4) Der Lauf beider Flüsse streift gewissermaßen nur die Grenzen dieser Länder, und wirkt deshalb auf den innern Verkehr nur mit geringem Erfolge.

5) Das unmittelbare Interesse der Regierungen an den Wasserstraßen, rücksichtlich der Zölle und anderer Einnahmen für die öffentlichen Cassen, erscheint eben so unerheblich, als dieselben Vortheile bei den Landstraßen höchst beträchtlich sind.

Wägt man diese, nur in den Hauptsachen angeführten Verhältnisse gegen einander ab, so ergiebt sich als Resultat von selbst, daß der Handel und Verkehr auf den Landwegen vorzugsweise zu begünstigen sei.

Wenigstens bleibt kein dringendes Motiv übrig, um die Flußwege auf Kosten der Landwege zu erheben, und beide Regierungen leisten dem, was die übrigen Nachbarstaaten der Flüsse nach Recht und Billigkeit verlangen dürfen, gewiß vollständig Genüge, wenn sie der Flußschiffahrt niemals Hindernisse entgegenstellen, und wenn sie nicht störend, sondern nur wetteifernd durch die Landstraßen, zum Besten des gesammten Handels, auf jene einwirken.

§. 30. Die Regenten derjenigen Länder, welche die jetzigen Bestandtheile des Königreichs Hannover und des Herzogthums Braunschweig ausmachen, sind stets von dem Grundsatz ausgegangen, daß beide Staaten, in Ansehung ihres Handels und Verkehrs, nur ein und dasselbe Interesse mit Vortheil verfolgen dürften. Diese übereinstimmende Politik beruht auf naturgemäßen, geographischen und andern Verhältnissen; durch Absonderung der Interessen würden beide Staaten sich gegenseitig nur schaden und schwächen.

Hannovers wichtigste, so wie mehrere seiner minder wichtigen Handelsstraßen, seine Hauptverbindungsstraßen mit den südlichen Provinzen, berühren Braunschweigs

Gebiet. In den braunschweigischen Landen, so vielseitig begrenzt vom hannoverschen Gebiete, finden die Bewohner des Letztern sichern und vortheilhaften Absatz für ihre Producte.

Braunschweig versorgt eine ausgedehnte, aber fohnarme Gegend der Provinz Lüneburg häufig mit dem nöthigen Getreide, und ein großer Theil der Bewohner dieser, so wie anderer fruchtbarer Landstriche Hannovers findet fast für alle Producte, z. B. Getreide, Vieh, Holz, Kohlen, Torf, Steine ic., seinen einzigen Absatz nur in Braunschweig. Braunschweigs Handels- und Heerstraßen nach dem Norden wie nach dem Süden verbreiten Verkehr und Verdienst in jenen Richtungen, und Hannovers Handlungshäuser und Fabriken veräußern ihre Waaren auf den Braunschweiger Messen.

Auf ähnliche Weise gestaltet sich im Gegensatz der Verkehr der braunschweigischen zu den hannoverschen Provinzen. Braunschweigs Handelsstraßen in die Seestädte, seine Hauptstraßen nach Süden und Westen, auf Kassel, Frankfurt, wie auf Hildesheim, Minden ic., ziehen durch das hannoversche Gebiet, und von Hannover bezieht es viele unentbehrliche Bedürfnisse. Auch in Ansehung der Flüsse haben beide Staaten das nämliche Interesse, und jedenfalls ein solches, welches sie bewegen muß, Mißverhältnisse in der vortheilhaften Benutzung der Flüsse gegen die Landstraßen zu beseitigen, und letztere dergestalt zu vervollkommen, daß diese mit den Flüssen, und ihre eigenen Handelsstädte mit denen der Nachbarstaaten die Concurrnz auch künftig zu bestehen vermögen.

§. 31. Die wahren Fundamente, auf welche seit Jahrhunderten der Wohlstand der Bewohner beider Staaten

hauptsächlich, ja beinahe ausschließlich und dauernd sich gründete, waren Ackerbau und Handel. Gewerbe von größerer Ausdehnung, Manufacturen und Fabriken, wenn gleich in einzelnen Gegenden und einzelnen Zweigen vorhanden und blühend, fanden weder in den Gesinnungen der Bevölkerung, noch in den Augen der Regierungen jemals so vorherrschende Aufnahme und Begünstigung, daß sie neben jenen Haupt-Elementen der allgemeinen Wohlfahrt ein gleiches Maaß von Beachtung und Einfluß zu erringen vermochten. Dabei ist aber diejenige Gattung von Industrie, welche durch Ackerbau und Handel belebt, im engern Kreise und in den Schranken der Gewerbe dasjenige schafft und formt, was die gewöhnlichen Bedürfnisse des Lebens bedingen, keinesweges zurückgeblieben, sondern Nutzen bringend und gewinnend mit der allgemeinen Entwicklung der Intelligenz fortgeschritten.

