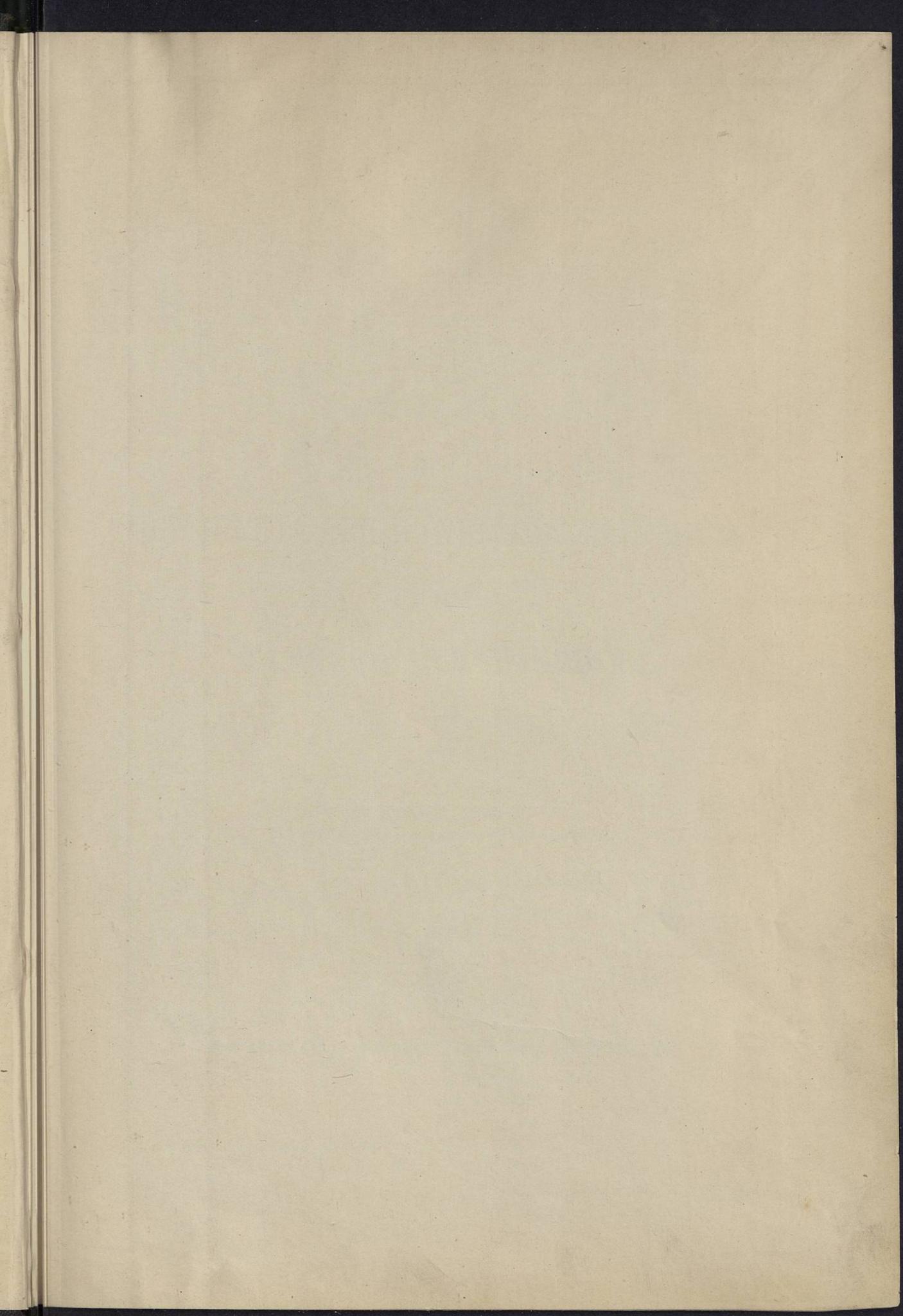
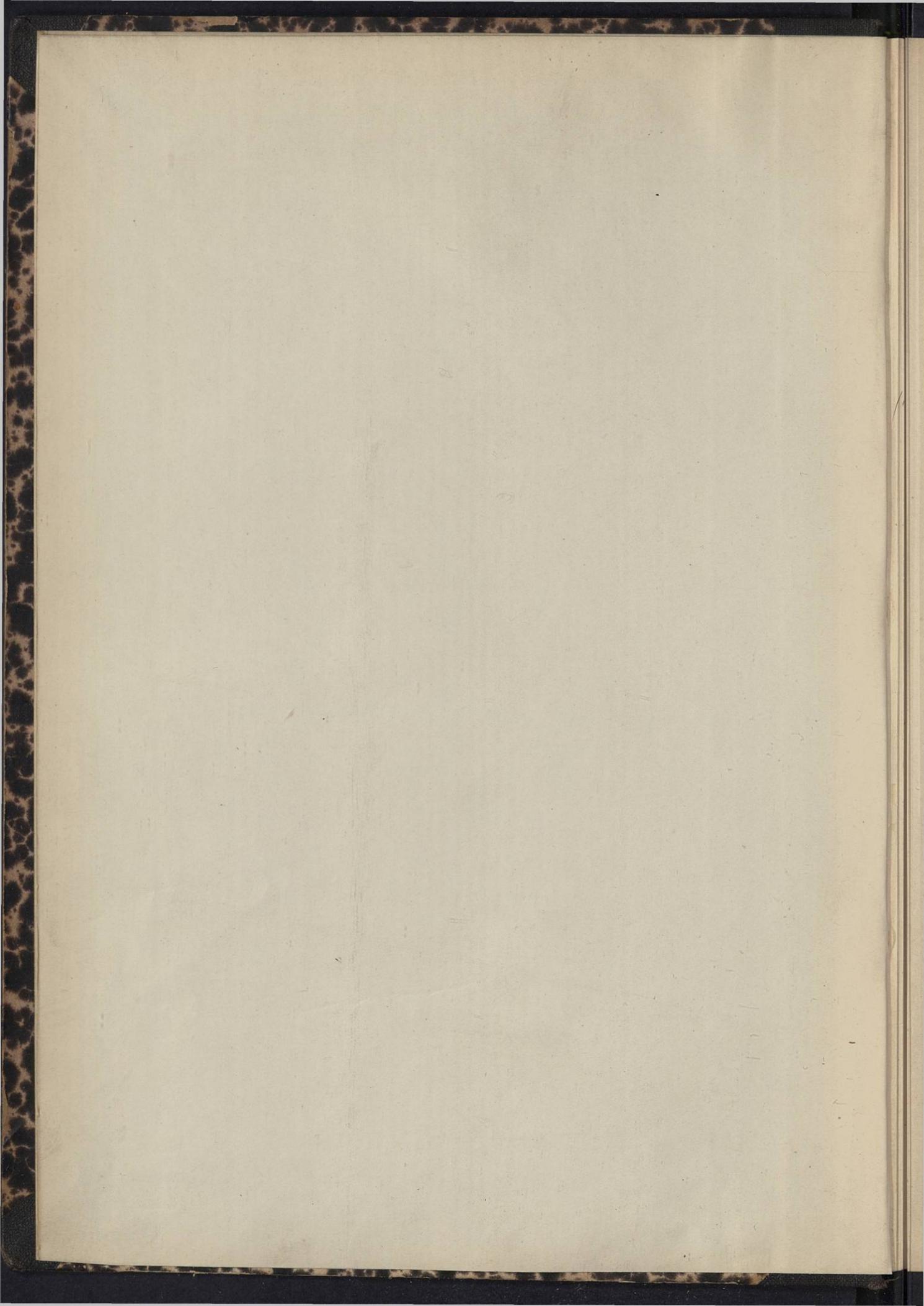




0111217 - 101
62576





3.

BEITRÄGE

ZUR

GESCHICHTE DER HANDELSBEZIEHUNGEN

ZWISCHEN

HAMBURG UND AMERIKA.

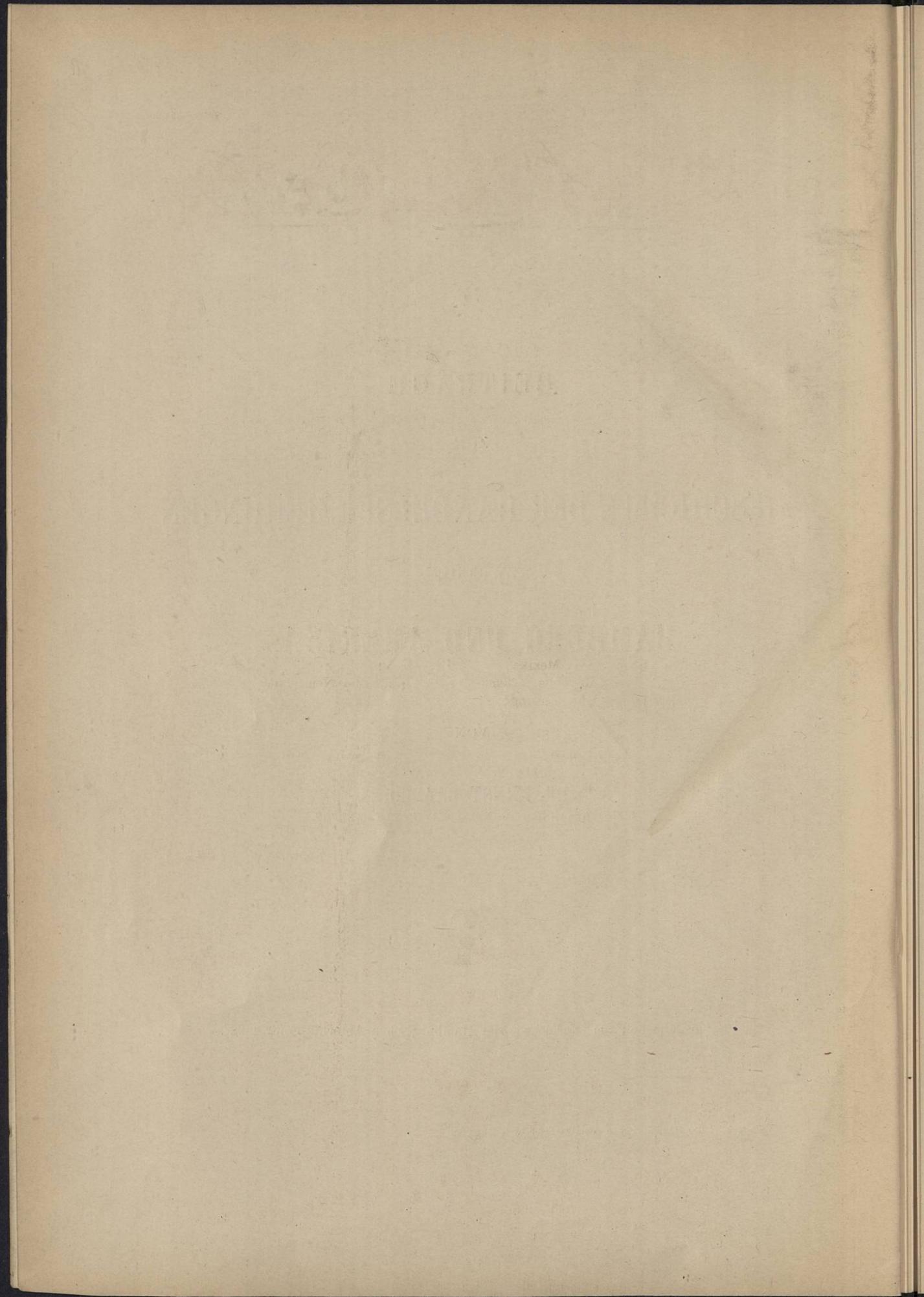
von

DR. ERNST BAASCH,

BIBLIOTHEKAR DER KOMMERZBIBLIOTHEK IN HAMBURG.



Separatabdruck aus „Festschrift der Hamburgischen Amerika-Feier 1892“.





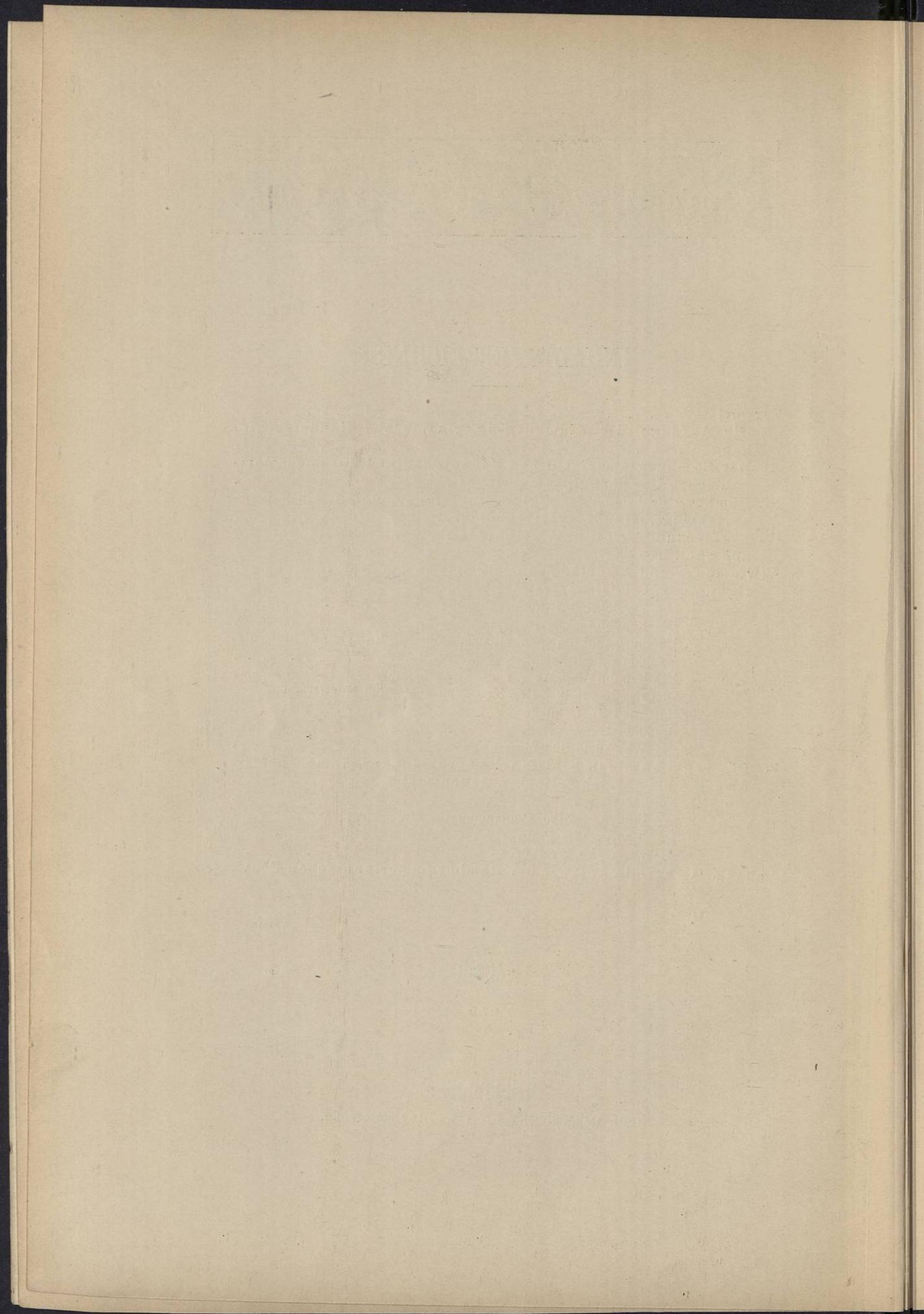
INHALTSVERZEICHNISS.

	Seite
Vorwort	3
I. Die Anfänge der Hamburg-amerikanischen Handelsbeziehungen	5
II. Der Hamburg-amerikanische Handel während des nordamerikanischen Unabhängigkeitskrieges	32
III. Hamburg und die Vereinigten Staaten nach dem Unabhängigkeitskriege. Handelsvertragspläne	53
IV. Blüthe und Verfall des Hamburg-amerikanischen Handels vor und nach 1800	66
V. Hamburg und Amerika nach 1815, mit besonderer Berücksichtigung der Handelsverträge	96
1. Die Vereinigten Staaten	96
2. Die Republik Texas	133
3. Hamburg und die spanisch-amerikanischen Kolonien während des Unabhängigkeitskampfes	137
4. Die Republik Mexiko	148
5. Die alte Republik Kolumbien, Venezuela und Neu-Granada	159
6. Haïti und St. Domingo	169
7. Brasilien	173
8. Die Westküste Südamerika's	193
VI. Die regelmässigen Schiffahrts-Verbindungen Hamburgs mit Amerika bis zur Schwelle der Gegenwart	198
1. Nordamerika	199
2. Westindien, Mexiko, Centralamerika etc.	219
3. Brasilien und La Plata	229
4. Amerikanische Westküste	243
Anhang. Ueber die Anfänge der Hamburg-amerikanischen Post .	248



Druckfehler:

S. 21, Reihe 10 von oben: wieder statt viele.





VORWORT.



chon aus der Bezeichnung „Beiträge“, die ich dieser Schrift vorgesetzt, ergiebt sich, dass dieselbe keinen Anspruch auf eine erschöpfende Darstellung der Hamburg-amerikanischen Handelsbeziehungen erhebt; um mit einer solchen hervortreten, bedürfte es jahrelanger Forschung auf breiterer archivalischer und literarischer Basis.

Dennoch glaube ich auch mit dieser Studie etwas zu Tage gefördert zu haben, was noch fehlte: nämlich eine nothwendige Vorarbeit für die weitere Forschung, eine Vorarbeit, die zugleich als ein neuer Baustein zur Hamburgischen Handelsgeschichte dienen möge.

Die sichtbaren Mängel der Schrift aber mögen wenigstens zum Theil ihre Erklärung in der Kürze der mir zur Verfügung stehenden Zeit finden.

Das Material, auf dem die Arbeit aufgebaut ist, entstammt zum grösseren Theil archivalischen Quellen, namentlich des Stadtarchivs und des Archivs der Handelskammer in Hamburg. Wo nicht eine andere Quelle angegeben ist oder die Kenntniss von der betreffenden Sache als allgemein angenommen werden konnte, ist also aus jenen Archiven geschöpft. Dem Stadtarchiv zu Bremen verdanke ich die Benutzung der Korrespondenz über den brasilisch-hansischen Handelsvertrag, dem Lübecker Stadtarchiv einige Notizen über die Jahre 1782 bis 1784, dem Breslauer Staatsarchiv die Mittheilung einiger Schriftstücke aus derselben Zeit; endlich konnte ich auch aus den von mir vor zwei Jahren in holländischen Archiven gemachten Studien Einiges verwerthen. — Der letzte, über

die regelmässigen Schiffahrtsverbindungen handelnde Haupttheil der Schrift stützt sich meist auf nicht-archivalisches Material; für diesen Abschnitt sind namentlich die Hamburger Tagesblätter, in erster Linie die „Börsenhalle“, ferner Prospekte, Jahresberichte der Gesellschaften u. dgl. benutzt.

Allen denen, die mich bei dieser Arbeit mit Rath und That unterstützt, sei hiermit herzlichster Dank ausgesprochen.

Hamburg, im August 1892.

Der Verfasser.



I.

DIE ANFÄNGE DER HAMBURG-AMERIKANISCHEN HANDELSBEZIEHUNGEN.



änger als der Seehandel der meisten andern grossen seefahrenden Nationen ist derjenige Deutschlands nahezu ausschliesslich auf die Fahrt in den europäischen Gewässern beschränkt gewesen.

Vor den grossen Entdeckungen des fünfzehnten und sechzehnten Jahrhunderts sich aufs Weltmeer hinauszuwagen, galt als eine Thorheit und als ein Wagniss; für lange Zeit war die Islandfahrt der Hansestädter ihre weiteste und gefährlichste Seereise, die einzige, die mehr als eine blosse Küstenfahrt war.

An den Entdeckungen haben, das ist ja eine bekannte, viel erörterte Thatsache, die Deutschen selbständigen Antheil nicht genommen, man müsste denn die verunglückten Unternehmungen der Süddeutschen in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts so bezeichnen. Missionare deutscher Nationalität haben sich eifrig an der Christianisirung der Indianer betheilt¹⁾, deutsche Landsknechte und Seeleute zahlreich in fremden

¹⁾ Und gerade die deutschen Missionare wurden besonders hochgeschätzt; so schreibt der Pater J. Roth im Jahre 1664: „Ihr aber schickt aus unserm Deutschland mehrere Arbeiter in diesen Weingarten, dann die Deutschen und Niederländer thun es aller Orten denen übrigen Missionariis bevor und tragen zur Ehre Gottes das Sieg-Kräntzlein davon.“ Ferner äussert sich Pater Kaller in Mexiko im Jahre 1688: „Nicht weniger gelten allhier unsere Brüder Apotheker, welche mit teutschen Artz-

Diensten die amerikanischen Gewässer durchfahren und für fremde Interessen auf amerikanischem Boden ihr Blut vergossen — von Hans Stade in Brasilien bis auf die Hessen und Braunschweiger im englischen Solde in Nordamerika. Endgültige Eroberungen haben die Deutschen in Amerika nicht gemacht, Kolonien nicht erworben.

Und wer sollte auch in dem Deutschland des 16. Jahrhunderts Kolonien erwerben und, was die Hauptsache ist, dauernd erhalten und schützen? Karl V. hatte als spanisch-niederländischer Herrscher Kolonien genug, und seinen Nachfolgern auf dem deutschen Kaiserthrone fehlte es an dem wesentlichen Erforderniss einer überseeischen Politik, an einer Flotte.

Die Einzigen aber in deutschen Landen, die sich des Besitzes zahlreicher Schiffe erfreuten, die Seestädte, waren viel zu nüchtern und vorsichtig, um sich auf transatlantische Eroberungen einzulassen; sie sahen ruhig zu, wie die Welser ihre Schätze in den Urwäldern Venezuela's verschwendeten, und fuhren unentwegt fort, in den altgewohnten Geleisen Handel und Schiffahrt zu treiben. Genialer und grossartiger haben den Entdeckungen gegenüber die Süddeutschen sich gezeigt, praktischer und politischer die Seestädte. Zu kolonialen Eroberungen gehörten damals noch viel mehr Mittel an Menschenmaterial und Geld und Ausdauer, als in unseren Tagen; mochten die Hansestädte ein gut Theil Ausdauer und Zähigkeit besitzen, Menschen und Geld standen ihnen nicht in dem Masse zur Verfügung, wie den Spaniern, Portugiesen, Holländern und Engländern.

Höchst bedauernswert und folgenreich ist allerdings die Nichtbeteiligung Deutschlands an den Eroberungen in der neuen Welt gewesen. Meist pflegt man auf die idealen Güter hinzuweisen, die dem Deutschen in den Schoss gefallen seien gleichsam als Ersatz dafür, dass er zur Theilung der Erde zu spät gekommen sei; in Poesie und Prosa ist diese Anschauung verewigt und verherrlicht worden. Für den kühlen Beobachter kann dieser Hinweis nur ein schwacher Trost sein; denn

neyen vielen Siechen aufhelffen, die von denen Medicis als unheilbar verlassen werden, indem diese für eine gewisse, aber in der That falsche Grund-Regul halten, die teutsche Medicinen thäten hier zu Land mehr Schaden als Nutzen bringen, folgends, da sie von ihrem Irrwahn nicht wollen abstehen, täglich erfahren müssen, dass, gleichwie sie die Gottes-Aecker mit Leichen anfüllen, also durch die teutsche Artzney-Kunst unzähllich viel an denen sie verzweifeln, wieder aufkommen.“ (Allerhand so lehr- als geistreiche Brief-Schriften und Reis-Beschreibungen, welche von denen Missionariis der Gesellschaft Jesu aus beyden Indien etc., Augspurg und Grätz 1728, Theil I, S. 115, II. 73 u. öfter.)

ebenso wie in England und den Niederlanden, wo die Zeit der klassischen Blüthe von Wissenschaft und Kunst, die Epoche der kirchlichen Kämpfe mit den kolonialen Eroberungen und Entdeckungen zusammenfällt, hätte auch in Deutschland eine Vereinigung dieser Bestrebungen sich nicht auszuschliessen brauchen.

Kolonialbesitz ist für lange Jahrhunderte gleichbedeutend gewesen mit Kolonialhandel; mit dem Verzicht auf ersteren, musste Deutschland die Hoffnung, an letzterem Anteil nehmen zu können, fallen lassen. Das ist sowohl wirtschaftlich wie social und politisch von nicht zu unterschätzendem Einfluss auf die Entwicklung unseres Vaterlandes gewesen. Man denke sich das Deutschland des 17. Jahrhunderts mit reichen Kolonien in den Indien beider Welten; der wirtschaftliche Verfall nach den grossen Religionskriegen wäre nicht derartig gewesen, wie er in Wirklichkeit wurde.

Es ist mehrfach, namentlich im 17. Jahrhundert, an Deutschland die Möglichkeit, dauernde koloniale Erwerbungen zu machen, herangetreten. Ich übergehe die Versuche eines Usselinx, eines Becher, die Deutschen zu kolonialen Unternehmungen aufzumuntern. Zu keiner Zeit aber ist unser Vaterland so nahe daran gewesen, endgültig zu einem kolonialen Besitz zu gelangen, wie unter dem Grossen Kurfürsten¹⁾. Dass diese Versuche misslangen, ist bekannt; die Gründe ihres Misslingens zu erörtern, dafür ist hier nicht der Ort. Eifersucht der grossen Seemächte, Missgeschick und Unglück im Einzelnen, Mangel an ausreichendem Kapital, nicht zuletzt aber Theilnahmlosigkeit der Hansestädte²⁾ haben zu dem Misslingen jener Versuche beigetragen.

Als erster und wichtigster Grundsatz für die koloniale Handelspolitik aller Staaten seit den grossen Entdeckungen galt der Satz: der Handel mit diesen Kolonien ist dem betreffenden Mutterlande vorbehalten. Dieser Grundsatz galt, mochte nun das Mutterland den Kolonialhandel an besondere, privilegierte Compagnien oder an Privatpersonen übertragen. Aber dies Princip hat sich doch erst allmählich entwickelt und ist von der Praxis vielfach durchbrochen worden. Nirgends hat so schwunghaft wie

¹⁾ Vergl. Schück, Brandenburg-Preussens Kolonialpolitik unter dem Grossen Kurfürsten und seinen Nachfolgern. 2 Bde. Leipzig 1889.

²⁾ Dass nicht immer und in allen Fällen die Hansestädte, voran Hamburg, sich gegen koloniale Unternehmungen ablehnend verhalten haben, geht, abgesehen von Schück's Werk, namentlich aus dem Aufsatz von Seraphim, Kolonialpolitische Streifzüge ins 17. Jahrhundert im Lichte des herzoglichen Archivs in Mitau (Baltische Monatsschrift, Reval 1889, Bd. 37, Heft 1, S. 50 ff.) hervor.



in Amerika der Schleichhandel geblüht, nirgends so wie dort Staatsmonopole und Gesellschaftsprivilegien geschädigt. Namentlich in Kriegszeiten — und im 17. und 18. Jahrhundert war der Janustempel bekanntlich nicht oft geschlossen und Seekriege sehr zahlreich — waren die kolonialen Gewässer der Tummelplatz aller seefahrenden Nationen. Und nicht zum Schaden der Kolonien; in Kriegszeiten hat der Handel derselben oft am meisten geblüht¹⁾.

Es wäre seltsam, wenn nicht auch die deutsche Schiffahrt sich gelegentlich an diesem mehr oder weniger illegitimen Kolonialhandel beheiligt hätte. Nur von einer deutschen Stadt scheint es sich nachweisen lassen zu können, von Hamburg.

Die Zeit der Entdeckungen selbst scheint spurlos an dieser Handelsstadt vorübergegangen zu sein, spurlos wie an allen niederdeutschen Städten. Alle diese bewegten sich noch ganz im Kreise des eigentlich hansischen Handelsbetriebes, der, wenn auch schon in seinen Grundfesten stark erschüttert, doch noch nicht, wie von Vielen behauptet, verfallen war.

Der Einfluss der Entdeckungen auf den hansestädtischen Handel ist ebenfalls bis weit in das 16. Jahrhundert hinein kaum bemerkbar; indirekt zeigte dieser Einfluss sich in einer Zunahme des Verkehrs mit dem Kolonien besitzenden Westen, mit Spanien, Portugal und den Niederlanden; im Einzelnen hat hierüber die Forschung noch kaum begonnen.

Für den Hamburgischen Handel ist die zweite Hälfte des 16. Jahrhunderts durch mancherlei Umstände eine sehr bedeutungsvolle Periode geworden. In diese Zeit fällt die Errichtung des englischen Stapels in Hamburg durch die Merchant Adventurers, die Einwanderung zahlreicher Niederländer und portugiesischer Juden. Auf die mannigfachen, durch diese Einwanderungen auf das Gewerbe und den Handel Hamburgs nicht allein, sondern auch auf die deutsche Industrie geübten Einflüsse ist oft hingewiesen worden.

Weniger beachtet und bekannt ist die Einwirkung, die ohne Zweifel durch diese Zuwanderungen auf die Ausdehnung des Hamburgischen Handels über den Ocean ausgeübt worden ist. Dass ein solcher Zusammenhang bestanden hat, werden wir im Folgenden sehen. Nur noch ein paar Worte über das zu erwartende Resultat unserer Erörterung. Dass dasselbe

¹⁾ Vergl. Roscher in Roscher-Jannasch, Kolonien, Kolonialpolitik und Auswanderung, 3. Aufl., S. 162.

Manchen nicht befriedigen wird, liegt in der Natur der Sache und der Quellen. Die deutsch-amerikanischen Beziehungen bis zur zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts lassen sich nicht unter grosse Gesichtspunkte stellen; in einer Reihe kleiner, meist von einander unabhängiger Episoden wickeln sich diese Verhältnisse ab. Und dem entsprechen die Quellen, die hierüber nur äusserst spärlich fliessen. Selten kann ohne Vorbehalt ein Urtheil abgegeben, das Hülfszeitwort „es scheint“ muss in den meisten Fällen in Anspruch genommen werden. Deshalb muss an die Stelle eines vor allen Anfechtungen sicheren historischen Resultats oft die Kombination treten, über deren Zulässigkeit im Einzelnen die Entscheidung offen stehen mag; und manche klaffende Lücke in der Entwicklung kann nur durch aphoristische Daten kümmerlich ausgefüllt werden..

Nichtsdestoweniger möge hier der Versuch gemacht werden, in jene frühesten transatlantischen Beziehungen Hamburgs etwas mehr Licht zu bringen.

Zunächst zu den Nachrichten über die erwähnte Ausdehnung des Hamburgischen Handels Ende des 16. Jahrhunderts.

Im allgemeinen macht uns Ritter Heinrich Rantzau in seiner Beschreibung Hamburgs im Jahre 1597 die Mittheilung, dass die Schiffahrt der Hamburger damals auch nach „Indiam“, d. h. Amerika, ging¹⁾. Wir sind aber erfreulicher Weise nicht auf diese allgemeine Notiz beschränkt; aus archivalischem Material lässt sich Rantzau's Angabe näher beleuchten. Die Hamburger sind Ende des 16. und Anfang des 17. Jahrhunderts nach Brasilien gefahren, derjenigen amerikanischen Kolonie, die bis Ende des 16. Jahrhunderts verhältnissmässig am meisten Fremden zugänglich war; in Brasilien haben die Hamburger ihre Fahrzeuge mit Landesprodukten gefüllt und ihren Weg dann heimwärts zum Elbestrand genommen, um von dort die Erzeugnisse der Neuen Welt weiter zu versenden. Für diese interessante, meines Wissens bisher unbekannte That-sache finden sich folgende Nachweise.

Es ist ein glücklicher Umstand, dass gleich die ersten Nachrichten über jenen alten Verkehr der Hamburger mit Brasilien einen Einblick in den Umfang dieses Verkehrs zu geben geeignet sind; diese Nachrichten sind statistischer Art. Aus einer archivalischen Quelle²⁾ geht hervor, dass aus Brasilien in Hamburg ankamen:

¹⁾ Zeitschrift des Vereins für Hamb. Gesch. III, 256.

²⁾ Nämlich den im Hamburger Stadtarchiv befindlichen sog. „Schifferbüchern“, die von mir schon früher benutzt worden. Eine Bearbeitung derselben liegt nahezu druckfertig vor und wird demnächst von mir herausgegeben werden.

*Lugojans
s Lazafeln*

im Jahre 1590 : 11 Schiffe			
"	"	1591 : 2	"
"	"	1594 : 1	"
"	"	1595 : 1	"
"	"	1598 : 3	"
"	"	1602 : 1	"

Ob schon vor 1590 diese Verbindung bestanden, muss dahingestellt bleiben; wahrscheinlich ist es, da kaum anzunehmen, dass diese Fahrt mit der stattlichen Zahl von 11 Schiffen begonnen hat.

Wenn soeben die Quelle, der diese Zahlen entnommen sind, eine statistische genannt worden, so muss hier bemerkt werden, dass an statistische Genauigkeit, wie wir sie von modernen Aufzeichnungen der Art erwarten, hierbei nicht zu denken ist. Nach dem ganzen Charakter der Schifferbücher, den im Einzelnen zu erörtern wir einer anderen Gelegenheit überlassen müssen, bieten uns jene Zahlen nur ein ungefähres Bild des wirklichen Verhältnisses. Dass von den dreizehn Jahren 1590—1602 nur für sechs Jahre Ankünfte aus Brasilien verzeichnet sind, ergiebt sich zum Theil ohne Zweifel eben aus dem Fehlen der Schifferbücher für einzelne Jahre. Für ein Jahr, 1602, lässt sich die absolute Unrichtigkeit jener Angabe, dass nämlich nur ein Schiff von Brasilien angekommen sei, anderweitig nachweisen; in einer urkundlichen Aufzeichnung vom 11. December 1605¹⁾ ist die Rede von „semtliche Redere der drey Schiffe, so hiebevor Hans Balhorn, Claus Holstein und saliger Diderich Meinss geführet und vor 3 Jahren allhie auss Brasilien arriviret sein“; darnach sind also 1602 mindestens 3 Schiffe aus Brasilien in Hamburg angekommen.

Mag aber der statistische Werth jener Zahlen nur sehr gering sein, für die allgemeine Kenntniß von jenem Verkehr sind sie uns doch höchst willkommen. Die mannigfachen Fragen allerdings, die diese Zahlen an uns richten, müssen zum Theil noch offen bleiben, bis eingehendere Forschungen hoffentlich mehr Licht in diese Verhältnisse bringen. Aber ganz im Dunkeln tappen wir doch auch nicht.

Die erste Frage, die man aufwirft, wenn man die mitgetheilten Zahlen betrachtet, ist die: Fuhren die Hamburger direkt von Hamburg nach Brasilien? Oder begann die eigentliche Brasilfahrt erst von Portugal aus? Die Handelsverbindung Hamburgs mit letzterem Lande war sehr alt; die hansischen Kaufleute nahmen in Lissabon eine ganz hervorragende Stellung ein. Durch zahlreiche Privilegien waren ihnen werthvolle Rechte verliehen; alle Frei-

¹⁾ Vergl. unten S. 11, Anm. 3.

heiten, die den Portugiesen zustanden, sollten sie auch geniessen. Aber das Recht, auf welches es hier ankommt, das Recht, nach den Kolonien zu fahren und dort Handel zu treiben, war ausdrücklich ausgenommen¹⁾. Darnach müsste man von vornherein annehmen, dass, wenn überhaupt die Hamburger nach Brasilien fuhren, sie nicht über das Mutterland den Weg nahmen, sondern entweder direkt oder von einem dritten Lande aus dorthin segelten. Aus dem Jahre 1601 haben wir die Nachricht, dass ein Schiff von Emden nach Brasilien und zwar anscheinend direkt fuhr²⁾; für die Brasilfahrt der Hamburger besitzen wir ein solches Zeugniß nicht; dagegen steht es unzweifelhaft fest, dass Hamburger von Portugal, von Lissabon aus nach Brasilien fuhren. So erklärten im December 1605 vor dem Hamburger Rath die Hamburger Bürger Hermann Wobbe und Peter Anna, „das sie, die Certificanten, Anno 1598 den 2. Aprilis zu Lissabon befrachtet gewesen, umb nach Brunsilien zu siegeln“; ebenso war damals der Bürger Johann von der Heide „von Lissabon uff Farnabuc“, befrachtet³⁾). Diese Befrachtung geschah nicht etwa heimlich, sondern offen und mit Einverständniss der Behörden in Lissabon; der Schiffer von der Heide hatte in seinem Schiffe „einen Bischoff, so in der Have Resinier⁴⁾ zu Brasilien hette sein sollen“; und Wobbe und Anna wurden in ihre Schiffe mehrere hohe spanisch-portugiesische Beamte als Passagiere nach Brasilien „eingethan“⁵⁾.

Muss die Frage, ob die Brasilfahrt der Hamburger nicht auch direkt stattgefunden hat, fürs Erste eine offene bleiben, so ergiebt sich dagegen mit gröserer Sicherheit aus dem Vorstehenden, dass jene von Brasilien kommenden Schiffe wirklich deutsche, hansische und nicht etwa spanische oder portugiesische waren; das erhellt aller-

¹⁾ Vergl. Sartorius, Geschichte des hans. Bundes. III. 452. — Vergl. auch Handelmann, Geschichte von Brasilien, S. 49.

²⁾ Neuwe Schiffart, warhaftige und eygentliche Beschreibung der ... Reyse, so Olivier von Noort — durch das gefehrliche Fretum Magellanum 1598—1601 etc. A. d. Niederländ. von G. Arthes von Dantzigk, Franckfurt 1602, S. 118 „Den 18. Augusti sahen sie drey Schiff, und als sie zu ihnen kamen, sagten sie, sie kämen von Embden, und wolte das grösste nach Brasilien, die andern zwey aber nach St. Lucas fahren.“

³⁾ Die diese Angaben enthaltenden Aktenstücke entstammen einem während der Drucklegung dieser Schrift von mir in der Kommerzbibliothek gemachten Fund von Archivalien, der für die Hamburgische Handelsgeschichte von grossem Werth ist. — Farnabuc = Pernambuco.

⁴⁾ „Resinier“ halte ich für korrumpt aus Rio de Janeiro.

⁵⁾ Diese „Officianten“ waren, wie es in der deutschen Urkunde heisst, „Ovador provador Mohr de dos Functes Bras de Almediae, una cum Farnam Faos Scriba“; in Ersterem ist vielleicht der Intendant der brasilianischen Finanzen (Provedor Mor da Fazenda) zu sehen (vergl. Handelmann, a. a. O. S. 74).

dings schon aus den ganz deutschen Namen der Schiffer, die sich bei den in den Schifferbüchern als aus Brasilien kommend angegebenen Schiffen verzeichnet finden¹⁾. Einen weiteren werthvollen Beweis verdanken wir einer kurzen Notiz in den Hamburgischen Kämmereirechnungen²⁾; am 23. Juni 1603 belegten bei der Kämmerei zinsbar ein Kapital von 11 480 £ „etliche Lübische Bürgers, welche Rheder von 3 Schiffen sind, die aus Brasilien gekommen“. Es wird eine Ausnahme gewesen sein, dass Lübische Bürger Rheder solcher Schiffe gewesen sind³⁾; als Regel wird angenommen werden können, dass die von Hamburg ausgehenden Expeditionen von Hamburgern unternommen wurden. Neben Hamburg erscheint nur Emden, wie oben bemerkt, als Ausgangsort für diese Fahrt.

Dass gerade mit der Brasilfahrt die Einwanderungen Fremder in Hamburg in einem gewissen ursächlichen Zusammenhang stehen, diese Kombination würde nicht allzu gewagt sein, auch wenn wir im Uebrigen keinen urkundlichen Hinweis darauf besäßen. Sowohl durch Engländer wie Niederländer mussten die Hamburger gerade in jener Zeit auf Brasilien hingewiesen werden; beide Nationen hatten als Feinde Spaniens, dem seit 1580 durch seine Vereinigung mit Portugal auch Brasilien zugefallen war, am Ende des Jahrhunderts letzteres Land vielfach in Kriegs- und Handelsfahrten aufgesucht⁴⁾. Dass ferner auch die portugiesischen Juden in der persönlichen Berühring mit den Hamburgischen Handelskreisen auf diese einen Einfluss geübt hatten, der auf die Anknüpfung von direkten Beziehungen mit der wichtigsten portugiesischen Kolonie hinwirkte, ist um so verständlicher, wenn man die alte rege Geschäftsvorbindung Hamburgs mit Portugal in Erwägung zieht.

Uebrigens sind wir nicht nur auf Vermuthungen angewiesen. In einem gleichzeitigen amtlichen Schriftstück wird der Einfluss der Fremden auf die neuen transatlantischen Verbindungen Hamburgs mit klaren Worten erwiesen. Als im Jahre 1603 Verhandlungen zwischen dem Rath und den Bürgern gepflogen wurden über den Handel der Fremden in der

¹⁾ Claus Simon, Claus Jansen, Gerdt Burmester, Laurens Carstens, Lambert Petersen etc.; nur ein Name, Matties Pinto, deutet auf einen Schiffer iberischen Stammes.

²⁾ Mittheilung des dieselben bearbeitenden Dr. J. F. Voigt in Hamburg.

³⁾ Nachforschungen, die Staatsarchivar Dr. Hasse im Lübecker Archiv nach weiteren Zeugnissen über die Beteiligung der Lübecker auf meine Bitte freundlichst anstelle, haben nichts Weiteres ans Tageslicht gefördert. Auch im Bremer Archiv fand sich nach gütiger Mittheilung des Staatsarchivars Dr. v. Bippens nichts Einschlägiges.

⁴⁾ Handelmann a. a. O. S. 116 ff., 147. 664.

Stadt, erklärte der Rath, „aber nun eine Zeitlang her, fast in die 40 Jahr, seither Ankunfft der Englischen und der beschwerlichen Niederländischen Kriegen und Orlogen, allerhand nationes sich in dieser guten Stadt niedergelassen und von unsren Antecessoren eingenommen, dadurch denn viele hiebevor ungebräuchliche Navigationes in weit abgelegen Oerter, nach Italien, Barbarei, Africam und bis in die neue Welt Americam entstanden“¹⁾. UB NB

Es liegt in dem Wesen unserer Kenntniss von den wirthschaftlichen Verhältnissen längst vergangener Zeiten, dass Anfang und Ende eines wirthschaftlichen Herganges oft in Dunkel gehüllt sind. So ist's auch mit der Brasilfahrt der Hamburger um 1600; sie taucht plötzlich vor den Blicken des Forschers nach dreihundert Jahren auf und verschwindet dann wieder; wie und wann sie geendet hat, das ist nicht bekannt. Aus unseren Schifferbüchern verschwindet die Brasilfahrt nach 1602; da die Aufzeichnungen der Herkunftörter in jenen Büchern gerade in den nächsten Jahren weniger lückenhaft sind als früher, so ist schon aus diesem Grunde kaum anzunehmen, dass jene Fahrten erheblich länger gedauert haben. Es ist aber ferner eine anderweitig bekannte Thatsache, dass schon seit dem Ausgange des 16. Jahrhunderts die portugiesisch-spanische Regierung immer mehr auf den Ausschluss aller Fremden vom brasilianischen Handel und Verkehr hinarbeitete²⁾). Von den übrigen Nationen behaupteten sich besonders die Franzosen noch eine Weile im Küstenhandel, namentlich Nordbrasiliens; die hanseatischen Schiffe blieben nun aus³⁾.

Für die ersten dreissig Jahre des 17. Jahrhunderts besitzen wir in den genannten Schifferbüchern eine vortreffliche, leider nur zu früh versiegende Quelle für die Hamburgische Schiffahrtsgeschichte. Wir sehen aus ihnen, dass erst im Jahre 1625 Hamburg wieder in direkter Verbindung mit Amerika war; damals gingen zwei Schiffe zu je 100 Lasten

¹⁾ Vergl. Westphalen, Hamburgs Verfassung und Verwaltung, 2. Aufl., Bd. 2, S. 121, Ann.

²⁾ Handelmann a. a. O. S. 49. 149.

³⁾ Unfreiwillig kamen noch um 1625 mehrere Hamburgische Schiffe nach Brasilien; Joh. Georg Aldenburgk berichtet uns in seiner „Westindianischen Reise und Beschreibung der Beläg- und Eroberung der Statt S. Salvador in der Bahie von Todos os Santos in dem Lande von Brasilia etc.“ (Coburgk 1627), dass die Spanier ausser französischen Schiffen auch zwei Hamburgische „gepresst“ hatten und bei ihren Kämpfen bei Bahia verwandten. — Auch der Stralsunder Schiffer Peter Bluhme, der im Mai 1625 nach Lissabon kam, wurde Anfang 1626 genötigt, „den kgl. Gouvernator von Portugal“ nach Brasilien zu fahren und von dort Kaufmannswaaren nach Lissabon zu laden; nachdem er in Bahia Zucker und Holz eingenommen, wurde sein Schiff im März 1627 von den Holländern gekapert (Reichsarchiv im Haag).

nach „Terra nova“, d. h. Newfoundland, wo damals die Fischereien in der ersten Blüthe standen. Diese Schiffe liefen Plymouth als Zwischenhafen an. Dann verschwindet auch diese Fahrt wieder.

Um 1640 begegnet die erste Andeutung von einem Verkehr der Hamburger in Westindien¹⁾. In dem genannten Jahre wurde zu den Artikeln der sog. „Casse der Stück von Achten“, einem Institut zur Sammlung und Verwaltung von Geldern für die Loskaufung von in die Sklaverei gerathenen Schiffen, ein 37. Artikel hinzugefügt, in dem für die Fahrten „na Gene, Angol, Santomo, Brunsilien²⁾, Westindien oder einige van de umbliggende Plaetzen“ die Beiträge der Schiffer festgesetzt wurden. Alle diese Gegenden waren in den früheren Artikeln der Ordnung dieser Kasse, zu der im Jahre 1622 der Grund gelegt wurde, nicht genannt. Es liegt also die Möglichkeit der Annahme vor, dass kurz vor 1640 oder gerade in diesem Jahre eine oder die andere Fahrt nicht nur nach der afrikanischen Küste, sondern auch nach St. Thomas, Westindien und Brasilien unternommen worden ist. Wenige Jahre später giebt uns ein durch glückliches Geschick erhaltenes Schifferbuch für das Jahr 1647 die Kunde, dass in diesem Jahre drei Schiffe von Hamburg nach Barbados fuhren. Endlich noch eine weitere Hindeutung darauf, dass damals der Verkehr mit Westindien angebahnt wurde; in demselben Jahre 1647 sind zum ersten Male in einer Zollrolle³⁾ u. A. die „nach und von Barbados, Ost- und Westindien gehenden bzw. kommenden Waaren“ bezeichnet. Die seit 1627 im englischen Besitz befindliche Insel Barbadoes blühte gerade damals auf und wurde bald der Mittelpunkt des Handels des britischen Westindiens; um 1650 wurde sie von ca. 100 Schiffen besucht. Allerdings war der Handel der Insel an Compagnien verliehen; doch beteiligten sich auch die Holländer an dem dortigen Handel⁴⁾. — Auch der revidirte Schragen des Pilotengeldes vom 2. Oktober 1657 sieht „Schiffe von Guinea und West-Indien kommende“ vor.

¹⁾ Man darf sich nicht täuschen lassen durch die im 17. Jahrhundert noch sehr häufige Identificirung von deutsch mit holländisch oder vlämisch. So berichtet z. B. Jean Moquet in seinen „Voyages en Afrique, Asie, Indes Orientales et Occidentales“ (Rouen 1645, S. 147 f.), wie er 1604 in Westindien und Venezuela gewesen und bei Cumana Schiffe getroffen, die „flamend“ gewesen seien. In der deutschen Uebersetzung von Schoch (Lüneburg 1688) ist dies „flamend“ immer mit deutsch übersetzt. Aehnliches findet sich öfter, sodass die Benutzung des Originals, wie auch sonst immer, gerade in dieser Richtung der Forschung besonders zu empfehlen ist.

²⁾ Guinea, Angola, St. Thomas, Brasilien.

³⁾ Nämlich in der Admiralitäts-Zoll-Taxa oder -Ordnung.

⁴⁾ Vergl. Schomburgk, History of Barbadoes, London 1848, S. 141. 143.

Wahrscheinlich befuhren die Hamburger damals gelegentlich auch die französisch-westindischen Inseln, mit denen der Handel bis 1669 allen Nationen freistand. Thatsächliche Zeugnisse hierfür besitzen wir allerdings bei dem Mangel an jeglichen statistischen Aufzeichnungen in dieser Zeit nicht. Im allgemeinen berichtet Greflinger¹⁾ im Jahre 1674 über Hamburg, dass dorthin auch aus Amerika Schiffe kämen und als Waaren „Toback, Zucker, Catun, Campez-Holtz, Indigo und andere köstliche Wahren“; diese Mittheilung zielt, was namentlich aus den Waaren zu ersehen ist, augenscheinlich auf Westindien. Aber abgesehen davon, dass die Wahrscheinlichkeit dafür spricht, dass von Hamburg aus, wenn überhaupt nach Westindien gefahren, auch die dortigen französischen Besitzungen besucht wurden, erhellt solches auch aus einer Klage, welche die Hamburger Kommerzdeputirten im April 1679 an den Rath richteten. Im Jahre 1669 hatte die französische Regierung in merkantilistischer Tendenz die freie Fahrt von den Kolonien insoweit beschränkt, als diese nun nur noch nach französischen Häfen stattfinden solle; 1675 wurde ferner verfügt, dass die Schiffe bei der Rückkehr von den Kolonien nur in dieselben französischen Häfen einlaufen dürften, von denen sie abgefahren. Es ist von Interesse, dass dieses Vorgehen Frankreichs selbst in Hamburg schmerzlich empfunden wurde; als die Stadt sich Ende der 70er Jahre zu Verhandlungen über einen Handelsvertrag mit Frankreich rüstete, hoffte man hierbei eine gute Gelegenheit zu finden, um die Beschwerden über die gestörte westindische Fahrt anzubringen; und die Kommerzdeputirten fügten ihren Vorschlägen hinsichtlich eines Vertrages u. A. auch folgenden ein:

„Undt weillen wir vor diesem allemahl die freye Fahrt auff den französischen Caribsen Insulen gehabt, nachgehents aber selbig von Frankreich sowoll alfs allen Frembden verbohten worden, so were bey königl. Mayt. zu ersuchen, ob man die libertät dahin zu handlen nicht wiederumb obtiniren könnte, so nicht in totum, nur auff eine gewisse Anzahl Schiffe im Jahr.“ Diese Anregung blieb ebenso erfolglos wie eine spätere im Jahre 1700; der französische Resident in Hamburg forderte nämlich damals die Kaufmannschaft auf, ihm mitzutheilen, „was zu Befoderung der französischen Commercien were“, und jene hoffte, dass „dann zum Besten der Indianischen Handlung noch was möchte beygetragen werden“. Erst in der zweiten Hälfte des

¹⁾ Zeitschrift des Vereins f. Hamb. Gesch. IX., 129. 130.

18. Jahrhunderts gestaltete Frankreich, nach manchen Versuchen und halben Anläufen in dieser Richtung, seine Kolonial-Handelspolitik liberaler.

Noch ganz am Ausgange des 17. Jahrhunderts zeigte sich den Hamburgern die Aussicht, sich an einem Handelsunternehmen nach Amerika zu beteiligen. Obwohl schliesslich hinsichtlich Hamburgs die Sache im Sande verlief, bietet sie nach mehreren Richtungen hin genügend Interesse, um sie hier nicht unerwähnt zu lassen.

Schon lange hatten die Schotten es mit Verdruss bemerkt, dass sie als ein seefahrendes Volk sich nicht des Besitzes von Kolonien erfreuten; in ihrem Nationalstolz fühlten sie ihr Land dadurch gegen England zurückgesetzt. Diesem Missstand abzuhelpfen, erliess das schottische Parlament im Jahre 1693 eine Akte „for encouraging foreign trade, by empowering merchants to enter into commercial societies, more especially for trading to Asia, Africa and America“¹⁾). Eine weitere Akte von 1695 verlieh solche Rechte an eine Kompagnie. Als Ziel und Feld der Kolonisation war Darien in Aussicht genommen, jenes Land in Südamerika, an der Stelle, wo sich der schmale Isthmus von Panamá vom südlichen Kontinent abzweigt²⁾). Bei der Errichtung der Kompagnie war sogleich ausdrücklich die Verbindung mit auswärtigen Kaufleuten und Interessenten vorgesehen; namentlich fasste man in dieser Beziehung Amsterdam und Hamburg ins Auge. Während aber an ersterem Platze die Sympathie für das schottische Unternehmen, durch das man eine Beeinträchtigung der grossen holländischen Handelsgesellschaften befürchtete, nur sehr gering war, wurden die Schotten in Hamburg freundlicher aufgenommen; ja, Hamburger Kaufleute drückten ihr Bedauern aus, dass nur noch 200 000 £ zur Subskription für sie offen ständen. Die Kompagnie ernannte Agenten in Hamburg, liess daselbst ein Schiff bauen und Matrosen anwerben³⁾). Als besonders beteiligt an der Kompagnie werden die Hamburger Kaufleute Hermann Harbart, Wolter Beckhoff, Adrian Krafft⁴⁾), Gerhard Guhl,

¹⁾ Vergl. über die schott. Bestrebungen Macpherson, Annals of commerce II. 664 ff.; ferner die werthvolle Urkundensammlung: „The Darien Papers etc. 1695—1700“, Edinburgh 1849.

²⁾ Bereits 1690 war dieses Land zur Kolonisation ausersehen und eine brandenburgisch-amerikanische Kompagnie daraufhin geplant (Schück a. a. O. I. 223).

³⁾ Vergl. The Darien Papers S. 14. 22. 27. 47. — Die Herren Francis Stratford sen. und jun. in Hamburg waren 1696 die Korrespondenten der Kompagnie daselbst; 1697 wird Alexander Stevenson als Agent genannt; wahrscheinlich waren diese Männer Mitglieder des englischen Court.

⁴⁾ Derselbe wurde 1693 Altadjungirter der Kommerzdeputation (Kirchenpauer, Die alte Börse etc., S. 49).

Johannes Tomloe genannt. Die allgemeine Lage des Hamburgischen Handels war damals schlecht; innere Unruhen und äussere Misshelligkeiten hatten ihm manchen harten Stoss versetzt. Da trat nun an diese Männer das Anerbieten der Schotten heran, sich an der Unternehmung in Darien mit Kapital zu betheiligen, ein Anerbieten, das derartig schien, dass sie im Interesse des Handels nicht glaubten, es von der Hand weisen zu dürfen. Dass dieses Projekt einen stark antienglischen Anstrich hatte, scheinen die braven Schotten den Hamburgern allerdings nicht gesagt zu haben; im Gegentheil meinten Letztere, dass jener Plan vom König von England ausgehe und begünstigt werde. Ganz sicher waren jedoch die Hamburger Interessenten sich nicht über die Thunlichkeit des Unternehmens, bei dem doch ein gutes Stück Geld aufs Spiel gesetzt werden sollte; namentlich regte sich bei ihnen in dem etwas unklaren Bewusstsein von den vielfach kollidirenden Interessen der grossen Seemächte in den amerikanischen Kolonien die Furcht, durch eine Beteiligung an einem jungen kolonialen Unternehmen in auswärtige Streitigkeiten verwickelt zu werden. Um sich für solche Fälle des Schutzes der Obrigkeit zu vergewissern und weil die ganze Angelegenheit zur Heranziehung von mehr Kapitalien doch einmal in die Oeffentlichkeit gebracht werden musste, wandten sich jene Männer im März 1697 an die Kommerzdeputation. Diese Korporation unterbreitete die Frage dem Senat. Letzterer erklärte zunächst, dass er in die Errichtung eines „Conthors“, wie sie nach den Mittheilungen der Hamburger Interessenten geplant zu sein schien, „publico nomine“ nicht einwilligen könne. Was aber die Sache selbst beträfe, so könne E. E. Rath „darin nichts rahten; sie als Kaufleute würden am besten wissen, ob die Sache thunlich und ob Profit zu hoffen“. Sollten aber Streitigkeiten zwischen den Schotten und Hamburgern in Folge einer Verbindung mit der Kompagnie entstehen, so „würde E. E. Raht sich dessen auch nicht annehmen können, weil zu besorgen, dass, indehm der König sich die cognition nicht würde nehmen lassen wollen, die Stadt mit dem Könige in Weitleufigkeit verfallen dürffe.“ Was der „Erbare Kaufmann“ in dieser Angelegenheit thun wolle, werde der Rath, soviel in seiner Macht sei, unterstützen.

Als dann am 31. März die Sache in der Versammlung des „Erb. Kaufmann“ verhandelt wurde, beschloss dieser in salomonischer Weisheit, „es könnte denn ein jeder seine resolution vor sich behalten“.

Dadurch aber war aus dem Geheimniss, wenn es nicht schon vorher durchgesickert war, eine öffentlich ventilirte Angelegenheit geworden. Der

englische Resident in Hamburg, Paul Ricaut, wusste sogleich, was er zu thun hatte. Inzwischen hatte nämlich in England sich eine energische Reaktion gegen das schottische Unternehmen erhoben; in beiden Häusern des Parlaments wurde gegen dasselbe, als den englischen Handel beeinträchtigend, protestirt. Ricaut richtete desshalb sogleich nach jener Versammlung der Kaufmannschaft ein Schreiben an den Rath und erklärte, „dass Ihr Königl. Maytt. von England so ungnädig nehmen, dass einige Kauffleute in Hamburg sich wolten bey der Schottischen Compagnie interessiren; E. Hochw. Raht sollte das sehen zu preacaviren, damit ein Unglück von Particuliren und der Stadt abgewendet würde“. Eine solche Sprache wollte sich aber wiederum der „Erbare Kaufmann“, dem das Schreiben mitgetheilt wurde, nicht bieten lassen; er antwortete am 8. April in folgender Weise: „So befrembdete es E. Erb. Kauffman nicht wenig, dass der Englische Herr Envoyé und Herr Resident allie einen solchen Brief, wie man hat communiciret, E. Hochw. Raht zusenden wollen, worin man diese Stadt sowohl als Privat-Kauffleute gewarnt, von der Schottischen Compagnie und deren billigen Vorträgen und Octroye, concernirende die Handlung nach Africa, Asia und America, sich zu enthalten, da doch der Erb. Kauffman vermeint, wenn durch diese und andre Nation ihnen Anleitung zu ein oder anderer billigen negotie gegeben wird, alss denn Sie als freye Leute, wenn es convenient, dass ihrige woll mit ihnen interessiren und risquiren mögen; sollte nun solches ihnen von Ihr Königl. Mayt. von England und dero Ministris können verbohten werden, würden vielleicht andere nicht manquiren, einen andern Gang auf selbe ahrt mit unss zu gehen und muss also gar von aller Handlung abbringen; auch würde solches nicht allein wider alles Völckerrecht lauffen, wenn auf solche Weise E. Erb. Kauffman sollte intimidiret werden; im übrigen hette der König von England etwa kein belieben an dehm, was die Schotten unsern Kauffleuten proponiren und offeriren.“ Leider hatten diese Worte, deren Schärfe ja nicht ganz unberechtigt war, nicht die Macht der That hinter sich; und mit dieser allein lässt sich bei kolonialen Unternehmungen, wie noch die neueste Zeit lehrt, etwas ausrichten. Die Hamburger zogen sich von dem schottischen Unternehmen zurück und tilgten die schon vollzogenen Subskriptionen.¹⁾ — Aber noch von anderer als englischer Seite

¹⁾ Maeperson a. a. O. S. 666: „Yet the traders at Hamburg, being very fond of the scheme, esteemed it a great hardship to be prevented from subscribing. They were however forced, with much regret, to relinquish their subscriptions.“

befürchtete man noch einige Jahre später, dass die Schotten von Hamburg aus unterstützt würden.

Das Unternehmen derselben war nämlich trotz aller Gegenbemühungen 1698 wirklich ins Leben getreten und eine Niederlassung in Darien gegründet. Nun aber erhob Spanien, damals mit England verbündet, Protest, indem es alte Ansprüche auf Darien geltend machte¹⁾). Auch Hamburg wurde mit einer Warnung bedacht; im Juni 1699 übergab der spanische Resident daselbst eine Note, in deren deutscher Uebertragung es heisst: „Demnach man grosse und hauptsächliche Uhrsachen hat zu argwohnen und desswegen in steten Furchten zu leben über dassjenige, wass man dabey interessirt nicht allein differente Hamburger Kauffleute, die mit in der Handlung seyn und welche in der neulich gemachten Schottischen Compagnie Antheil haben, sondern auch, dass man überdies ihnen in dieser Stadt die permission, einige Schiffe bauen zu lassen, gegeben, und welche in der that darzu gebauet oder die man könne vor andern zu denen expeditionen dieser gedachten Compagnie darzu machen, als deren vorhaben schon entdecket ist, dass sie sich etabliret und in der Province Darien in America Fuss gesetzt u. s. w.,“ so fände er sich genöthigt „zu declariren und Ew. Magnificence kund zu machen, dass der König sein Herr niemahlen daran und an der Verbindung Gefallen haben können, so diese Republic temoigniret hat in allen denen occasionen vor Ihrer Maytt. grosse Dienste nach denen leutseligen Wirkungen der Königl. Gnade“. Endlich verlangte der Resident vom Senat, „die Kauffleute der Schottischen Compagnie und andere in Hamburg establierte Personen zu entfernen und zu separiren, welche dabey würcklich engagiret seyn“, und dass weitere derartige Betheiligung unterbleiben solle. Die Kommerzdeputirten und der Erb. Kaufmann erwiderten hierauf dem Rath, „were ihres Wissens Niemand von ihnen bey dem anbau der Schiffe noch der Schottischen Compagnie interessiret, ohne was die Englischen seyn möchten, wolten sich auch particulier damit und der Stadt nichts aufladen“. So unwahrscheinlich es auch sein mag, dass nach der Warnung des englischen Residenten sich die Hamburger noch an der Unternehmung betheiligt haben, so wissen wir doch, dass etwa um die Zeit des Protestes seitens Spaniens zwei der schottischen Compagnie gehörige Schiffe („The Lion“ und „Thistle“) zwischen Hamburg und Schott-

¹⁾ Ebenso hatte Spanien 1690 gegen die Zulassung einer brandenburgischen Compagnie für Darien Einspruch erhoben (Schück a. a. O. S. 224).

land verkehrt haben.¹⁾ Da die Schottische Compagnie bald darauf ein klägliches Ende nahm, war nun auch für Hamburg die Sache endgültig erledigt.

Wir haben diese Vorgänge hier so eingehend geschildert, weil aus ihnen klarer als aus theoretischen Erörterungen hervorgeht, wie schwierig es damals für ein seefahrendes Volk wie die Deutschen war, an kolonialen Unternehmungen — und mochte es nur in der unschuldigen und passiven Form der Kapitalbeteiligung sein — zu participiren. Die grossen See- und Kolonalmächte waren sich stets wunderbar einig, wenn es galt, neue kleine Konkurrenten an der direkten Ausbeutung der Schätze der Neuen Welt zu hindern. Und das Ende vom Liede war immer dasselbe; gedrängt von den grossen Mächten und erfüllt von der Furcht, auch noch das bischen Handel zu verlieren, das in den „geschwinden Kriegsläufen“ kümmerlich durchgeschleppt war, mussten die Hansestädter nachgeben und die Hoffnung, durch koloniale Expeditionen ihre Lage zu bessern, schwinden lassen. Nichts aber rechtfertigt besser die im allgemeinen ablehnende Haltung der Hansestädte gegen weitaussehende transatlantische Pläne, wie sie von dem Grossen Kurfürsten gehegt wurden, als die Erfahrung, die Hamburg bei der Schottischen Kompagnie machte. —

Um die Wende vom 17. zum 18. Jahrhundert scheinen sich die Hamburgisch-amerikanischen Beziehungen auf Westindien, und hier auf die dänischen und holländischen Inseln, beschränkt zu haben. Von letzteren wird die kleine, bei St. Eustache, das im 18. Jahrhundert eine wichtige Rolle im westindischen Handel spielte, belegene Insel Saba im Jahre 1700 sogar als den Hamburgern gehörig bezeichnet²⁾), woraus doch mindestens auf ein häufigeres Erscheinen derselben in diesem Theil Westindiens in damaliger Zeit zu schliessen ist.

Dann wird Hamburg mit dem dänischen St. Thomas in Verbindung gestanden haben; von den weissen Familien auf dieser Insel waren im Jahre 1688 zwei deutsche und eine holsteinische³⁾; die brandenburgisch-westindische Kompagnie, die von 1685 bis 1716 den Handel von St. Thomas betrieb, die aber fast ausschliesslich aus Holländern bestand, wird nicht ohne Einfluss auf Hamburger Beziehungen gewesen sein. Ob aber eine direkte Verbindung Hamburgs mit Westindien damals statt-

¹⁾ „The Darien Papers“ S. 351.

²⁾ The Darien papers S. 333 heisst es in dem Reisejournal des Schiffes „Margaret“: „Saba is the Hamburghers, and Statia [= St. Eustache] the Hollanders.“

³⁾ Knox, Historical Account of St. Thomas, New-York 1852, S. 59.

gefunden, ist zweifelhaft. Der Hamburg um das Jahr 1700 passirende Reisende Baron de Lahontan¹⁾ berichtet über den Handel der Stadt „Les marchands de Hambourg trafiquent dans toutes les parties du monde, à la réserve de l'Amérique“. Eine derartige Aufzeichnung eines Reisenden ist allerdings schon an sich nicht allzu schwerwiegend; sie ist es noch weniger, wenn man bedenkt, dass der Besuch der amerikanischen Kolonien im Allgemeinen verboten war und dass, wenn er dennoch stattfand, es nicht dem Interesse der Betreffenden entsprach, viel Redens davon zu machen.

Aus dem Anfang des 18. Jahrhunderts begegnen uns viele Spuren eines direkten Verkehrs, wenn auch nicht Hamburgs, so doch von Hamburgern mit Brasilien; hier steht unzweifelhaft fest, dass dieser Verkehr von Portugal ausging. Obwohl nun dies füglicher in eine Darstellung der Geschichte der hansischen Niederlassung in Lissabon gehört und von einer selbständigen Fahrt der Hamburger nach Brasilien nicht die Rede sein kann, so verdient die Sache doch auch hier einer Erwähnung; denn die Verbindung der Hansestädte mit Portugal war so lebhaft, dass jedes wichtigere Ereigniss im portugiesisch-brasilianischen Handel auf den deutsch-portugiesischen Seeverkehr einwirken musste.

Nach der Rückkehr des Hauses Braganza auf den portugiesischen Thron (1640) gestattete die Regierung Portugals im Jahre 1654 bzw. 1661 den Engländern und Holländern den Handel mit Brasilien, jedoch mit der Beschränkung, dass auf Hin- und Rückfahrt ein portugiesischer Hafen angelaufen und der gesetzmässige Zoll von der Ladung erlegt würde. Unter diesen Umständen haben beide Nationen nur geringen Gebrauch von jener Befugniß gemacht.²⁾ Um so mehr wurde der persönliche Verkehr mit Brasilien von denselben und zwar auf portugiesischen Schiffen gepflegt. Auch den Hamburgern musste bei ihren umfangreichen portugiesischen Handelsbeziehungen eine direkte und persönliche Verbindung mit Brasilien sehr werthvoll und im Interesse des Einziehens dort austehender Schulden sogar höchst erforderlich sein. Dessenhalb vermieteten oder verkauften die Hamburger, und wahrscheinlich oft auch Schiffer anderer Nationen, nicht selten in Lissabon ihre Schiffe an Portugiesen für die Brasilfahrt, bedangen sich aber in den Verkaufs- und Vermietungskontrakten aus, dass einige von ihren Leuten auf diesen Schiffen sich an der Fahrt betheiligen konnten, und fuhren so unter fremder Flagge nach

¹⁾ In „Suite du voyage de l'Amérique en dialogues etc. avec les voyages du même en Portugal et en Danemarc etc., Amsterdam, London 1704, S. 150.

²⁾ Handelmann a. a. O. S. 665.

Brasilien. Am Ende des 17., Anfang des 18. Jahrhunderts scheint diese Praxis in regelmässiger Uebung gewesen zu sein.¹⁾

Wie nicht selten bei Zuständen des Handels und Verkehrs in früheren Zeiten, wird dem modernen Historiker die Kunde von solchen Zuständen erst durch Aufzeichnungen, die gemacht sind gelegentlich eines Wechsels, eines Wendepunktes in denselben. So ist es auch hier; als jener Fahrt ein Ziel gesetzt wurde, erschollen die Klagen darüber; die Schriftstücke, in denen diese niedergelegt sind, bilden für uns die Quelle, aus der wir die Kenntniss von jener Fahrt überhaupt schöpfen.

Am Anfang des 18. Jahrhunderts machte der portugiesische Hof, der den kürzlich entdeckten Goldreichthum Brasiliens möglichst für sich ausbeuten wollte und desshalb den Zutritt von Fremden abzuhalten beflossen war, Anstalten, thunlichst alle Fremden von jenem Lande auszuschliessen.²⁾ Die Brasilfahrt der Hamburger fiel diesem Bestreben als eins der ersten Opfer. Näheres ergiebt die Klage, die am 23. Januar 1710 die Hamburger Schiffer Jasper Jacobsen³⁾, Marten Meyer und Barthold Brauns in Hamburg notariell zu Protokoll gaben; hier heisst es, „dass sie mit ihren Schiffen das vorige 1709. Jahr im November in Lissabon gewesen und ihre Schiffe alda verhäuret und verkauft hetten, umb damit nach Brasilien zu reisen, mit dem expressen Accord der Befrachtung, dass einige von ihren Schiffsvölkern auff denen Schiffen mit nach Brasilien gehen möchten; weren auch also mit denen Befrachtern vereinbahret; drey Tage vor der Abreise der Flote aber were ein Mandat von Ihro Königl. Mayt. herausgekommen, dass kein Fremder sowoll Kauffleute als Matrosen, sondern nur ihre eigene Portugiesen mit nach Brasilien gehen sollten.“ Auch der zur Unterstützung herbeigeholte Hamburgische Konsul Heusch konnte dagegen nichts ausrichten. Die Folge war, dass „leider daher Kauffleute, Passagierer und Schiffer-Volck müssen an land bleiben“. Besser ging es den Holländern und Engländern; diese beriefen sich auf ihre Verträge und setzten durch, „dass sie als Fremde ihre Kauffleute, Passagierer und Schiffsvölk in denen Schiffen mit fortgekriecht“. Ebenso hatte ein Hamburger Kaufmann, Johann Bummelmann, das Glück, von den Holländern mitgenommen zu werden;

¹⁾ Aus den „Briefen des Hamburger Bürgermeisters Joh. Schulte an seinen in Lissabon etablierten Sohn Joh. Schulte 1680—1685“ (Hamburg 1856) ergiebt sich hierüber nichts.

²⁾ Handelmann a. a. O. S. 666.

³⁾ Auch in den erwähnten Briefen Schulte's S. 27 genannt.

er ist für lange Zeit vielleicht der letzte Deutsche gewesen, der Brasilien besuchte. Weniger glücklich war sein Landsmann Jochim Heybrock, „welcher vorhin verschiedene Reisen nach Brasilien mit andern Fremden gethan“; dieser Mann musste zurückbleiben, ein Schicksal, „davon er sich dann wegen des Schadens in seiner Handlung etwas zu gemühte gezogen und unpässlich worden“.

Selbstverständlich beriefen sich, wie die Holländer und Engländer auf ihre Staatsverträge, auch ihrerseits die Hamburger auf ihre „alten Privilegia, Freyheiten und Usance“. In den Privilegien war, wie schon oben bemerkt, der Kolonialhandel ausdrücklich ausgenommen; auch stand der selbständige Kolonialhandel unter eigener Flagge ja damals gar nicht in Frage; dass dieser ihnen verboten war, wussten die Hamburger wohl; sie verlangten nur, dass ihnen erlaubt werde, unter einer privilegirten Flagge einzelne Personen ihrer Nationalität nach Brasilien senden zu dürfen. Das wurde ihnen nun untersagt, und in Bezug hierauf konnten sie sich nicht mit Unrecht auf ihre alten Privilegien, nach denen sie den Portugiesen gleichgestellt wurden, berufen. Namentlich wurmte es die Hamburger, dass sie „deterioris conditionis als andere Nationes“ gehalten würden „und vor den Englischen und Holländischen das Nachsehen haben müssten“. Die Kommerzdeputirten empfahlen desshalb dem Rath diese Angelegenheit für künftige allgemeine Friedensverhandlungen; da diese aber noch in weiter Ferne zu liegen schienen und inzwischen eine neue königliche Ordonnanz vom 25. Februar 1711¹⁾ befohlen hatte, dass alle Fremdlinge, selbst wenn sie bereits das portugiesische Bürgerrecht erworben hätten, aus den Minas Geraes zu vertreiben seien — mit alleiniger Ausnahme der Holländer und Engländer, die geduldet werden sollten —, wurde im Juni 1713 vom Rath an den Konsul Heusch, der von der Hamburgischen Kaufmannschaft heftig angegriffen und der Saumseligkeit beschuldigt wurde, geschrieben und um Auskunft über die in Frage stehende Angelegenheit ersucht. Am 11. Juli antwortete Heusch und setzte auseinander, dass „weder die Englischen, Holländischen, noch wir jemahlen die freye Fahrt dahin gehabt, sondern ist nur gleichsam per hazard geschehen, wenn ein oder ander Kriegesschiff, so die Brazilische Flotte convoyren helffen, daselbsten eingelauffen, und zugleich einige Negotie möchte verrichtet haben, sonst aber können wir gleich andern Nationes unsere Wahren dahin senden und correspondence führen, wie wir selbst wollen“. Dass Heusch hier die Ausnahmestellung der Engländer und Holländer ganz ignorirt, ist nur ein Zeugniss

¹⁾ Handelmann a. a. O.

dafür, wie wenig von diesen Völkern die ihnen vertragsmässig zugestandene Fahrt zwischen Portugal und Brasilien ausgenutzt wurde. Uebrigens traf seine Auseinandersetzung über die freie Sendung von Waaren nach und die Korrespondenz mit Brasilien, die allerdings beide als unbestritten galten, den in Frage stehenden Punkt nicht.

Dem persönlichen Verkehr der Fremden in Brasilien war nunmehr definitiv ein Ende gesetzt; auch die den Engländern und Holländern eingeräumte Ausnahmestellung war doch nichts als eine Form. Noch später sind Versuche gemacht und Hoffnungen gehegt worden, wenigstens den persönlichen Verkehr wieder hergestellt zu sehen; schon 1716 schlug der Hamburger Kaufmann Prigge, indem er klagte, „wie es denn 1712 zuerst unsere Nation per mandata verbohten, nach Brasilien und andern Conquesten dieses Königreichs zu gehen“, der Kommerzdeputation ein gemeinsames Vorgehen mit Bremen, Lübeck und Danzig vor, um die alten Privilegien wiederherzustellen. — Auch die Betrachtungen, die man in Folge des Erdbebens von Lissabon im Jahre 1755 und der in Verbindung damit stehenden Stockung des Handels zwischen Portugal und Brasilien, an eine herzustellende direkte Schiffahrt zwischen Hamburg und Brasilien geknüpft hatte, blieben ohne praktisches Resultat¹⁾.

Im Uebrigen veränderte sich in der Stellung Hamburgs zum amerikanischen Handel in der ersten Hälfte des 18. Jahrhundert nichts. Allein mit Westindien scheinen Beziehungen Hamburgs bestanden zu haben; namentlich wohl mit St. Thomas. Aber auch nach den französischen Inseln werden in einzelnen Fällen Expeditionen gemacht sein; so schreibt der Senator Lienau im Jahre 1781, als er die beabsichtigte Anstellung eines Konsuls in Bordeaux zu begutachten hatte: „Einzelne Personen haben wohl zuweilen durch kostbare Mittel Erlaubniss erhalten, nach Westindien zu armiren²⁾.“ Näheres wissen wir hierüber nicht, und viel Wesens machte man, wie schon oben erwähnt, aus guten Gründen von diesen Verbindungen, denen doch mehr oder weniger der Makel der Ungesetzlichkeit anhaftete, nicht. So verhielt es sich auch mit der Beziehung zu dem holländischen Westindien. Nicht beteiligte Beobachter ahnten aber wohl etwas davon; der holländische Resident in Hamburg berichtete im Jahre 1742 nach Amsterdam³⁾:

¹⁾ Vergl. Lappenberg in Zeitschr. d. V. f. Hamb. Gesch. IV. 287.

²⁾ Vergl. auch Raynal, Geschichte der Besitzungen und Handlung der Europäer in beiden Indien, Bd. VII. S. 13 (1786).

³⁾ Im Stadtarchiv zu Amsterdam; dieser interessante, umfangreiche Bericht wird demnächst von mir veröffentlicht werden.

„Handlung auf Curassau ist mir unbekannt. Was sonsten einige bemittelte Comtoiren für Handlung nach Brasilien, nach denen Westindien über Sevilien¹⁾ treiben, auch was für intresse dieselben in den Engelschen Actien oder Südsee-Stück haben, ist nicht wohle zu ergründen, weil jeder Kaufmann hiervon nicht gerne etwas offenbahret.“ Sowohl aus letzterem Grunde als auch in Folge des Mangels an Listen der ein- und ausgehenden Schiffe sind wir über die Beziehungen zu Amerika so wenig unterrichtet.

Bevor wir nun übergehen zu der veränderten Lage des Verhältnisses Hamburgs zum amerikanischen Handel in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts, möge es gestattet sein, noch kurz einige mehr technische Fragen zu berühren. Werfen wir zunächst einen Blick auf den Handel Hamburgs mit Amerika auf indirektem Wege, wie er sich bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts entwickelt hat. Dieser Handel wurde im Wesentlichen vermittelt über die Häfen Spaniens, Portugals, Frankreichs, Hollands, Englands, Dänemarks, die ja alle Besitzungen in Amerika hatten. Es lag im Interesse der Hamburgischen Kaufmannschaft, mit diesen Ländern stets in guter, im Nothfall durch Convoye gesicherter Verbindung zu bleiben, nicht nur wegen des Handels mit diesen Ländern selbst, sondern auch um Anschluss an die von dort nach den resp. Kolonien ausgehenden Schiffsglegenheiten zu erhalten. Besonders bei der Fahrt nach der iberischen Halbinsel kam es den Hamburgern mindestens ebenso sehr als auf den Import spanisch-portugiesischer Produkte auf denjenigen amerikanischer und indischer Waaren und den gegen diese stattfindenden Austausch hamburgischer Stapelartikel an. So wird in einer Eingabe von Hamburgischen Rhedern und Kaufleuten an den Rath vom 26. Februar 1678 die Nothwendigkeit einer Convoy u. A. damit begründet: „zumahlen die Flotte auss Hispania medio Maii auf Nova Hispania abgehet²⁾ und vor der Zeit unsere Schiffe allda, geliebt es Gott, einlauffen müssen, dass unsere Wahren dahin weiters gebracht werden können“. Und im Oktober 1693 fügten die Kommerzdeputirten der dringenden Empfehlung einer Convoy nach Spanien und Portugal die Worte hinzu, es sei „die Fahrt beyzubehalten nöhtig und nicht mit Convoy

¹⁾ Sevilla war bis 1720 der einzige spanische Hafen, der mit den spanisch-amerikanischen Kolonien in Verbindung stehen durfte; von 1720 an trat Cadiz an Sevilla's Stelle (Roscher a. a. O. S. 162. 163).

²⁾ Ueber die spanischen Seekarawanen vergl. Roscher a. a. O. S. 163.

gar rückstellig kommen zu lassen, sonderlich wenn die Schiffe von Nova Spannia da kämen, müssten unsere Güter herumb geführt und nach andern Ohrten versand werden“. Ebenso drückten im November des Jahres 1715 die Kommerzdeputirten dem Rathe ihr Bedauern aus über die Verzögerung in der Absendung einer Convoy nach der iberischen Halbinsel, „ohne welchem unsere Hamburgische Schiffe von aller Ladung bloss stehen werden und die meisten Güter der erwartenden Brasilischen Flotte zu Lissabon, so anhero sollen, andern Nationen, so von der Gefahr frey, überlassen müsten.“

Ganz besonders dringend wird der Werth des rechtzeitigen Anschlusses an die transatlantischen Flotten betont in einem Schriftstück der Kommerzdeputirten im September 1716, in dem um Convoy nach Lissabon nachgesucht wurde; käme es nicht dazu, so sei zu befürchten, „dass die Schiffe frembder Nation ihnen sowoll die hiesige Ladungen wegnehmen, als die zu Lissabon erwartende Retouren aus Brasilien nacher Hause bringen, und sie dadurch gänzlichen aus der Fahrt nach Westen gesetzt werden“¹⁾.

Seltener wird auf die Dringlichkeit des Anschlusses an die britisch-amerikanischen Schiffahrtslinien hingewiesen; das ist verständlich, wenn man bedenkt, dass die Waaren-Bezüge aus dem britischen Amerika damals für Deutschland bei Weitem nicht die Bedeutung hatten als diejenigen aus dem spanischen, portugiesischen und französischen Amerika. Im Juli 1697 aber wurde in einem Gesuch um beständige Convoy nach England darauf aufmerksam gemacht: „und jetzo wieder Schiffe hier in Ladung, sowoll als dort legen, ja noch mehr kommen könnten, auch die Herren Brehmer ihre Convoyer einige Wochen in England liegen liessen, weil die Englisch Westindische Flote ankommen“.

Die bevorstehende oder geschehene Ankunft der Flotten aus Amerika wurde nebst einer möglichst genauen Angabe des Werthes und Quantums der Waaren und, was bei der spanischen Flotte besonders in Betracht kam, der edlen Metalle, von den Konsuln mehr oder weniger regelmässig nach Hamburg berichtet; auf diese Rapporte, die der Kommerzdeputation als Vertreterin der Kaufmannschaft vom Rathe mitgetheilt wurden, konnte der hiesige, mit dem Westen handelnde Kaufmann seine Berechnungen und Spekulationen begründen.

¹⁾ Vergl. auch den in den Mitth. des Ver. f. Hamb. Gesch., Jahrg. IX., S. 160 mitgetheilten Brief aus Hamburg nach Spanien, d. d. 4. August 1676, in dem der Absender dem Adressaten räth, mit dem Kauf amerikanischer Produkte zu warten, bis „de vloot van N^a España arriveert, als dan ongetweyffelt dito vruchten beeter coop worden“.

Ueber die Quantitäten der Waaren amerikanischer Provenienz, die im 17. und 18. Jahrhundert nach Hamburg gekommen, besitzen wir keine oder doch nur höchst mangelhafte statistische Nachweise; erst im letzten Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts beginnen regelmässige Hamburgische Waareneinfuhrlisten. Für die 20er Jahre des 17. Jahrhunderts liefern allerdings die erwähnten Schifferbücher ziemlich vollständige Listen aller eingegangenen Waaren; doch ist die ursprüngliche Herkunft derselben hieraus nicht ersichtlich.

Wenn wir nun auch die Quantität der einzelnen Einfuhren nicht ergründen können, so ist es doch schon von Interesse, zu sehen, welche Waaren amerikanischen Ursprungs überhaupt im Hamburgischen Verkehr jener älteren Zeit erschienen sind; es ist von Interesse einerseits für die Kenntniss des Kulturzustandes unserer Väter, andererseits und besonders für die Geschichte des Waarenhandels unserer Stadt¹⁾. Manche allgemeine Bemerkung, die in diesen Blättern an anderer Stelle sich findet, wird durch das Detail der folgenden Ausführungen klarer beleuchtet werden. Betrachten wir zunächst ein amerikanisches Produkt, das für lange Zeit ein Hauptimportartikel in Hamburg gewesen ist: Zucker. Im 16. und 17. Jahrhundert in Hamburg meist über Spanien und Portugal bezogen, war diese Waare westindischen und brasiliischen Ursprungs²⁾; die aus der Mitte des 16. Jahrhunderts stammende Hamburgische Zollrolle giebt den Ursprung für Zucker nicht an, dagegen wird der nach den Schifferbüchern um 1620 eingeführte Zucker oft mit der Bezeichnung „S. Thomas“ benannt. Dreissig Jahre später wird neben St. Thomas- auch Barbados-Zucker im Hamburgischen Verkehr aufgeführt³⁾; beide Bezeichnungen werden in einem Preiscourant von 1693 unter dem Titel „Caribis“ zusammengefasst. Eine weitere Ausdehnung des Zuckermarktes, die sich durch die zunehmende Wichtigkeit der Hamburgischen Raffinerien erklärt, ergiebt der erste gedruckte Hamburgische Preiscourant vom Jahre 1736; hier erscheinen: Brasil, Engl. Barbados, Engl. Jamaica, Fransch, Bahia, Pernambuc.