Die Streitfrage neuerer Zeit, ob große und zahlreiche, besonders ob solche Gewerbsanstalten, welche durch die Regierungen auf Kosten der Bevölkerung gegründet, durch Zollschutz und andere Begünstigungen geschirmt und erhalten werden, ungeachtet ihres nachtheiligen Einflusses auf den eigentlichen Handel, ungeachtet der großen Nothstände, welche sie oft nach sich ziehen, ungeachtet der mannichfachen Verlegenheiten, welche sie häufig den Regierungen selbst bereiten, und so mancher andern Schattenseiten, die sich nicht verbergen lassen, das Wohl der Staaten wahrhaft zu begründen geeignet sind; oder ob, wie bei uns, wo kein künstlicher Reiz dergleichen Anstalten geschaffen, vielmehr die Entwicklung der Industrie dem naturgemäßen Gange überlassen worden, der Betrieb der Gewerbe im kleinern Maaßstabe, und zwar nur solcher Ge-

werbe, welche das allgemeine Bedürfniß hervorruft und eben deshalb auch ohne unmittelbare Einwirkungen erhält, für diesen Zweck dasselbe oder noch mehr leistet, als jene, — diese Streitfrage mag hier völlig auf sich beruhen; wir haben uns nur an das, was wirklich besteht, zu halten, und hiernach unsere Bestrebungen und Ansichten zu bemessen. Betrachten wir aber die Verhältnisse, wie sie wirklich liegen, aus diesem Gesichtspunkte, so ist es nicht der Zustand unserer eigentlich fabricirenden und auf den entfernteren Absatz, besonders auf den Absatz in das Innere Deutschlands berechneten Gewerbe, welcher solche Rücksichten in Anspruch nimmt, denen alle andere untergeordnet sein müssen; vielmehr stehen hier die weit wichtigeren Rücksichten, welche unser Ackerbau mit den ländlichen Productionen, und ganz besonders die, welche der Handel in Anspruch nimmt, in der ersten Linie. Ackerbau und Gewerbe theilen sich in die Früchte dieses Handels; was für denselben gehofft, oder gefürchtet und gethan werden mag, verdient daher um so mehr unsere volle Aufmerksamkeit. Werfen wir nun zuvörderst einen Blick auf den frühern Zustand, die Veränderungen und die jetzige Lage der Verhältnisse, durch welche der Handel in unsern Ländern seine Richtung, Ausdehnung, oder Beschränkung empfängt.

§. 32. Eigenhandel mit deutschen, europäischen und überseeischen Producten, so wie der Transit aller Gegenstände, welche durch unsere Länder aus und nach Deutschland geführt werden, blühte von undenklichen Zeiten her in diesen Gegenden. Die Stütze des Eigenhandels war und ist der Transit; ohne die Mitwirkung des letztern, welcher Handelsverbindungen anknüpft und bis in weite Ent-

fernungen ausdehnt, durch welchen die Fracht regulirt und ermäßigt, und dem ersteren die Gelegenheit zum vortheilhaften Bezuge und zur billigen Versendung der Waaren bereitet wird, würden dem Eigenhandel große Vorzüge entgegen gehen.

So lange das vormalige deutsche Reich, und in demselben kein Zoll- und Mauth-System bestand, wie neuere Theorien solche in Menge geschaffen, ja selbst noch während der ersten Periode der neuen Bundeseinigung Deutschlands vom Jahre 1815, waren dem Handel Norddeutschlands nach allen Seiten hin die Wege ins Innere geöffnet; er bewegte sich frei und unverändert in allen denjenigen Richtungen, die seit undenklichen Zeiten ihm angewiesen, und als die einmal gebräuchlichsten und naturgemäßeften von jeher benutzt worden waren. Zwischen den Hansestädten und dem Innern ging der Waarenzug durch Hannover und Braunschweig, nach Kurhessen, Frankfurt, Hessen-Darmstadt, Nassau, Baden, in die Schweiz, Frankreich, Italien, nach den sächsischen und thüringischen Staaten, Würtemberg, Baiern, Tyrol; nach dem Königreiche Sachsen, Böhmen, Mähren, Oesterreich und Italien, und wie westlich nach Westphalen, dem Rhein und den Niederlanden, eben so östlich nach der Elbe, den östlichen preussischen Staaten, Schlessen u. s. w.

Nach dem Süden gab es keine andere Hauptstraßen, als diejenigen, welche durch die Länder zwischen der Elbe und Weser hinzogen.

Im Norden sahen sich Hannover, Braunschweig, Harburg, Lüneburg, Celle, Minden; im Süden, Frankfurt, Nürnberg und Leipzig fast im ausschließlichen Besitze des Transitohandels.

Damals existirten noch keine haussirte Straßen von Hamburg und Stettin auf Berlin; von Berlin nach Frankfurt a. d. S., Schlessen, nach Magdeburg, in die Lausitz, ins preussische Sachsen; von Magdeburg und Berlin auf Halle, auf Nordhausen, in die sächsischen Staaten, Baiern u. s. w. Die Flußschiffahrt auf der Elbe und Weser, durch Stapelrechte und willkürliche Zölle gehemmt, bedeutete wenig; Magdeburg gehörte noch nicht zu der Zahl der wichtigsten norddeutschen Handelsstädte, und von der vortheilhaften Beschiffung des Rheins, Mains und anderer Flüsse war kaum die Rede.

Preußen, dessen Handelseinrichtungen stets mehr oder minder auf uns zurückwirken, so wie andere, rücksichtlich des Transits für uns wichtige Staaten, erhoben seit dem Befreiungskriege mäßige Abgaben vom Verbrauch und von der Durchfuhr. Jenes so wenig, als diese erblickten in umfassenden Zollsystemen und neuen Straßenanlagen wirksame Mittel, den Handel und Verkehr der Nachbarstaaten zu erschweren oder zu hemmen; die Erhebung der Durchgangszölle nach verschiedenen Sägen auf den verschiedenen Straßen, und zwar in bald höheren, bald geringeren Beträgen, je nachdem diese Straßen, im eigenen Interesse, entweder erschwert oder begünstigt werden sollten, wurde noch nicht als Hebel benutzt, um den Handel hinweg und in andere, bis dahin nicht gebräuchliche Richtungen zu leiten.

Die Staaten des deutschen Bundes hatten sich überhaupt dem Bestreben noch nicht überlassen, sich von einander abzusondern und für sich abzuschließen, den Handel von den bisherigen Wegen zu verdrängen, und sich das anzueignen, was bisher der Nachbarstaat besessen hatte.