Bald darauf⁴⁾ wird auch Cuba-Zucker in Hamburg gehandelt. Um

¹⁾ Eine eingehende Darstellung über den Waarenhandel Hamburgs um 1600 wird die demnächst erscheinende Bearbeitung der Schifferbücher bringen.

²⁾ Ein Streit um 54 Kisten Zucker, die der Schiffer Nicolaus Kramer aus Brasilien nach Hamburg hatte bringen sollen, von denen er aber nur 28 abgeliefert hatte, wurde im November 1605 von dene Gerichtsherren entschieden (vergl. oben S. 11, Anm. 2).

³⁾ In der „Taxe der beeidigten Mäkler-Courtage“ von 1651 und der Zollordnung von 1653.

⁴⁾ In der Taxe der beeid. Mäkler-Courtage von 1740.

1765 kommen die Zucker aus St. Domingo und Martinique hinzu; wieder 20—30 Jahre später Havanna und St. Croix.

Bersillien-Peper, Brasilpfeffer, erscheint bereits in der genannten ältesten Zollrolle¹⁾; in der „Designatio des Zollens“ für die Merchant Adventurers von 1611 wird „Peper uth Indien edder Brasilien“ genannt.

Tabak scheint im 16. Jahrhundert noch nicht auf dem Hamburger Waarenmarkt gehandelt zu sein; wenigstens kennt die älteste Zollrolle diesen Artikel noch nicht. Doch war der Tabaksgenuss bereits Ende des 16. Jahrhunderts in Hamburg üblich, und den Wand- und Tuchmachern wurde 1595 in einer Morgensprachordnung verboten²⁾, „up der morgenspracke tobac tho brucken, vel weniger tho drincken“. — Der nach Ausweis der Schifferbücher um 1620 importierte Tabak kam überwiegend aus Portugal und wird brasilischen Ursprungs gewesen sein. Weder in der Zollrolle von 1621 noch in der revidirten von 1636 ist Tabak erwähnt. Erst die Mäkler-Courtagetaxe von 1651 kennt Tabak, nämlich: Prisilisch, Virginisch, Christoffer³⁾, Barbados, Spiet Verenisch. Die Taxe von 1679 nennt außerdem Domingo und Martinique, der Preiscourant von 1693: Bermuda; in der Taxadeurs-Rolle von 1691, wie auch der Courtagetaxe von 1740, in der auch die zahlreichen deutschen Tabaksorten vertreten sind und von der aufblühenden Kultur dieser Pflanze auf heimischem Boden Zeugniss ablegen, wird neben Brasil noch besonders Maranham unterschieden. Erst in den 60er Jahren des 18. Jahrhunderts erscheinen Porto-rico- und Curaçao-Tabake im Preiscourant. — In den 70er Jahren wurde zuerst der Versuch gemacht, den direkten Bezug von Varinas-Kanaster, dessen Vertrieb für Nordeuropa nahezu ganz in den Händen der Holländer lag, in Hamburg anzubahnen. Die Hamburger Firma Peter Boué und Söhne setzte sich mit der spanischen Caracas-Kompagnie in Verbindung, und diese versprach im Jahre 1771 zunächst eine Schiffsladung nach Hamburg zu senden. Allerdings stellte die Kompagnie die Bedingung, dass der Eingangszoll auf diesen Tabak herabgesetzt werde. Da man schon früher dem Brasiltabak eine solche Zollermässigung zugestanden und der Hoffnung war, mit dem Caracastabak einen neuen ansehnlichen Geschäftszweig nach

¹⁾ Auf den in den Hansischen Geschichtsblättern Jahrg. 1883, S. 165 ff. mitgetheilten „Hamburgischen Waaren- und Wechsel-Preiscourant aus dem 16. Jahrhundert“ gehe ich hier nicht näher ein; es ist sehr fraglich, ob dieser „Hamburgische Preiscourant“ wirklich als ein solcher, den Hamburger Waarenmarkt darstellender anzusehen ist. In der Bearbeitung der Schifferbücher wird näher darauf eingegangen werden.

²⁾ Rüdiger, Hamb. Zunftrollen, S. 312.

³⁾ Von der Insel St. Christophe in Westindien.

Hamburg ziehen zu können, ging der Senat auf einen diesbezüglichen Antrag der Kommerzdeputation ein, und verfügte im Sommer des genannten Jahres eine Herabsetzung des Werthzolles auf diesen Artikel. Den erwünschten Erfolg hat allerdings diese Massregel damals nicht gehabt. — Der Havannatabak hat erst in diesem Jahrhundert mit dem zunehmenden Cigarrenkonsum sich seine dominirende Stellung im allgemeinen und Hamburgischen Waarenhandel erobert.

Ein amerikanischer Artikel, der heute im Hamburgischen Handel von hervorragender Bedeutung ist, die Farbhölzer, wurde schon früh hier eingeführt. Ob freilich unter dem „Bresillienholz“ der Zollrolle aus dem 16. Jahrhundert Brasilholz aus Brasilien zu verstehen, ist fraglich; bekanntlich hat der Name dieses Holzes mit Brasilien ursprünglich nichts zu thun, und vor der Entdeckung dieses Landes war Ostindien die Hauptbezugsquelle. Dagegen ist es wahrscheinlich, dass das in den 20er Jahren des 17. Jahrhunderts meist über Portugal importirte Brasilholz zum Theil aus Brasilien kam. Ausserdem wurde importirt Campecheholz, St. Martensholz (von Sta. Martha) aus Holland und Portugal. Die Zollrolle für die englischen Kaufleute (1611) nennt ausser Brasilienholz noch Blauholz und Fernambuckholz. — Im 18. Jahrhundert überwog der Import von amerikanischen Farbhölzern, namentlich Blauholz, aus England denjenigen aus Spanien; das Hondurasholz galt, wie Paul Amsinck in London sich einmal in einem Briefe 1769 ausdrückt, als „ein sehr couranter Artickel auf dorten“ (seil. von England auf Hamburg).

Auch eine andere Farbwaare lieferte damals Amerika: Indigo.

Bereits die älteste Zollrolle nennt Indigo; doch ist hier noch kaum an amerikanische Waare zu denken, sondern an ostindische. Auch die Zollrollen und Courtagetaxen in der ersten Hälfte und Mitte des 17. Jahrhunderts geben keinen Ursprung des Indigo an. Dass aber schon damals auf dem Hamburger Markte Guatemala-Indigo erschienen ist, geht hervor aus einem Schreiben der Generalstaaten an den Hamburgischen Rath (vom 2. April 1631¹⁾), woselbst es heisst, dass der Amsterdamer Kaufmann Abraham de Vos im Jahre 1629 an den Hamburger Kaufmann Fredrich Baudis „Indigo Guatimall“ gesandt habe. Im Jahre 1674 nennt Greflinger²⁾ u. A. auch Indigo unter den von Amerika nach Hamburg eingeführten Waaren, und der Preiscourant von 1693 weist Indigo aus „Curassau“ auf, der von 1736 aber Curaçao und Guatemala³⁾.

¹⁾ Konzept im Reichsarchiv im Haag.

²⁾ Vergl. oben S. 15, Anm. 1.

³⁾ „Indigo Carassau ist anitso sehr im Gebrauch, aber nicht mehr von der Güte

Amerikanischer Reis ist erst im 18. Jahrhundert nach Hamburg gekommen; vorher handelte man nur mit italienischem, levantischem und ostindischem. Der Preiscourant von 1736 nennt Caroliner Reis.

Auch der Kaffee, jetzt der wichtigste amerikanische Einfuhrartikel in Hamburg, wurde erst im vorigen Jahrhundert aus Amerika bezogen. Bis weit in die Mitte des Jahrhunderts beherrschte der levantische Kaffee den Konsum; und Büsch erinnerte sich am Schluss des Jahrhunderts noch sehr gut¹⁾, „dass um das Jahr 1736 in Hamburg kein anderer Kaffee als der levantische und Mocha-Kaffee verbraucht ward, und als der erste Kaffee von Martinique hierher kam, er Wenigen schmecken wollte, weil, sagte man, die Plantagen zu frisch wären. Als aber dieser und nachher der Domingo-Kaffee auf dem Hamburgischen Markt angenehmer ward, so stieg die Einfuhr von einem Jahre zum andern um mehrere Millionen“. Im Preiscourant von 1736 erscheint neben dem Bourbonischen, javanischen, levantischen und Mocca der Martinique- und Surinam-Kaffee. Allmählich kamen dann die übrigen westindischen Kaffees hinzu: Grenada, Domingo. Frankreich und England, auch Holland lieferten diesen Artikel nach Hamburg. Maranham-Kaffee wurde gelegentlich schon in den 60er Jahren notirt; von Bedeutung für den Hamburger Markt ist der Brasil-Kaffee erst im 19. Jahrhundert geworden. Von welchem Werth für den Hamburgischen Handel Kaffee schon im Anfang der 70er Jahre des 18. Jahrhunderts war, davon zeugt die Bestürzung, die entstand, als damals die hannöverische Regierung einen sehr hohen Einfuhrzoll auf Kaffee legen wollte; eine Absicht, die 1776 verwirklicht wurde.

Schliesslich Baumwolle. Erst im 18. Jahrhundert ist der Bezug dieses Artikels aus Amerika für Europa von Bedeutung geworden, vorher verwandte man nahezu ausschliesslich südeuropäische, levantische und ostindische Produkte. Baumwolle oder Kattun erscheint schon in der

als der Guatimala,“ schreibt Marperger, Neu eröffnetes Kaufmanns-Magazin, 2. Bd., Hamburg 1733, S. 787. — Bei dieser Gelegenheit möge die Bemerkung erlaubt sein, dass das vollständig niederschmetternde Urtheil über Marperger, das R. Ehrenberg in einem seiner populären Vorträge „Hamburgs Handel und Schiffahrt vor 200 Jahren“ (Hamburg vor 200 Jahren. Gesammelte Vorträge, herausg. v. Th. Schrader, Hamburg 1892) S. 292 ohne Zweifel im Anschluss an Roscher (Geschichte der Nationalökonomie in Deutschland, S. 301) fällt, meines Erachtens in dieser Ausdehnung nicht berechtigt ist. Wer heute Gelegenheit hat, sich eingehend und gründlich mit diesem „entsetzlichen Vielschreiber“ zu beschäftigen, dem wird neben den unlengbaren Abgeschmacktheiten seiner Schriften, die aber zum Theil sich aus der Litteraturrichtung der Zeit erklären, auch der Nutzen nicht entgehen, den die wissenschaftliche Forschung aus ihrem Detail zu ziehen vermag.

¹⁾ Sämmtliche Schriften Bd. XV. S. 40, Wien 1817.

Hamburgischen Zollrolle aus dem 16. Jahrhundert. Aber erst im Preis-
courant von 1693 finden sich Kattune mit amerikanischem Ursprung ver-
zeichnet, nämlich „Gele Barbados“ und „Westindise“. Westindische Baum-
wolle bildete im Anfang des 18. Jahrhunderts einen aus Frankreich nach
Hamburg eingeführten, öfter genannten Artikel. So führt der Preiscourant
von 1736 westindische und Barbados-Baumwolle auf; in den 60er Jahren
kommt Guadeloupe hinzu, in den 80er St. Thomas, Domingo und Cayenne,
Mitte der 90er Martinique, Caracas, Cartagena, Surinam, Demerary
und Brasil.





II.

DER HAMBURG-AMERIKANISCHE HANDEL WÄHREND DES NORDAMERIKANISCHEN UNABHÄNGIGKEITSKRIEGES.

*Festzettel
auf der Lpfer*

Tn der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts hat die Kolonialpolitik der grossen europäischen Kolonialmächte mannigfache, tiefeinschneidende Wandlungen erlitten. Fast gleichzeitig gestalteten Dänemark, Spanien und Frankreich ihre kolonialen Einrichtungen liberaler.

Im Jahre 1764 erklärte der König von Dänemark, nachdem schon 10 Jahre vorher die Privilegien der westindischen Kompagnie aufgehoben waren, die westindischen Inseln St. Thomas und St. Jean für Freihäfen; doch durften europäische Waaren nur in dänischen oder schleswig-holsteinischen Schiffen dort eingeführt und die von dort exportirten amerikanischen Produkte nur in solchen Schiffen ausgeführt werden; ebenso wenig durften dieselben andere Häfen anlaufen, als nur dänische oder schleswig-holsteinische. Da diese Beschränkungen aber den Werth der Freihafenstellung stark vermindern mussten, wurde durch Verordnung vom 5. Mai 1767 allen fremden Nationen die Fahrt und der Handel nach und von jenen Häfen gestattet; doch genoss die dänische Flagge Vorzüge in den Zöllen.

Spanien hatte im Laufe des 18. Jahrhunderts schon mehrere Erleichterungen in Betreff des amerikanischen Handels eingeführt, Erleichterungen, die aber weniger den eigenen Landsleuten, als dem fremden

Schmuggelhandel zu Gute kamen; von entscheidender Bedeutung war es jedoch, als von 1765—1788 allmählich allen Spaniern und von vielen spanischen Häfen aus der Handel nach den spanisch-amerikanischen Kolonien freigegeben wurde¹⁾.

Auch Frankreich hatte nach dem Utrechter Frieden innerhalb seiner Kolonialpolitik allerlei liberale Reformen vorgenommen, die aber ohne durchschlagende Wirkung blieben. Wichtiger war die Verfügung vom 18. April 1763, die den Fremden die Einfuhr von Lebensmitteln und Bauholz nach den französischen Antillen gegen Ausfuhr von Melasse und Rum gestattete²⁾. Dieser Anordnung, die hervorgegangen war aus der Ueberzeugung, dass jene Inseln nun einmal ohne die Zufuhren der Fremden nicht bestehen konnten und dass dem Schmuggelhandel eine innere Berechtigung nicht abzusprechen war, folgte in den Jahren 1767/68 ein weiterer, noch wichtigerer Akt seitens der französischen Regierung; es wurden in S. Lucia, das damals noch französisch war, und in Le Môle St. Nicolas auf St. Domingo Freihäfen errichtet. Hier durften von Fremden alle Waaren, die der französische Handel nicht liefern konnte, eingeführt werden gegen die Ausfuhr von Rum und Melasse³⁾.

Ohne Zweifel sind diese kolonialpolitischen Ereignisse auf den Vertrieb amerikanischer Produkte nach Europa von grossem Einfluss gewesen. Für Hamburg war direkt am werthvollsten jedenfalls die dänische Verordnung von 1767. Bisher hatte Altona von dem Handel mit St. Thomas viel Vortheile gehabt, und Hamburg an den westindischen Geschäften der Nachbarstadt sich nur mittelbar betheiligen können; nun konnte auch Hamburg legitim und direkt mit St. Thomas verkehren.

Aber selbst das erwähnte Vorgehen Spaniens, das zunächst doch nur den Spaniern zu Gute kommen sollte, hatte Werth für die Hamburger. Abgesehen davon, dass die Ausdehnung des Handels mit dem spanischen Amerika auf alle Spanier und viele spanische Häfen für den Schmuggelhandel grösseren Spielraum bot, war auch die Beteiligung Fremder an diesem Handel unter dem Namen eines Spaniers oder naturalisirten Spaniers erlaubt⁴⁾.

Was den Hamburgischen Handel mit dem französischen Westindien und dessen Produkten betrifft, so haben nicht allein jene Verfügungen der

¹⁾ Näheres vergl. Roscher a. a. O. S. 168 ff.

²⁾ Vergl. Boyer-Peyreleau, Les Antilles françaises II., S. 52 ff.

³⁾ Ebenda S. 55.

⁴⁾ Das theilte am 11. Juli 1768 der hansische Gesandte in Madrid dem Hamburger Senat mit.

60er Jahre ihn beeinflusst, sondern namentlich ist auf denselben eingewirkt worden durch den Handelsvertrag, den im Jahre 1769 Frankreich mit Hamburg abschloss. Den geheimen Bestimmungen dieses Vertrages war ein Zolltarif beigegeben; in diesem wurden die Hamburgischen Zölle auf Produkte des französischen Westindiens wesentlich herabgesetzt¹⁾). Allerdings rief dieser Tarif eine Vorstellung des englischen Residenten hervor; doch wurde derselben vom Senate, da jene Herabsetzung allen Nationen zu Gute kam, die solche Waaren einführten, also auch den Engländern, nicht stattgegeben. Der Import französisch-westindischer Produkte nach Hamburg nahm in Folge dessen um 1770 ganz bedeutend zu; fünf Zwölftel von dem ganzen Ertrage des französischen Kaffees oder 25 Millionen Pfund, ferner der fünfte Theil der Zuckerernte oder 25 000 Fässer, wurden damals jährlich allein aus Frankreich nach Hamburg verschifft. Dagegen sind die direkten Verschiffungen aus Westindien nach Hamburg nur gering gewesen.

Im Jahre 1765, wo uns zuerst Mittheilungen statistischer Art über den Schiffsverkehr im Hamburgischen Hafen vorliegen²⁾), kamen 6 Schiffe direkt aus Westindien an, davon 1 aus St. Croix; 1766: 3, davon 1 aus St. Croix; 1767: 3 Schiffe. Als Empfänger der Ladungen, die meist aus Holz bestanden, werden genannt: Burrows & S., R. Thornton, C. Metcalf, J. Hanbury, W. J. Peper, die, ausgenommen den letzten, alle Mitglieder des englischen Court waren. Im Jahre 1767 kam übrigens auch ein Schiff aus Honduras an mit Mahagoni und Campecheholz für Ordre.

Bei weitem die wichtigste Veränderung, welche in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts in dem Verhältniss nicht nur Hamburgs, sondern aller seefahrenden Nationen zum amerikanischen Handel geschaffen wurde, ward bewirkt durch den Abfall der Vereinigten Staaten von dem englischen Mutterlande.

Dass dieser Abfall auf wirthschaftlichen Ursachen beruht, ist eine Thatsache, die ebenso bekannt ist wie die, dass er seit langer Zeit sich innerlich vorbereitet. England hatte gleich den übrigen Kolonialmächten seine Kolonien möglichst im Interesse des Mutterlandes auszubeuten gesucht. Hatte auch die Navigationsakte von 1651 noch nicht diese Tendenz,

¹⁾ Die geheimen Artikel und der Tarif sind abgedruckt bei Koch, Table des traités entre la France et les puissances étrangères etc. II. 271 ff. Vergl. auch Wurm, Von der Neutralität des deutschen Seehandels in Kriegszeiten, S. 23 ff.

²⁾ Hamburger Commertz-Nachrichten 1765—68, herausgegeben in Lübeck; sie bestehen aus Kontinentlisten der in Hamburg eingegangenen Schiffe.

so liefen doch die späteren Massregeln, namentlich die Verschärfungen der Akte im 18. Jahrhundert, auf einen solchen Zweck hinaus. Aber ebenso wenig wie Spanien in Westindien und Südamerika, wie Frankreich auf den Antillen, konnte England in Nordamerika den Schmuggelhandel mit Erfolg hindern. Dieser verbotene Handel wurde meistens durch das französische und holländische Westindien vermittelt; die holländische Insel St. Eustache spielte hierbei eine Hauptrolle. Aber auch direkt standen die Nordamerikaner im verbotenen Verkehr mit Frankreich, Holland, ja gelegentlich auch mit Deutschland.

Die direkten Beziehungen Nordamerika's mit Deutschland sind in der kolonialen Zeit nur gering gewesen, aber stattgefunden haben solche doch. In den 20er Jahren des 17. Jahrhunderts, so sahen wir, stand Hamburg mit Newfoundland im Verkehr; etwa in dieselbe Zeit fallen die ersten Einwanderungen Deutscher nach Nordamerika¹⁾.

Erst um die Mitte des 18. Jahrhunderts scheinen direkte Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Nordamerika auf jenem verbotenen Wege angeknüpft worden zu sein²⁾. Leider sind wir auch hier wieder lediglich auf spätere Andeutungen angewiesen; gleichzeitige direkte Nachrichten mangeln. Es ist aber kein Grund, den Worten eines Lord Sheffield zu misstrauen, der später schrieb, „Notwithstanding our Custom-house officers, New England, New York, and Philadelphia carried on an almost open foreign trade with Holland, Hamburg, France etc., bringing home East-India goods, sail cloth, Russia and German linens, wines etc“³⁾. Bekannt ist ferner, dass in den Jahren 1752—1754 mehrere Transporte von Gefangenen des Hamburger Spinnhauses nach Neu-Schottland, Neu-England, Philadelphia und Süd-Carolina stattgefunden haben⁴⁾; ein Raths-Mandat im November 1752⁵⁾ verfügte gegen „frevelnde, muthwillige Bettler“, dass diese zuerst ins Werk- und Zuchthaus, bei Wiederholung ihres Gewerbes aber „bey der ersten Gelegenheit, da von hier aus Colonisten nach Neu-

¹⁾ Vergl. hierüber das vortreffliche Buch von Kapp, Geschichte der deutschen Einwanderung in Amerika, I. 14 ff.

²⁾ Dass der Hamburger Markt in den Vereinigten Staaten um 1737 nicht unbekannt war, geht hervor aus Weeden, Economic and social history of New England, II. 613; der Preis des Blauholzes war gestiegen, „the market having been cleared by cash purchases for Hamburg“.

³⁾ Sheffield, Observations on the commerce of the American States, 6. ed. London 1784, S. 234.

⁴⁾ Vergl. Näheres bei Streng, Geschichte der Gefängnissverwaltung in Hamburg, S. 79 ff.

⁵⁾ Sammlung Hamb. Mandate etc., Bd. 4, S. 1880; Streng erwähnt dies Mandat nicht.

Schottland oder Süd-Carolina ausgeschiffet werden, mit dahin überzugehen genöthigt werden“ sollen. Erst als im Jahre 1754 Bürgermeister Rumpff sich entschieden gegen weitere derartige Transporte erklärte, hörten dieselben auf.

Die Hamburger Schiffssliste¹⁾ von 1765 führt keine Schiffe von Nordamerika angekommen an; 1767 aber kam je ein Schiff aus Carolina und aus Philadelphia²⁾; 1770 kamen 4 Schiffe aus Carolina.

Doch wurde der Hauptexport aus Nordamerika und dem englischen Westindien nach Hamburg damals wie früher und noch lange Zeit nachher über England vermittelt, namentlich die Häfen Cowes, Glasgow, London, Lancaster, Guernsey.

Nun aber brach der amerikanische Unabhängigkeitskrieg aus. Zum ersten Male in der neueren Geschichte ward der Welt das Schauspiel der einheitlichen Empörung einer grossartigen kolonialen Schöpfung gegen das Mutterland; es war die erste mit Erfolg gekrönte Reaktion gegen die engherzige Kolonialpolitik Europas.

Aber nicht nur durch seine Folgen ist dieser Krieg von einer hervorragenden Bedeutung, er ist auch durch sich selbst, durch die in ihm zur Geltung gebrachten allgemeinen völkerrechtlichen und volkswirtschaftlichen Prinzipien von besonderem Interesse; die grosse amerikanische Revolution ist nicht auf sich beschränkt gewesen, sie hat, wie andere grosse Umwälzungen, Revolution gemacht auch auf Gebieten und nach Richtungen hin, wo man es nicht erwarten sollte.

Es kann hier nicht die Aufgabe sein, die weltgeschichtliche Bedeutung jenes Ereignisses zu erörtern. Nur wie dasselbe auf die Handelspolitik und weltwirtschaftliche Stellung einer Stadtrepublik wie Hamburg gewirkt hat, soll im Folgenden darzulegen versucht werden.

Grosse Seekriege sind stets für den Handel der Neutralen ebenso einträglich wie gefährlich gewesen; je grösser und seemächtiger der neutrale Staat, um so einträglicher und weniger gefährlich jener Handel; und umgekehrt.

Die Stellung Hamburgs im nordamerikanischen Kriege war die eines kleinen, seetüchtigen Neutralen, der gern die Vortheile der Lage ausnützen wollte, daran aber vielfach und mit Erfolg gehindert wurde durch England. Letzteres hatte, wie auf alle Neutralen, so namentlich auf Hamburg ein scharfes Auge; es war wohl bekannt, dass diese Stadt

¹⁾ Hamb. Commertz-Nachrichten.

²⁾ Als Empfänger werden genannt G. Bagge Wwe. und Burrows & S.; das Schiff aus Carolina brachte Reis, dasjenige aus Philadelphia Blau- und Mahagoniholz.

von jeher es sich hatte angelegen sein lassen, den Handel in Kriegszeiten möglichst auszunutzen. Dies nach Kräften zu verhindern, war England Hamburg gegenüber naturgemäss in weit höherem Grade im Stande, als z. B. den Niederlanden gegenüber¹⁾.

Schön im Frühjahr 1775 übergab der englische Resident in Hamburg dem Senat eine Note, in der es heisst, dass der König von England hoffe, „que vu les différents qui subsistent entre ses Royaumes et ses colonies en Amérique, il [d. h. der Senat] voudrait défendre très-sérieusement à tous leurs Habitans de ne prêter ni directement ou indirectement aucune aide et assistance aux séditions dans cette partie-là du monde, ni de leur envoyer aucunes armes ou autres munitions de quelque espèce que ce soit“. Bald folgte dieser Warnung eine That, aus der zu entnehmen war, dass die Engländer es ernsthaft mit jener meinten; im December desselben Jahres wurde der Schiffer Hilckes auf offener See von einer britischen Kriegsschaluppe angehalten und befragt, ob ihm nicht bekannt sei, dass 6 „mit Kriegs-Geräthschaften beladene Schiffe von Hamburg nach Amerika bestimmt wären“. Doch stellte sich bald heraus, dass dieses Gerücht unbegründet war.

Andererseits liess England es gern geschehen, dass Hamburger Rheder ihre Schiffe als Transportfahrzeuge in britischen Diensten für die Fahrt nach Nordamerika vermieteten; als besonderer königlicher Kommissar für dies Geschäft hielt sich ein gewisser George Marsh in Hamburg auf. Der Präses der Kommerzdeputation gestattete im März 1776 den Anschlag eines diesbezüglichen „Avertissements“ in der Börse in der Erwagung, dass „diese Commission dem hiesigen Commercio erspriesslich wäre“²⁾.

Mit welchem Misstrauen aber die englische Regierung den neutralen Handel der Stadt beobachtete, erhellt aus einem Vorgang im Herbste 1776³⁾. Damals hatten die Kaufleute Franz Klefeker und Paschen sich mit dem Kaufmann John Parish vereinigt, das englische Schiff „Jamaica Packet“ mit Korn und Piepenstäben nach Madeira zu senden. Das Schiff war segelfertig, als plötzlich auf Verlangen des britischen Residenten

¹⁾ In den Niederlanden versuchte der amerikanische Agent Carmichael schon Ende 1776 „to engage merchants to speculate in a direct commerce to America“. The dipl. correspondence of the American revolution, ed. by Sparks vol. IX. S. 6.

²⁾ Die Transporte deutscher Truppen nach Amerika fanden nur zweimal, und zwar ganz im Anfang des Krieges 1775 und 1776 von Hamburgischem Gebiete, nämlich Ritzebüttel, aus statt; sonst immer von Stade, von der Weser oder vom Rhein aus. Vergl. Kapp, Der Soldatenhandel deutscher Fürsten nach Amerika, S. 33. 76.

³⁾ Auch Büsch, „Ueber das Bestreben der Völker neuerer Zeit, einander in ihrem Seehandel recht wehe zu thun“, Kap. 6, § 2, erwähnt kurz dieses Vorgangs, den ich nach den Akten des Commerciums schildere.

Emanuel Mathias der Rathsherr von Spreckelsen, als Prätor, es an die Kette legen liess. Der Konsul erklärte, dass er den Arrest im Namen seines Königs veranlasst habe, weil das Schiff „denen Rebellen zugehörte“. In der von Parish an den Senat gerichteten Beschwerdeschrift wurde hervorgehoben, dass es traurig sei, „dass der Nahme eines Freyhafens, den man dem Hamburgischen bishero beygelegt hat, ein Wort sey, das zwar mitten im teutschen Reichskriege gegen Frankreich und Preussen auf das sorgfältigste und genaueste beobachtet worden, aber jetzo in dem unglücklichen Amerikanischen Zwiste weiter nichts bedeuten soll“. Erst mehrere Wochen später wurde das Schiff freigegeben; aber nicht eher, als bis die drei Befrachter einen feierlichen Eid geleistet, „dass die besagten Schiffe nicht den Rebellenischen Nordamerikanischen Unterthanen Sr. Maytt. gehörten, dass sie an ihrem Bord keine Munition, von welcher Art solche sey, noch auch einige andere Artikel von Waaren haben, die nach besagter Welt-Gegend bestimmt sind, und dass sie sämmtlich keine Handlung, Verbindung oder irgend einige Correspondenz mit den Rebellen haben etc.“. War die Sache selbst dadurch thatsächlich erledigt¹⁾, so war doch die Sicherheit des freien Handels arg gefährdet, wenn ohne Weiteres ein Schiff arretirt werden konnte, lediglich auf die Forderung eines Konsuls und auf seine Behauptung, dass es den „Rebellen“ gehöre. In der Note vom Februar 1775 war das neutrale Hamburg von englischer Seite nur vor der Unterstützung der Aufständischen, namentlich mit Waffen und Munition, gewarnt; und die Kommerzdeputation konnte mit Recht darauf aufmerksam machen²⁾, dass „niemals darum die allergeringste Ansuchung geschehen, geschweige denn ein Gesetz bekannt gemacht und den Amerikanischen Schiffen verboten worden, in einem freyen Reichshafen anzulegen“.

Offenbar ging die Deputation von der Anschauung der völkerrechtlichen Gleichberechtigung der Engländer und aufständischen Nordamerikaner aus, nach welcher diese letzteren ebensowohl als reguläre Kriegführende anzusehen seien als jene. Dagegen stellte sich der Senat, der als Leiter eines kleinen Handelsstaates in bewegter Zeit mit der Realität der Dinge zu rechnen hatte, auf den Standpunkt, dass eine

¹⁾ Gerichtlich war sie es noch nicht; jener Eid wurde nur unter Vorbehalt der Schadensersatzklage geleistet. Am 4. April 1777 legten die Befrachter eine ungeheure Rechnung für den ihnen durch den Arrest zugefügten Schaden vor; der Senat lehnte aber ein gerichtliches Verfahren ab; das Reichskammergericht, an das sie sich nun wandten, wies die Klage 1782 ab.

²⁾ An den Senat, 12. Sept. 1776.

strikte Neutralität einem Konflikt mit England, d. h. dem Ruin des Hamburgischen Handels gleichbedeutend sein werde; eine Ansicht, die in jener ersten Periode des Krieges sicher berechtigt war. Der Senat erklärte desshalb den Kommerzdeputirten¹⁾, „noch zur Zeit zwischen Grossbritannien und seinen Colonien neutral seyn zu wollen, würde wohl, da selbst diejenigen Mächte, die ein gegenseitiges Interesse von England haben, sich noch nicht für die Colonien erklärt, für Hamburg allein zu früh seyn“.

So lange der Krieg nur auf England und Nordamerika beschränkt war, konnte, bei der strengen Aufsicht, die ersteres über den Hamburgischen Handel ausühte, und der schwierigen Lage desselben, dieser nur wenig Gewinn aus dem Kriege ziehen. Hätte Hamburg in geringerem Masse, als es tatsächlich der Fall war, in der Sphäre des englischen Einflusses sich befunden, so wäre der Stadt wohl schon damals eine grössere Rolle im Verkehr mit Amerika zugefallen. Die Vereinigten Staaten liessen es sich gleich bei Beginn des Krieges angelegen sein, mit Deutschland in nähere Beziehungen zu treten, namentlich Zutritt zu einem Nordseehafen zu erlangen; von hier aus wollten die Amerikaner den nordischen Handel Englands stören und ihre Prisen verkaufen²⁾. Hamburg, im Uebrigen als der erste deutsche Nordseehafen bekannt und geschätzt, galt seines lebhaften Handels mit England wegen und in Folge seiner Eigenschaft als Sitz einer nationalenglischen Kaufmannsgemeinschaft als einer Art englischer Kolonie auf deutschem Boden. So wurde von den Amerikanern Emden ins Auge gefasst, da es mit einem guten Hafen versehen und zwischen Hamburg und Amsterdam läge³⁾. Die Sendung Lee's nach Berlin hatte nicht am wenigsten den Zweck, für den amerikanischen Handel offene Häfen zu erhalten⁴⁾.

Auch indirekt hat Hamburg in den ersten Kriegsjahren wenig Vortheil aus dem neutralen Handel gezogen⁵⁾), während die Holländer und Franzosen schon 1776 und 1777 einen nicht geringen Theil der englischen, natürlich arg gefährdeten Schiffahrt an sich rissen.

Nicht allein die allgemeine politische Situation, sondern namentlich die Handelslage veränderte sich vollkommen, als vom Jahre 1778 an Frankreich am Kriege theilnahm und dadurch die Flagge einer zweiten

¹⁾ Extr. Prot. Senatus vom 16. Okt. 1776.

²⁾ The diplomatic correspondence of the American revolution, ed. J. Sparks, I. 292.

³⁾ Ebenda II. 354.

⁴⁾ Ebenda I. 352.

⁵⁾ Vergl. Büsch, Versuch einer Geschichte der Hamb. Handlung, § 54.

europeischen Seemacht unfrei wurde. Mit der Ausdehnung des Seekrieges wuchsen sowohl die Aussichten als anderseits auch die Gefahren des neutralen Seehandels.

Nachdem schon am 17. März 1778 der hanseatische Agent und Stahlhofsmeister Paul Amsinek aus London geschrieben, dass der Krieg mit Frankreich als unausbleiblich angesehen werde, machte am 30. März der britische Resident Mathias dem Senat Mittheilung von dem französisch-amerikanischen Vertrage. „Sa Majesté,“ so heisst es in dem Schreiben des Residenten, „n'ayant plus à souhaiter, que la conduite, dont le Roi se plaint, soit découverte dans son vrai jour par toute l'Europe, et entendue et comme par tout, comme telle, qu'elle est en vérité, c'est à dire pareillement perfide, indigne et dangereuse.“ Mit welcher Vorsicht Hamburg und sein Handel zwischen den streitenden Parteien laviren musste, ist ersichtlich aus der Bemerkung, mit welcher der Senat der Kommerz-deputation dies Aktenstück mittheilte, „dass Deputatio Commercii die in der Beylage von dem hiesigen englischen Minister geäusserten sehr harten Ausdrücke nicht bekannt machen möchte“.

In erster Linie, und bevor an eine Ausdehnung des Handels zu denken war, musste Hamburg die möglichste Sicherstellung desselben ins Auge fassen. Die Stadt hatte genügend Erfahrungen auf dem Gebiete des Seehandels in Kriegszeiten gesammelt; die trübsten Erinnerungen in den Annalen ihrer Handelsgeschichte knüpfen sich an solche Perioden. Noch im letzten Seekriege hatte die Hamburger Schiffahrt arg gelitten; unter der sogenannten Regel von 1756, dem neuen von England aufgestellten Princip, nach dem es nicht erlauben wollte, dass neutrale Schiffe in Kriegszeiten Länder besuchten, deren Zutritt ihnen im Frieden verboten war, hatte auch Hamburg schwer leiden müssen. Nun ist diese von England aufgestellte Regel im nordamerikanischen Kriege viel weniger betont und erst in zweiter Linie Gegenstand der Diskussion gewesen.¹⁾ Um so mehr kam es auf die Stellung zu dem Princip „frei Schiff, frei Gut“ an. Auf dieses musste auch Hamburg das grösste Gewicht legen. Bereits in seiner Erwiderung an den englischen Residenten auf die oben erwähnte Mittheilung drückte der Senat die Hoffnung aus, dass Hamburg gegenüber jenes Princip beobachtet werde.

In dieser Hoffnung glaubte man um so weniger fehl zu gehen, da England den Holländern bereits im Jahre 1674 die Anerkennung dieses Grundsatzes zugestanden hatte. Deshalb unterbreiteten am 1. April 1778

¹⁾ Vergl. Bergbohm, Die bewaffnete Neutralität, S. 34.

die Kommerzdeputirten dem Senat das Gesuch, er möge den Agenten Amsinck beauftragen, in England dahin zu wirken, dass bei etwa ausbrechendem Kriege „die Hamburger in Betracht ihrer Handlung und Schiffahrt von der Krohne England denen freundschaftlichsten Nationen derselben und vorzüglich denen Holländern gleich gehalten und behandelt werden sollen“. Auf eine solche Behandlung meinte man einigen Anspruch zu haben auch durch das bisherige Verfahren Hamburgs während des Krieges, im Besonderen in der Angelegenheit des Schiffes „Jamaica Packet“, ein Verfahren, das, wie Syndicus Sillem erklärte, die Stadt „der Feindschaft des Dr. Franklins, der den Umstand wohl wissen soll, ausgesetzt“ habe. Um diese Angelegenheit, die dem Senate sehr am Herzen lag, an Ort und Stelle in London betreiben zu lassen, sah man sich zunächst nach einem geeigneten Unterhändler um. Der Oberpostkommissar Pape in Hannover, an den Sillem sich mit der Bitte um Empfehlung einer geeigneten Person in England gewandt hatte, empfahl den Generalmajor Fawcett in Stade¹⁾). Pape äusserte aber seine Zweifel, dass England irgend einem Staate den freien Contrebandehandel zugestehen werde, und ferner seine Hoffnung, dass Hamburg nicht daran denken werde, mit den abgefallenen Kolonien Handel zu treiben, sowie „dass die Engeländer dem französischen König die sehr ruhmvolle Verbindung mit diesem Geschmeisse so versalzen sollen, dass Se. Mt. am Ende gnädigst geruhen, Ihr Excellentzen die Herren Franklin, Dean und Arthur Lee aufhangen zu lassen“.

Zur Ernennung eines besonderen Abgeordneten kam es nicht; dagegen wurde Paul Amsinck mit der Behandlung der Neutralitäts-sachen betraut. Lange sollten aber die Hamburger über die Frage, wie die neutralen Schiffe in diesem Kriege behandelt werden sollten, nicht im Unklaren bleiben. Bereits am 6. Oktober schrieb Amsinck, dass er vom Untersekretär des königlichen Conseils vernommen, dass, „obwohl Se. Maj. dem Hamburgischen Senat ganz vorzüglich gewogen wären, Höchstdieselben dennoch die von demselben geäusserten Wünsche ohne Vernachlässigung anderer neutraler Staaten nicht ein Genüge leisten könnten“; und am 11. November folgte seitens des englischen Residenten in Hamburg die amtliche Bestätigung dieses Bescheides, „dass Se. Kgl. Mt. in dieser Angelegenheit keine andere Richtschnur vorzuschreiben vermöchten, als was durch das allgemeine Völkerrecht oder durch etwan vorhanden seyende Tractaten, nach der Art, wie man sie immer verstanden

¹⁾ Derselbe, der für die englische Regierung die Werbungen von Truppen in Deutschland betrieb; vergl. Kapp, Soldatenhandel, S. 31 ff.

hätte, bestätiget und authorisiret würde etc.“ In Betreff der Prisen werde Hamburg behandelt werden wie Dänemark, Schweden und Preussen. So blieb der Hamburger Kaufmannschaft vorläufig nichts Anderes übrig, als betrübt die Hoffnung fahren zu lassen, dass der Handel der Stadt in diesem Kriege seitens Englands günstiger denn bisher behandelt werden würde.

Um die Hamburger Schiffahrt möglichst vor den Belästigungen seitens der Kriegsführenden sicher zu stellen und die Schiffer über die Mittel zu diesem Zwecke zu unterrichten, wurde durch eine im April 1778 niedergesetzte Kommission, später Neutralitäts-Deputation genannt, ein „Reglement in Ansehung der Hamburgischen Handlung und Schiffahrt währenden Krieges“¹⁾ ausgearbeitet und veröffentlicht. Doch hat dies Reglement im allgemeinen nicht die Erwartungen erfüllt, die man an dasselbe knüpfte; es belastete einerseits den Hamburgischen Handel mit einer Unzahl von Formalitäten, Certifikaten etc., vermochte aber andererseits nicht zu verhindern, dass eine grosse Anzahl Hamburgischer Schiffe in England aufgebracht wurden, woselbst vor dem Admiraltätsgerichte über ihr weiteres Schicksal entschieden wurde.

Mit der Vertretung der Hamburger, wie auch der Bremer und Lübecker Kaufmannschaft vor diesem Gerichtshofe war der Agent Paul Amsinck beauftragt. Er entwickelte in dieser ebenso wichtigen wie schwierigen Angelegenheit eine umfassende Thätigkeit²⁾.

Hatte England schon zu Beginn des Krieges mit seinen Kolonien auf Hamburgs Handel ein wachsames Auge, so wuchs dies Misstrauen mit der Dauer und dem zunehmenden Umfang des Kriegsschauplatzes. Nach zwei Richtungen wandte England seine Thätigkeit gegen den neutralen Handel; einerseits suchte es eifersüchtig die Ausbreitung des Handels der Neutralen auf Kosten des englischen, vielfach behinderten zu stören; andererseits und ganz besonders hatte es das natürliche Streben, die Verbindung der Neutralen mit seinen Feinden zu hindern.

Als im Jahre 1778 der Kaperkrieg auch in die europäischen Gewässer verlegt wurde, ward die Versuchung für die Neutralen, mit den

¹⁾ Abgedruckt bei Hennings, Sammlung von Staatsschriften etc., Altona 1784. 85, Bd. 2, S. 369.

²⁾ „Ueberzeugt,“ so schrieb er am 16. Februar 1779, „von dem der dortigen geehrten Kaufmannschaft daraus entspriessenden Nutzen, wohne ich jedem Gerichtstag von Anfang bis zu Ende unermüdet bei und fahre fort, die Particularia eines jeden neutralen Proceses zu dero Nachricht niederzuschreiben.“ — Einige, Hamburger Schiffe betreffende Entscheidungen finden sich abgedruckt in den „Decisions in the high court of admiralty, during the time of Sir G. Hay and of Sir J. Marriott. London 1801, vol. 1.

Feinden Englands Contrebandehandel zu treiben, und überhaupt lohnende Verbindungen anzuknüpfen, lockender. Auch Hamburg scheint sich nicht davon fern gehalten zu haben. Bereits am 11. Mai 1778 hatte Mathias darauf hingewiesen, dass sein König seinem Wohlwollen gegen Hamburg gewiss noch mehr Ausdruck geben werde, wenn der Senat sich herbeilasse, „de mettre bride et empêchement aux menées clandestines et illégales, que des négocians avares sont accoutumés d'employer, pour amasser des richesses en cachant et couvrant le bien propre des ennemis de la Grande-Bretagne“. Energischer klingt schon eine Warnung des Residenten im Oktober, „que Sa. Majesté voit avec regret l'encouragement que le Sénat a pourtant [d. h. trotz der Warnung vom 11. Mai] donné aux négocians de la ville de Hambourg pour entrer dans des engagemens, qui peuvent les trainer dans des difficultés facheuses“. In einem weiteren Schreiben vom 4. December erklärte Mathias, dass die Praxis des englischen Admiraltätsgerichtes, nach der das Princip: „Frei Schiff, frei Gut“ nicht anerkannt würde, vollständig gerechtfertigt werde durch „la conduite des Hambourgeois dans leurs spéculations commerçables pendant les hostilités présentes de la Grande-Bretagne avec la France et les Colonies rebelles“. Klarer beleuchtet werden diese allgemeinen Andeutungen des Residenten durch die Aeusserung, die, wie Amsinck am 11. December mittheilte, der Admiraltätsrichter in einer Gerichtssitzung hatte fallen lassen. „Ich besorge,“ so habe er gesagt, „die Amerikaner stehen mit einigen angesehenen Häusern in Verbindung, welche zu Hamburg ihre Handlungs-Geschäfte treiben; man hat sich's wohl gemerkt.“ Und wenn der Amerikaner Adams am 4. August 1779 schreiben konnte¹⁾: „The rest of Germany, excepting Hamburg and Bremen, have no means opening a direct commerce with us; with the latter we have no connexion at present, in the former all the commerce of Lower Germany is transacted“, so erhellt aus dieser Gegenüberstellung der beiden Hansestädte und der ausdrücklichen Betonung, dass mit Bremen noch keine Verbindung bestände, die Existenz einer solchen mit Hamburg klar und deutlich.

Aber auch sonst wissen wir, dass von Hamburg aus damals Handelsgeschäfte mit den Vereinigten Staaten getrieben wurden. Ein Leipziger Nadler, Namens Schwarz, lieferte im Jahre 1777 einem Hamburger probeweise 4000 Briefe Nadeln für Amerika²⁾. Es ist nicht zu zweifeln, dass das innere Deutschland sich nicht auf diese eine Sendung beschränkt hat;

¹⁾ Dipl. Correspondence etc. IV. 322.

²⁾ Hasse, Geschichte der Leipziger Messen, S. 338.

speciell in Leipzig dachte man schon damals an die Anknüpfung direkter Beziehungen mit Nordamerika¹⁾; auch von amerikanischer Seite wurde das Aufblühen der Leipziger Messe um diese Zeit mit dem amerikanischen Handel in Verbindung gebracht; „the fairs of Leipsic,“ schrieb Adams in dem eben erwähnten Briefe „have grown considerable advantages for these four years from our trade.“

In welchem Umfange aber Hamburg an solchen Unternehmungen theilgenommen, muss dahingestellt bleiben; gegenüber den englischen Drohungen war man natürlich äusserst vorsichtig und diskret in diesen Geschäften.

Eine formelle Frage, die aber auch sachlich kennzeichnend ist für die Stellung, die von Hamburg innerhalb der Parteien und namentlich gegenüber den sich emancipirenden amerikanischen Staaten eingenommen wurde, beschäftigte in der ersten Hälfte des Jahres 1779 die Neutralitätsdeputation und die übrigen massgebenden Faktoren der Stadt. Im März sandte nämlich Amsinck ein neues Formular für die Ursprungsatteste, in welchem u. A. erklärt werden sollte, „dass die Waaren auch keinem aufrührischen Unterthanen von Amerika zugehörten“. Dieser Ausdruck war den Kommerzdeputirten sogleich höchst „anstössig“ erschienen, „weil man hierdurch mit Frankreich, welches die Amerikaner für independent anerkannt hätte, ganz gewiss anstossen würde, weil sonst auch noch kein einziger anderer Staat die Amerikaner für aufrührisch erkläret hätte und weil man sich vorgenommen, abseiten dieser Stadt die genaueste Neutralität zu beobachten, die aber dadurch, wenn man hier die Amerikaner für Rebellen erklärte, beleidigt würde“. Der Senat erklärte sich mit dieser Ansicht vollkommen einverstanden. Man sieht, die Stellung Hamburgs hat sich gegen 1776 in soweit völlig verändert, als nunmehr, nachdem Frankreich sich offen auf die Seite der Vereinigten Staaten gestellt, die Stadt ihre Neutralität schärfer zum Ausdruck bringen und eine, wenn auch nur formelle, Parteinahme für England vermeiden musste. Im Jahre 1776 hatten, wie wir oben sahen, Hamburger Kaufleute in einem feierlichen Eide „den Rebellischen Nordamerikanischen Unterthanen Sr. Majestät“ abschwören müssen; jetzt, wo der Ausgang des Krieges mindestens zweifelhaft geworden, wollte man sich eine derartige Titulirung der Feinde Grossbritanniens nicht mehr octroyiren lassen. Erkundigungen, die bei den Senaten von Lübeck und Bremen eingezogen wurden, ergaben die Uebereinstimmung mit dem Hamburgischen Standpunkt in dieser Sache. Der Hamburgische Senat

¹⁾ Hasse a. a. O.

hatte aber um so weniger Neigung, jenen Ausdruck in den Certifikaten anzuwenden, als der französische Geschäftsträger unter der Hand dringend davon abrieth, und es sich ergab, dass Frankreich sehr aufmerksam auf die amtlichen Titulaturen war, mit denen man seine jungen transatlantischen Bundesgenossen beehrte. Auf der andern Seite stand allerdings die Forderung des englischen Residenten, die durch eine Note des Staatssekretärs Lord Weymouth bekräftigt wurde und an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig liess; der Admiraltätsrichter Marriot erklärte schriftlich: „It can not be avoided and ought not, none but rebels and the king's enemies can wish to be excused.“

Trotzdem ging man in richtiger Beurtheilung der veränderten Weltlage nicht auf diese Forderung ein, sondern gebrauchte unentwegt den Ausdruck „Nordamerikanische Einwohner“; Amsinck aber wurde beauftragt, dem englischen Hofe vorzustellen, „dass das Grossbritannische Reich und dessen Handlung und Schiffahrt dabey nichts gewinnen, die genug gedrückte Stadt aber anderseitig des Bruchs der Neutralität beschuldigt und einen grossen Theil ihrer Handlung und Schiffahrt verlieren dürfte“. Doch ist dieser Auftrag nie ausgeführt, da sich bald zeigte, dass auch mit jenem von Hamburg eingefügten Ausdruck die Certifikate als gültig angesehen waren. Damit war die Sache erledigt.

Im Sommer 1779 trat auch Spanien in die Reihe der Kriegführenden. Für den Hamburgischen Handel konnte dies nur schädlich sein. Ueberhaupt hat bis 1780 derselbe unter dem Kriege wohl mehr gelitten als Vortheile gehabt. Was die amerikanischen Handelsbeziehungen, die uns hier vornehmlich beschäftigen, betrifft, so sind sie wohl nur sehr gering gewesen. Mit Westindien, das allmählich nahezu gänzlich von den Franzosen erobert wurde, wird einiger Verkehr auf indirektem Wege bestanden haben¹⁾. Frankreich hatte bei Ausbruch des Krieges den Neutralen, also auch Hamburg, den freien Verkehr mit seinen Kolonien erlaubt; an diesem nahm die Stadt einigen Antheil. Doch suchte England auf alle Weise den indirekten Bezug unschuldiger amerikanischer Waaren nach dem europäischen Kontinent zu verhindern. Wenn Kolonialwaaren aus Frankreich wieder exportirt wurden, so ward ihnen ein sogenanntes Acquit à caution beigegeben; in diesem war aber der französische Absender als Eigenthümer angegeben. Deshalb konfiscirten die Engländer solche Waaren; fanden sie aber keine Acquits vor, so konfiscirten sie die Waaren

¹⁾ In den Schiffsslisten der Hamb. Adresscomptoir-Nachrichten finde ich als erstes direkt nach Westindien bestimmtes Schiff angegeben das des Schifffers Kamp am 25. Oktober 1778; 1779 findet sich nichts der Art.

als amerikanische. In solcher Weise war selbst der indirekte Bezug amerikanischer Waaren nach Hamburg äusserst erschwert.

Einen wichtigen Abschnitt in diesem Kriege bildet das Jahr 1780, nicht nur vom allgemein politischen, sondern auch vom mercantilen Standpunkt aus. Es ist das Jahr der „Bewaffneten Neutralität“, d. h. jener wichtigen völkerrechtlichen Deklaration, die für den neutralen Handel fünf Grundsätze aufstellte¹⁾. Zur Aufrechterhaltung und Vertheidigung dieser Sätze verbanden sich nach und nach acht Mächte (Russland, Dänemark, Schweden, Niederlande, Preussen, Oesterreich, Portugal, beide Sizilien), und alle Kriegsführenden — ausser England — traten den Principien der Deklaration bei. Auch die Hansestädte, denen die Deklaration von Russland offiziell mitgetheilt wurde²⁾, erwogen die Frage, ob sie jenem Bündniss beitreten sollten. Allerdings musste man fürchten, den Zorn des mächtigen England zu erregen, während andererseits, wie es in einem begutachtenden Promemoria des Syndicus Sillem heisst: „Engelland uns in der Handlung und in der Schiffahrt nicht mehr Schaden thun könne als es schon thut“. Für den Beitritt sprach ferner, „dass selbst die zu alliirenden Mächte, soviel deren auf uns eifersüchtig sind, als wie Dänemark und Holland, alles Mögliche thun werden, um Russland von dem Vorsatze abwenden zu machen, die Hansestädte einzuschliessen“. Da aber die Hansestädte nichts weniger als Seemächte waren, sondern nur Handelsrepubliken, so wurde aus der Beteiligung an jenem Bündniss nichts. Es geht jedoch aus der Korrespondenz amerikanischer Staatsmänner hervor, dass diese nicht nur sich für den Beitritt der Hansestädte interessirten, sondern dass sie ihn als etwas ganz Natürliches ansahen³⁾.

Das zweite Hauptereigniss des Jahres 1780 war der definitive Eintritt Hollands in den Krieg, nachdem sich das Verhältniss mit England immer mehr zum Konflikt zugespitzt hatte. Schon im April hatte England Hollands Seehandel offen diejenige Behandlung angedeihen lassen zu wollen erklärt, die es allen Neutralen zukommen liess. Ohne Zweifel hatte Holland bisher durch seine offene Neutralität, während es insgeheim schon mit den Vereinigten Staaten verbündet war, die grössten mercantilen Vortheile gehabt. Nun kam es Ende des Jahres zum offenen Kampfe.

¹⁾ Vergl. das genannte Werk Bergbohm's.

²⁾ Dipl. Corresp. V. 27.

³⁾ Adams am 14. April 1780: „They give out, that the cities of Dantzie, Lubec, Bremen, Hamburg etc. will adopt as well as most of the northern powers the party of neutrality“ (Dipl. corr. IV. 500). Carmichael am 22. August 1780 (Dipl. corr. IX. 35); am 26. Mai schreibt Adams sogar: „It is assured, that the Hanseatic towns have acceded to the armed neutrality proposed“ (ebenda V. 127).

Wie es in der Lage der Dinge begründet liegt, bedeutet ein speciell Holland treffender kommerzieller Schaden meist einen Vortheil für die deutschen Nordseehäfen, namentlich Hamburg; diese handelsgeschichtliche Wahrheit bewährte sich auch diesmal. Nun war, wie bereits im April 1780 Amsinck aus London schrieb, der „Hamburgischen Rheederey ein Feld geöffnet, ihre Schiffahrt sehr zu extendiren“. Da Frankreich sich während des ganzen Krieges gegen die Neutralen, nicht am wenigsten aber gegen das für seinen Kolonialwaarenhandel so wichtige Hamburg, sehr gemässigt und freundschaftlich zeigte, so konnte Hamburg um so besser die Vortheile der Lage ausnutzen.

Zunächst spürten die Hamburger den veränderten Wind im britischen Admiralitätsgericht; das neutrale Holland wurde nun nicht allein in den oft widerspruchsvollen Erkenntnissen dieses Gerichtshofes dem neutralen Hamburg gleichgestellt, sondern sogar ungünstiger als dieses behandelt. So erlaubte einmal im April 1780 der Richter einem Hamburger, im eigenen Schiffe Flachs nach Frankreich zu schicken, während er „dem Holländer nicht zugestehen wollte, ein Privilegium an Bord von irgend einem andern neutralen Schiffe zu usurpiren; dass der neutrale Freistädter hingegen mehrere Nachsicht verdiene“. Amsinck beeilte sich, in Hamburg „auf diese seine geäusserte freundschaftliche Gesinnung gegen die dortige Flagge besonders aufmerksam zu machen“¹⁾.

Ende 1780, Anfang 1781 hat unverkennbar der Hamburgische Handel einen Aufschwung genommen. Nicht am wenigsten hat hierbei die Zunahme des Verkehrs mit Amerika eine Rolle gespielt. England hatte, da Grenada und die Grenadinen von den Franzosen genommen waren, im Mai 1780 dem neutralen Handel ein weiteres Zugeständniss machen müssen, indem es den Produkten dieser Inseln auf neutralen Schiffen und nach neutralen Häfen Schutz versprach; Frankreich gab im Herbst 1780 den Handel nach denselben Inseln ganz frei.

So entwickelte sich denn von 1781 bis zum Schluss des Krieges ein lebhafter Verkehr zwischen Hamburg und Westindien; St. Thomas, St. Croix, St. Martin, St. Eustatius, Tabago, Martinique, Grenada, St. Domingo, Cap de France, Port au Prince, ferner Curaçao, Surinam, Demerary und Cajenne werden als Häfen genannt, mit denen Hamburg verkehrte. Im

¹⁾ Doch war man im allgemeinen in England über die Stimmung der öffentlichen Meinung in den Hansestädten wohl orientirt. General Conway äusserte sich am 6. Mai 1780 im Unterhause: „There are none, even down to the little inhabitants of Lubec, of Dantzig, and of Hamburg, who are not against us“ (Dipl. corr. V. 118).

Jahre 1781 kamen 4 Schiffe von St. Thomas und gingen 2 dorthin; 1 Schiff kam von Port au Prince, 1 ging nach St. Martin, 2 nach Westindien, 1782 kamen von St. Thomas 15, Grenada 6, St. Domingo 3, Martinique 2, St. Eustache 1, Westindien 2, Surinam 5, Demerary 1 Schiff; gingen nach Westindien 11, St. Thomas 10, Grenada 3, Tabago und Surinam je 1 Schiff¹⁾.

Den Anfang dieser selbständigen freien Fahrt nach Westindien, die nun zuerst als eine legitime anzusehen ist, kann man in das Ende von 1780 setzen. Damals schickte die Hamburger Firma Jan Abm. Willink & Co. das Schiff „De Jonge Visser“ mit einer Ladung von Eichen- und Buchen-Tonnenstäben, Reifen, Küpernägeln, Lein, Mehl, Brot, gesalzenem und geräucherten Fleisch, Bier und Branntwein über Marstrand, wo es den Rest der Ladung (Heringe und Föhrendielen zu Böden von Zuckerräffern) einnehmen sollte, nach Curaçao, Grenada „oder andern jetzt neutralen freyen westindischen Inseln“; mit Kaffee, Zucker und andern westindischen Landesprodukten sollte das Schiff baldigst nach Hamburg zurückkommen. Die genannte Firma theilte diese ihre Absicht nebst genauer Angabe der übrigen an der Ladung interessirten Personen²⁾ dem Senat mit und bat, „fest überzeugt, dass die Väter dieser Stadt jedes Unternehmen, welches zum Flohr der Handlung und Schiffarth abzielet, so huldreich als väterlich unterstützen“, um den erforderlichen Seepass. Hierauf unterzog die noch immer tagende Neutralitätskommission die Angelegenheit einer eingehenden Berathung; ein Gutachten des als Autorität auf diesem Gebiete geltenden Vorstandes der Kanzlei, Hartmann, wurde eingezogen. Aus Allem geht hervor, dass es etwas Neues, noch nie Dagewesenes war, was hier vor sich gehen sollte. Hartmann, der auf eine langjährige Praxis und auf eine stattliche Reihe von durch ihn ausgestellten Seepässen zurückblicken konnte, berichtete, „dass es ihm unbekannt sey, dass, es sey zu Kriegs- oder Friedenszeiten, Hamburger Schiffe von hier recta nach Westindien und nach welchen Plätzen alda gegangen wären. Seines Wissens wäre dergleichen Navigation schlechterdings denen Schiffen jedes Staats vorbehalten, welche in Westindien Kolonien oder Etablissements

¹⁾ Zuverlässige Schiffslisten besitzen wir für diese Zeit noch nicht; obige Angaben sind den in den „Hamburger Adresscomptoir-Nachrichten“ zerstreuten Angaben über den Schiffsverkehr entnommen.

²⁾ Ausser den „Directeurs“ Jan Abm Willink & Co. waren betheiligt an dieser Expedition: Persent & Dörner mit $\frac{1}{8}$, Joh. Luis $\frac{1}{8}$, Nic. Adolph Schmidt nomine Herrn Justizrath J. C. Rose & Lipstad $\frac{1}{16}$, Giesbert Elking $\frac{1}{48}$, Jan Abr. Willink Wwe. $\frac{3}{16}$, Jac. Goverts $\frac{1}{16}$, Jac. Abendana Belmonte & Sohn $\frac{1}{24}$, Isaac A. Mendes $\frac{1}{12}$, Jan Abr. & Giesbert Willink $\frac{1}{12}$ Part.

hätten, es möchte denn seyn, dass Tractaten oder mutuelle Verträge darunter dispensirten.“ Er meine aber, so fährt Hartmann fort, „auch verstanden zu haben, dass in Westindien einige Häven, wo er nicht irre, Curassau und St. Eustatius, vorhanden, wohin alle Schiffe, ohne dass der Staat, dem sie angehören, besondere Connexion in diesem Welttheile habe, frey navigiren oder doch wenigstens einlaufen könnten“. Da die Seebriefe oder Pässe ohne Angabe des Ortes, wohin, ertheilt würden, so ginge für den Fall einer Fahrt nach einem Platze, nach dem dieselbe nicht erlaubt sei, diese auf Risiko des Rheders oder der Assekuradeure. Auf diesen Vortrag hin wurden die Petenten beschieden, „dass Supplikanten die gebetenen Schiffsdocumente, wiewohl lediglich auf ihre Gefahr, zu ertheilen“.

Da man jedoch über die Gesetzmässigkeit einer solchen Fahrt nicht ganz sicher war, namentlich in Betreff derjenigen nach dem holländischen Westindien, so wurde bei dem in Hamburg residirenden holländischen Minister Baron von Hogguer angefragt; von ihm erhielt man die Mittheilung, dass schon am 19. April 1780 die Generalstaaten den Handel mit den holländischen Kolonien den Neutralen in so weit freigestellt hätten, als diese mit ihren Rückladungen holländische Häfen anlaufen mussten. —

Trotz der freieren Bewegung des Handels der Neutralen, der seit 1780 auch Hamburg theilhaftig wurde, war die Stadt doch eifrig bemüht, ihre Neutralität zu wahren und jede offene Parteinahme zu vermeiden; ein Vorgang Ende 1780 giebt hiervon wieder Zeugniss. Es hatte schon „einige Bewegungen verursacht“, dass der Schiffer Hilkes einige Invaliden von England nach Hamburg transportirt hatte. Als aber gar an den Kaufmann Hanbury, ein Mitglied des englischen Court, der Auftrag aus England kam, „einige hiesige Schiffe für kgl. grossbritannische Rechnung zu miethen, um darin Mannschaft mit der erforderlichen Ammunition nach Nordamerika zu transportiren“, entstand lebhafte Erregung. Ein solcher Transport war schon im Artikel 10 des erwähnten Neutralitätsregulativs verboten. Da man aber ein neues ausdrückliches Verbot zu erlassen, mit Rücksicht auf England, das schon jenes Regulativ nicht sehr günstig beurtheilte, scheute, wurde lediglich in den Seepässen ein Zusatz aufgenommen, der auch den Transport von Militärpersonen im Kriege befindlicher Mächte unter eidliche Erklärung versetzte. Aus der Sache selbst wurde nichts¹⁾), wahrscheinlich weil wenig disponible Schiffe von mindestens 400 Tonnen — denn nur solche konnten für diesen Zweck in Betracht kommen — vorhanden waren, und noch weniger Rheder, die bei der geringen Fracht hierfür ihre Fahrzeuge hergegeben hätten.

¹⁾ Vergl. auch oben S. 37, Anm. 2.

Ein Vergleich zwischen diesem Verfahren mit dem oben erwähnten der Kommerzdeputation in dem gleichen Fall im Jahre 1776 zeigt uns wiederum die Wandlung in der Stellung Hamburgs, die seit damals stattgefunden hatte; dort die Bereitwilligkeit, für einen materiellen Vortheil den Engländern gegen die Amerikaner Vorschub zu leisten; hier Verzicht auf diesen Vortheil und Einhalten strenger Neutralität, um es weder mit den Amerikanern noch ihres europäischen Bundesgenossen zu verderben.

Die Einnahme der holländischen Insel St. Eustatius durch die Engländer im Februar des Jahres 1781 blieb auch für den Hamburgischen Handel nicht ganz ohne Folgen¹⁾. Diese Insel und sein Freihafen hatte für ganz Westindien die Bedeutung eines grossen Centralmarktes und Stapelplatzes, auf dem ungeheure Mengen von Waaren, Eigenthümern aller Nationalitäten gehörend, gelagert waren; es war hier zugleich der wichtigste Platz für die Vermittelung des Handels der Nordamerikaner mit Europa. Der englische Admiral Rodney sah kurzer Hand alle dort vorgefundenen Waaren als feindliche an und behandelte sie demgemäß als Prise. Dies konnte aber weder den englischen, noch den neutralen Eigenthümern recht sein. Schon im Februar hatte Amsinck sich über das „Interesse, welches verschiedene dortige Herren Kaufleute in den von Curaçao und St. Eustatius kommenden aufgebrachten Schiffen haben“, geäussert und „die Situation dieser Herren höchst kritisch“ bezeichnet. Ebenso wie diese neutralen Waaren auf holländischen Schiffen wurden die in St. Eustatius vorgefundenen neutralen Güter, d. h. St. Eustatius, wie Amsinck berichtet, gleich einem holländischen Schiff behandelt. „Mein Herz blutet dabey,“ setzt er hinsichtlich des Admiralitätsrichters hinzu, „denn ich beobachte zu deutlich daraus, auf welche Seite seine Gunst sich lehnet.“

Doch gelang es bald, betreffs der in St. Eustatius beschlagnahmten Güter einer milderen Praxis Bahn zu brechen. Die englische Kaufmannschaft selbst war zu sehr bei diesem Handel mit interessirt gewesen. Im Oktober konnte Amsinck berichten, dass den englischen Befehlshabern in St. Eustatius befohlen sei, „in wenig Tagen in unserm Admiralitätsgerichte eine Generalcitation ergehen zu lassen, wodurch alle neutrale Kaufleute öffentlich eingeladen werden, ihr auf der Insel in Besitz genommenes Eigenthum zu reclamiren.“ Der Admiral erhielt Befehl, „denjenigen, die sich als neutrale Unterthanen legitimiren und eydlich erweisen werden, dass sie unschuldige (nicht Contrebande) Waaren auf Speculation dahin gesandt, auch mit keinem

¹⁾ Vergl. im allgemeinen Macpherson, Annals of commerce III. 677 ff.

Nordamerikanischen Factoren auf der Insel Verbindung gehabt, noch mit den Einwohnern der Rebellenischen Kolonien einen Schleich-Handel getrieben, ihr neutrales Eigenthum zu restituiren“.

Thatsächlich blieb die Ausführung dieser Erklärung auf dem Papier, da schon im November die Insel wieder von den Franzosen besetzt wurde.

Je mehr sich der Krieg seinem Ende näherte, um so freier wurde der Handel der Neutralen. England musste nothgedrungen dem von Seiten der „Bewaffneten Neutralität“ ausgehenden Drucke nachgeben; es erliess eine mildere Kaperinstruktion und übte jetzt eine wesentlich gemässigte Praxis gegen die neutrale Schiffahrt¹⁾.

Auch Hamburg nahm bedeutenden Anteil an dieser freieren Bewegung des Handels. Ungehindert von englischen Kapern konnten Hamburger Schiffe nun nach dem französischen oder im französischen Besitz befindlichen Westindien fahren, ja sogar von einer solchen französischen Besitzung nach einem neutralen Hafen daselbst, wie St. Thomas. Diese Frage wurde im Januar 1782 durch eine Entscheidung des britischen Appellgerichtshofes, der ein Erkenntniss des Admiralitätsgerichts umstieß, festgestellt. Amsinck berichtete das am 25. Januar nach Hamburg. „In diesem Kriege will man neutralen Mächten diesen Handel (vermuthlich aus guten gegründeten Absichten) zugestehen. — Ich ziehe aus dieser Sentenz die natürliche Folgerung, dass dortige Kaufleute, so lange der Krieg dauert, ungehindert Schiffe, mit Leinen und anderen unschuldigen deutschen Produkten für ihre Reise beladen, nach den französischen amerikanischen Inseln senden, westindische Produkte etc. dafür einkaufen und sie ebenso ungehindert damit in neutralen Häfen nach Europa wieder zurückkehren können. Obwohl dieses nun dem Kaufmann in London und Frankreich manchen schönen Handel verdirbt, so wünsche ich doch als ein redlicher Deutscher meinem Vaterlande von Herzen Glück dazu, und es soll mir eine Freude seyn, wenn diese Nachricht gehörig genutzt wird und unsren lieben Landleuten viel Segen und Nutzen bringt.“

Es erklärt sich daraus die in den oben mitgetheilten Zahlen ersichtliche Zunahme des direkten Hamburger Verkehrs mit Westindien im Jahre 1782.

Die Hamburger waren natürlich nicht die einzigen Neutralen, die

¹⁾ Vergl. Bergbohm a. a. O. S. 210 ff.

sich die freiere Schiffahrtsbewegung zu Nutze machten; namentlich die nordischen Nationen, die Dänen und Schweden, benutzten die günstige Konjunktur. Dänemark hat ohne Zweifel bedeutenden Gewinn aus diesem Kriege gezogen; unter die neutrale dänische Flagge flüchteten sich viele neutrale und nicht neutrale Schiffe, um möglichst gesichert ihre Schiffahrt treiben zu können. Der dänische Kolonialwaarenhandel erlebte dadurch und durch die Förderung, welche die dänische Regierung den Anpflanzungen auf St. Thomas und St. Croix angedeihen liess, einen bedeutenden Aufschwung. Dieser Gewinn für Dänemark war aber wiederum ein Gewinn für Hamburg; auf den Verkehr zwischen Hamburg und Kopenhagen hatte die Blüthe des dänischen Handels einen wesentlichen Einfluss; als einer der ersten Plätze im Zuckerhandel des nördlichen Europa zog Hamburg einen beträchtlichen Theil des nach Kopenhagen verschifften westindischen Zuckers über Kiel an sich; die Strasse Kiel-Hamburg gewann dadurch zeitweise eine Bedeutung, welche diejenige des alten Verkehrsweges Lübeck-Hamburg übertraf; eine Thatsache, die in Hamburg und Lübeck zu lebhafter Diskussion unter den an letzterer Strasse Interessirten führte. Bemerkenswerth ist, dass die durch äussere Verhältnisse herbeigeführte Veränderung in den transatlantischen Weltwegen, wie sie sich in dem immerhin nur vorübergehenden Waarenzuge nach dem Sunde zeigt, sogleich auch eine Verschiebung in den kleineren Verkehrsstrassen zur Folge hatte.

Uebrigens hat Dänemark die ihm durch die äusserst günstige Lage des Welthandels von 1781 an gebotenen Vortheile bei Weitem nicht so weit auszunutzen verstanden als es wohl möglich gewesen; dadurch kam Hamburg ein ganz beträchtlicher Teil derselben zu Gute. Das deutsche Binnenland und seine Industrie hat damals in hervorragendem Umfange sich Hamburgs als Ausfuhrhafens nach Amerika bedient¹⁾.

Mit dem Frieden (1783) hörten auch die besonderen, durch den Krieg den Neutralen erwachsenen Vortheile auf. Die Fahrt nach dem französischen Westindien, aus der Hamburg so vielen Gewinn gezogen, nahm nunmehr ein Ende; die Prohibitivegesetze traten wieder in Geltung; doch gestattete die französische Regierung, dass die Schiffe, welche vor der Unterzeichnung der Friedenspräliminarien von ihren Heimathshäfen abgesegelt waren, noch zugelassen werden sollten²⁾.

¹⁾ Vergl. Hasse a. a. O. S. 347.

²⁾ Der französische Generalkonsul Lagau in Hamburg theilte dies am 19. Febr. 1783 mit.





III.

HAMBURG UND DIE VEREINIGTEN STAATEN NACH DEM UNABHÄNGIGKEITSKRIEGE. HANDELSVERTRAGSPLÄNE.

Cir haben oben gesehen, dass schon etwa 1779 Hamburg in einer gewissen Verbindung mit den Nordamerikanern gestanden hat; es herrscht hierüber eine durch die Verhältnisse sich genügend erklärende Unklarheit; an eine direkte Fahrt zwischen Hamburg und einem Hafen der Vereinigten Staaten ist jedenfalls damals noch nicht zu denken.

Als aber im Jahre 1782 die Friedensaussichten immer zuverlässiger wurden, die Waffen niedergelegt waren und Grossbritannien sich der abgefallenen Kolonie in offenen Verhandlungen näherte, konnte man in den Hansestädten an die Anknüpfung direkter Beziehungen denken. Doch konnten „die ersten in diesem Jahre von Hamburger und Bremer Handelshäusern gemeinsam unternommenen Versuche eines Handels mit dem seiner Unabhängigkeit so sehr nahen Nordamerika¹⁾“ nur in aller Stille stattfinden, da man, solange der Frieden nicht abgeschlossen, mit Rücksicht auf England immer noch eine gewisse Vorsicht beobachten musste. Es ist dess-

¹⁾ So berichtet die handschriftliche, in der Bremer Stadtbibliothek befindliche „Geschichte der freien Hansestadt Bremen von der Mitte des 18. Jahrhunderts bis zu deren Unterwerfung unter das französische Zepter“, von dem Bremischen Bürgermeister Heiniken 1811—1813 verfasst. Falke's Angabe darüber in seiner „Geschichte des deutschen Handels“ II. 319 geht offenbar auf diese Quelle zurück, deren Mittheilung ich Herrn Staatsarchivar Dr. von Bippen in Bremen verdanke.

halb auch begreiflich, dass wir über diese ersten Fahrten nur spärliche Kunde aus späteren Aufzeichnungen erhalten.

Ende des Jahres war die Aussicht auf einen baldigen allgemeinen Frieden schon so gewachsen, dass das bedeutende Hamburger Kaufmannshaus Voght & Co. am 1. November eine Art Cirkular verbreiten konnte, in dem es für das Frühjahr 1783 zu einer auf Aktien zu begründenden Handels-Unternehmung nach Amerika auffordern konnte¹⁾. Wir werden unten hierauf zurückkommen.

In demselben Jahre 1782 ist in Hamburg auch schon die erste Anregung zu einer völkerrechtlichen Verbindung mit den Vereinigten Staaten geschehen. Bereits am 5. April 1782 fühlte Dr. Joh. Ulr. Pauli, ein geborner Hamburger, sich bewogen, an den amerikanischen Bevollmächtigten John Adams in Amsterdam einen Brief zu schreiben, in dem er ihn nach Hamburg zu kommen einlud und die Meinung des Amerikaners über den eventuellen Abschluss eines Handelsvertrages auszuforschen suchte²⁾. Am 11. April antwortete Adams, bedauerte, fürs Erste nicht in der Lage zu sein, Hamburg besuchen zu können, und erklärte, keine Vollmachten für eine Verhandlung mit den Hansestädten zu haben; doch „their situation is such, that there will be infallibly a considerable trade between them and America“; er sähe desshalb „no objection against the congress entering into negotiations with them“. Eventuelle Vorschläge werde er gern an den Kongress befördern. — Auch innerhalb der Hansestädte suchte Pauli für seinen Plan Propaganda zu machen. An demselben 5. April schrieb er nach Lübeck und empfahl dringend den Abschluss eines Handelsvertrages. Der Hamburger Kommerzdeputation sandte er am 28. April ein recht seltsames Schreiben und schlug entweder Johannes Schuback oder Nic. Anton Joh. Kirchhof, beides hervorragende Kräfte der Hamburger Börse³⁾ und Altadjungirte des Commerciums, zu Abgesandten für etwaige Verhandlungen vor. So gut nun an sich der Gedanke Pauli's sein möchte, so war er doch damals nicht ausführbar. Solange England die Vereinigten Staaten nicht anerkannt hatte, konnten kleine Stadtrepubliken, wie die Hansestädte, nicht daran denken, in Verhandlungen einzutreten, die einer Anerkennung der Unabhängigkeit jener Staaten gleichgekommen wären. Das war die Ansicht so-

¹⁾ Im Breslauer Staatsarchiv; schon Fechtner, Die handelpolit. Beziehungen Preussens zu Oesterreich etc., S. 517, hat diese Schriftstücke benutzt.

²⁾ Der Inhalt des Briefes, dessen Wortlaut wohl nicht erhalten ist, geht hervor aus der Antwort Adams'. Diese befindet sich in: The works of John Adams etc., ed. by Ch. F. Adams. vol. VII. 568.

³⁾ Pauli spricht von ihnen als „Männern, die an Einsicht, Hurtigkeit, Redlichkeit, Ehrlichkeit und am besten Willen wenig ihres Gleichen haben“.

wohl Lübecks wie Hamburgs. Erklärlich ist das damalige Aufwerfen der Frage auch lediglich, wenn man die Person des Vaters der Idee in Betracht zieht¹⁾). Pauli war ein ebenso wohlwollender wie konfuser Mann, der, wie Syndikus Sillem nach Lübeck schrieb, der allerungeschickteste Unterhändler sein würde.

Im Frühjahr 1783 hatte sich die Situation aber ganz verändert. Nun war, nachdem Grossbritannien die Friedenspräliminarien abgeschlossen und die Vereinigten Staaten als unabhängig anerkannt hatte, die erste und wichtigste Voraussetzung zu Anknüpfung von völkerrechtlichen Beziehungen gegeben. Bremen empfahl Anfang März durch ein Schreiben des Syndikus Eelking nach Lübeck den Abschluss eines Handelsvertrages; Lübeck erklärte sich damit einverstanden, wenn es auch für sich selbst keinen Vortheil davon erwarten könnte. Unterdessen war man in Hamburg schon selbständig vorgegangen.

Es hielt sich damals eine kurze Zeit der Generalagent von Virginia und Adjutant Washington's, Penet, in Hamburg auf. Durch diesen Mann hatte man sich über die Thunlichkeit einer Annäherung Hamburgs an die Regierung der Vereinigten Staaten unterrichtet; auch hatte er die Befürchtung, dass die im Jahre 1776 in Hamburg auf Verlangen der englischen Regierung stattgehabte Arrestirung eines amerikanischen Schiffes die jetzige amerikanische Regierung noch zu Repressalien gegen Hamburgische Schiffe veranlassen könnte, zerstreut. Nun handelte es sich darum, was geschehen sollte. Dass überhaupt „in Ansehung der numero allgemein anerkannten Independenz der Vereinigten Americanischen Staaten auch von unserer Stadt etwas vorgenommen werden möchte,“ war, wie es im Senatsprotokoll vom 26. März heisst, „der Wunsch der ganzen Börse“.

Den Gedanken, den Abschluss eines wirklichen Handelsvertrags bei den Vereinigten Staaten zu beantragen, liess der Senat als noch unreif fallen. Dagegen hielt er es für den Handel der Stadt nützlich, sich des Wohlwollens der grossen transatlantischen Republik zu versichern und „durch einen Glückwunsch zur erworbenen Souverainetet und eine Empfehlung zur Begünstigung der wechselseitigen Handlung und Schiffahrt ihre Freundschaft zu suchen“. Syndikus Sillem verfasste ein Schreiben des Senats, das datirt wurde vom 29. März 1783; mit diesem Brief wurde der Hamburger Bürger Johann Abraham de Boor, der für das Haus Caspar Voght & Co. nach Amerika reiste, an den Kongress abgesandt.

¹⁾ Vergl. über Pauli „Lexikon d. hamb. Schriftsteller etc.“ VI. 4 (No. 2950).

Eine Abschrift des Briefes wurde an Franklin nach Paris gesandt mit einem Schreiben, in dem er um seine Verwendung zu Hamburgs Gunsten beim Kongress gebeten wurde.

Der Brief des Senats an den Kongress ist zu merkwürdig, als dass wir nicht etwas näher auf ihn eingehen müssten. Der Brief ist uns nur in englischer Sprache überliefert, und es steht nicht fest, ob er im Original nicht in einem andern Idiom abgefasst gewesen¹⁾.

An der Spitze des Schreibens steht die Anrede „Hochedle, Hohe, Mächtige, sehr Geehrte Herren“; es folgen die Glückwünsche der Stadt zu dem „erhabenen Ereigniss, dem Wunder dieser und der spätesten Zeiten“, d. h. der erlangten Unabhängigkeit. Zugleich empfehlen Bürgermeister und Senat Hamburgs die Stadt „einem dauernd freundlichen Gedanken des Kongresses und ihren Handel und Schiffahrt in Angelegenheiten von gegenseitigem Vortheil Seiner Gunst und Gewogenheit“.

Sodann werden die Vortheile, die ein Verkehr mit Hamburg zu bieten vermag, aufgezählt.

„Hier herrscht ein freier, unbeschränkter freistaatlicher Verkehr, belastet mit nur wenig Abgaben.“

„Hamburgs Lage am Elbstrom ist eine solche, als ob es im Mittelpunkt der Ost- und Nordsee läge, und, da Kanäle vom Strom durch die Stadt gehen, so können die Waaren in Schiffen zu den Magazinen in der Stadt und von hier wieder in alle Theile der Welt geschafft werden.“

„Hamburg treibt seinen Handel mit Oekonomie. Es ist der Markt von Waaren aller Länder, und hier können jene nicht nur in guter Qualität, sondern oft billiger als aus erster Hand gekauft werden.“

Hier werden Leinen, Wollwaaren, Calicos, Glas, Kupfer und alle die zahlreichen Manufakturen des ganzen Deutschen Reiches von Portugiesen, Spaniern, Engländern, Holländern, Franzosen und andern Nationen eingekauft und von hier aus weiter geschafft. Im Austausch dagegen können bedeutende Massen nordamerikanischer Produkte, die in Deutschland sehr begehrt sind, erstanden werden.“

Nach einer Erwähnung des Mr. Penet wird dann fortgefahrene:

¹⁾ Der Brief ist abgedruckt in der Dipl. corr. of the Am. revolution IV. 88 ff.; eine Note daselbst weist darauf hin, dass das Original verloren und dies eine Uebersetzung sei, die unter Franklin's öffentlicher Korrespondenz gefunden; dennoch neige ich mich mehr der Ansicht zu, dass der Brief im Original in englischer Sprache abgefasst gewesen. Bereits Adams hatte in dem oben erwähnten Briefe an Pauli gebeten, ein etwaiges Schreiben an den Kongress entweder in englischer oder in französischer Sprache abzufassen, da das Deutsche ihm und den meisten Mitgliedern des Kongresses nicht geläufig sei.

„Wir bitten nun Eure Hochmögenden dringend und gehorsamst, dem Handel unserer Kaufleute Ihre Gunst zuzuwenden, und sie in den Genuss aller der Rechte und Freiheiten gelangen zu lassen, die Sie den Kaufleuten befreundeter Nationen gestatten; wir werden uns dagegen dankbar und eifrigst bemühen, es wieder zu vergelten, indem wir überzeugt sind, dass ein solch gegenseitiger Verkehr hergestellt werden kann, da ein guter Anfang ja schon beiderseits gemacht ist durch die freundliche Aufnahme der Schiffe in den beiden Ländern.“

„Zu fernerer Bezeugung unserer aufmerksamsten Ergebenheit und aufrichtigen Zuneigung, haben wir abgesandt unseren Mitbürger, Johann Abraham de Boor, der mit den Geschäften eines bedeutenden Kaufmannshauses beauftragt ist, welches, wie mehrere andere hiesige Häuser von gutem, solidem Ruf, mit Kaufleuten Ihres Landes in gegenseitige Beziehungen zu treten Willens ist. Er wird die Ehre haben, Euer Hochmögenden dies unser ergebenstes Schreiben zu überreichen, wogegen Wir ihn Ihrer geneigten Aufnahme empfehlen. Er hat den ausdrücklichen Auftrag von Uns, Euer Hochmögenden auf Wunsch zuverlässige und wahrheitsgetreue Auskunft über unsere Lage und Verfassung zu geben, und zu gleicher Zeit in Person die Versicherung der vollkommensten Hochachtung und Ergebenheit abzugeben, mit der Wir verbleiben etc.

Ihre gehorsamsten und ergebensten Bürgermeister und Rath
der kaiserlichen freien Stadt Hamburg.“

Auf dieses Schreiben erfolgte seitens des Präsidenten des Kongresses, Boudinot, aus Princeton unter dem 1. November eine Antwort¹⁾.

„Der Kongress,“ so heisst es in diesem Schreiben nach einer einleitenden Erklärung über den Empfang des Briefes des Senats, „hat diese sehr edelmüthige und aufrichtige (very generous and candid) Mittheilung mit der Freude und Aufmerksamkeit empfangen, die das so grosse Anerbieten der Freundschaft Seitens der Ehrenwerthen Bürgermeister und Rath der Kaiserlichen Freien Stadt Hamburg von den Vereinigten Staaten von Amerika erfordern musste. Der Kongress hat nicht gezögert, dies ehrenvolle Anerbieten der Zuneigung und Hochachtung der ehrwürdigen (worthy) Bürgermeister und Rath sogleich in Erwägung zu ziehen; und ich habe die Ehre im Auftrage des Kongresses den geehrten Vertretern (Representatives) dieser grossen und kaiserlichen Stadt kund zu thun den Ausdruck²⁾: der aufrichtigsten Hochachtung, der hohen Be-

¹⁾ Die Mittheilung einer Abschrift dieses Schreibens aus Washington verdanke ich der gütigen Vermittelung der Gesandtschaft der Verein. Staaten v. Amerika in Berlin und des Konsulats in Hamburg.

²⁾ Von hier ab, soweit gesperrt gedruckt, der Kongressbeschluss.

friedigung, mit der die Vereinigten Staaten, im Kongress versammelt, die Ankündigung Ihrer Freundschaft und Zuneigung und Ihrer geneigten Glückwünsche zu der Errichtung der Freiheit und Unabhängigkeit der Vereinigten Staaten von Amerika empfangen haben. Da der Kongress das Handelssystem dieser Staaten auf der Basis der Gleichheit und Gegenseitigkeit (equality and reciprocity)¹⁾ begründet hat, wird Er freudig den Wünschen der Bürgermeister und Rath von Hamburg begegnen, und mit ihnen sich vereinigen in der Belebung des freundschaftlichsten Verkehrs zwischen den Bürgern der resp. Staaten nach so liberalen Grundsätzen, wie sie am besten ihrem gegenseitigen Vortheil und Gedeihen entsprechen; und es ist der aufrichtige Wunsch der im Kongress versammelten Vereinigten Staaten, dass die Kaiserliche Freie Stadt Hamburg fortfahren möge zu gedeihen in Handel und Glanz (commerce and splendor) und gesegnet werde mit ununterbrochener Ruhe. —

Mit tiefgefühlter Freude mache ich diese Mittheilung und hoffe und wünsche, dass ein solider Grund möge gelegt werden für die feste Gründung der Freundschaft und Gemeinschaft zwischen den Bürgern unserer Republiken.“ —

Wie aus diesen beiden Schriftstücken ersichtlich, ist von einem Handelsvertrage darin nicht die Rede; weder von Hamburg, das die Anknüpfung begann, noch vom Kongress, der darauf entgegnet, wird ein solcher erwähnt. Dennoch ist eine vertragliche Regelung der gegenseitigen Handelsbeziehungen damals auch von amerikanischer Seite in Aussicht genommen.

Die Vereinigten Staaten hatten, wie das ja auch aus dem angeführten Schreiben des Kongresspräsidenten hervorgeht, ihr Handelssystem auf der Grundlage der Reciprocität aufgebaut; sie hatten ihre Häfen allen Nationen, mit denen sie in Frieden lebten, geöffnet und waren bereit, mit den Handel und Schiffahrt treibenden Staaten Europa's in handelsvertragliche Verhandlungen einzutreten²⁾. Unter diesen Staaten wird auch Hamburg

¹⁾ Ebenso heisst es in der Instruktion, die Seitens des Kongresses an die Friedensunterhändler im Oktober 1783 gegeben wurde; die Handelsverträge „shall respectively have for their basis the mutual advantage of the contracting parties on terms of the most perfect equality and reciprocity“ (Dipl. corr. X. 223).

²⁾ Kongress an die amerikanischen Friedensunterhändler am 29. Oktober 1783, autorisiert sie zu Vertrag mit dem Kaiser und „You are instructed to meet the advances and encourage the disposition of the other commercial powers in Europe for entering into treaties of amity and commerce with these U. St.“ (Dipl. corr. X. 222).

genannt. „Mit den beiden Kaiserreichen [d. h. dem deutschen Kaiser und dem Czar], Preussen, Dänemark, Portugal, Sardinien und Toskana,“ so schrieb Adams am 10. September 1783¹⁾ „möchte es meiner Meinung nach geeignet sein zu unterhandeln, und vielleicht mit Hamburg.“ Und ein paar Monate später, am 25. December, schrieb Franklin²⁾: „Möglichlicherweise wird Hamburg, dem ich den Brief des Kongresses zugestellt habe, einen Minister nach Amerika senden, wenn es dort einen Vertrag zu schliessen wünscht.“ Und wirklich scheint in Hamburg dieser Wunsch noch bestanden zu haben. Der Rath von Bremen berichtete am 23. August 1784 an den Lübecker Rath, dass schon seit einigen Monaten verlaute, dass Hamburg darauf bedacht sei, für sich allein einen Handelstraktat mit den Vereinigten Staaten zu schliessen³⁾. Auch autorisierte die den amerikanischen Unterhändlern Adams und Jefferson ertheilte Instruktion im Frühjahr 1785 dieselben zu Handelsverträgen mit einer grossen Anzahl von Staaten, darunter auch Hamburg⁴⁾.

Vielleicht wäre es schon damals zu einem Vertrage gekommen, wenn nicht die Stellung der Vereinigten Staaten zu der Frage der Handelsverträge sich inzwischen verändert hätte. Die junge Republik hatte kein Glück mit der Anknüpfung von vertraglichen Beziehungen mit den grösseren europäischen Nationen gehabt; die meisten derselben, und zwar gerade diejenigen, mit denen in völkerrechtliches Verhältniss zu treten den Vereinigten Staaten am meisten gelegen sein musste, hielten sich reservirt oder knüpften den Abschluss an Bedingungen, die Amerika nicht eingehen wollte. Somit hielt man es hier für angezeigt, wenn mit den grösseren Mächten Verträge nicht zu Stande kommen konnten, sich auch mit den kleineren Staaten nicht auf Verhandlungen einzulassen⁵⁾. Wie dem nun sein mag, ob auf Seiten Amerika's oder Hamburgs oder auf beiden Seiten — was das Wahrscheinlichste ist — die Ursache der Nichtanknüpfung von wirklichen Verhandlungen zu suchen ist, jedenfalls ist von einem Handelsvertrag nun nicht mehr die Rede. Erst über vierzig Jahre später sollte den Hansestädten ein Vertrag zu theil werden. Ohne Werth wäre es jedenfalls nicht für die Hansestädte gewesen, wenn sie

¹⁾ Dipl. corr. VII. 161.

²⁾ Ebenda IV. 185.

³⁾ Mittheilung des Herrn Staatsarchivar Dr. Wehrmann in Lübeck, dem ich auch einige andere auf dieselbe Frage bezügliche, oben mitgetheilte Notizen verdanke.

⁴⁾ E. E. Hale und E. E. Hale jr., Franklin in France II. 334.

⁵⁾ Vergl. The writings of Thomas Jefferson IV. 439 f.; als die Staaten, mit denen Handelsverträge für die V. St. am wichtigsten galten, nennt Jefferson 1785: England, Frankreich, Spanien und Portugal, a. a. O. I. 361.

bereits vor der Revolution und den ihr folgenden Kriegen einen Vertrag mit den Vereinigten Staaten gehabt hätten; den deutschen Interessen wäre er sicher von mehr Nutzen gewesen als der gefeierte preussisch-amerikanische Vertrag von 1785, der so gut wie ohne praktischen Gewinn blieb. —

Inzwischen hatten während des Jahres 1783 die gegenseitigen Handelsbeziehungen sich lebhaft entwickelt. Am 20. April ging, wie die Adress-komptoir-Nachrichten melden, das „erste Schiff, genannt Elise Katharina, Captain Peter Kratz, seitdem die 13 vereinigten Provinzen in Nordamerika von England frey erklärt worden, von hier nach Charlestown und Philadelphia in See“. Nach derselben Quelle, die aber wohl lückenhaft ist, kamen in diesem Jahre in Hamburg an von Philadelphia 5, von Baltimore 1 Schiff, und gingen nach Philadelphia 5 Schiffe.

Die Hamburger Kaufmannschaft wandte sich dem neu erschlossenen Gebiete mit einem Eifer zu, der allerdings von einer bedeutenden Unternehmungslust zeugte, jedoch etwas unvorsichtig und waghalsig war. Johann Georg Büsch hat uns diese Anfänge des neuen Handelsverkehrs mit Amerika anschaulich geschildert in der kleinen, 1783 herausgegebenen Schrift „Wichtige Bedenklichkeiten, bei den jetzt so lebhaft entstehenden Handels-Unternehmungen auf Nordamerika“ und einem bald darauf veröffentlichten „Zusatz“ hierzu. Aeusserst werthvolle Ladungen wurden von Hamburg nach Amerika versandt, ohne dass man sich vorher über die Bedürfnisse und Kaufkraft der dortigen Bewohner orientirt hatte; die unerfahrenen Cargadöré, die diesen Ladungen beigegeben wurden, konnten die Aussichten eines an sich verfehlten Unternehmens nicht verbessern. Die Folge davon war zunächst die Rücksendung zahlreicher nach Amerika gesandter Ladungen, sodann grossartige Verluste, endlich eine bedauernswerthe Handelszerrüttung.

Wenn man aber bedenkt, dass selbst die Engländer, die seit seiner Existenz den amerikanischen Markt beherrschten, in denselben Fehler wie die Hansen verfielen und ungeduldig, die durch den Krieg entstandenen Verluste in Amerika wieder gut zu machen, dieses Land, das schon mit Waaren überfüllt war, ihrerseits weiter überfüllten, sodass im Jahre 1783 viele britische Waaren in New-York billiger als in London zu erstehen waren¹⁾, so wird man über den Uebereifer der Hansestädtler, denen zum ersten Male ein grosses transatlantisches Land zum freien Verkehr offen stand, nicht allzu hart urtheilen dürfen.

Ein Irrthum, dem man bei diesen ersten Unternehmungen nach Nord-

¹⁾ Sheffield a. a. O. S. 4, Anmerkung.

amerika gehuldigt und den auch Voght¹⁾), der an der Spitze dieser Geschäfte stand, theilte, war der, dass man gehofft hatte, ohne Weiteres nicht nur mit den Engländern auf dem amerikanischen Markte konkurriren, sondern auch sie verdrängen zu können. Allerdings herrschte auch in England vielfach die Befürchtung, des Handels mit Amerika verlustig zu gehen. Die Folgezeit hat gelehrt, dass diese Befürchtung grundlos war. Zwei Faktoren namentlich haben zusammengewirkt, um England in seiner hervorragenden Stellung im amerikanischen Verkehr zu erhalten; erstens die Macht der Gewohnheit und Stammverwandtschaft; sodann die tatsächlichen Vortheile, die den Amerikanern nur England im Handel bieten konnte: ein langer Kredit, grosse Auswahl der Waaren und vorzügliche Rücksichtnahme auf die gegenseitigen Bedürfnisse²⁾.

Trotzdem musste ein Theil des amerikanischen Handels doch den anderen Nationen, ausser England, anheimfallen. Frankreich öffnete den Vereinigten Staaten mehrere Freihäfen; Preussen suchte, wenn auch vergeblich, seinem Handelsvertrag praktische Bedeutung zu geben; Holland und Dänemark bestrebten sich, die während des Krieges geschlossenen Verbindungen zu erhalten und zu vermehren; in Russland hoffte man, wie der Rigaer Domschulrektor Snell³⁾ auseinandersetzte, auf Handelsvortheile aus der Unabhängigkeit der Vereinigten Staaten; in Oesterreich strebte die eifrig für die wirthschaftliche Hebung des Landes thätige Regierung Kaiser Josef's nach direkten Handelsbeziehungen mit der transatlantischen Republik. Selbst ein Binnenland, wie Sachsen, beeilte sich, zur Förderung des Absatzes seiner Industrieprodukte in Verhandlungen und direkte Beziehungen mit den Vereinigten Staaten zu treten⁴⁾.

Mehr oder weniger gelang es allen diesen Nationen, sich einen An-

¹⁾ Vergl. oben S. 54, Anm. 1.

²⁾ Vergl. Sheffield a. a. O. S. 227: „The returns from the colonies have been always slow, as our American merchants have found from dear bought experience“; ebenda S. 248 ff.; dann J. Quincy Adams, Letters on Silesia etc. S. 62: ein schleischer Fabrikant „made the usual complaint, which I scarcely ever knew an European merchant trading with America omit to make, of bad payment“. Vergl. auch das Memorial des engl. Bevollmächtigten Hartley 1783 (Dipl. Corr. X. 167 ff.). — Schon 1781 hatte Adams gemeint: „If the Germans, the Dutch, the French and Spaniards or any other nations, would learn a little commercial policy, and give a credit to Americans, as the British merchants do, and encourage in their own countries manufactures, adapted to the wants and tastes of our countrymen“ etc. (Dipl. Corr. VI. 69).

³⁾ In der kleinen Schrift „Von den Handlungsvortheilen, welche aus der Unabhängigkeit der Vereinigten Staaten von Nordamerika für das russische Reich entspringen“, Riga 1783.

⁴⁾ Dipl. Corr. IX. 140, 165 f., 181 f.

theil am direkten Handel mit Nordamerika zu erringen. Auch die Hansestädte gelangten dazu, nachdem die ersten übereilten Versuche zwar gescheitert waren, aber zugleich manche gute Lehre eingebracht hatten. Büsch¹⁾ hatte ganz Recht, dass er, indem er vor unvorsichtigen Handelsunternehmungen warnte, andererseits anerkannte, dass, wenn ein Theil des bis dahin über England vermittelten Verkehrs mit den Vereinigten Staaten sich direkt nach Deutschland wenden werde, dann ohne Zweifel „der Stapel dieser Handlung, sie sei Propre- oder Kommissions- oder auch nur Speditionshandlung, in diesen beiden Plätzen (Hamburg und Bremen) sein müsse“. Diese Ansicht hat sich in der Folgezeit vollkommen bewährt.

Allerdings machte die kaiserliche Regierung damals grosse Anstalten, um dem Hafen von Triest die Rolle eines Vermittlers des mittel-europäischen Handels mit Amerika zu sichern. Gleich nach dem Friedensschluss war eine direkte Verbindung Triests mit Nordamerika eingeleitet worden²⁾; auf alle Weise suchte man den Amerikanern die Vorzüge Triests vor Hamburg plausibel zu machen³⁾; was vom österreichischen Standpunkt aus um so nothwendiger war, als man in Amerika wohl London, Amsterdam, Hamburg kannte, von dem damals im Welthandel noch recht unbedeutenden Triest aber kaum den Namen gehört hatte⁴⁾. Zeitweise gelang es auch, Triest einen lebhaften Verkehr mit Amerika zuzuwenden⁵⁾. Aber auf die Länge hat trotz aller Anstrengungen der kaiserlichen Regierung Triest, das seiner Lage nach doch mehr auf den Osten angewiesen ist, für den amerikanischen Handel verhältnissmässig wenig Bedeutung erlangt und ist kaum im Stande gewesen, den natürlichen Vermittlern des deutschen Verkehrs mit Nordamerika, den Nordseehäfen, in dieser Richtung

¹⁾ a. a. O.

²⁾ Vergl. Schlitter,¹⁾ Die Beziehungen Oesterreichs zu Amerika, I. 103 (Innsbruck 1885).

³⁾ Vergl. die interessanten Berichte des ersten Agenten Oesterreichs in den Vereinigten Staaten von Amerika, Baron de Beelen-Bertholff, an die Regierung der österreichischen Niederlande in Brüssel 1784—1789, herausg. v. H. Schlitter, Wien 1891 (Oesterr. Gesch.-Quellen Bd. 45. II.) z. B. S. 774: „Vous pourrez aussi insinuer aux Américains qu'il est de leur intérêt de tirer directement de Trieste et d'y amener de même les marchandises et denrées qui font l'objet des deux articles précédens plutôt que d'en diriger les expéditions sur Hambourg et d'autres ports, où différentes marchandises y énoncées, destinées pour la réexportation, sont sujettes à des droits qui n'ont pas lieu à Trieste et à des frais d'expédition plus onéreux. Vergl. auch The works of J. Adams VIII. 80.

⁴⁾ Ebenda S. 606 „Lors de mon arrivée dans cette partie du globe le plus part des nationaux n'avait pas d'idée de notre monarchie, les états de S. M. l'Empereur n'y étoient presque pas connus“.

⁵⁾ Vergl. Hasse a. a. O. S. 350.

viel Abbruch zu leisten. Aus den werthvollen Berichten des ersten Agenten Oesterreichs in den Vereinigten Staaten, des Baron de Beelen-Bertholff, erhellt die wirthschaftliche Abhängigkeit, in der sich schon damals die österreichischen Staaten von Hamburg befanden und die sich nun auch im transatlantischen Verkehr zeigen musste. Die Exporte Oesterreichs nach Amerika gingen zu einem sehr beträchtlichen Theil über letzteren Hafen; böhmische Leinen und Glaswaaren, ungarisches Kupfer und vieles Andere nahm diesen Weg¹⁾.

Noch weniger als Triest vermochte Ostende, die neue Schöpfung der österreichischen Niederlande, den deutschen Nordseehäfen und holländischen Hafenplätzen im amerikanischen Handel dauernd Konkurrenz zu machen. Die mitteldeutsche Industrie, die auf einen guten Absatz nach Nordamerika rechnete, zog doch den Weg über Hamburg und Bremen dem über Ostende vor, sowohl wegen der älteren Verbindungen mit jenen Plätzen als auch wegen der billigeren Landfracht²⁾.

Was nun die Stellung der beiden Nordseehäfen Hamburg und Bremen im nordamerikanischen Handelsverkehr jener ersten Zeit betrifft, so erschien, wie Büsch berichtet³⁾, in den ersten Jahren nach dem Frieden der Amerikaner Schiffe mehr auf der Weser als auf der Elbe; „in der Folge,“ so fährt er fort, „wandten sie sich natürlich mehr zu dem grösseren Hamburgischen Handelsplatz“. Wir haben keinen Grund, diese Mittheilung eines so vorsichtigen Schriftstellers anzuzweifeln. Statistische Nachweise fehlen uns allerdings für Hamburg vor 1790 nahezu gänzlich;

¹⁾ Ebenda S. 356, 370, 525, 695, 888 und öfter; vergl. auch Hamburger Adress-komptoir-Nachrichten vom 29. März 1784, woselbst ein Schreiben aus Siebenbürgen vom 1. März abgedruckt, in dem es heisst: „Wer sollte glauben, dass sich auch hier eine Handlung nach Amerika eröffnet. Ein gewisser Bürger, von Geburt ein Schweizer, der von Sr. Majestät auf 8 Jahre eine freye Ausfuhr gewisser siebenbürgischer Produkte erlangt hat, hat Commission auf 500 000 Kotzen (Decken) für Amerika. Von Cronstadt, wo die meisten fabricirt werden, werden 5000 geliefert, und man zweifelt, ob er in diesem Jahre sie aufbringen werde, wenn sich nicht mehr Hände darauf legen, denn an Wolle fehlt es nicht. Von hier sollen sie bis an die Elbe, von da bis Hamburg, und von dort natürlich zur See geliefert werden.“

²⁾ Vergl. Hasse a. a. O. S. 347—348: „In Absicht auf diesseitige Handlung wird Hamburg wegen seiner älteren Verbindungen und wegen der wohlfeilern Landfracht dahin allzeit den Vorzug vor Ostende behaupten, um so mehr, da die Hamburger Schiffe ebenfalls mit kaiserlicher Flagge segeln“ etc. und S. 350: „Zu Ostende nehmen ebenfalls, seit wieder hergestelltem Frieden zur See, die Handelsgeschäfte merklich ab und ziehen sich, so wie man es vorausgesehen, wieder nach Holland zurück.“ Dagegen heisst es in Beelen-Bertholff's Berichten S. 770: Im Handelsverkehr aus dem Innern Deutschlands etc. habe jetzt (d. h. 1787) Ostende „une préférence tout à fait décidée sur les expéditions qui se faisoient autrefois par la Hollande, ainsi que par Brême et Hambourg.“

³⁾ Versuch einer Geschichte der Hamb. Handlung § 60.

aus den Schiffsmeldungen in den Adresskomptoir-Nachrichten geht hervor, dass in Hamburg ankamen aus Häfen der Vereinigten Staaten :

im Jahre 1784 : 6 Schiffe
" " 1785 : 11 "
" " 1786 : 10 "
" " 1787 : 11 " ¹⁾
" " 1788 : 17 "

Dagegen fuhren von Hamburg direkt nach Häfen der Vereinigten Staaten :

im Jahre 1783 : 5 Schiffe
" " 1784 : 9 "
" " 1785 : 9 "
" " 1786 : 5 "
" " 1787 : 7 "

Schon die Zahlen, die, wenn auch nicht von absoluter Zuverlässigkeit, doch ziemlich annähernd der Wahrheit entsprechen werden, zeigen, dass der direkte Verkehr nicht zu überschätzen ist. Die unentbehrlichen amerikanischen Produkte, wie Tabak, Reis, nahmen meist noch ihren Weg über England, wo die Kenntniss der Bedürfnisse des deutschen Marktes besser war als in Amerika²⁾. Für amerikanischen Tabak war Hamburg bereits damals einer der ersten Märkte Europas³⁾, aber auch dieser Artikel wurde zum grössten Theil über England importirt.

Die Fahrt der Amerikaner nach Hamburg ist in den ersten 10 bis 12 Jahren meist nur Frachtfahrt gewesen; mit dieser vermittelten sie aber bei weitem nicht allein nordamerikanische, sondern die Produkte aller Länder, in denen sie Zutritt hatten, namentlich Westindiens. Hier standen die holländischen Häfen St. Eustache und Curaçao, die französischen St. Lucia und Martinique, die dänischen St. Thomas und St. Martin als Freihäfen allen Nationen offen⁴⁾). Wenn eine Nation, so haben die Amerikaner, für die der westindische Handel immer eine ganz hervorragende Bedeutung gehabt hat, die Vortheile, die diese Freihäfen boten, im weitesten Umfange ausgenutzt. Wurde somit ein beträchtlicher Theil

¹⁾ Diese Zahl stimmt überein mit einer andern handschriftlichen Aufzeichnung der Kommerzbibliothek, der auch die Zahl für 1788 entnommen ist.

²⁾ Vergl. Sheffield a. a. O. S. 110.

³⁾ Beelen-Bertholff a. a. O. S. 652, wo für Tabak die „trois principaux marchés de l'Europe, savoir à Londres, Amsterdam et Hambourg“ genannt werden. — Sheffield a. a. O. S. 106: „Hamburgh had tobacco for common use from Germany, and some from England“.

⁴⁾ Vergl. Adams an Livingston 23. Juli 1783 (Works of John Adams VIII. S. 111).

des Hamburgischen Handels mit Westindien über Nordamerika und durch Nordamerika vermittelt, so verblieb doch der Hauptantheil an dieser Vermittlung, wie vor dem Kriege, den in Westindien vertretenen Kolonialmächten, namentlich Frankreich und England. Doch bereitete sich schon in den 80er Jahren eine Wandlung in dem Verhältniss der Beteiligung letzterer beiden Nationen an diesem Handel insofern vor, als diejenige Englands zu Ungunsten Frankreichs wuchs. Wir werden hierauf noch unten zu sprechen kommen.

Der direkte Verkehr Hamburgs mit Westindien nahm mit dem Friedensschluss ab, eine natürliche Folge des Aufhörens der Begünstigung des neutralen Handels. Im Jahre 1782 kamen in Hamburg an von Westindien: 35, 1783: 29 Schiffe; es fuhren nach Westindien 1782: 26, 1783: 15 Schiffe.

Namentlich der Verkehr mit St. Thomas zeigt einen bedeutenden Rückgang; es kamen an von St. Thomas:

im Jahre 1782 : 15 Schiffe
" " 1783 : 10 "
" " 1784 : 3 "
" " 1785 : 2 "
" " 1786 : 2 "
" " 1788 : 3 "

Dänemark verstand es nicht, im Frieden einen Handelsverkehr für seine Kolonie zu behaupten, der ihr im Kriege in den Schoss gefallen war¹⁾.

¹⁾ Vergl. Hasse a. a. O. S. 350. 352. — Vergl. auch A. P. Ledru, *Voyage aux îles de Ténériffe, la Trinité, Saint-Thomas etc.* Paris 1810. S. 13. „En temps de paix, le commerce de Saint-Thomas se réduit à peu de chose“.





IV.

BLÜTHE UND VERFALL DES HAMBURG- AMERIKANISCHEN HANDELS VOR UND NACH 1800.



as letzte Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts ist für Hamburgs Handel im allgemeinen ein glückliches gewesen. Bereits einige Jahre vor der Revolution war ein mässiges Aufblühen des Handels bemerkbar; man schritt zu Vergrösserungen des Hafens; die Umsätze der Bank mehrten sich¹⁾. In den neunziger Jahren fand dann ein Aufschwung statt, wie ihn die Stadt noch nie gesehen, an den man sich noch später nach einer trüben Leidensperiode gern wehmuthsvoll erinnerte.

Schon den Zeitgenossen war es wohl bewusst, worin die Hauptursache der Zunahme des Handels in jenen Tagen bestand. Selbstverständlich wirkten mehrere Faktoren zusammen. Aber von ganz hervorragender Bedeutung ist der Aufschwung des nordamerikanischen Handels gewesen. „Eine Hauptursache,“ so schreibt im Jahre 1797 Büsch²⁾, „des in den letzten Jahren zunehmenden Gewühls der Hamburgischen Handlung kommt von Nordamerika her“, und derselbe treffliche Nationalökonom wusste damals³⁾ „keine bemerkliche Veränderung in der Handlung anzugeben als das zunehmende und in eine gewisse Ordnung sich setzende Gewerbe mit den Nordamerikanern“. Diese „gewisse Ordnung“ aber bestand darin, dass nun an die Stelle der planlosen Unternehmungen der

¹⁾ Vergl. Büsch, Versuch einer Darstellung der Hamb. Handlung § 60.

²⁾ a. a. O. § 71.

³⁾ Ebenda § 60.

ersten Zeit nach der Unabhängigkeitserklärung der Vereinigten Staaten ein rationeller Handelsbetrieb zwischen diesen und den Hansestädten sich entwickelte. Hamburger und Bremer gründeten Kommanditen in der transatlantischen Rupublik, und die jungen hansischen Kaufleute gewöhnten sich daran, jenseits des Oceans ihr Glück zu versuchen¹⁾; eine innigere kommerzielle Verbindung Deutschlands wurde auf diese Weise angebahnt. Hervorragende Hamburgische Kaufleute, wie Johann Caspar Voght und Georg Sieveking, erwarben sich grosse Vermögen in diesem aufblühenden Geschäfte²⁾.

War einerseits dieses persönliche Eintreten der Hansestädter eine nothwendige Voraussetzung für das Aufblühen ihres amerikanischen Handels, so hätte jenes allein nicht genügt, um schon damals dieses Aufblühen in dem Maasse, wie es stattfand, herbeizuführen. Dazu mussten noch äussere Handels- und weltgeschichtliche Ereignisse eintreten, Ereignisse, die für eine Zeitlang eine totale Verschiebung der Wege des Weltverkehrs zur Folge hatten.

Einige Zahlen — die ersten von zuverlässigem Charakter — mögen zunächst die allgemeine Zunahme des Verkehrs mit Nordamerika darlegen.

Es verkehrten in nordamerikanischen Häfen hansestädtische Schiffe³⁾:

1789 : 816 Tons,	1796 : 4 987 Tons,
1790 : 1978 "	1797 : 11 996 "
1791 : 2989 "	1798 : 18 773 "
1792 : 3214 "	1799 : 22 070 "
1793 : 1166 "	1800 : 15 365 "
1794 : 4373 "	1801 : 17 871 "
1795 : 4006 "	

In Hamburg kamen an aus den Vereinigten Staaten⁴⁾:

1791 : 35 Schiffe,	1793 : 33 Schiffe,
1792 : 37 "	1794 : 91 "

¹⁾ Andererseits hielten sich junge Amerikaner in Hamburg auf und arbeiteten unter Büsch in der Handelsakademie; vergl. Classen, Die ehemalige Handelsakademie des Prof. J. G. Büsch etc., S. 78.

²⁾ Ueber Voigt (besser Voght) schreibt 1798 der junge Theodor v. Schön, der spätere Minister: „Voigt ist ein Mann, der die grösste amerikanische Handlung, ohne sich darum zu bekümmern, treibt, ein Mann, der jährlich 50—70 000 Rthlr. Revenüen haben soll“ (Studienreisen eines jungen Staatswirths in Deutschland am Schlusse des vorigen Jahrhunderts etc. S. 578). Im Juli 1794 lagen für Voght elf amerikanische Schiffe im Hafen (Bilder aus vergangener Zeit etc., Hamburg 1884, Th. 1, S. 92, Anm. 1).

³⁾ Aus Seybert, Statistical annals, Philadelphia 1818.

⁴⁾ Nach den Hamburger Waaren- und Schiffsslisten.

1795 : 77 Schiffe,	1799 : 192 Schiffe,
1796 : 110 "	1800 : 78 "
1797 : 71 "	1801 : 108 "
1798 : 122 "	

Weit beträchtlicher als die Zahl der in Hamburg aus den Vereinigten Staaten angekommenen Schiffe war die Zahl der im Hamburger Hafen einlaufenden Schiffe unter amerikanischer Flagge, nämlich 1793: 52; 1794: 208; 1795: 236; 1796: 239 Schiffe. Wir ersehen hieraus, welch bedeutende Rolle die amerikanischen Schiffe in der Frachtfahrt spielten; zu einer Zeit, wo die Amerikaner als Neutrale die Vermittelung der für andere Nationen erschwerten oder abgeschnittenen Warenzufuhr unternahmen, musste diese Frachtfahrt, schon in Friedenszeiten bedeutend¹⁾, noch weiter zunehmen.

Aber die hohen Ziffern der Schiffe amerikanischer Flagge finden doch nicht allein in der umfangreichen Beteiligung derselben an der allgemeinen Frachtfahrt ihre Erklärung. In unruhigen Zeiten, in Perioden maritimer Unsicherheit stimmen Flagge und die von ihr gedeckte Nationalität oft wenig überein. Im ersten Revolutionskriege galt die amerikanische Flagge als verhältnissmässig gesichert; Kriegsführende einer-, Neutrale, die sich weniger sicher fühlten, andererseits flüchteten sich unter den Schutz der jungen amerikanischen Flagge²⁾, die noch vor 10 Jahren mit Misstrauen angesehen worden war. Allerdings war der Kongress der Vereinigten Staaten mit diesem Missbrauch, aus dem der echten amerikanischen Schiffahrt nur Schaden entspriessen konnte, nichts weniger denn einverstanden und verfehlte nicht, dagegen einzuschreiten. Im Juli 1793 theilte der amerikanische Konsul Parish³⁾ in Hamburg, den

¹⁾ Vergl. Tench Coxe, A view of the U. St. of America etc. Philadelphia 1794. S. 187.

²⁾ Büsch wusste das sehr wohl (Versuch einer Geschichte der Hamb. Handlung § 71).

³⁾ Derselbe wurde 1793 als erster Konsul der V. St. in Hamburg accreditedirt. Im Jahre darauf beglaubigte auch Hamburg zuerst einen Konsul in den Vereinigten Staaten. In dem Senatsprotokoll vom 10. Sept. 1794 heisst es: „Da die Handlung und Schiffahrt zwischen den Vereinigten Staaten von Nordamerica und unsrer guten Stadt seit einigen Jahren und vorzüglich in dem gegenwärtigen Jahre ausserordentlich zugenommen, auch von Seiten der Vereinigten Staaten schon im vorigen Jahre unter dem Erbieten zu einer gegenseitigen Aufnahme ein Consul hierselbst angestellt worden, so scheine es einem Hochedlen Rath zum Besten unsrer Handlung und zur weitern Beförderung des wechselseitigen guten Vernehmens sehr rathsam zu seyn, dass auch diesseits ein Hamburgischer Consul in Nordamerica angesetzt werde.“ Die Kommerzdeputation erklärte sich mit der Absicht der Anstellung eines Generalkonsuls einverstanden; der Präses erkundigte sich bei dem Konsul Parish, „ob er nicht einige Subjecte in Nordamerica, welche man zu gedachter Stelle mit Zuverlässigkeit vor-

Kommerzdeputirten mit, dass nunmehr verordnet sei, „dass alle Amerikanische Schiffer, sowohl gleich nach ihrer Ankunft in den Haven ihr Register als vor der Abfahrt aus demselben und ehe der Schiffer ausclariret worden, das zu beeidigende Manifest der ausgehenden Ladung samt den übrigen Documenten und Papieren dem Konsul zur Inspektion einliefern soll.“ Doch scheint diese Massregel wenig Erfolg gehabt zu haben; das erhellt nicht nur aus dem grade 1794 sich mehrenden Auftreten der amerikanischen Flagge, sondern auch aus einem weiteren Schriftstück des Konsuls, der sich im Juli 1794 an den Senat wandte und mittheilte, dass ihm „auf das schärfste aufgetragen sei, durch jede in seinem Vermögen stehende Mittel solchen betrügerischen Missbrauch zu entdecken und zu steuern.“ Der Senat wurde dadurch veranlasst, eine Verfügung zu erlassen, nach der kein Schiff unter amerikanischer Flagge auf dem Zoll zugelassen werden solle, bevor der Schiffsmakler ein von dem amerikanischen Konsul unterzeichnetes Certifikat vorgezeigt habe. Wir werden unten sehen, dass schon wenige Jahre später in Folge der veränderten politischen Verhältnisse die amerikanische Flagge weniger begehrt war.

Anschaulicher noch als die oben mitgetheilten Zahlen über den Schiffsverkehr zeigen die folgenden statistischen Mittheilungen über den Export aus den Vereinigten Staaten nach den Hansestädten die Zunahme dieses Verkehrs.

Der Werth der Exporte aus den Vereinigten Staaten nach den Hansestädten¹⁾ betrug

1790/91 : 426 269 Dollars	1796/97 : 9 589 859 Dollars
1791/92 : 116 071 „	1797/98 : 14 563 343 „
1792/93 : 1 805 884 „	1798/99 : 17 250 047 „
1793/94 : 3 992 982 „	1799/1800 : 8 043 993 „
1794/95 : 9 655 524 „	1800/1 : 10 516 197 „
1795/96 : 9 507 457 „	1801/2 : 6 229 492 „

Dass in diesen Zufuhren ein nicht unwesentlicher Theil nicht nordamerikanischer, namentlich westindischer Produkte, enthalten ist, ist schon oben angedeutet.

schlagen könnte; worauf derselbe dann die Herren John Ross, John Wilks und James Yard empfohlen hatte“. Ausser diesen wurde dann noch John Swanwick in den Aufsatz aufgenommen. Besonderes Gewicht wurde auf Kenntniss der Hamburgischen Handelsangelegenheiten gelegt. Es wurde dann gewählt John Ross, ein Sohn des in Hamburg lebenden Arztes und Sekretärs des englischen Court Dr. Colin Ross. Das Generalkonsulat wurde in Philadelphia, dem damaligen Wohnsitz des Präsidenten und Versammlungsort des Kongresses, errichtet.

¹⁾ Eine Scheidung der Exporte nach den einzelnen Städten ist in der amerikanischen Statistik erst später erfolgt.

In denselben Jahren wuchs — das möge hier noch zum Vergleich angeführt werden — der Export nicht englischer, d. h. kolonialer Waaren, aus England nach dem nicht preussischen Deutschland — d. h. im Wesentlichen den beiden Hansestädten der Nordsee — von 1289 701 £ im Jahre 1792 auf 4 270 144 £ in 1794; 6 537 200 in 1796; 8 552 884 in 1798.

Endlich möge noch an einigen Artikeln des Waarenhandels die wachsende Bedeutung der direkten Beziehungen mit Amerika nachgewiesen werden¹⁾.

I. Reis.

	Gesammteinfuhr	aus Nordamerika
1790	15 512 Tonnen	5 996 Tonnen
1791	20 898 "	16 651 "
1792	17 427 "	14 766 "
1793	11 865 "	11 482 "
1794	8 541 "	7 136 "
1795	13 455 T., 2 380 Sack, 22 Fass	11 000 "
1796	20 841 T., 11 569 S., 2549 F.	19 304 T., 3 F.
1797	28 900 T., 863 F., 490 Oxh: etc.	28 864 T., 418 F.
1798	24 866 F., 912 S.	23 601 F., 400 S.

II. Zucker.

	aus Nordamerika	aus Westindien
1790	—	—
1791	71 Fass, 383 Kisten	1989 Kisten,
1792	123 Fass, Kisten u. Ballen,	750 K., 145 F.,
1793	{ 634 F., 1229 K., 350 Sack, 204 Matten,	912 F.,
1794	{ 4220 F., 4010 K., 350 Sack, 66 Cnaster,	1224 F.,
1795	8403 F., 1870 K., 32 Sack,	1343 F.,
1796	8402 F., 1478 K., 1521 S.,	2952 F., 3131 K.,
1797	5186 F., 11 421 K., 2023 S.,	2644 F., 8752 K.,
1798	6927 F., 36 491 K., 15 258 S.	1668 F., 9327 K., 82 S.

III. Kakao.

	Gesammteinfuhr	aus Nordamerika	aus Westindien
1790	127 Fass, 300 Sack,	—	—
1791	65 F., 575 B.,	—	—
1792	184 F., 1236 B.,	—	—

¹⁾ Die folgenden Zahlen sind berechnet aus den von Köncke seit 1790 herausgegebenen Spezifikationen der an Hamburg gebrachten Waaren etc.

	Gesamteinfuhr	aus Nordamerika	aus Westindien
1793	160 F., 589 B., 31 000 Pfd.,	27 B., 11 F., 25 000 Pfd.,	6000 Pfd., 1 B.,
1794	436 F., 3135 S.,	87 F., 1176 S.,	23 F., 308 S.,
1795	934 F., 4260 S.,	213 F., 1621 S.,	316 S.,
1796	610 F., 3268 S., 2 Kisten,	125 F., 661 S., 2 K.,	210 S., 6 F.,
1797	{ 594 F., 6251 S., 20 P., 56 B., 45 Sur.,	9 F., 1495 S.,	27 F., 375 S., 55 B.,
1798	{ 952 F., 7936 S., 1 K., 204 Sur., 25 P., 13 B.	118 F., 1379 S.,	1 F., 1974 S., 6 B.

Nicht ohne Stürme und Anfechtungen von Innen und Aussen vollzog sich dieser Aufschwung des Hamburger Handels, ja er wurde nur ermöglicht durch ungeheure politische Welterschütterungen. Die französische Revolution hat in ihren Folgen die Hamburgischen Speicher mit Waaren, den Hamburgischen Hafen mit Schiffen gefüllt, dem Waarenhandel und Kredit der Stadt eine nie geahnte Ausdehnung gegeben.

Aber an dem Herbeiströmen der Waaren aus Frankreich und Holland hatte man in Hamburg keine ungetrübte Freude; innerhalb dieser äusserst soliden und vorsichtigen Kaufmannschaft blickte man mit Misstrauen darauf, dass aus jenen von politischen und kriegerischen Wirren durchtobten Ländern die werthvollen Waaren nach dem sicheren Hamburg gesandt würden, damit sie hier gegen gutes Banksilber festgelegt würden. Diese Menge von Waaren, so meinte im September 1796 die Kommerz-deputation, „ist nur augenblicklich da, weil die Furcht sie uns von allen Seiten hergejagt hat, und wird sich mit ihrer Veranlassung verlieren“. Zunächst war diese Befürchtung verfrüht und auch an sich etwas zu pessimistisch. Denn das Zuströmen von Waaren hatte die Folge, dass sich in Hamburg ein äusserst lebhaftes Kolonialwaarengeschäft über den ganzen Kontinent hin entwickelte; dadurch erhob sich der Kredit Hamburgs weit über die Grenzen des Vaterlandes; „Hamburg ist jetzt im Besitz des Kredits des ganzen handelnden Europa“, konnte 1798 der Protokollist der Kommerzdeputation, Mönckeberg, schreiben und hinzusetzen: „es ist im Begriff, sich auch denselben für die übrigen Welttheile zu verschaffen“.

Dass andererseits der Hamburgische Handel mit Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, die in Friedenszeiten nicht vorhanden waren, ist erklärlich; der Grösse der Gefahren entsprach der materielle Gewinn.

Hamburg hatte sich redliche Mühe gegeben, seinem Handel während des ersten Revolutionskrieges die Neutralität zu verschaffen; es hatte wenig Erfolg gehabt; weniger bei Frankreich als bei dessen Feinden fand

die Stadt nach dieser Richtung hin Opposition¹⁾); denn jene, England und Russland an der Spitze, wollten Frankreich aushungern. Besonders der so wichtige Getreidehandel der Stadt litt durch die Massregel der Kriegsführenden; mit diesem Zweige des Hamburgischen Handels war letzterer in seiner Gesamtheit durch das Verbot der Getreideausfuhr nach Frankreich schwer bedroht, so dass der Senat am 23. Februar 1793 an die preussische Regierung die Anfrage richtete, ob sie meine, dass „Deutschland in seiner gegenwärtigen Lage bey so häufigem Verkehr mit allen europäischen Staaten und selbst mit Amerika auch nur ein halbes Jahr des Seehandels entbehren könne?“; in Betreff der Getreidezufuhr wies der Senat auf Amerika hin: „Wollten sich auch selbst alle Staaten in Europa vereinigen, Frankreich kein Getraide zuzuführen, so würde allein schon Nordamerika, welches bekanntlich sehr viel Getraide bauet, Frankreich hinlänglich damit versorgen können“; das sei aber, fährt der Senat fort, um so bedenklicher, da, „wenn Frankreich sich erst einmal daran gewöhnt, sein Getraide aus Amerika zu holen, sich dieser bisher für Deutschland so wohlthätige Handelszweig für die Zukunft ganz verlieren könne“. So warnt hier Ende des 18. Jahrhunderts die Obrigkeit einer deutschen Handelsrepublik die Regierung eines im Kabinettskriege befindlichen deutschen Staates vor dem Eindringen amerikanischen Korns und der Benachtheiligung der deutschen Landwirtschaft. Unbewusst liegt in dieser Warnung eine Prophezeiung, an deren Verwirklichung damals im Ernst wohl kaum gedacht wurde; damals war die Versorgung Mitteleuropa's mit amerikanischem Getreide noch eine Seltenheit, und es erregte grosses Aufsehen, als Frankreich in den Revolutionsjahren sich wegen eigener Theuerung amerikanisches Korn kommen liess²⁾. In Hamburg kannte man diesen Artikel noch nicht; hier konnte 1788, als den Hamburgischen Zeitungen aus London von einem schädlichen Insekte, das im amerikanischen Korn sich aufhalte, berichtet wurde, von dieser Notiz kein Gebrauch gemacht werden, „weil kein amerikanisches Korn hieher käme“.

In der Störung des Getreidehandels bestand nicht die einzige Sorge

¹⁾ Vergl. Wurm, Von der Neutralität des deutschen Seehandels im Kriegszustande, S. 28 ff.

²⁾ Jefferson (Writings II. 492) schrieb 1789 Juli 9: „We have regular and constant markets for our corn and flour in Spain, Portugal, and all the West-India islands, except the French. These take nearly our whole quantity. This year, France, the French West-Indies, and Canada were added.“ — Tench Coxe a. a. O. S. 146 ff. meint (1794), dass bei Fehlern Europa immer auf das Korn Amerika's zurückgreifen werde.

der Hamburger. Wie zur Zeit des amerikanischen Unabhängigkeitskrieges, hatte England Hamburg im Verdacht der Begünstigung Frankreichs und kaperte die Hamburgischen, nach der iberischen Halbinsel und dem Mittelmeer bestimmten, mit Getreide und Provisionen beladenen Schiffe. Nicht einmal die neutrale amerikanische Flagge, unter der sich so viele fremde Elemente verbargen, war vor den Kapereien der Briten sicher, und bereits fürchtete man in Hamburg, dass hierdurch die grade im frischen Aufblühen begriffenen Beziehungen mit den Vereinigten Staaten in unheilvoller Weise beeinflusst werden könnten. Als der Hamburger Senat in einem Dekret vom 7. April 1794 die Kaufmannschaft auf die vermuteten heimlichen Einverständnisse derselben mit Frankreich hinwies und eindringlich vor solchen warnte, wurden seitens einer aus Kommerz-deputirten und sonstigen Kaufleuten zusammengesetzten Kommission am 14. Juni 1794 dem Senat die Bedrängnisse des Handels der Stadt dargelegt; derselbe sei so ungeschützt, dass selbst die Amerikaner es vorzögen, die dänischen Elbhäfen aufzusuchen und das im Rufe der Franzosen-freundlichkeit stehende Hamburg zu meiden; es sei Thatsache, dass „die Schwürigkeiten, womit der Hamburgische Kaufmann zu kämpfen hat, leyder! allmählich die Handlung von uns ablenken müssen. Schon haben seit kurzem verschiedene Amerikanische Häuser sich in Altona niedergelassen, und bald vielleicht wird die grösste Zahl der kommenden Schiffe nicht mehr in unsren Hafen einlaufen, sondern sich nach Altona und Glückstadt wenden.“

Diese Befürchtung ging aber damals nicht in Erfüllung; die Vereinigten Staaten hatten am 19. Mai 1794 mit England einen Vertrag geschlossen, der die englischen Forderungen sattsam befriedigte¹⁾. Schon bald nachher ersehen wir aus einer Eingabe der Kommerz-deputirten an den Senat, dass „sich die Geschäfte mit den Nordamerikanischen Staaten täglich mehren“. Letzteres wird bestätigt durch die oben mitgetheilten Zahlen über den Schiffs- und Waarenverkehr.

Grade in diesen Jahren vollzog sich endgültig die schon oben berührte Wandlung in dem Verhältniss Englands und Frankreichs in Betreff des Vertriebes westindischer Produkte nach Hamburg. Während der Revolutionskriege ist die schon angebahnte Verdrängung Frankreichs aus diesem Handel zur Thatsache geworden. Als die französisch-westindischen Besitzungen eine nach der anderen in die Hände der Briten fielen, die letzteren die See unbestritten beherrschten, hörte die franzö-

¹⁾ Vergl. Kiesselbach, Die Kontinentalsperre in ihrer ökonomisch-politischen Bedeutung, S. 59.

sische Zufuhr gänzlich auf. Noch 1790 hatte Frankreich nach Hamburg 23 428 Fässer Zucker geführt, dagegen England nur 4828; 1795 betrug Frankreichs Zuckerexport nach Hamburg nur 291 Fässer, Englands aber 25 390; 1790 wurden aus Frankreich importirt 28 665 Fässer Kaffee, aus England 1811 Fässer; 1795 aber aus Frankreich $\frac{1}{4}$ Millionen Pfund, aus England $18\frac{1}{2}$ Millionen. — England und Nordamerika hatten also Frankreich vollständig aus der hervorragenden Stellung verdrängt, die es im Hamburgischen Kolonialwaarenhandel lange Zeit eingenommen.

Aber auch Hamburg selbst sicherte sich in dieser Zeit von Neuem einen Anteil am direkten Verkehr mit Westindien. Durch den Seekrieg wurde, wie es in den Verhältnissen begründet lag, der Handel mit Westindien den Neutralen in weit grösserem Umfange zugänglich als im Frieden. Von besonderem Werth für dieselben war es, dass Spanien, dessen Verbindungen mit den Kolonien durch den Krieg sehr beschränkt waren, im Jahre 1797 die Fahrt nach dem spanischen Amerika auch von nicht spanischen Häfen unter gewissen Bedingungen freigab. Mit Havanna, dem wichtigsten Hafen des spanischen Westindiens, trat Hamburg nun in direkten Verkehr; nachdem schon 1791 von Havanna zwei, 1792 ein, 1796 drei Schiffe in Hamburg angekommen waren, stieg diese Zahl 1798 auf neun, 1799 auf sieben Schiffe. Da aber die Lizenzen, die für jedes Schiff von der spanischen Regierung zu lösen waren, sehr theuer waren, nämlich etwa 12 000 Piaster kosteten, so wurde diese neue Verbindung nicht in dem Maasse ausgenutzt, als es sonst wohl der Fall gewesen wäre¹⁾; die Fahrt war doch nur beschränkt. — Für Lima und Vera Cruz erwarb das Handlungshaus Westphalen einige solche Lizenzen.

Der Havannazucker erschien schon Anfang der 90er Jahre auf dem Hamburger Markte, und im März 1791 ersuchten die Kommerzdeputirten in Anbetracht „der ansehnlichen Partheyen Havana-Zucker, die nächstens hier erwartet werden,“ den Senat dringend um eine Verfügung betreffs des Zolles auf diesen Artikel.

Auch mit dem übrigen spanischen Amerika wurden schon damals Verbindungen angeknüpft; 1791 kam von Barcelona und Montevideo ein Schiff, 1796 von der „Bay von Honduras“ zwei Schiffe, 1797 je ein Schiff von Honduras und Montevideo, und 1799 zwei Schiffe von Montevideo, eins von Vera Cruz.

¹⁾ In Spanien rechnete man dagegen, wie aus den Berichten des hansischen Ministerresidenten in Madrid hervorgeht, sehr auf die Beteiligung Hamburgs an der Fahrt nach dem spanischen Amerika. — Vergl. auch den „Briefwechsel über eine Expedition auf das spanische Amerika“ bei Büsch, Praktischer Hamb. Briefsteller für Kaufleute, S. 243 (Sämmtliche Schriften, Wien 1816, Bd. 8).

Wie im amerikanischen Unabhängigkeitskriege gewann nun S t. T h o m a s wieder an Bedeutung für den Welthandel; der Verkehr Hamburgs mit diesem Emporium nahm in den 90er Jahren flott zu; es kamen an von St. Thomas:

1791 : 5 Schiffe	1796 : 23 Schiffe
1792 : 3 "	1797 : 6 "
1793 : 4 "	1798 : 16 "
1794 : 14 "	1799 : 23 "
1795 : 17 "	1800 : 19 "

Geringer war der Verkehr mit dem übrigen Westindien. Es kamen Schiffe an:

1791 : von Kingston (Jamaika) 1,	
1792 : " St. Eustache 1,	
1793 : " Kap Français	St. Domingo 2,
" Port au Prince	
" Guadeloupe 1,	
1794 : " Martinique 3,	
1796 : " Trinidad 1,	
" Gustavia (St. Barthélémy) 2,	
1797 : " St. Barthélémy 1,	
" Curaçao 1,	
1798 : " St. Barthélémy 5,	
" St. Domingo 1,	
1799 : " St. Domingo 6,	
" Guadeloupe 2,	
" St. Barthélémy 3.	

Mit der nach Cuba grössten Antille, St. Domingo, war also der Verkehr nur gering; diese Insel war einst die wichtigste gewesen von allen europäischen Kolonien in Westindien, die reichste der sog. Zuckerringeln. Die Empörung der Insel im Jahre 1791 und die darauf folgenden Wirren schädigten dieselbe für lange Zeit. Erst Ende der neunziger Jahre gewann der Handel mit der Insel wieder mehr Bedeutung für Hamburg; im Jahre 1794 aber, als aus London die Nachricht kam, dass Port au Prince von den Engländern genommen sei, hiess es, diese Mittheilung sei das Porto nicht werth, da sie „die hiesige Handlung eben nicht sehr interessire“.

Die Geringfügigkeit des Verkehrs mit dem holländischen Guyana erklärt sich daher, dass nach der Besitzergreifung von Essequibo und Demerary durch die Engländer (April 1796) diese die Ausfuhr für andere

Nationen sperrten, während vor diesem Zeitpunkt die Fahrt der Neutralen nach dort von den Engländern auf alle mögliche Weise gehemmt wurde¹⁾; es kamen nach Hamburg:

1795	von Demerary	1 Schiff,
1796	" Demerary	4 "
	" Essequibo	1 "
1799	" Surinam	2 "

Ohne Zweifel hat der vermehrte Zufluss westindischer Waaren nach Hamburg, der noch zunahm, als auch Holland in die kriegerischen Wirren des Kontinents verwickelt wurde, dem europäischen Handel der Stadt einen starken Impuls gegeben; von Hamburg aus wurde ein grosser Theil des Kontinents mit westindischen Kolonialwaaren versorgt²⁾. Und es war nicht nur ein ideales Interesse für die Hansestädte, diese Waaren aus erster Hand zu beziehen, d. h. direkt aus Amerika; die direkte Einfuhr von Kolonialwaaren war in manchen Ländern mit einem sehr viel geringeren Eingangszoll belastet als die indirekte über einen Zwischenhafen, der nicht dem Mutterlande der betreffenden Kolonie angehörte. Nun war die Thatsache, dass Hamburg Kolonialwaaren direkt von den Produktionsländern bezog, Anfang der neunziger Jahre noch zu neu und unbekannt, als dass man im konsumirenden Auslande sogleich geneigt gewesen wäre, den betreffenden aus Hamburg bezogenen Artikeln die gleiche Zollbehandlung angedeihen zu lassen, wie denselben, wenn sie aus England, Holland, Frankreich oder Portugal geliefert wurden. So betonten die Kommerzdeputirten am 10. December 1792 in einem Antrag an den Senat betreffend die Einfuhr westindischer Waaren aus Hamburg nach Schweden und Schwedisch-Pommern, dass es in Erwägung zu ziehen sei, „ob es nicht dahin zu bringen seyn dürfte, dass Caffee etc. von hier kommend in Schweden und Schwedisch-Pommern als eine aus der ersten Hand verschriebene Waare angesehen werden mögte, indem es beweislich, dass Hamburg so gut wie England, Holland, Frankreich und Spanien den Caffee, sowohl wie auch die mehresten der übrigen westindischen Produkte directe aus Amerika kommen lasse, diese Waaren also von hier entboten, allemal als eine aus der ersten Hand verschriebene anzusehen sey“; bisher aber ginge bekanntlich „von hier nach Schwedisch-Pommern kein Caffee, indem

¹⁾ Maepherson a. a. O. IV. S. 372.

²⁾ Vergl. u. A. Maepherson a. a. O. IV. 484: „During the war Hamburg had, almost exclusively, enjoyed the trade of supplying a great part of the continent of Europe with sugar, coffee, and other West-India produce, imported from Great-Britain.“

derselbe als nicht directe kommend angesehen einen sechsmal höheren Zoll erlegen muss, als von England, Holland, Frankreich und Spanien“. Ebenso verhielt es sich mit anderen amerikanischen Waaren, „welche nicht in der Menge von hier gezogen werden, als wohl geschehen könnte“, nämlich Reis, Indigo u. s. w.

In den nächsten Jahren ward das Verhältniss der ausserdeutschen Konsumenten zum Hamburger Markt schon anders; sie gewöhnten sich allmählich daran, demselben eine gleichberechtigte Stellung neben den von Alters her bekannten Weltplätzen des Westens zuzuweisen; der Zwang der äusseren Verhältnisse kam hinzu, diesen Wechsel in der Anschauung zu beschleunigen. Auch war der Hamburger Waarenmarkt nun in der angegebenen Richtung besser assortirt. Ein Blick in die Preis-courante jener Zeit und ein Vergleich mit den früheren führt den sichtbaren Fortschritt vor Augen. Greifen wir einen Artikel, Baumwolle, heraus; im Januar 1796 veranlassten die Makler „in Rücksicht des so sehr hier zugenommenen Handels mit Baumwolle“ eine Ausdehnung der im Preiseourant notirten Sorten; nun erscheinen in demselben: Smyrna, Surate, Domingo, Martinique, Guadeloupe, Demerary, Surinam, Cajenne, Cartagena, Caracas, Brasil.

Mit der Zunahme der Einfuhr aus Amerika war naturgemäss eine vermehrte Ausfuhr verbunden. Auf der Leipziger Messe verspürte man sehr wohlthätig und mit freudigem Behagen das Wachsthum des Verkehrs mit Amerika; in dem Bericht über die Ostermesse 1796 heisst es, dass die regen unmittelbaren Handelsverbindungen Deutschlands „absonderlich für Hamburg und demnächst für Bremen von grosser Wichtigkeit, auch selbst für hiesige Lande keineswegs gleichgültig sind“¹⁾). Namentlich Leinwand und Strumpfwaaren gingen von den sächsischen wie auch den schlesischen Industriebezirken über die beiden Seestädte sowohl nach Nord- als Südamerika und Westindien. „Noch nie,“ heisst es im Anschluss an das Vorstehende in jenem Messbericht, „ist Handlungsfabrikation und alle Arten des Gewerbes im Ganzen genommen in den chursächsischen Landen so blühend gewesen als jetzt“. Bei all diesen Unternehmungen konnte das Inland der deutschen Nordsee-Häfen und der thätigen Mitwirkung

¹⁾ Hasse a. a. O. S. 348 f.; vergl. auch Fechtner a. a. O. S. 553; Zimmermann a. a. O. S. 231; Tench Coxe a. a. O. S. 164: „The importation also of dowlas, osnabrucks, ticklenburgs, and other German linens, and of Haerlem stripes and tapes from Bremen, Hamburgh, and Amsterdam, with the manufactory of every ton of hemp, and almost every ton of flax, which we raise or import, together with some cotton, has very much affected the british and irish linen trade.“ Ueber den Export Deutschlands nach Amerika vergl. auch Kapp, Justus Erich Bollmann, S. 419.

ihrer Kaufmannschaften nicht entrathen; in den direkten Handelsankünpfungen mit Amerika oder den kolonialen Mutterländern hatte schon früher die deutsche Industrie schlechte Erfahrungen gemacht¹⁾. „Der schlesische Fabrikant,“ so schrieb Mönckeberg im Januar 1798, „handelt mit seinen Leinen direct und indirect über Hamburg, aber in beiden Fällen kann er dieses Orts nicht entbehren. Die Leinen werden vorzüglich nach Spanien, Portugal und America versendet.“

Allerdings war unzweifelhaft die Handelsbilanz im deutsch-amerikanischen Handel sehr zu Ungunsten Deutschlands. Die Amerikaner machten kein Hehl daraus, dass sie mit den überschüssigen Erträgen ihres deutschen Handels das ungeheure Minus in ihrem Umsatz mit England verminderten. Zahlenausweise liegen nur für den Verkehr mit den Vereinigten Staaten vor. In 7 Jahren, 1795—1801, ist zusammen für 52 277 617 Dollars mehr von den Vereinigten Staaten direkt nach Deutschland exportirt als importirt, d. h. im Jahre 7 468 231 Dollars. — Der Höhepunkt des Hamburgisch-amerikanischen Verkehrs in jener Zeit ward erreicht in den Jahren 1798 und 1799; es war auch der Höhepunkt der Hamburgischen Handelsblüthe für lange Zeit²⁾.

Immer mehr dehnten sich die politischen Wirren aus; auf den Handel musste dies auch da, wo im Uebrigen die denkbar günstigsten Umstände sich vereinigten, hemmend einwirken. Die Hamburger hatten trotz des ungeheuren Waarenzuflusses gerade damals im Einzelnen schwer zu leiden. Wenig bedeutete es für die Stadt, als im Januar 1798 England das Verbot erliess, mit dem französischen Westindien, soweit es noch nicht im englischen Besitz befindlich war, Handel zu treiben. Schwer aber litt die Hamburgische Schiffahrt unter den überhandnehmenden Kapereien der Franzosen, nicht am wenigsten in den amerikanischen Gewässern. Trotz der beträchtlichen Summen, die von der grossen französischen Republik dem kleinen Hamburgischen Staate abgepresst waren, fuhren die Franzosen fort, die Schiffahrt der Hamburger auf jede Weise zu chikaniren. „Es ist bei nahe einerlei, einem französischen Kaper begegnen und aufgebracht. Alle menschliche Vorsicht wird bei diesen Raubthieren zu Wasser,“ klagten die Kommerzdeputirten im August 1798, als wieder mehrere Hamburgische,

¹⁾ Vergl. Zimmermann a. a. O. S. 95.

²⁾ Im Jahre 1798, so schreibt der Kommerzdeputirte Westphalen, wehte „unsere Flagge im rothen Meere, am Ganges und in China, in den Gewässern von Mexiko und Peru, in Nordamerika, in den holländischen und französischen Inseln und Besitzungen von Ost- und West-Indien.“ — Die Kaffee einfuhr in Hamburg betrug im Jahre 1799 ca. 45% s Millionen Pfund; erst 1840 wurde diese Zufuhr übertroffen durch 61 Millionen Pfund.

nach St. Thomas bestimmte Fahrzeuge bei Guadeloupe von den Franzosen aufgebracht waren. Nicht mit Unrecht machten die Hamburgischen Assecuradeure darauf aufmerksam, dass dieses Raubsystem der Franzosen gerade das Gegentheil von dem, was sie beabsichtigten — Englands Handel zu schädigen — herbeiführen werde. „So lange die Engländer durch die Kosten ihrer Convoyirung keine Konkurrenz mit den Neutralen halten konnten, mussten sie mit scheelen Augen die Zunahme des direkten Handels der Neutralen nach Ost- und Westindien ansehen; jetzt können sie reichlich Konkurrenz halten, und wenn das Benehmen Frankreichs gegen uns so bleibt, so werden die Engländer bald die einzigen Fracht-fahrer bleiben und ungeheure Summen verdienen.“ Und so kam es; die Engländer beherrschten das Meer; die Hansestädte konnten nicht, wie Dänemark, Schweden und die Vereinigten Staaten, kostbare Convoys halten; der Schiffahrt der kleinen Seefahrer waren enge Fesseln angelegt. Die deutschen Gewässer der Nordsee wurden so unsicher und galten als so gefährdet, dass die Nordamerikaner diese Anfang des Jahres 1798 möglichst mieden¹⁾). Der Letzteren Konflikt mit den Franzosen zeigte bedenkliche Neigung zum offenen Bruch. Da ist es denn bezeichnend, dass die Hamburger Flagge, trotzdem sie selbst schwer von den Franzosen bedrängt wurde, doch im Hinblick auf die drohende Eventualität eines offenen Krieges zwischen Amerika und Frankreich noch als sicherer erachtet wurde, als die amerikanische. Das Sternenbanner flüchtete sich unter die Hamburgische Flagge.

Waren einige Jahre vorher die Vereinigten Staaten nicht geneigt gewesen, mit ihren Flaggen fremde Nationen zu decken, so betrachtete man nun auch in Hamburg die den hansestädtischen Farben angethanen Ehre mit etwas zweifelhaftem Vergnügen. Im Juli 1798 holte Syndikus Sieveking den Rath der Kommerzdeputirten ein, „wie sich etwa dem Beginnen verschiedener Amerikaner begegnen lasse, die bei dem bevorstehenden Bruch zwischen Frankreich und Amerika für ihre Schiffe durch simulirte Kaufkontrakte die Hamburger Flagge zu erhalten suchen, und dabei sogar ihre amerikanische Schiffs-Equipage beibehalten wollen“. Man entschied sich dafür, erst die Kriegserklärung abzuwarten; doch könne man „unter der Hand den Schout anweisen, soviel möglich für sich darauf zu dringen, dass die Amerikaner nicht wie andere Neutralen den grössten Theil der Equipage ausmachten“. Da es aber nicht zum Bruch kam, blieb den Hamburgern ein ihnen ohne Zweifel im Interesse des

¹⁾ Vergl. Büsch, Ueber das Bestreben der Völker neuerer Zeit, einander in ihrem Seehandel recht wehe zu thun, Kapitel 9.

guten Einvernehmens peinliches Einschreiten gegen die Amerikaner erspart.

Sowohl in politischer wie in kommerzieller Hinsicht brachte das Jahr 1799 Hamburg in schwere Bedrängniss. Russland legte im März auf alle Hamburgischen Schiffe ein Embargo, um die Stadt wegen ihrer angeblichen französischen Sympathien zu züchtigen¹⁾. Und zur selben Zeit brach eine Handelskrise aus, die ihre Erklärung in der beispiellosen Waarenspekulation der letzten Jahre findet. Büsch hat diesen Ereignissen eine besondere, noch heute sehr lesenswerthe Schrift gewidmet²⁾; es kann hier auf dieselbe hingewiesen werden. Die ungeheure Waarenspekulation der 90er Jahre in Hamburg war eine Folge der Ueberfüllung des Hamburger ~~Marktes~~ mit Kolonialwaaren meist amerikanischen Ursprungs, andererseits übereilter Verschiffungen deutscher Produkte nach dem spanischen Amerika. In sofern steht also die Hamburgische Katastrophe von 1799 im engsten Zusammenhang mit dem amerikanischen Handel der Stadt. Doch ist dieser Handel durch die Krise weniger berührt worden, als man annehmen sollte. Allerdings sank die Zahl der in Hamburg aus den Vereinigten Staaten ankommenden Schiffe von 192 in 1799 auf 78 in 1800 und der Export von Waaren ebendaher nach Hamburg von $17\frac{1}{4}$ Millionen Dollars in 1798/99 auf 8 Millionen Dollars in 1799/1800; dagegen stieg die Einfuhr von fremden, zum grossen Theil wohl amerikanischen Waaren aus England von $6\frac{1}{2}$ Millionen Pfund Sterling in 1799 auf $8\frac{1}{10}$ Millionen in 1800.

Der Verkehr mit Westindien aber blühte wie vorher und scheint auch durch die von der spanischen Regierung im Jahre 1799 verfügte Rücknahme der Erlaubniss für die Neutralen, das spanische Amerika besuchen zu dürfen, wenig beeinflusst gewesen zu sein. Allerdings wurde noch im Jahre 1799 die Bestimmung mehrerer dorthin verladener Schiffe verändert³⁾; in den amtlichen Kreisen Hamburgs fasste man die Zurückziehung der Erlaubniss um so weniger tragisch auf, als man wohl wusste, dass in den spanischen Kolonien selbst die Fahrt der anderen Nationen nicht ungern gesehen zu werden pflegte. Auch war bei dem noch immer gestörten Handel der Hansestädte mit Spanien eine direkte Verbindung mit den Kolonien im Interesse der Versorgung derselben mit deutschen Produkten eine Nothwendigkeit. Als desshalb im Mai 1799 die Kommerz-deputirten darüber rathschatlagten, „ob man nicht wenigstens die Verwendung

¹⁾ Vergl. Wohlwill in der Zeitschrift des Vereins f. Hamb. Gesch. VII. S. 345 ff.

²⁾ Geschichtliche Beurtheilung der grossen Handelsverwirrung im Jahre 1799.

³⁾ Büsch a. a. O.

des Senats für die theils schon nach Havanah und Vera Crux abgegangenen, theils aber segelfertig liegenden oder doch bereits mit der Ausrüstung dahin beschäftigten hiesigen Schiffe nachsuchen wolle," kam man schliesslich zu dem Resultat, „in dieser Sache nichts vorzunehmen“; lieber wollte man in einzelnen Fällen Schaden leiden als „durch solche officielle Verwendungen den Spaniern nur noch mehr die Augen öffnen; auch die spanischen Gouverneure in Westindien, da sie der Zufuhr nicht entbehren können, solche königliche Befehle doch nicht weiter zu respektiren pflegen, als es ihre dürftige Lage erlaubt“. Die Verbindung mit dem spanischen Amerika blieb desshalb noch bestehen; 1800 kamen an aus Havanna 2 Schiffe, aus Veracruz und Montevideo je 1 Schiff; 1801 aus Havanna und Montevideo je 2 Schiffe, aus La Guayra und Puerto Cabello 1, vom La Plata („Reviera de la Platta“) 1.

In dem mannigfach bewegten Jahre 1801 begann das neue Jahrhundert für die Stadt, ihre Unabhängigkeit und ihren Handel sehr gefährdend. Dänische Truppen besetzten im März die Stadt, die Elbe war von den Engländern gesperrt, Hamburgs Unabhängigkeit schwer bedroht. Aus dem „ersten Handelsplatz im Norden“ so befürchtete man, werde Hamburg „eine dänische Provinzialstadt werden“. Dass mit dieser Degradirung der Verlust des Welthandels verbunden sein werde, wurde für selbstverständlich angesehen. In Denkschriften und Aufsätzen, Broschüren und Zeitungsartikeln wurde die Wichtigkeit der Erhaltung der Hamburgischen Freiheit für den Handel der Stadt erörtert. Auch der amerikanische Handel und Vertrieb amerikanischer Produkte wurde ins Treffen geführt. Russland machte man darauf aufmerksam: „Wenn die Schiffe aus Amerika und dem südlichen Europa im Nachjahr nicht mehr die Ostsee befahren können, so finden sie in Hamburg einen sichern Haven, aus welchem ihre Ladungen sogleich bei Wiedereröffnung der Schiffahrt über Lübeck nach Russland geschickt werden. — Auch versorgen sich die Americaner im Früh- und Nachjahr, wenn die Ostsee nicht mehr fahrbar ist, mit dem russischen Hanf, Flachs, Theer, Eisen, Segeltuch und dgl. in Hamburg, von welchen Artikeln desshalb immer ein höchst beträchtlicher Vorrath daselbst lieget“¹⁾.

Parish in London musste im Mai dem Lord Hawkesbury eine Denkschrift vorlegen, in der die Vortheile dargelegt wurden, die Hamburg im verflossenen Jahrzehnt in der Rolle eines Vermittlers des Handels mit englischen Kolonialprodukten dem englischen Gesammthandel geleistet —

¹⁾ Denkschrift der Kommerzdeputation aus dem Mai 1801.

Auch im deutschen Binnenlande wurde über die Besetzung Hamburgs durch Dänemark, die Elbblokade und die dadurch entstandene Handelstockung geklagt; die Hirschberger Kaufleute wandten sich im April an den preussischen König und drückten ihr Bedauern aus, dass „sogar allen nach Spanien, Portugal und America bestimmten Schiffen das Auslaufen verwehret werde“; „dies Verfahren,“ meinten sie wohl nicht mit Unrecht, „muss auf den Handel mit unsren Leinenwaaren den nachtheiligsten Einfluss haben.“

Bereits im Mai wurde Hamburg wieder geräumt, der Elbhandel freigegeben.

Die kurze Friedenszeit, die dem Vertrag von Amiens folgte, hatte für Hamburgs Handel wenig Bedeutung. Die Fahrt nach den französischen Kolonien musste nun aufhören; die Kaufmannschaft hoffte zwar, dass „Freiheit auch in Friedenszeiten nach Frankreichs Besitzungen in Ost- und Westindien zu handeln“ gewährt werden würde; der 1803 von Neuem ausbrechende Krieg machte allen solchen Spekulationen ein Ende. Wiederum wurden Elbe und Weser von England gesperrt. Die französische Regierung verbot die Zulassung neutraler Schiffe mit englischen oder englisch-kolonialen Waaren.

Der Gesammtschiffsverkehr im Hamburger Hafen musste durch diese Ereignisse bedenklich leiden; 1802 waren noch 2108 Schiffe in Hamburg angekommen, 1803 nur noch 1615. Auch der amerikanische Verkehr litt; im Jahre 1802 kamen an aus Nordamerika 56 Schiffe, 1803 nur 32. Ferner kamen

aus St. Thomas . . .	1802: 12	Schiffe
	1803: 7	"
aus Havanna . . .	1802: 8	"
	1803: 1	"
aus St. Domingo . .	1802: 3	"
	1803: 0	"

Aus Südamerika kamen:

1802 aus Buenos Ayres	3	Schiffe
" Montevideo .	2	"
" Porto Cabello	2	"
" La Guayra .	3	"
1803 " Buenos Ayres	2	"
" Montevideo .	2	"

Sodann kam im Jahre 1803 zum ersten Male ein Schiff von der südamerikanischen Westküste an, nämlich von Callao und Lima.

Auch in Bremen spürte man die Abnahme des Gesamt- und

speciell amerikanischen Verkehrs; im Jahre 1802 kamen dort insgesamt 1164 Schiffe, 1803 nur 901 an; 1802 aus Nordamerika 43, 1803 nur 27; 1802 aus Westindien 10 Schiffe, 1803: 8.

Die drohende Gefährdung der kaum errungenen Welthandelsstellung Hamburgs durch die Einschnürung des Verkehrs in den Jahren 1803 und 1804 schien namentlich den Kolonialwaarenhandel schwer zu treffen. Wem die Schädigung Hamburgs in seiner Stellung innerhalb des amerikanischen Handels zu Gute kommen musste, darüber gab man sich hier keinen Täuschungen hin. Zunächst kam Bremen in Betracht; die Weser wurde allerdings, obwohl erst etwas später als die Elbe, dann auch gesperrt; aber in der Jade, die frei war, besassen die Bremer einen trefflichen Ersatz für ihren Strom. „Reisende amerikanische Kaufleute,“ so berichtete der preussische Elbschiffahrtsinspektor Behrens im April 1804 an seine Regierung, „welche diesen Ort [scil. Bremen] in der neuesten Zeit berührten und sich daselbst aufhielten, versichern, dass er während der Elbblokade der Stapelplatz der böhmischen, lausitzer und schlesischen Leinwand werden würde.“ Man berechnete nämlich, dass der Transport bis zur Mündung der Jade billiger sei als über Hamburg nach Tönning. Ebenso fand sich in Bremen „häufiges Fuhrwerk zum Transport der Ost- und Westindischen und süd- und westlichen europäischen Produkte und Fabrikate nach Thüringen, Sachsen, Böhmen und dem Reich etc., welches alles bisher an Magdeburg oder Berlin gewohnet war“. Magdeburg aber, das in letzter Zeit „auf Böhmen und dem Reiche viele Kundschaft mit ost- und westindischen Produkten sich verschafft“, wie auch Berlin wurde umgangen.

Auch Emden und Stettin kamen in Frage, als es galt, Hamburgs Stellung im Kolonialwaarenhandel einzunehmen. Namentlich auf die Zukunft Stettins scheint man damals in Preussen grosse Hoffnungen gesetzt zu haben. Doch fehlten Stettin die ausgedehnten Geschäftsverbindungen mit dem Auslande; die Auswahl in den Waaren war daher mangelhaft; es war notorisch, wie der genannte Behrens schreibt, „dass Berlin und einige andere Plätze, die im Herbste v. J. zum Versuch ihre Bedürfnisse an ost- und westindischen Produkten von Stettin bezogen, nicht mit der Auswahl der Waaren zufrieden gewesen sind und sich für dieses Jahr wieder nach Hamburg gewendet haben.“ Ferner war Stettin als Ostseeplatz auf die Fahrt durch den Sund angewiesen und diese stets ein Hinderniss für den grösseren Handelsverkehr. Jedenfalls waren die Erwartungen, die man etwa in Preussen von der Elbblokade für den Flor des preussischen Seehandels hegte, ziemlich eitel¹⁾.

1) In Hamburg war die Ansicht, dass Preussen die Elbblokade mit Vergnügen

Endlich kam Triest in Betracht, und ohne Zweifel musste Hamburg in diesem Hafen seinen gefährlichsten Konkurrenten sehen, namentlich in Bezug auf die Versorgung Süddeutschlands und Oesterreichs mit Kolonialwaren.

Hamburg wär jedenfalls in keiner beneidenswerthen Lage. Ein grosser Theil seines Waarenhandels nahm den Weg über Tönning, Emden, Lübeck, Kiel, wenn er auch in Hamburgischen Händen blieb. Obwohl man bei der Verhängung der Blokade nicht dachte, dass dieselbe so lange dauern werde, wie sie thatsächlich sich ausdehnte, waren die Preise der westindischen Produkte schon gleich beim Beginn der Sperre hoch gestiegen¹⁾. Dabei war, neben dem blühenden Assekuranzgeschäft, im Jahre 1804 der direkte Handel nach den Kolonien nicht unvortheilhaft und zeitweise recht belebt, obgleich er von den Engländern eifersüchtig beobachtet und vielen Kapereien ausgesetzt war. Einen Trost für die Bedrägnisse des Seehandels erblickte man in den Leiden des holländischen Konkurrenten; als Surinam im Sommer von den Engländern genommen wurde, meinte man an der Elbe, dass Holland nun verhindert sei, den Hamburgischen Handel an sich zu ziehen, ein Gedanke, der das eigene Elend erträglicher machte.

Dennnoch drohte nach Holland, wo die Verschiffungen im Verhältniss der Unkosten einen guten Markt, prompten Absatz und, was man in Hamburg oft vermisste, schnelle Abmachung und Gegenanschaffungen fanden, sich Ende 1804 der amerikanische Verkehr ganz hinzuziehen; während 1803 nur 87 Schiffe aus Nordamerika in Amsterdam angekommen waren, fand 1804 fast eine Verdoppelung dieses Verkehrs statt mit 161 Schiffen. Um dem gänzlichen Verfall ihres amerikanischen Geschäfts zuvorzukommen, vereinigten mehrere Hamburgische Interessenten sich und veranstalteten einige gemeinschaftliche transatlantische Sendungen; durch sie wurde ein vortheilhafter Absatz schlesischer Leinen in Amerika herbeigeführt; die Retourwaare war meist Kaffee, der mit gutem Gewinn in Hamburg abgesetzt wurde.

Trotz alledem nahm der Verkehr der Nordamerikaner im Hamburger

sähe, lange verbreitet; der Hamburgische Agent Colquhoun schrieb im Oktober 1804 in einer Denkschrift: „Prussia and Denmark will certainly wish the Blockade to continue, as they benefit by it at the expence of Great Britain.“ Der Verkehr preussischer Schiffe in Häfen der Vereinigten Staaten nahm 1804 bedeutend zu, indem er von 2097 Tons in 1803 auf 4947 stieg; dann sank er wieder 1805 auf 2434 Tons.

¹⁾ Im folgenden sind u. A. die vortrefflichen Handelsberichte in den „Nordischen Miscellen“ benutzt, die von 1808 bis 1810 von M. J. Haller verfasst sind (vergl. Hamb. Schriftstellerlexikon III. S. 78).

Hafen während des Blokadezustandes bedenklich ab; sie wandten sich auf dem Kontinent nach Holland und Bordeaux und mieden möglichst die deutschen Gewässer, in denen sie trotz ihrer neutralen Stellung von den Engländern, denen der neutrale amerikanische Handel von jeher ein Dorn im Auge gewesen war, oft belästigt und angehalten wurden. Im Jahre 1805 kamen aus Nordamerika nur 3 Schiffe an, aus St. Thomas 10, St. Barthelemy 1, Havanna 1, endlich aus Montevideo 1. Rege war zeitweilig der Verkehr Hamburgs mit Nordamerika und Westindien über Tönning, den kleinen schleswigschen Eiderhafen, der nie bessere Tage gesehen hat als damals. Daher ist die Abnahme des Verkehrs der Hansestädter in Nordamerika nicht so bedeutend, als man erwarten sollte; 1803 verkehrten 13 146 Tons hanesischer Schiffe in Häfen der Vereinigten Staaten, 1804: 9583, 1805: 8697 Tons.

Die Verbindung mit Spanien wurde im Jahre 1805 völlig gesperrt; doch suchte Hamburg die Ausfuhr der Leinen nach Südamerika, die bisher noch immer hauptsächlich über Cadiz ihren Weg genommen hatte, nun wieder, wie in den Revolutionskriegen, über Nordamerika zu leiten.

Eine Expedition wurde nach New-Orleans unternommen.

So gross war aber im Jahre 1805 die Betriebslosigkeit und Geschäftsunlust wie das Misstrauen in die politische Lage, dass selbst, als die Franzosen im September das linke Elbufer räumten und nunmehr im Oktober die Blokade nach einer Dauer von 2 Jahren 3 Monaten 11 Tagen aufgehoben wurde, von einem Aufblühen des Geschäfts keine Spur zu merken war.

Auch dauerte die freie Schiffsbewegung auf der Elbe nicht lange; bereits im April 1806 war der Strom wieder blokirt; doch blieben die schon früher von England zugestandenen Begünstigungen und Erleichterungen bestehen. Wieder lastete die Behinderung des freien Verkehrs besonders auf den Amerikanern. Diesen war, wie schon oben erwähnt, Hamburg der wichtigste Einkaufsmarkt für Hanf, Segeltuch und andere Schiffbedürfnisse und nordische Produkte. Solche Waaren aber galten den Engländern als Kriegs-Kontrebande, und ihre Ausfuhr wurde von ihnen nicht geduldet. Es war deshalb begreiflich, wenn die Amerikaner neutrale Häfen vorzogen, wo solche Hindernisse nicht bestanden, während die Kommerzdeputirten bitter über diesen Zustand klagten und meinten, „können wir dergleichen nicht ausführen, so werden die neutralen Schiffe bald nicht mehr nach Hamburg kommen, und allmählich unser Handel ganz einschlafen.“ Ueberhaupt ist es eine charakteristische Erscheinung dieser Jahre, dass bei reichlicher Zufuhr der Abgang sehr schwer war;

die allgemeine Klage in Hamburg lautete, dass man auf das Absatzgebiet im Inland beschränkt sei; dieses aber wurde in den fortwährenden Kriegswirren immer weniger kaufkräftig.

Gegenüber dem Vorjahre war aber 1806 der mit Amerika in Beziehung stehende Schiffsverkehr sehr beträchtlich; es kamen aus Nordamerika 79 Schiffe an, davon 4 aus New Orleans, und es gingen nach Nordamerika 33 Schiffe, davon 4 nach New Orleans. Bemerkenswerth ist die Zunahme der Verbindung mit letzterem Hafen, dessen Handel sich grade damals besonders hob¹⁾. Ferner kamen aus St. Thomas 13, St. Barthelemy 5, Havanna 7, Carthagena und Cajenne je 1, Montevideo 2 Schiffe; und es gingen nach St. Thomas 16, St. Barthelemy 1, Martinique, Portorico und Havanna je 1, Veracruz und Lima je 2 Schiffe.

Die Expeditionen nach Westindien und dem spanischen Amerika, die an Zahl in diesem Jahre zunahmen, waren aber meist sehr unvorteilhaft, da jene Gegenden mit deutschen Produkten überfüllt waren und die deutschen Befrachter bei sehr hohen Einfuhrzöllen noch die Konkurrenz der Amerikaner schwer zu fühlen hatten.

Die Aufhebung der Blokade im Oktober 1806 erleichterte die direkten Zufuhren aus den Häfen der mit England im Krieg befindlichen Mächte, besonders aus Frankreich, während nun für die Hamburgische Rhederei, die bis dahin fast ganz allein die Zufuhren aus England zu beschaffen gehabt hatte, und die durch den preussisch-französischen Krieg erfolgte Unterbrechung des Verkehrs mit den Ostseehäfen schmerzlich empfand, böse Tage begannen. Dann folgte im November die Besetzung der Stadt durch die Franzosen und in ihrer Begleitung die Sperrung gegen alle aus England und englischen Kolonien kommenden Waaren; am 21. November wurde sogar das Einlaufen aller Schiffe, wenn sie nur unterwegs in England eingelaufen, verboten. Ende December konnte Hamburg nur noch auf Produkte rechnen, die aus Portugal, Spanien oder Amerika zugeführt wurden, und auch diese Zufuhr war sehr prekär.

Wie auf alle Handelsbeziehungen, so konnte auf den überseeischen Handel der Stadt dieser Zustand nur von traurigen Folgen sein. Hamburg, als in französischer Occupation, ward von den Engländern als feindlich betrachtet; und auch neutrale Schiffe, mit unschuldigen Waaren beladen, wurden von ihnen nicht in die Elbe eingelassen. Hamburger Schiffe, die

¹⁾ Justus Erich Bollmann schrieb im December 1807: „Der Handel von New-Orleans wird von Tag zu Tag bedeutender. — Das Inlandsgeschäft nach Mexiko organisirt sich; in ihm bilden deutsche Waaren einen besonders wichtigen Artikel.“ (Kapp, J. E. Bollmann S. 349.)

aus fernen Gegenden der Heimath zueilten, wurden von den Engländern zurückgehalten; so ward das Schiff „Hanseatica“, das von Lima kommend meist mit China beladen und von Hamburger Häusern ausgerüstet war, im Frühjahr 1807 in Plymouth mit Arrest belegt. In Charleston, dem nordamerikanischen Hafen, aus dem sich Hamburg namentlich mit Reis versorgte, hielt man auf die Kunde von der Besetzung der Hansestädte alle nach denselben bestimmten Schiffe zurück. Andererseits klagten die Kommerzdeputirten im Januar 1807 über die Verhinderung der neutralen Schiffahrt. „So manche Schiffe, die uns aus Amerika Reis und andere Produkte holen sollten, können nicht abgehen.“ Die Zufuhr von Reis in Hamburg sank von ca. 18 000 Tonnen in 1806 auf ca. 9500 in 1807; 1807 wurden von Nordamerika direkt zugeführt 20 Tonnen, 1806: 13 946. Der Preis dieses für die Armeen dringend nothwendigen Lebensmittels stieg auf 35—36 Mark per Centner (April 1807). Und wie mit Reis, so ging es mit vielen anderen amerikanischen Produkten; ward auch manches auf indirektem Wege eingeführt, so war dies doch nicht für die Nachfrage ausreichend. Nur 3 Schiffe kamen im ganzen Jahr 1807 von Amerika in Hamburg an, je eins aus Philadelphia, Charleston und St. Thomas; der Export von den Vereinigten Staaten nach den Hansestädten, der 1805/1806: 6 424 224 Dollars betragen, betrug 1806/1807 nur noch 3 160 282 Dollars; der Verkehr hansischer Schiffe in nordamerikanischen Häfen war 1806: 11 214 Tons, 1807 aber nur 4972.

Allerdings war den amerikanischen Schiffen, die wie viele andere Neutrale nach der Besetzung der Stadt an der Abfahrt gehindert worden waren, im Februar 1807 endlich die freie Fahrt gestattet. Doch war diese Erlaubniss nicht allzu ernsthaft gemeint; noch am 7. März beschwerten sich die Kommerzdeputirten: „Der ertheilten öffentlichen Zu-
sicherung unerachtet hat die ganze Woche hindurch kein Hamburgisches Schiff in Ballast von hier gehen können, obgleich es die höchste Zeit ist, dass diese Schiffe Reis und andre Bedürfnisse aus Amerika und andern Ländern holen. Es wird fortdauernd die erlaubte Schiffahrt seewärts nicht verstattet, da doch nothwendig auf solche Weise die hiesige Handlung und Schiffahrt zu Grunde gehen muss.“ Es sollte aber noch viel schlimmer werden. Viel mehr Bestürzung als die am 11. März 1807 vom Neuem seitens England verfügte Blokade über Elbe, Weser und Ems erregte das französische Douanereglement vom 24. März. Die Bestimmungen desselben über die Schiffahrt und Waarenzufuhr waren äusserst lästig und derartig, dass sie namentlich den Verkehr mit Amerika und Ostindien und den Bezug von Kolonialwaaren gradezu

ausschliessen mussten. Es ward nämlich bestimmt: „Die direkt aus den Vereinigten Staaten von Amerika oder aus den Ostindischen oder Westindischen Kolonien kommenden, alliierten oder neutralen Mächten gehörenden Schiffe werden auf blosse Konnosemente und nachdem man sich versichert haben wird, dass sie nicht in England eingelaufen gewesen, zugelassen.“ So liberal diese Verfügung schien, so musste sie doch manchen wichtigen Geschäftszweig geradezu ruiniren. Die Reisschiffe aus Amerika pflegten England anzulaufen, um sich hier mit frischem Wasser zu versorgen; ward dies Anlaufen als „Gemeinschaft mit England“ angesehen, so wurden, wie die Kommerzdeputirten erklärten, solche Zufuhren kurzweg unmöglich gemacht.

Noch mehr wurde der Kolonialwaarenhandel getroffen durch das im August für Hamburg in Kraft tretende französische Douanedekret. Nun mussten die für englische Fabrikate gehaltenen Waaren ausschliesslich aus Frankreich bezogen werden; Kolonialwaaren wurden nur mit Certifikaten französischer Konsuln über den nicht englischen Ursprung zugelassen. Dadurch ward der Handel mit neutralen Ländern nahezu illusorisch. „Da der Handel mit Kolonialwaaren,“ so schrieb Syndicus Gries an seinen Kollegen Doormann nach Paris, „einen überaus grossen und beträchtlichen Theil der Hamburgischen Handlung ausmacht, so ist eine Verfügung, welche diesen Handel weit mehr einschränkt, als es das Ausschliessen der englischen Kolonialwaaren nöthig macht, überaus drückend. Dies ist aber deswegen der Fall, weil nicht an allen Orten, woher Kolonialwaaren kommen, französische Konsuls residiren; so giebt es, um nur ein Beispiel anzuführen, in der für den Hamburgischen Handel überaus wichtigen dänischen Besitzung St. Thomas nach dem Almanac impérial keinen Konsul. Mit allen Orten, wo dies nicht der Fall ist, würde also die Handlung völlig aufgehoben sein.“

Es blieb aber bei dem französischen Dekret, obwohl die Befürchtung der Franzosen betreffs eines Verkehrs Hamburgischer Schiffe mit den englischen Kolonien schon, wie die Kommerzdeputation in einem ausführlichen Promemoria dem französischen Douanechef auseinandersetzte, durch die englischen Schiffahrtsgesetze ausgeschlossen war. Auch wurde die Handhabung der sonstigen französischen Verordnungen, die den freien Handel hinderten, immer schonungsloser. Als das Dekret vom 21. November 1806 erschienen und dadurch die Zulassung aller Schiffe, die England angelaufen hatten, verboten war, hatten sich noch genug neutrale Schiffe gefunden, welche die Zufuhr vermittelten. Im Herbst 1807 ward dies anders. Die bisher zahlreich vertretene dänische Flagge war nun

durch den Krieg mit Grossbritannien auch unfrei geworden, die amerikanische Flagge aber so schwer gefährdet und so viel belästigt, dass auch sie für die Frachtschiffahrt kaum noch in Betracht kommen konnte¹⁾. Im Oktober 1807 erklärten die Kommerzdeputirten: „Die Sicherheit der amerikanischen Schiffe ist sehr problematisch, und sie sind meist aus Besorgniss nach Amerika zurückgegangen;“ es gab also, wie es in demselben Schriftstücke heisst, „fast keine Schiffe mehr als die der Hansestädte, um dem vesten Lande die unentbehrlichsten Bedürfnisse seewärts zuzuführen.“ Die hansestädtischen Schiffe aber waren durch französische und englische Douane- und Blokade-Bestimmungen, diese Blüthen der Kontinentalsperre, in ihrer Bewegung und Verwerthung mehr als genug gehindert.

Je mehr sich der Konflikt Amerikas mit England zuspitzte, um so fühlbarer wurde der Einfluss der durch die Sperre über den Waarenhandel verhängten Krisis. Die Preise der Kolonialwaaren, namentlich Reis und Tabak, erreichten eine stattliche Höhe; und im September 1807 entwickelte sich in Hamburg eine Steigerung der Preise, die, nach einem Monatsberichte, „in mancher Hinsicht denen der brillanten Geschäftsjahre des letzten Jahrzehnts des verflossenen Jahrhunderts ähnlich scheinen.“ Aber man war weit entfernt davon, sich über den thatsächlichen Zustand Täuschungen hinzugeben; es war nicht „das Spiel des lucrirenden Kaufmanns“, sondern die „Folge des aussterbenden Geschäfts“. Denn die Waarenzufuhren wurden immer spärlicher; Holland und Triest wurden nun schärferen Absperrungsmassregeln unterworfen als bisher, während man in Kopenhagen, wo noch grosse Läger von Zucker, Rum und anderen westindischen Artikeln vorhanden waren, aus Furcht vor Mangel die Ausfuhr derselben verbot. Als im November ein französisches Dekret die Zulassung neutraler, mit Ursprungscertifikaten versehener Erzeugnisse wieder gestattete, machte schon im December die von England verfügte Generalblokade über alle unter französischem Einfluss stehenden europäischen Häfen dieses Dekret wirkungslos.

Zugleich erfolgte nun endgültig über den Verkehr mit Amerika die Entscheidung. Das Verbot, welches England im November 1807 gegen jeden neutralen Handel mit Frankreich und seinen Alliierten, d. h. mit ganz Europa, ausser Schweden, erliess, richtete sich in erster Linie gegen die Vereinigten Staaten, die bisher trotz aller Belästigungen auf dem Ocean

¹⁾ Vergl. Jefferson am 10. Juli 1807: „The present alarm has had the effect of suspending our foreign commerce. No merchant ventures to send out a single vessel.“ (Writings IV. 96.)

ihrem neutralen Handel rege Beschäftigung zu verschaffen gewusst hatten. Der Kongress aber antwortete mit einem Embargo auf alle Schiffe in den Häfen der Vereinigten Staaten und brach jeden Handelsverkehr mit Europa ab, Massregeln, die u. A. zur Folge hatten, dass die amerikanische Flagge vom Weltmeer verschwand.

Für Hamburgs Handel mussten diese Ereignisse zunächst eine weitere Preissteigerung aller Kolonialprodukte herbeiführen; die ganze See-Einfuhr von Nordamerika nach den Hansestädten betrug im Jahre 1807/8 nur 229 815 Dollars, davon 24 963 für Waaren nordamerikanischen Ursprungs. Noch Ende Februar 1808 erschienen drei Schiffe aus den Vereinigten Staaten auf der Elbe; es waren für lange Zeit die letzten.

Die grosse Seeschiffahrt Hamburgs hatte nun ein Ende; es ist kein Zufall, dass dies zusammenfällt mit dem Ende der amerikanischen Fahrt; das Verschwinden der amerikanischen Flagge vom Meere war gleichbedeutend mit dem definitiven Ausschluss zahlreicher kontinentaler Seestädte vom transatlantischen Verkehr. Das Wenige, was von dem Handel Hamburgs nun noch übrig blieb, wurde durch Douaneverfügungen verkümmert. Selbst vom Kontinent wurden die Zufuhren von Kolonialwaaren immer geringer; Frankreich verbot die Ausfuhr von Indigo, Baumwolle etc., Dänemark setzte eine grosse Anzahl von Artikeln auf die Ausfuhr-Prohibitivliste; ein französisches Dekret vom 17. April 1808 liess für die Dauer des Embargos die Amerikaner, als im Verdacht, von England zu kommen, in französischen und holländischen Häfen nicht zu. Alles dieses konnte die Preissteigerung nur erhöhen. Wie die Preisschwankungen für einige amerikanische Waaren sich in Hamburg im Jahre 1808 gestalteten, ist aus folgender Liste¹⁾ ersichtlich:

	Anfang Januar 1808	Höchster Preis im Lauf des Jahres	Am 20. De- cember 1808
Baumwolle — Pernambuco	75 ♂	260 ♂	175 ♂
" Georgia . . .	45	130	88
Cacao — Maranham . . .	15 β Cour.	37 β Cour.	27 β Cour.
Kaffee — ordinair . . .	21 β Beo.	35½ β Beo.	32½ β Beo.
Blauholz	30 ♀ Cour.	120 ♀ Cour.	76 ♀ Cour.
Gelbholz	20 ♀ Cour.	70 ♀ Cour.	38 ♀ Cour.
Pernambuckholz	80 ♀ Beo.	186 ♀ Beo.	115 ♀ Beo.
Reis	36 ♀ Cour.	56 ♀ Cour.	40 ♀ Cour.
Tabak — Virginia . . .	9 β Cour.	15 β Cour.	14 β Cour.
" ord. Maryland .	11 β Cour.	21 β Cour.	16 β Cour.
" Portorico . . .	24 β Cour.	48 β Cour.	48 β Cour.
Zucker, brauner	19 ♂	42 ♂	30 ♂

¹⁾ Nordische Miscellen X. S. 401.

Was aber namentlich charakteristisch war an der kommerziellen Lage, in der allerdings nicht nur Hamburg, sondern fast der ganze europäische Kontinent sich damals befand, das wird in einem Monatsbericht der „Nordischen Miscellen“ mit folgenden Worten ausgedrückt: Nichts beweise so sehr die gänzliche Störung aller Handelsverhältnisse „als die ungeheure Kluft, welche sich zwischen den beiden Bestandtheilen alles Handels, zwischen den Producenten und Konsumenten, so deutlich ergibt. Alle Anstrengungen von beiden Seiten sind vergeblich, um jenem die Abnahme seiner Erzeugnisse oder Industrie, selbst zu dem mässigsten Werth, diesem seine Bedürfnisse, wenn auch zu dem höchsten, zu verschaffen.“ So z. B. „Der Landeigenthümer in Nordamerika wird seinen Reis jetzt zu 3 Dollars, also Cour.- \mathcal{A} 11 per 100 Pfund sehr schwer verkaufen, während man hier 55 \mathcal{A} dafür bewilligt.“

War im Jahre 1808 das bei Weitem wichtigste merkantile Ereigniss das Verschwinden der amerikanischen Flagge vom Ocean gewesen, so war das durch die Aufhebung des Embargo im Februar ermöglichte Wiedererscheinen derselben das wichtigste im folgenden Jahre. Ueberall in Europa fielen sogleich die Preise der Kolonialwaaren, überall hoffte man auf das Eintreffen der neutralen Amerikaner. Aber die Wirkung der Aufhebung des Embargo war doch recht mässig, einerseits durch das Fortbestehen der den Verkehr zwischen England und Amerika verbietenden Non-Intercourse-Act, andererseits durch die Nichtzulassung der Amerikaner in allen unter direktem französischen Einfluss stehenden Häfen. Zu diesen letzteren gehörte Hamburg; und die Erwartungen, die man hier von der freien Bewegung der amerikanischen Flagge hegte, waren nicht allzu hoch gespannt. An direkte amerikanische Zufuhren war zunächst gar nicht zu denken. Dagegen hatte Hamburg einen sehr bedeutenden Anteil an dem recht lebhaften Geschäfte, welches sich in Folge der Ankunft zahlreicher amerikanischer Schiffe in Tönning entwickelte. Nicht weniger als 119 Schiffe kamen 1809 aus Amerika in Tönning an, davon je eins aus Montevideo und Havanna, alle übrigen aus Nordamerika. Es wurde nun an der Hamburger Börse in Waaren gehandelt, die in Tönning und anderen schleswig-holsteinischen Lägern aufgestapelt waren; es war „der Markt im physischen Sinne, der Sammelplatz der Handelsobjekte, nicht der Markt im figurlichen, der Schauplatz der Verhandlung“. Denn in Hamburg selbst war der Vorrath an Kolonialwaaren nur sehr gering. Trotzdem wurde im Sommer die Stadt, wenn auch nur für kurze Zeit, wieder einmal der Mittelpunkt eines regen Geschäftsverkehrs, dessen Vortheile allerdings bei der eigenthümlichen Lage der Dinge nicht ausschliess-

lich den Hamburger zu Gute kamen. Doch konnte dieser Aufschwung im Geschäft nur so lange dauern, als man noch nicht über das zukünftige Verhältniss zwischen England und Amerika Gewissheit hatte. Als aber die Erneuerung des Verbots der amerikanischen Regierung, mit England zu verkehren, eine bekannte Thatsache geworden war, bedurfte es kaum noch des kaiserlich französischen Dekrets vom 29. Oktober, welches unbedingt die Ein- und Ausfuhr aller Kolonialwaaren durch die Douanelinie verbot, um die Hoffnung auf einen dauernden Geschäftsaufschwung, die man an die Annäherung der amerikanischen Produkte geknüpft, vollständig zu nichte zu machen. Dieses Dekret im Verein mit den dänischen Verfügungen, die Sequester auf alle Kolonialwaaren in den Herzogthümern legten, mussten den übrigen geringen Rest des Hamburgischen Handels total lähmen.

Im Laufe des Jahres 1810¹⁾) ward die amerikanische Flagge an den deutschen Küsten wieder sehr viel seltener. Zu Tönning löschten nur noch im Januar 10 aus Nordamerika kommende Schiffe; die später hier erscheinenden Amerikaner setzten ihre Reise bald fort, andere, bessere Märkte aufsuchend. Denn Schleswig-Holstein war durch das Fortbestehen des Sequesters, ferner durch das im März 1810 seitens der dänischen Regierung erlassene Verbot der Ausfuhr südwärts von Holstein abgeschnitten von dem grossen deutschen Hinterlande und dessen Konsum, während seewärts der Verkehr aus den Herzogtümern mit den grössten Schwierigkeiten verbunden war. Altona, in der letzten Zeit ein sehr wichtiger Markt für Hamburg, war nun isolirt.

Die Preise der Kolonialwaaren stiegen weiter; Zucker, Tabak, Baumwolle und Farbstoffe, alles wichtige amerikanische Produkte, waren die begehrtesten Artikel, während Kaffee in Folge der grossen Zufuhr aus Amerika im Jahre 1809 und des üppig wuchernden Schleichhandels, wie auch der thatsächlichen Abnahme des Konsums verhältnismässig billig war.

Alle Konjunkturen aber und Spekulationen der handelnden Welt waren im hohen Grade abhängig von der Stellung, welche der amerikanischen Flagge zu Theil werden würde. In den preussischen Häfen war dieselbe im Anfang des Jahres 1810 noch zugelassen, doch war der Einfluss der Zufuhren durch die wenigen Schiffe, die solche weite Reisen machten, auf die Lage des Gesamtmarktes nur gering. Als dann das französische Dekret vom 23. März 1810 sich gegen die Zulassung der amerikanischen Schiffe richtete und die Arrestirung und den Verkauf aller unter ameri-

¹⁾ Mit dem Motto: „Wills noch nicht besser werden ???“ beginnt die Hamburger Einfuhrliste dieses Jahres.

kanischer Flagge in die Häfen des Reichs einlaufenden Schiffe anordnete, schlossen sich auch die deutschen Ostseehäfen den Amerikanern; nur noch Russland stand ihnen offen.

Ende des Jahres besserte sich das Verhältniss Frankreichs zu Nordamerika; dieses hob das Verbot des Verkehrs mit Frankreich auf, während letzteres die Dekrete von Mailand und Berlin für die Vereinigten Staaten ausser Kraft setzte. Um aber nicht durch das an die Amerikaner gemachte Zugeständniss der freien Schiffahrt seine Pläne gegen England aufzugeben zu müssen, erliess Napoleon einen sehr hohen Zolltarif, der bezweckte, alle Kolonialwaaren vom Kontinente fern zu halten; es war der Tarif von Trianon¹⁾. Viele Waaren amerikanischen Ursprungs, wie nordamerikanische Potasche und Häute, wurden mit hohen Zöllen bedacht. Der Tarif wurde natürlich auch auf die besetzten Gebiete, wie die Hansestädte, ausgedehnt²⁾. Auch wurden die schon vor dem Erlass eingeführten Waaren der nachträglichen Verzollung unterworfen, eine Bestimmung, die von den Hamburgischen Kommerzdeputirten als ein „Akt der Gewalt“ bezeichnet wurde.

Die Einverleibung Hamburgs in das grosse Empire français konnte in der Stadt vom merkantilischen Standpunkte in Anbetracht der bestehenden Zustände nur als vortheilhaft angesehen werden; ein Gewinn war es schon, dass nunmehr die Abschliessung gegen Holstein aufhörte.

Mit Amerika in Verbindung zu treten oder, was nahezu gleichbedeutend war, wieder selbständigen Kolonialwaarenhandel treiben zu können, dafür schwand nun jede Aussicht. Bis zum Frühjahr 1813 sind keine amerikanischen Waaren direkt auf Seeschiffen nach den Hansestädten verschifft worden. Auch der Verkehr hansischer Schiffe in nordamerikanischen Häfen hörte auf; bereits 1809 waren die Hansestädte mit nur 603 Tons in diesen Häfen vertreten gewesen; 1810 waren es 3712 Tons, 1811: 1282; dann verschwinden die hansischen Flaggen daselbst. Sie wurden vertrieben durch den 1812 ausbrechenden Krieg zwischen England und den Vereinigten Staaten.

Auch der indirekte Verkehr Hamburgs mit den Vereinigten Staaten wurde nun äusserst beschränkt. Bereits früher, namentlich 1808, klagte man, dass die Meeressperre nur sehr kärgliche Nachrichten von Amerika zuließ³⁾; jetzt wurde im Mai 1811 kurzweg die Korrespondenz mit Eng-

¹⁾ Vergl. Kieselbach a. a. O. S. 131.

²⁾ Das Dekret wurde in Hamburg publicirt gegen die Meinung der Kommerzdeputation, die eine Geldzahlung an seiner Stelle vorschlug.

³⁾ Nordische Miscellen XI, S. 106.

land verboten. Hierdurch entstand nicht nur im Geschäftsverkehr mit England, sondern vornehmlich mit Amerika eine höchst bedenkliche Wechselstockung. Die übeln Seiten dieser Massregel wurden dem Grafen Chaban dringend vorgestellt. „Plusieurs maisons,“ so heisst es in der von der Kommerzdeputation am 28. Mai überreichten Beschwerdeschrift, „doivent de l'argent dans l'Etranger, surtout aux Américains. — D'autres maisons encore, et de bien respectable par leur conduite, par leur dévouements aux loix, se trouvent dans le cas d'avoir d'anciens temps une très-grande partie de leur fortune dans l'Espagne, surtout à Cadiz et à la Corogne, dans le Portugal, dans l'Amérique espagnole, au Brésil, à l'Isle Ténériffe, à St. Thomas, et dans d'autres parties du monde. La correspondance pour ces pays et généralement pour les deux Indes ne pouvant se faire et les rentrées des fonds ne pouvant s'opérer malheureusement jusqu'ici que par la voye de l'Angleterre, ce serait une très-grande fauveur pour ces maisons que de leur accorder la permission de correspondre par l'Angleterre.“ — Ueberhaupt musste sich bei der engen Verbindung des amerikanischen Handels mit dem englischen jedes Vorgehen gegen letzteren auch gegen ersteren wenden. Frankreich ging in dieser Richtung zum Theil mit wohlüberlegter Absicht vor; die Identifizirung der Begriffe englische Kolonialprodukte und Kolonialprodukte überhaupt spielt in der ganzen Periode des Kontinentsystems eine wichtige Rolle¹⁾. Die Klagen der Kaufleute gegen eine solche Praxis nützte ihnen wenig; so blieb es denn auch ohne Resultat, als im August 1811 die Hamburger Kommerzdeputirten sich beim Gouverneur über die geforderte Angabe des feindlichen Eigenthums beschwerten und erklärten, dass eine Trennung des feindlichen, d. h. englischen, Eigenthums sehr schwer sei, denn man habe grosse Waarendepots auf St. Thomas und „ce qui rentre en remises de ce côté, de l'Amérique et des Indes, ne pent arriver que par l'entremise des Anglais“.

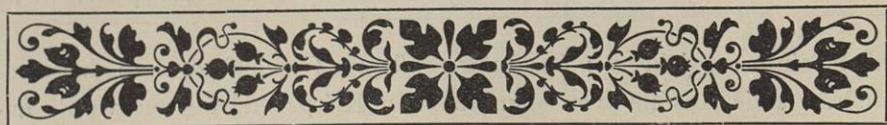
Während des kurzen Intermezzo der Befreiung Hamburgs und der Besetzung durch die Russen im Frühjahr 1813 hatte die Stadt kaum Zeit, sich einem merkantilen Aufschwung hinzugeben. Da England noch mit Amerika sich im Krieg befand, konnte an die Anbahnung eines Verkehrs mit diesem Lande nicht gedacht werden. Welche kommerzielle Stellung man Hamburg in diesen Tagen zugeschrieben hatte, das sieht man aus einem im April verfassten Promemoria der Kommerzdeputirten, in dem die Aufhebung aller Verfügungen, „die auf die Behauptung einer Neutralität hindeuteten“, empfohlen ward; betreffs der Zufuhr von Kriegsmate-

¹⁾ Kiesselbach a. a. O.

rialien, eines von jeher von Hamburg gepflegten Geschäftszweiges, heisst es daselbst: „Die Ausfuhr von unmittelbaren Kriegsbedürfnissen würde anjetzt nur nach den von Frankreich besetzten Häfen zu verbieten seyn, wenn sich nicht England auch mit Amerika und Dänemark noch im Kriege befände. In Beziehung auf diese Verhältnisse ist Hamburg neutral. Es darf so wenig dem Einen als dem Andern solche Kriegsbedürfnisse zuführen lassen, wohl aber den Russen, Schweden, Preussen, sowie nach Südamerika.“ Praktisch hat Hamburg diesen Vorschlag damals nicht mehr verwerthen können; wie es seine Verbindungen später mit Südamerika, und zwar nicht nur mittelst Kriegsbedürfnissen, anknüpfte, werden wir unten sehen.

Ende Mai war Hamburg wieder in den Händen der Franzosen. Nun aber hatte das Kontinentalsystem, da der ganze Osten den Engländern offen stand, seine Grundlage verloren; für Napoleon war das Interesse dahingeschwunden, Kolonialwaaren vom Kontinent fernzuhalten. Er erlaubte im August der Stadt Hamburg die Einfuhr von je 5000 Quintal amerikanischer Baumwolle und Zucker, von 3000 Quintal Kaffee, 2000 Quintal Thee und 1200 Quintal Pfeffer, und ebenso Bremen die Einfuhr derselben Waaren in geringeren Quantitäten.





V.

HAMBURG UND AMERIKA NACH 1815, MIT BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG DER HANDELS- VERTRÄGE.

I. Die Vereinigten Staaten.

a. Bis zum Handelsvertrag von 1827.



it den Vereinigten Staaten von Nordamerika konnten die Hansestädte nicht gleich nach ihrer Befreiung vom französischen Juche die Handelsverbindungen wieder anknüpfen. Erst Ende December 1814 wurde in Gent der Friede zwischen Grossbritannien und den Vereinigten Staaten abgeschlossen. Als aber am 17. Mai 1815 nach langjähriger Unterbrechung endlich wieder ein direkt von Nordamerika kommendes Schiff in den Hamburger Hafen einlief, rief dies Ereigniss eine gewisse Sensation in der Stadt hervor. Und in denselben Tagen erhielt man die Nachricht von der Kongress-Akte vom 3. März, die ebenfalls „sehr angenehme Sensation“¹⁾ erzeugte. Diese Akte stellte hinsichtlich der Behandlung in Handel und Schiffahrt andern Nationen gegenüber das Princip der Reciprocität auf und stellte dem Präsidenten anheim, die Aufhebung der differentiellen Behandlung fremder Schiffe und Waaren für jede Nation zu verfügen, hinsichtlich welcher er überzeugt sei, dass der Unterschied der Zölle etc. zum Nachtheil der Vereinigten Staaten aufgehoben sei. Da Hamburg sich in dieser Lage befand,

¹⁾ Nach den Monatsberichten über den Hamb. Handel von Gaedechens (Handschrift der Kommerzbibliothek).

die unterschiedliche Behandlung zwischen Bürgergut und fremdem Gut nicht mehr bestand, so gab man sich hier der sicheren Hoffnung hin, der Vortheile, die jene Akte in Aussicht stellte, sofort theilhaftig zu werden. Das Interesse an einem baldigen Inkrafttreten jener amerikanischen Reciprocitätsbestimmung für Hamburg war aber sehr lebhaft, da die differentiellen Abgaben im entgegengesetzten Falle hoch waren.

Der Senat richtete desshalb am 13. November 1815 an den Präsidenten der Vereinigten Staaten ein Schreiben, in dem mit Rücksicht darauf, „dass, zufolge der bestehenden Hamburgischen Gesetze und Zollverordnungen, die amerikanischen Schiffe und deren Ladungen in unserer Stadt und Häfen keinen grösseren Zöllen, Abgaben und Lastgeld unterworfen sind, als die eigenen Hamburgischen Schiffe und deren Ladungen“ um eine Ausdehnung der amerikanischen Akte vom 3. März auch auf die hamburgischen Schiffe und Waaren gebeten wurde.

Hierauf erfolgte unter dem 6. Juni 1816 Seitens des Präsidenten eine zwar höfliche und freundschaftliche Antwort, die man aber nur als ausweichend betrachten konnte¹⁾. Die Antwort, so meinte man in Hamburg, „schien anzudeuten, dass die Regierung der amerikanischen Staaten abgeneigt sei, unserer Flagge die Benutzung des in der Konvents-Akte vom 3. März v. J. gemachten Vorbehalts zuzulassen; dass sie die Absicht haben, die Frachtfahrt für die Flagge der amerikanischen Staaten zu erhalten; oder dass sie doch die Gleichstellung unsrer Flagge von den Bedingungen eines besondern Vertrages abhängig machen wolle, deren Art und Umfang wir noch nicht kennen.“

Klar war man aber über das, was die Vereinigten Staaten eigentlich wollten, nicht; der Widerspruch, der zwischen der Akte von 1815 und der Zurückhaltung bestand, die von den Vereinigten Staaten hinsichtlich der Bemühungen der Hansestädte — wie auch andern Staaten —, der durch diese Akte in Aussicht gestellten Vortheile bei Gewährung vollkommener Gegenseitigkeit theilhaftig zu werden, gezeigt wurde, schien unerklärlich. Der Senat schrieb desshalb einen zweiten Brief an den Präsidenten, in welchem bemerkt wurde, „dass man diesseits auch zu einer förmlichen Konvention zum Behuf der Gleichstellung der Rechte erbötig sei“; doch ist auf dieses Schreiben nie eine Antwort erfolgt.

Besseren Erfolg hoffte man zu erreichen, nachdem Anfang 1817 ein

¹⁾ Der Brief ist 1842 verbrannt.

Festschrift der Hamburgischen Amerika-Feier I. — Baasch.

Generalkonsul für die Vereinigten Staaten¹⁾), der „in den Stand gesetzt wird, sich von den eigentlichen Absichten der Regierung der Vereinigten Staaten zu unterrichten“, in der Person von Carl Nikolaus Buck in Philadelphia ernannt worden war. —

Was die von den Amerikanern 1815 proklamirte Reciprocität in Wahrheit bedeutete, darüber sollten die Akten der Jahre 1817 und 1818 genügende Aufklärung geben.

Durch drei Akten (vom 14. Januar, 1. und 3. März 1817) wurde bestimmt, dass alle fremden Schiffe, die keinen Handelsvertrag mit den Vereinigten Staaten abgeschlossen hatten — d. h. also die Schiffe aller Nationen ausser England —, nun 50 Cents per Ton Zoll und ebensoviel Leuchtgeld zahlen sollten; dagegen zahlten amerikanische und englische Schiffe nur 6 Cents Zoll und überhaupt kein Leuchtgeld.

Endlich hob eine Proklamation des Präsidenten Monroe vom 1. August 1818 den Unterschied in Betreff des Lastgeldes, der bisher zwischen amerikanischen und hanseatischen Schiffen bestanden hatte, auf. Damit war der hanseatischen Rhederei eine bedeutende Erleichterung geschaffen; denn bisher hatte ein Hamburgisches Schiff für $\frac{1}{2}$ Last $2\frac{1}{2}$ Dollars bezahlen müssen, ein amerikanisches Schiff, das in Hamburg ankam, aber für die ganze Last nur 40β Courant. War hinsichtlich des Lastgeldes nunmehr die Reciprocität hergestellt, so war man dagegen mit der weiteren Bestimmung jener Proklamation in den Hansestädten mit Recht sehr unzufrieden. Durch diese Bestimmung wurde nämlich hinsichtlich des Zolles die Einfuhr der hanseatischen Erzeugnisse und Manufakturen in hanseatischen Schiffen der Einfuhr in amerikanischen Schiffen gleichgestellt. Diese Bestimmung stand im krassesten Widerspruch mit der von den Vereinigten Staaten 1815 allgemein verheissen Reciprocität; während ein amerikanisches Schiff unbeanstandet mit den Produkten der Heimath die Erzeugnisse China's und Brasiliens nach

¹⁾ Das Hamburgische Generalkonsulat in den Vereinigten Staaten war seit dem im Sommer 1800 erfolgten Tode von Ross erledigt; der damals zum Ersatz empfohlene Herr L. Krumbhaar in Philadelphia wurde nicht gewählt. Erst im Oktober 1815 regte der Senat die Wiederbesetzung des Postens mit eventueller Verlegung nach dem nunmehrigen Sitz der Regierung, Washington, an. Die Kommerzdeputirten erklärten sich aber für Philadelphia, als einen Hauptort des hiesigen Handels nach Amerika; dagegen empfahl der um Rath gefragte David Parish, der in Aussicht genommen war für diesen Posten, dann aber seiner nothwendigen Anwesenheit in Antwerpen wegen ablehnte, Washington als Sitz des Generalkonsuls. Zuletzt entschied man sich für Philadelphia, was, wie die Folgezeit lehrte, nicht im Interesse des Hamburgischen Handels gewesen ist.

Hamburg führen durfte, ohne hierselbst irgendwelchen höheren Abgaben unterworfen zu werden, sollte der Hamburger nur hinsichtlich der von ihm nach Amerika eingeführten hansestädtischen Produkte und Manufakturen von den discriminirenden Abgaben befreit sein.

Nun musste den Hamburgern die Bedeutung jener gefeierten amerikanischen Reciprocitätsakte klar werden; denn bisher war es schwer gewesen, den räthselhaften Widerspruch zu lösen, der darin lag, dass Amerika im Allgemeinen den Grundsatz der Reciprocität aussprach, im Besonderen aber derselben Beschränkungen auferlegte. Nun wurde es offenbar, dass in dem eigenthümlichen handelspolitischen Verhältniss der Vereinigten Staaten zu England der Grund zu jenem Widerspruche lag. Beide Staaten hatten gleich nach dem Frieden von Gent einen Handelsvertrag geschlossen, der in § 2 die Abschaffung aller ungleichen Abgaben von beiden Seiten, bei Einfuhr und Rückzoll, festsetzte. England aber war durch seine eigenthümlichen Schiffahrtsgesetze nicht in der Lage, eine unbeschränkte Zulassung fremder Waaren in fremden Schiffen dulden zu können; England konnte Produkte eines andern Landes bei sich nur durch Schiffe dieses Landes oder durch britische Schiffe zulassen, keineswegs aber und unter keiner Abgabe durch die dritte Flagge. Die Vereinigten Staaten, denen von England eine Ausnahme von der Navigationsakte nach dieser Richtung nicht gewährt wurde, hatten keine Veranlassung, den Engländern ihrerseits eine nicht auf Gegenseitigkeit beruhende Konzession zu machen. Da die beiderseitige Zulassung in dieser Beziehung unmöglich war, wurde im Vertrage nur die Aufhebung der bestehenden discriminating duties für die respektiven Landeserzeugnisse ausgesprochen; die Einführung dritter Landeserzeugnisse durch die Schiffe der Kontrahenten blieb unberührt. Zunächst liess also Amerika den alten höheren Zoll bestehen und machte, noch ehe der Vertrag mit England formell abgeschlossen war, durch die erwähnte Akte vom 3. März 1815 den in jenem Vertrag aufgestellten Grundsatz allgemein; denn es war vorauszusehen, dass nach Abschluss des englischen Vertrages andere Mächte dieselbe Reciprocität verlangen würden. Diese allgemeine Verfügung konnte aber nicht weiter ausgedehnt werden, als sie mit England stipulirt worden war, und musste dieselben Einschränkungen erhalten. Die anderen seefahrenden Nationen aber, wie die Hansestädte, konnten sich nur schwer die Ungerechtigkeit erklären, die darin bestand, dass Amerika eine Reciprocität festsetzte, die strikt war nur in Betreff der Produkte der resp. Länder, die aber sich hinfällig zeigte in Hinsicht auf die Einfuhr fremder Erzeugnisse. Und

diese Ungerechtigkeit wurde noch erhöht dadurch, dass Amerika Englands grundsätzlichem Verbot gegenüber nur einen um wenige Procente erhöhten Zoll forderte, während es den anderen Nationen gegenüber die Reciprocity nur in Betreff der Zulassung überhaupt gelten liess, ohne das Wie zu betrachten.

Und mit diesem Wie waren, wie gesagt, die Hamburger sehr unzufrieden. Denn die Folgen jener Proklamation von 1818 konnten für den Hamburgisch-amerikanischen Handel nur höchst nachtheilig sein. Die Hansestädte lebten vom Handel, sie waren keine produzierenden Länder, bei denen von einer Ausfuhr eigener Produkte und Manufakturen die Rede sein konnte. Wollten die Amerikaner die Zollermässigung nur Produkten der Hansestädte auf hansischen Schiffen zugestehen, d. h. nur den wenigen hunderttausend Einwohnern dieser Städte die Vortheile der Reciprocity in Amerika zu Theil werden lassen, so konnten andererseits die Hansestädte mit Recht geltend machen, dass, wenn sie den freien Handel in ihren Häfen nur den Waaren gestatteten, die zum Bedarf und Konsum dieser Städte nothwendig waren, nur wenige Schiffsladungen in Betracht kommen würden. Amerika verlangte reciproke Behandlung in den Hansestädten für eine Einfuhr, deren Werth im Jahre 1816 beinahe 10 Millionen Mark Courant betrug und zu $\frac{1}{3}$ aus nichtnordamerikanischen Produkten bestand; diese Waaren im Werth von 10 Millionen waren aber doch nur zu einem kleinen Bruchtheil für den Hamburgischen Konsum bestimmt. Als Aequivalent dafür bot Amerika, dass hier Hamburgische Erzeugnisse in Hamburgischen Schiffen frei von discriminating duties eingeführt werden durften. Solche für den Export nach den Vereinigten Staaten in Betracht kommende Erzeugnisse waren, wie die Kommerzdeputation auseinandersetzte, höchstens Schiffsblatt (copper in sheets), Papierlumpen (rags), Artikel, die beide in Amerika überhaupt nicht zollpflichtig waren. —

Eine Reciprocity, wie sie so von Amerika geboten wurde, musste illusorisch erscheinen; und der Kommerzdeputirte Haller, der in ausführlicher Denkschrift diese Verhältnisse beleuchtete, meinte, man könnte sich kaum denken, dass die Vereinigten Staaten uns so etwas zumutheten.

In der Auffassung der Sache waren sich die Hamburgischen massgebenden Faktoren vollkommen einig. Auch gewährte die erst kürzlich — am 20. April 1818 — erlassene, hinsichtlich Hollands die discriminating duties aufhebende amerikanische Kongressakte einen Anhalt, daran die Wünsche Hamburgs zu knüpfen waren. Diese Akte erklärte nämlich ausdrücklich, dass unter holländischen Produkten und Manufakturen

auch dasjenige verstanden werden solle, was gewöhnlich von einem holländischen Hafen verführt werde¹⁾.

War eine solche Erklärung für Holland erlassen, d. h. für ein Land mit eigner Industrie und Landwirthschaft, so war sie für die Hansestädte in noch weit höherem Maasse berechtigt und nothwendig! Doch hoffte man noch mehr zu erreichen, nämlich, „dass Alles, was auf Hamburgischen Schiffen kommt, es möge dieses in Produkten Hamburgs, in Erzeugnissen benachbarter Länder oder in ganz fremden Gegenständen bestehen, nur denselben Gefällen unterworfen werde, welche in amerikanischen Schiffen darauf lasten“.

Demgemäß wurde Generalkonsul Buck instruirt. Er fand bei seinen Bemühungen kräftige Unterstützung Seitens des preussischen Ministerresidenten Greuhm in den Vereinigten Staaten, der hierbei ja auch ein preussisches Interesse vertrat; denn es konnte Preussen nicht gleichgültig sein, dass die Ausfuhr seiner Produkte über die Hansestädte nach Nordamerika erschwert wurde. Beide vereinten ihre Vorstellungen in Washington.

Im Kongresse machte man zwar, als die Sache zur Sprache kam, besonders geltend, dass Preussen bei dem landwärts stattfindenden Import von Tabak und andern amerikanischen Produkten, auch Kolonialwaaren, höheren Zoll fordere als bei der Einfuhr seewärts; es könne desshalb nicht unbillig sein, wenn preussische Produkte, von nichtpreussischen Häfen exportirt, auch höhere Zölle bezahlen müssten. „Doch schien“, wie Buck schrieb, „im Allgemeinen eine günstige Stimmung für Hamburg zu sein.“

Die Akte vom 3. März 1819, die aus diesen Verhandlungen als Resultat hervorging, dehnte „in all its provisions and limitations“ die Holland betreffende Akte vom 20. April 1818 auf Hamburg, Bremen und Preussen aus, gewährte also die Zollbegünstigung auch Hamburgischen und Bremischen Schiffen mit Waaren, für welche Hamburg und Bremen die gewöhnlichen Ausfuhrhäfen waren. Zugleich wurde festgesetzt, dass sowohl die Bestimmungen dieser Akte als auch diejenigen der Akte vom 5. März 1815, die zuerst im Allgemeinen das Reciprocitätsprinzip aussprach, nur bis zum 1. Januar 1824 in Kraft bleiben sollten. Bis dahin glaubte die amerikanische Regierung genügend erprobt zu haben, ob die von ihr beobachtete Handelspolitik, wie sie sich in den erwähnten Akten dokumentirte, im Interesse Amerika's läge.

¹⁾ „So far as the same respects the produce or manufactures of the territories in Europe of the King of the Netherlands, or such produce and manufactures as can only be, or most usually are, first shipped from a port or place in the kingdom aforesaid.“

In Hamburg war man sehr unzufrieden über diese Zeitbeschränkung; doch schrieb Buck, es sei nichts dagegen zu machen; Greuhm habe erklärt, dass seine Regierung sich dabei beruhigen wolle.

Mit dem, was durch dieses Gesetz erreicht war, mussten sich die Hansestädte nun zunächst zufrieden geben. Zwar zeigte die Praxis, dass die Amerikaner die Worte „such produce and manufactures, as can only be or most usually are first shipped from Hamburg or Bremen“ bei Weitem nicht auf alle in den Schiffen dieser Städte ankommenden Waaren anzuwenden geneigt waren. Aber auf deutsche Fabrikate, wie namentlich Leinen, wurden die früher entrichteten höheren Auflagen zurückerstattet; und im Allgemeinen bewiesen sich die amerikanischen Zollbehörden liberal. Doch liess die oft einseitige Interpretation der Reciprocitätsproklamation seitens der amerikanischen Regierung und einzelner Zollbehörden den hansestädtischen Schiffen gegenüber eine definitive Regelung der Angelegenheit auf dem Vertragswege immer nothwendiger erscheinen.

Mit dem Ausserkrafttreten der Akte vom 3. März 1819 am 1. Januar 1824 hoffte man in Hamburg nun vollständige Reciprocität seitens Amerika's zu erreichen. Schon vorher war den Amerikanern eine Konzession gemacht worden, durch welche man beabsichtigte, sich ihnen im Hinblick auf die erstrebte vollständige Reciprocität entgegenkommend zu erweisen.

Zehntenabgabe

In Hamburg war damals noch immer für die ausserdeutschen Staatsangehörigen die alte Zehntenabgabe in Kraft, die den Abschoss von den von auswärts gehenden Erbschaften, Mitgiften oder sonstigen Kapitalien und die Nachsteuer von den Auswandernden unter sich begreift¹⁾. In Betreff dieser Abgabe richtete am 23. Januar 1822 der Staatssekretär der Vereinigten Staaten, John Quincy Adams, eine Note an den amerikanischen Konsul in Hamburg, Cuthbert, in der es hiess: „As no similar tax is enacted in any port of the U. St. from citizens of the Hanse Towns, it is obviously just, that all citizens of the U. St. should be exempted from every such exaction in them, and I am directed by the President of the U. St., to request that you would present the same as soon as possible to the Burgomasters and Senate of Hamburg for their consideration, in the confident hope, that they will immediately put an end to an exaction so injurious to the citizens of this Union“.

Nun bestand allerdings diese Abgabe nicht nur für die amerikanischen Unterthanen, sondern für alle Fremden; auch war bei dem Begriff

¹⁾ Vergl. Westphalen, Hamburgs Verfassung und Verwaltung II. 103 (2. Aufl.).

der Reciprocität stets nur an Handels- und Schiffahrtseinrichtungen gedacht. Im Hinblick aber auf das Wichtigere, was man von den Amerikanern zu erlangen hoffte, konnte ein Zugeständniss dieser Art nicht schwer werden. „Alles komme darauf an,“ so schrieben am 19. März 1823 die Kommerzdeputirten an den Senat, „dass man bei der amerikanischen Regierung wohlwollende Stimmung finde. Dazu dürfte aber sehr beitragen, wenn die dem Vernehmen nach von dort aus gewünschte Aufhebung des Zehnten beliebt würde.“ Auch wurde auf Bremen hingewiesen, wo diese Abgabe kürzlich aufgehoben sei: „Bei der grossen Wichtigkeit des nordamerikanischen Handels würde es an sich schon nicht unbedenklich sein, in den Beweisen der Willfährigkeit gegen die Wünsche der amerikanischen Regierung sich von der Nachbarstadt übertreffen zu lassen, zumal in einem Zeitpunkte, da man neue Handelsbegünstigungen dort nachsuche. Sei es aber vollends begründet, dass die Amerikaner die Aufhebung des Zehnten auf Grund der Reciprocität verlangten, so dürfte schwerlich zu erwarten sein, dass eine auf ihre Rechte so eifersüchtige Regierung unter solchen Umständen auf unsere ebenfalls nur auf Reciprocität begründeten Anträge die geringste Rücksicht nehmen werde.“

Der Senat trat dieser Anschauung vollkommen bei und beantragte am 12. Juni 1823 bei der Bürgerschaft die Mitgenehmigung für die Aufhebung dieser Abgabe „gegen alle Staaten, welche eine Reciprocität beobachten werden“. In der Motivirung wurde ausdrücklich hervorgehoben, „dass, nach einer Mittheilung unseres Generalkonsuls in Philadelphia, man am Kongresse eine bestimmte Erklärung, dass diese Abgabe in Hinsicht der Vereinigten Staaten aufgehoben sei, erwarte“. Die Bürgerschaft gab ihre Genehmigung, und die Abgabe wurde abgeschafft.

Ob und wie weit dieses Zugeständniss von Einfluss auf die amerikanische Regierung gewesen, vermögen wir nicht zu sagen.

Wenn aber Hamburg gehofft hatte, durch diese Konzession wesentlich mehr auf handelspolitischem Gebiete zu erreichen, als bisher, so erwies diese Hoffnung sich als eitel. Denn vollkommene Reciprocität bot auch die neue Akte vom 7. Januar 1824, die schon vom 1. Januar an in Kraft trat, nicht. Sie war tatsächlich eine Wiederholung der Akte vom 3. März 1819, aber nun ausgedehnt auf die Hansestädte, Holland, Preussen, Oldenburg, Norwegen, Sardinien und Russland. Wichtig für die Hansestädte war einzig, dass die Dauer dieser Akte unbeschränkt und abhängig gemacht war von der Dauer der seitens der betreffenden Staaten den Amerikanern gewährten Reciprocität.

b. Der Handelsvertrag von 1827.

Die Vorverhandlungen.

Mit der Präsidentschaft von John Quincy Adams, dem der vor treffliche Staatssekretär Clay zur Seite stand, machte die Handelspolitik der Vereinigten Staaten einen wichtigen Schritt vorwärts. Diese Männer erkannten, dass für ihr Land der Zwischenhandel und die freie Fracht fahrt von hervorragendem Werte seien und dass durch eine besondere Begünstigung des Handels nach dieser Richtung hin am besten der mächtigen Rivalität der Engländer entgegengewirkt werden könne. Schon in seiner an den Kongress gerichteten Botschaft wies Adam darauf hin, dass „one important restriction“ noch immer der vollkommenen Reciprocität im Wege stehe; die Differentialabgaben in Zoll und Tonnengeld seien nur aufgehoben für Waaren, die ihrem Ursprung nach aus dem Lande stammten, in dem das betreffende Schiff beheimathet sei, oder die von den gewöhnlichen Ausfuhrhäfen verschifft seien. Der Präsident empfahl dem Kongress die Erwägung, ob man diesen „remnant of restriction“ fallen lassen wolle.

In einer Anzahl von Handelsverträgen wurde dann in der nächsten Zeit das in dieser Botschaft vorgeschlagene Princip thatsächlich durchgeführt. Noch im December 1825 schlossen die Vereinigten Staaten einen Handelsvertrag ab auf der Basis nunmehr vollkommener Reciprocität, die auf die Gleichstellung im Zoll der Schiffe und Waaren, aus jedem fremden Lande kommend, ausgedehnt war; dies war der Vertrag mit Central-amerika oder Guatemala. Allerdings war der Vortheil dieses Vertrages ausschliesslich auf Seiten der nordamerikanischen Republik; denn Guatemala besass keine Handelsflotte, und die Gefahr, dass es mit eigenen Schiffen den nordamerikanischen Rhedern in der Frachtfahrt Konkurrenz machen werde, lag in weiter Ferne. Doch blieben die Vereinigten Staaten nicht bei diesem Vertrage stehen. Es folgte am 26. April 1826 der Vertrag mit Dänemark, der in gleicher Weise die Gegenseitigkeit festsetzte und für die übrigen seefahrenden Nationen um so lockender sein musste, dem dänischen Beispiel zu folgen, als die Dänen eine lebhafte und ausgedehnte Rhederei betrieben.

Dieser letztere Vertrag hatte für die Vereinigten Staaten nicht nur den idealen Werth, welcher in der durch ihn stattfindenden Bekräftigung des Reciprocitätssystems lag, sondern namentlich den recht. realen Vortheil, der in der Gewährung des freien Handels mit den westindischen Besitzungen Dänemarks bestand; denselben Vortheil bot der im Sommer

1827 mit Schweden abgeschlossene Vertrag. Mit Rücksicht auf das Monopol Englands auf den Handel mit dem britischen Westindien war dieser Gewinn sehr werthvoll.

Für die Hansestädte war die Kunde von dem nordamerikanisch-dänischen Vertrage — die nach Hamburg merkwürdigerweise erst im Februar 1827 gelangte — das Signal, nunmehr die Anknüpfung von Verhandlungen mit den Vereinigten Staaten energisch ins Auge zu fassen.

Der Verkehr der Hansestädte mit Nordamerika hatte sich in den letzten Jahren erfreulich entwickelt. Es waren in Hamburg angekommen aus den Vereinigten Staaten 1819: 42, 1820: 39, 1821: 42, 1822: 36, 1823: 54, 1824: 40, 1825: 39, 1826: 30, 1827: 50 Schiffe.

Es liefen ein in amerikanischen Häfen von den Hansestädten und übrigen deutschen Häfen, welch letztere aber nur sehr geringen Anteil an diesem Verkehr hatten:

1820/21:	18 704	Tons	(14 524 amerikan., 4180 fremde)
1821/22:	11 121	"	(6 208 " 4913 "
1822/23:	18 605	"	(12 101 " 6504 "
1823/24:	21 582	"	(13 856 " 7726 "
1824/25:	12 902	"	(8 601 " 4301 "
1825/26:	19 396	"	(14 537 " 4859 "
1826/27:	22 927	"	(18 792 " 4135 "

Und es liefen aus von amerikanischen Häfen nach den Hansestädten etc.:

1820/21:	21 399	Tons	(17 308 amerikan., 4091 fremde)
1821/22:	20 907	"	(15 750 " 5157 "
1822/23:	31 251	"	(19 504 " 11 747 "
1823/24:	21 025	"	(11 052 " 9973 "
1824/25:	23 748	"	(17 260 " 6488 "
1825/26:	18 447	"	(13 510 " 4937 "
1826/27:	30 981	"	(25 274 " 5707 "

Welch bedeutender Waarenhandel aber durch diese Frachtfahrt vermittelte wurde, ersieht man daraus, dass in den 7 Jahren 1820/21 bis 1826/27 der Werth der Ausfuhr aus den Hansestädten nach den Vereinigten Staaten zusammen 14^{1/4} Millionen Dollars betrug, während nach Deutschland direkt aus letzterem Lande eingeführt wurde für fast 18 Millionen Dollars; von letzteren waren aber nur für etwa 9^{1/2} Millionen nordamerikanische Produkte, das übrige „foreign produce“.

Man sieht aus diesen Zahlen, dass ein mehrfaches Interesse für die Hansestädte bestand, ihre Handelsbeziehungen mit den Vereinigten Staaten, vertraglich und zwar auf Grundlage vollkommener Reciprocität gesichert

zu sehen. Zunächst aus dem allgemeinen Gesichtspunkt der grossen Bedeutung dieses Handelsverkehrs, der durch vertragsmässige Festsetzungen sich ohne Zweifel ausdehnen musste. Ferner konnte den Hansestädten und den Handel- und Schiffahrt-Treibenden in ihnen nicht verborgen bleiben, wie es auch aus jenen Zahlen hervorgeht, dass der überwiegende materielle Vortheil des Verkehrs zwischen den Hansestädten und Nordamerika auf Seiten letzteren Landes lag. An der Frachtfahrt hatten den bei Weitem grösseren Anteil die Amerikaner; sie führten auf ihren nationalen Schiffen unbeanstandet die Produkte aller Länder Amerika's und Asiens nach den Hansestädten, während diese bei der Einfuhr in die Vereinigten Staaten lästigen Beschränkungen, wie wir oben sahen, unterworfen waren, Beschränkungen, die auf die hansestädtisch-nordamerikanische Frachtfahrt — trotz der bedeutenden direkten transatlantischen Ausfuhr aus Deutschland — einen hemmenden Einfluss haben musste.

Solange die Vereinigten Staaten noch keiner andern Nation die volle Gegenseitigkeit, wie sie von den Hansestädten erstrebt wurde, vertragsmässig gewährleistet, hatten die Hansestädte, nach den Erfahrungen, die sie seit 1815 in dieser Richtung gemacht, es vorgezogen, von weiteren Bemühungen auf diplomatischem Wege abzustehen.

Auch als der Hamburgische Vicekonsul in New-York, Schmidt, im März 1826, auf die obenerwähnte Botschaft des Präsidenten vom December 1825 hinweisend, mitteilte, dass im Kongress demnächst die Aufhebung der differentiellen Abgaben für solche fremde Nationen, die die Amerikaner in den Zöllen auf Schiffe und Ladungen mit ihren eigenen Unterthanen gleichstellten, in Vorschlag kommen werde, und auf die Wichtigkeit, diesen Zeitpunkt zu benutzen, um diese Begünstigung auch für Hamburg zu erlangen, aufmerksam machte, war man hierauf nicht eingegangen, sondern hatte den Vorschlag ruhig ad acta gelegt.

Der dänische Vertrag legte die Nothwendigkeit, nun selbständig vorzugehen, durch die Erscheinungen auf dem Gebiete der Seefahrt, die er sogleich zur Folge hatte, dringend nahe. Man machte nämlich die unerfreuliche Erfahrung, dass sich in erhöhtem Maasse den dänischen Schiffen die Frachten nach Nordamerika zuwandten.

Die Kommerzdeputation in Hamburg empfahl desshalb am 9. Februar 1827 dringend die Anknüpfung von Verhandlungen, und der Senat erklärte sich vollkommen einverstanden¹⁾. Als zweckmässigstes Mittel, um

¹⁾ Ueber die Verhandlungen betr. diesen Handelsvertrag, besonders vom Standpunkt Bremens, vergl. auch Lindeman, Zur Geschichte der älteren Handelsbeziehungen Bremens mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika (Bremisches Jahrbuch Bd. IX, S. 424 ff.).

zum Ziel zu gelangen, wurde die Abordnung eines Gesandten nach den Vereinigten Staaten erkannt. In der Person des Ministerresidenten der Hansestädte in Paris, dem Schwiegersohn des berühmten John Jacob Astor, Vincent Rumpff, einem geborenen Hamburger, fand man einen sehr geeigneten Unterhändler; er erklärte sich auf Anfrage seitens des Syndikus Sieveking gern bereit, die Mission zu übernehmen.

Nachdem am 11. April 1827 der Hamburgische Senat Bremen und Lübeck seine Absicht mitgetheilt, „eine Gesandtschaft nach Washington zur Verhandlung einer Kommerz-Konvention mit der Regierung der Vereinigten nordamerikanischen Staaten im Laufe des gegenwärtigen Jahres bald-thunlichst abzuordnen“, und die Theilnahme an dieser Unternehmung anheimgestellt hatte, erklärten diese beiden Städte ihr Einverständniss und ihre Geneigtheit zu gemeinschaftlichem Vorgehen.

Bevor nun die Expedition im August vor sich ging, wurden einleitende und orientirende Schritte nach mehreren Seiten unternommen. Syndikus Sieveking überreichte im März in London dem dortigen amerikanischen Gesandten Galatin ein Promemoria, ohne aber dass es ihm oder dem Generalkonsul Colquhoun wie auch später Gildemeister, der ebenfalls eine Denkschrift einreichte, gelang, dem amerikanischen Diplomaten mehr als allgemeine Redensarten zu entlocken¹⁾.

Naturgemäss war man in den Hansestädten sehr gespannt auf die Aufnahme, die ihr Gesandter in Washington finden werde, und auf den Erfolg seiner Sendung; und wenn Sieveking und Colquhoun in London über den voraussichtlichen Erfolg der Sendung Rumpff's den Amerikaner zu sondiren suchten, so geschah das in Beobachtung eines allgemein üblichen diplomatischen Brauches und nicht, wie Galatin in seine Heimath berichten zu müssen meinte, mit Rücksicht auf die grosse Oekonomie der Hansestädte, die die Sendung unterlassen würden, wenn der Erfolg zweifelhaft sei²⁾. Dass man von Seiten der Hansestädte keine grossen Erwartungen von den Besprechungen mit Galatin hegte, geht schon hervor aus einem Briefe des Bremischen Senators Gildemeister aus Paris vom 12. März 1827 an Smidt, in dem es heisst: „Mit Galatin werden Sieveking und ich natürlich wegen eines mit Nordamerika abzuschliessenden Traktats reden; doch wird wohl nichts geschehen können,

¹⁾ Vergl. Galatin in seinem Schreiben an Clay vom 3. Mai 1827. (Private correspondence of Clay, ed. Colton, S. 161.)

²⁾ Ebenda „The Government of the Hanse Towns is very economical; the sending a minister abroad, is for them an extraordinary measure, and as three months will elapse before Mr. Rumph's intended departure, I suppose, they would wish to know whether there is a reasonable prospect of his succeeding.“

als einmal in das Haus zu hören und Ideen auszutauschen; denn G. ist sicher nicht instruirt.“

In Brüssel und Paris hatte Gildemeister Besprechungen mit amerikanischen Diplomaten, dort mit dem Gesandten Brown, hier mit dem Geschäftsträger Hugher¹⁾.

Auf Grund dieser Vorbesprechungen, sowie konsularischer Berichte hatte man in den leitenden Kreisen der Hansestädte die Ansicht geschöpft, dass der Zeitpunkt für eine Verhandlung sehr günstig gewählt sei und man in Washington mit offenen Armen aufgenommen werden würde.

Hugher sprach sich „äusserst günstig und theilnehmend über die Hansestädte“ aus und meinte, auf ähnliche Weise, wie mit Guatemala, würden die Vereinigten Staaten wohl auch mit jenen abzuschliessen geneigt sein²⁾.

Vom Hamburger Senat wurde für Rumpff eine Instruktion ausgearbeitet, die von den beiden Schwesterstädten genehmigt wurde. Darin wurde Rumpff instruirt, bei den Verhandlungen den Vertrag mit Dänemark zu Grunde zu legen: „Wenn die drei Städte den Dänen im Handel und der Schiffahrt gleichgestellt werden, so ist der eigentliche Zweck der Unterhandlung erreicht.“ Auf einzelne Punkte der Instruktion werden wir bei der Besprechung der eigentlichen Verhandlung zurück kommen.

Die Verhandlungen in Washington.

Rumpff reiste, mit den gehörigen Vollmachten versehen, über Havre nach New-York und von dort nach Washington, wo er am 2. November 1827 eintraf. Aus den sehr eingehenden Berichten, die er seinen Auftraggebern einsandte, sind wir in der Lage, über den Verlauf der Verhandlungen ein ziemlich deutliches Bild geben zu können.

Er hatte zunächst Musse, das Terrain, auf dem er operiren sollte, einem genauen Studium zu unterwerfen. Mit dem Präsidenten Adams, der ihm dort als „etwas moros und bitter“ geschildert wurde, kam er geschäftlich in keine unmittelbare Berühring; bei der Audienz, die ihm gewährt wurde, versicherte der Präsident ihm, „dass es dem hiesigen Gouvernement zum grossen Vergnügen gereiche, die freundschaftlichen und kommerziellen Relationen mit den Hansestädten, zu denen sich die Vereinigten Staaten durch die Sympathie analoger politischer Institutionen hingezogen fühlten, fester und enger zu knüpfen, und dass dies schon längst der Wunsch der Regierung gewesen wäre.“ Trotz dieser

¹⁾ Sieveking's Berichte sind leider 1842 verbrannt.

²⁾ BM. Smidt an BM. Bartels, d. d. Bremen, 15. März 1827.

freundlichen Aeusserungen, nach denen die Hansestädte als vollkommen gleichberechtigt neben den Vereinigten Staaten anerkannt wurden, meinte Rumpff, dass noch kurz vor seiner Ankunft die amerikanische Regierung geschwankt habe, ob sie mit den Hansestädten auf gleichem Fuss unterhandeln solle. Die Ursache lag darin, dass man „bisher keinen richtigen Begriff von unserer jetzigen politischen Stellung und von unserem Platz im deutschen Staatenbunde gehabt hat“. Deutschland und seine politischen Einrichtungen waren den Amerikanern wenig bekannt. Das Deutschland vor 1806 war auch dem erfahrenen Präsidenten Adams, der nur „Reichsfürsten“ kannte¹⁾, vertrauter als der neue Deutsche Bund. Noch die Akte vom 7. Januar 1824 spricht von den Hansestädten als den „Imperial Hanseatic Cities“. Es kam hinzu, dass eine hansestädtische Gesandtschaft noch nie in den Vereinigten Staaten erschienen war.

Nachdem Rumpff aber sich als leibhafter, bevollmächtigter Minister der Hansestädte der amerikanischen Regierung vorgestellt und manche Missverständnisse aufgeklärt hatte, war man über Alles im Klaren.

Der Mann, mit dem Rumpff es bei der Unterhandlung zu thun hatte, war der Staatssekretär Henry Clay; dieser war von den Vereinigten Staaten mit der Verhandlung beauftragt. In Clay fand Rumpff einen ebenso tüchtigen und erfahrenen wie allen unnützen Formalien abholden Unterhändler. Ersterer drückte selbst den Wunsch aus, „dass wir alle unnütze Schreibereien — vermeiden möchten. Noten und Memories wären erforderlich, meinte er, wenn man sich nicht verstehen könne oder nicht verstehen wolle.“ Diesem Wunsche kam Rumpff gern entgegen.

Schon aus der vorbereitenden Konferenz, die Clay und Rumpff hatten, nahm letzterer die Ueberzeugung mit, dass es eine Illusion gewesen war, wenn man daheim in den Hansestädten geglaubt hatte, dass die Vereinigten Staaten einen Vertrag mit diesen auch für sich selbst als vortheilhaft ansahen. Clay erklärte dem hanseatischen Abgesandten grade heraus, „dass die Vereinigten Staaten allerdings den Wunsch hätten, die auf Reciprocity gegründeten Handelsprincipien von der ganzen Welt angenommen zu sehen; dass einige solche Traktate für die Vereinigten Staaten nützlich sein würden, dass bei anderen indess der Vortheil nicht für dieses Land sein würde, und zu dieser Klasse würde, er wolle es nur gestehen, der Traktat mit den Hansestädten sowie mit den meisten der nordischen Staaten Europa's gehören.“ Betrachten wir die oben mitgetheilten Zahlen, aus denen der überwiegend grössere Antheil der Ameri-

¹⁾ Derselbe war 1797—1801 Gesandter in Berlin gewesen.

kaner an der hansestädtisch-amerikanischen Frachtfahrt hervorgeht, so begreift man wohl, dass die Vereinigten Staaten durch eine vollständige Gleichstellung der hanseatischen Flaggen mit der nationalen direkt wahrscheinlich nichts gewinnen, sondern nur verlieren mussten.

Hatte man in den Republiken an der Elbe, Weser und Trave auf besondere Begünstigungen seitens der grossen transatlantischen Schwesterrepublik auf Grund der Verwandtschaft der beiderseitigen freistaatlichen Verfassungen gerechnet, so musste Rumpff auch diese Erwartung als irrig kennzeichnen und nach seinen Besprechungen mit Clay nach Hause berichten, „dass, falls auch das Kabinet aus einer gewissen Vorliebe für die älteren, wenn auch kleinen Schwesternrepubliken mehr Nachgiebigkeit zu bezeugen willig sein sollte, jede Koncession, die nicht auf der Basis der vollkommenen Reciprocity beruht, von dem hiesigen Senate würde verworfen werden; denn im Senate zeigt sich eine starke Opposition gegen die liberalen Handlungsgrundsätze und selbst gegen die jetzige Administration.“

Die Rücksicht auf den Senat spielte überhaupt eine bedeutende Rolle in der Verhandlung und war auch, wie Clay im Vertrauen mittheilte, die Ursache, dass neben dem Vertrag der Vereinigten Staaten mit Guatamala die Konvention der Hansestädte mit Grossbritannien vom 5. December 1825 zur Grundlage der Verhandlung genommen wurde. „Im Senat,“ so versicherte Clay, „würde man augenblicklich unsere Konvention mit England vergleichen und sogleich die Frage aufwerfen: warum ergreifen die Vereinigten Staaten nicht dieselben Vorsichtsmaassregeln gegen die Hansestädte, als England gethan hat? Was man England zugesieht, darf man uns nicht abschlagen.“

Nach den einleitenden Konferenzen hatte Rumpff seine Erwartungen und Ansprüche schon bedeutend herabgestimmt. Thatsächlich vermochte er nicht Alles zu erreichen, was ihm nach seiner Instruktion aufgetragen war.

Die Hansestädte hatten eine jede schon vor Jahren allgemein den Handel der Bürger und Fremden aller Nationen im Wesentlichen gleichgestellt; sie hatten kaum noch Konzessionen von Werth zu machen und waren also in der für diplomatische Verhandlungen mit einer so viel grösseren Macht ungünstigen Lage, dass sie nur empfangen wollten, ohne ein Aequivalent dafür geben zu können. Mit der Zurückziehung der allgemein gewährten Handelsvortheile den Amerikanern gegenüber eventuell zu drohen, dazu war aber Rumpff nicht ermächtigt; und schwerlich hätte eine solche Drohung auf die Amerikaner, denen der

europäische Kontinent offen stand, Eindruck gemacht. Nur gelegentlich wagte es Rumpff, eine solche eventuelle Zurücknahme anzudeuten.¹⁾

Gehen wir nun zu den einzelnen Artikeln des Vertrages über.

In dem 1. Artikel, dem wichtigsten, wurde die gegenseitige Behandlung der amerikanischen und hansischen Schiffe und der auf ihnen ein- oder ausgeführten Ladungen in Zoll und Tonnengeld gleichgestellt. Der wesentliche Fortschritt gegen die Akte vom 7. Januar 1824 bestand darin, dass diese nur die unterschiedliche Behandlung für Schiffe und Waaren aufhob, wenn solche von den Häfen des produzierenden Staates kamen, während nunmehr die Einfuhr auch von anderen Ländern stattfinden durfte. Die direkte Fahrt war also mit der indirekten gleichgestellt.

Was der 1. Artikel im Allgemeinen gewährt, das schränkte allerdings der 2. Artikel, der dem Art. 4 des Vertrags mit Dänemark entsprach, bedenklich ein; denn er verbot nur höhere oder andere Abgaben auf die Einfuhr von irgend einem Artikel der Produkte oder Manufakturen des einen Kontrahenten in das Land des andern, als diejenigen Abgaben waren, welche von denselben Artikeln als Produkten etc. irgend eines dritten Staates zu erlegen waren. Rumpff versuchte, die Ausdehnung der Abgabengleichheit wenigstens auf alle aus den hanseatischen Häfen ausgeführten deutschen Produkte und Waaren zu erlangen, vermochte dies aber nicht durchzusetzen; denn Clay entgegnete ihm, „die Vereinigten Staaten könnten sich unmöglich gegen uns, einen dritten Staat, anheischig machen, keine höhern als die allgemeinen Zölle auf Produkte und Manufakturwaaren deutscher Staaten zu legen, mit denen sie möglicherweise in politische Verwickelungen gerathen und gegen die sie zur Ergrifung von Repressalien und zu partiellen Verboten gezwungen werden könnten.“ Da Artikel 1 für die Einfuhr deutscher Produkte auf hanseatischen und amerikanischen Schiffen die Abgabengleichheit feststellte, so musste Rumpff sich mit dem Erreichten begnügen.

Der 3. Artikel entsprach dem vierten der hansisch-grossbritannischen Konvention und verbot jeden direkten oder indirekten Vorzug, entweder von Seiten der Kontrahenten oder Korporationen etc. in Hinsicht auf den Ankauf irgend eines Artikels der resp. Staaten, der in dem Lande des anderen eingeführt worden, rücksichtlich der Nationalität des importirenden

¹⁾ Dagegen hatte Gildemeister Anfang April in seiner Unterredung mit Galatin wie auch in der diesem übergebenen Denkschrift „deutlich zu verstehen geben, dass wir künftig jeden mit gleicher Münze zu bezahlen gedenken“, eine Bemerkung, die doch wohl auf eine Art von Drohung hinausläuft.

Schiffes. Rumpff versicherte dem Amerikaner, dass dieser Artikel überhaupt in den Hansestädten keine Anwendung finden könne. Doch bestand Clay mit Rücksicht auf seinen Senat auf die Aufnahme der Bestimmung in den Vertrag und meinte, dass dieselbe auch den Hansestädten vielleicht noch einmal künftig gegen Errichtung solcher Korporationen nützlich sein könnte.

Zu lebhaften Diskussionen und einigen Schwierigkeiten führte der Artikel 4. Er entsprach dem Artikel 5 der Konvention mit England und besagte, dass „in Hinsicht auf die beschränkte Ausdehnung der Territorien der Republiken von Hamburg, Lübeck und Bremen und auf die bestehenden genauen Handels- und Schiffahrts-Verbindungen zwischen den gedachten Republiken“ jedes im hanseatischen Eigenthum befindliche Schiff dann wirklich für die Zwecke dieses Vertrages als ein hanseatisches Schiff angesehen werden solle, wenn drei Viertheile der Bemannung Bürger bzw. Unterthanen einer der drei Städte oder eines deutschen Staates seien.

X

In der Konvention mit England aber war festgesetzt, dass als hanseatische Schiffe nur solche, die in den Hansestädten gebaut seien, gelten sollten. Clay forderte zuerst eben dieselbe Bestimmung auch für den Vertrag mit Nordamerika. Rumpff hatte schon bei den Korrespondenzen mit den Senaten im April auf diesen Artikel hingewiesen und die Schwierigkeiten, die er für die Verhandlung mit den Vereinigten Staaten vielleicht hervorrufen könnte, angedeutet; doch hatte er schon damals seine Ueberzeugung ausgesprochen, dass die nordamerikanische Regierung nicht denselben Werth auf die Bauart des Schiffes legen werde, wie England. Als nun Clay jene Forderung aufstellte, machte Rumpff geltend, dass die strenge Fassung der englischen Konvention lediglich als eine Folge der englischen Navigationsakte anzusehen sei, eine Fassung, die die Hansestädte sich von einer anderen Regierung nicht gefallen lassen dürften; die englische Regierung beabsichtigte namentlich die Schädigung des Schiffsbaus anderer Länder und wolle den Ankauf amerikanischer Schiffe in den Hansestädten verhindern. Als Rumpff aber darauf hinwies, dass in den Verträgen mit Guatemala und Kolumbien eine solche Bestimmung fehle, erwiderte ihm Clay: „Jene Traktate hätten gewiss Zeit abzulaufen, ehe von einer Handelsmarine dieser Staaten die Rede sein könne.“ Nachdem Clay wegen dieses Artikels mehrfach an den Präsidenten berichtet, erreichte Rumpff endlich die oben angegebene Fassung; der Bauart wurde in dem Artikel nun gar nicht Erwähnung gethan. Wenn Clay dies als eine grosse Nachgiebigkeit seinerseits bezeichnete, so hatte doch auch Rumpff bei Weitem nicht das erreicht, was seine Instruktion ihm

vorschrieb, nämlich, dass ein in gehöriger Form und unter allen Sicherheitsmaassregeln ausgefertigter Seepass zum Beweise der Nationalität des Schiffs genügen solle. Doch beruhigte ihn Clay über die Handhabung dieses Artikels, indem er erklärte, es werde der amerikanischen Regierung nie in den Sinn kommen, die Schiffsregister anderer Nationen, als vielleicht der Engländer, im Wege von Repressalien in dieser Hinsicht zu kontroliren, da ohne Zweifel eine grosse Anzahl von amerikanischen Schiffen bei dem Mangel an amerikanischen Seeleuten die von der amerikanischen Schiffahrtsakte vorgeschriebene Zahl von Matrosen nicht an Bord habe. Auch meinte Clay, offenbar eingedenk der bekannten Praxis seiner eigenen Landsleute, dass im Nothfall die Hansestädte Mittel finden würden, fremde Seeleute ad hoc zu naturalisiren.

Der Artikel 5 bestimmt ausdrücklich die gegenseitige gleiche Behandlung der Schiffe bei der indirekten Fahrt. Jedoch war die eigentliche Küstenfahrt von einem Hafen der Vereinigten Staaten zum anderen den Hansestädten eben so wenig erlaubt, wie allen anderen Nationen; es durften aber hanseatische Schiffe, sobald das Schiffsmanifest dahin lautete, von einem amerikanischen Hafen mit dem noch nicht verzollten und nicht gelandeten Theil der Ladung nach anderen amerikanischen Häfen fahren; auch durften hanseatische Kaufleute, wie Amerikaner, an dem Küstenhandel unter amerikanischer Flagge teilnehmen. Die Einwendung Rumpff's, dass doch auch die den Amerikanern freistehende Fahrt von einer Hansestadt zur anderen Küstenfahrt sei, und desshalb im Interesse der Gegenseitigkeit die amerikanische Küstenfahrt auch den Hansestädten erlaubt sein müsse, wollte Clay als begründet nicht anerkennen. So musste Rumpff nachgeben, wie ihm das seine Instruktion „im schlimmsten Falle“ erlaubt hatte.

Am meisten Sorge machte dem hanseatischen Unterhändler der Artikel 6, der die Sonderrechte der Bürger der drei Städte nahe berührte. Im Artikel 2 des dänisch-amerikanischen Vertrages war den Unterthanen gegenseitig die Befugniß des Aufenthaltes, der Niederlassung, des Handels mit allen Arten von Waaren und des Genusses aller Rechte, Privilegien und Freiheiten der Nationalen in Handel und Schiffahrt zugestanden, aber an die Bedingung geknüpft, dass sie sich dagegen den Gesetzen und Gebräuchen unterwerfen sollten, denen die Eingeborenen des anderen Staates unterworfen seien. Die Rumpff mitgegebene Instruktion empfahl die Fassung dieses Artikels, wie sie in dem dänischen Vertrage enthalten war, warnte dagegen vor den entsprechenden Artikeln in den Verträgen mit Kolumbien und Guatemala; in diesen war nämlich die Gleichstellung mit den Ein-

heimischen oder wenigstens mit der am meisten begünstigten Nation ausdrücklich auch auf den Detailhandel, sowie auf das Laden, Löschen und Ausklariren der Schiffe ausgedehnt. „Denn,“ so heisst es in der Instruktion, „man kann den Amerikanern nur den Detailhandel zugestehen, sofern sie Hamburgische Bürger sind, und der Detailhandel nicht solche Gegenstände betrifft, auf deren Detailvertrieb einzelnen Korporationen ein ausschliessliches Recht zusteht. So auch würde das Ein- und Aus-Verzollen nur unter der Bedingung zugestanden werden können, wenn der Amerikaner zuvor das Bürgerrecht gewonnen hätte, weil nur der Bürger auf seinen geleisteten Bürgereid zum Verzollen zugelassen werden kann.“ Deshalb, so fährt die Instruktion fort, solle Rumpff eventuell die Sachlage offen darlegen und in dieser Beziehung auf eine Gleichstellung mit der meistbegünstigten Nation eingehen. „Im äussersten Falle könnte als Temperament das Erbieten dienen, den Amerikanern in solchen Fällen das Bürgerrecht mit Befreiung von allen Militärflichten und Civilfunktionen und mit der Befugniss, es jederzeit ohne Abzugsgeld, auch wenn sie von hier nach einem anderen als dem nordamerikanischen Freistaat zögen, aufgeben zu können, ertheilen zu wollen. Dabei ist aber Alles sorgfältig zu vermeiden, was den Gedanken an eine Faktorei oder besondere Korporation der Amerikaner erregen könnte.“ Was Letzteres betrifft, so scheint hier die Befürchtung, dass eventuell eine Art Amerikanische Court, wie der ehemalige englische Court, in Hamburgs Mauern entstehen könnte, vorgeschwabt zu haben.

Auf diese Instruktion hin sollte Rumpff verhandeln. Er hatte schon Ende April an Syndikus Curtius nach Lübeck geschrieben: „Dies ist bei unserer Verfassung ein böser Punkt, der möglicher Weise von der anderen Seite urgirt werden könnte“¹⁾.

Und Gilde-meister meinte in einem Schreiben aus Paris an Schmidt vom 12. März: „Recht fatal ist es, dass bei unseren Verhandlungen mit den Vereinigten Staaten, sowie bei denen mit den neuen Republiken die Behandlung der Fremden und die dessfalsige Reciprociät eine wahre Crux interpretum sein wird oder wenigstens sehr leicht sein kann.“ Für Rumpff sollte dieser Theil der Arbeit allerdings ein recht mühsamer werden.

Clay verstand den betreffenden Artikel im Vertrage mit Dänemark kurz dahin, dass dadurch die Bürger reciproce im Handel und Schiffahrt

¹⁾ Rumpff berührt auch in diesem Briefe, dass derselbe Punkt „auch vielleicht bei der eventuellen Konvention mit Frankreich ein Stein des Anstoßes werden dürfte. Ich weiss, dass Herr Bourboulon dies zum Gegenstand von unendlich vielen und langen Berichten hierher gemacht hatte und ein gar grosses Gewicht darauf legte.“

gleichgestellt werden sollten, und dass hierdurch vermieden werden sollte, dass sie Bürger des anderen Staates zu werden brauchten, um in den Genuss dieser Rechte in Handel und Schiffahrt zu gelangen. So wollte Clay es auch hinsichtlich der Hansestädte festgesetzt und verstanden wissen, und in dieser Beziehung wollte er ausnahmsweise den Vertrag mit Dänemark, dem er im Uebrigen während dieser Verhandlung sich abgeneigt zeigte und dem er den Vertrag mit Guatemala vorzog, als Richtschnur nehmen. Namentlich kam es den Amerikanern auf das Ausklariren der Schiffe im Zoll an, das in den Hansestädten nur den Bürgern zustand. Von den übrigen Vorrechten der hanseatischen Bürger, erklärte Clay, würden die Amerikaner kaum Gebrauch machen, und zu dem durch Zunftverhältnisse beschränkten Detailhandel würden sie ja ohnehin nicht berechtigt sein, weil ja auch nicht jeder hanseatische Bürger als solcher die Aufnahme in dergleichen Korporationen als ein Recht fordern könne. Was endlich das allein den Bürgern in Hamburg zustehende Recht, ein Folium in der Bank zu haben, beträfe, so war Clay der Ansicht, dass selbst nach Annahme des Artikels, wie er ihn wünschte, die Bank ohne Bedenken alle Fremden davon ausschliessen könne.

Rumpff hatte einen schweren Stand. Seine Instruktion schrieb ihm klar und deutlich die Behauptung der Vorrechte der Hamburgischen Bürger vor und erlaubte eventuell die Gleichstellung der Amerikaner mit der meistbegünstigten Nation. Wie wenig das aber bedeutete, schien Clay sehr wohl zu wissen; als Rumpff ihm diesen Vorschlag machte, lehnte Jener ihn ab.

Clay hatte sich augenscheinlich auf diesen Artikel wohl vorbereitet; bereits im Mai hatte Galatin ihn darauf aufmerksam gemacht: „that they [sic. die Hansestädte] are very narrow and selfish, as regards merchants residing within their own precincts, and that they may be unwilling to grant to citizens of the U. St., who might be desirous of forming commercial establishments in any of those cities, the same privileges, which foreign merchants indiscriminately enjoy, in common with our own citizens in the ports of the U. St. where they reside“¹⁾). Mit Bestimmtheit forderte Clay desshalb die Gleichstellung der amerikanischen Bürger in den Hansestädten und erklärte: „In diesem Sinne wären die neueren Verträge entworfen, diese Idee der vollkommensten Reciprocität liege zu Grunde. Er würde es nicht wagen, einen Traktat zu unterzeichnen, worin gegen diese Elementar-Idee verstossen würde, und würde zu seinem per-

¹⁾ Private correspondence of Henry Clay, ed. Colton, S. 162.

sönlichen Bedauern gezwungen sein, unsere ganze Negotiation als abgebrochen anzusehen.“ Dabei wurde der Staatssekretär so heftig über Rumpff's „unerhörte Prätention“, dass dieser den Ernst der Lage erkannte. Noch lange Jahre später, 1844, entsann sich Rumpff, dass ihm Clay „die Papiere beynahe an den Kopf warf“, und dass er die Verhandlungen „mit einer aufbrausenden Lebhaftigkeit für immer abgebrochen erklärte, die an die Urwälder seines Geburtslandes Kentucky erinnerte“¹⁾.

In der Verlegenheit, in welcher der hansestädtische Abgesandte sich befand, zeigte er Clay seine Instruktion. Nachdem mehrere Vorschläge durchberathen und verworfen waren, einigte man sich schliesslich auf die bezüglichen Artikel in den Verträgen mit Guatemala und Kolumbien, mit Hinzufügung einer Schlussklausel, sodass der Art. 6 nunmehr folgenden Inhalt erhielt: Beiderseits dürfen alle Bürger ihre Geschäfte treiben, sowohl in Hinsicht auf die Konsignationen und den Verkauf ihrer Waaren im Gross- und Kleinhandel, als in Hinsicht auf Laden, Lässchen und Versenden ihrer Schiffe, wobei sie sich den Gesetzen etc., denen die eingeborenen Bürger unterworfen sind, zu fügen haben, indem sie in allen diesen Fällen als die Bürger der Republik, in der sie wohnen, oder zum mindesten auf dem Fuss der Bürger der meistbegünstigten Nation zu behandeln sind.

In letzterem Zusatz sah Rumpff eine Sicherung gegen Ansprüche, welche die hanseatischen Senate nicht gewähren wollten. Doch war er, wie er auch denselben nicht verhehlte, überzeugt, dass man in den Vereinigten Staaten „im Allgemeinen und vielleicht selbst im Senat nach dem Sinn des Vertrages der Meinung sein wird, dass in Bezug auf Schiffahrt und Handlung kein Unterschied von irgend einer Bedeutung zwischen den respektiven Bürgern gemacht werden solle“.

Wir werden weiter unten darauf zurückkommen, wie sich in der Praxis dieser Artikel bewährte.

Die übrigen Artikel des Vertrages sind von geringerer Wichtigkeit²⁾. Nur der Artikel 9, der die gegenseitige Verpflichtung, dass etwaige anderen Nationen zugestandene Begünstigungen auch dem andern Theil zugewandt werden sollten, aussprach, ist noch zu erwähnen; dies erreichte Rumpff aber nicht ohne Mühe.

Im 10. Artikel wurde die Dauer des Vertrages auf 12 Jahre fest-

¹⁾ Rumpff an Sieveking 15. und 17. April 1844 über die Verhandlung mit Texas.

²⁾ Ein am 4. Juni 1828 vereinbarter Zusatzartikel betraf die Auslieferung von Seeleuten.

gesetzt. Der Vertrag wurde am 20. December 1827 in Washington unterzeichnet.

Die Aufnahme des Vertrages in Hamburg und seine Bedeutung.

Rumpff selbst war mit dem Erfolge der Verhandlungen nichts weniger als zufrieden; er hatte seiner Instruktion, wie wir sehen, in mehreren Punkten nicht folgen können. Er erinnerte sich der Worte, die bei seiner Abreise von Paris der Graf Villèle an ihn gerichtet: „Sollten Sie jemals in den Fall kommen, das geringste Opfer von den Vereinigten Staaten zu fordern, ohne ihnen nicht mit der andern Hand zugleich einen bedeutenden Vortheil anzubieten, so möchte ich an dem Erfolg Ihrer Negotiation zweifeln. Die Vereinigten Staaten haben nie einen Vertrag geschlossen, von dem sie nicht einen überwiegenden Vortheil gezogen hätten.“ Indem Rumpff die in diesen Worten liegende Erfahrung bestätigte, gab er also die Ansicht kund, dass die Vereinigten Staaten wirklich einen bedeutenden, einseitigen Erfolg durch den Vertrag errungen hätten. Wie wenig diese Ansicht sich durch die Thatsachen als berechtigt erwiesen hat, werden wir später sehen. In den Hansestädten war man im Allgemeinen doch nicht dieser pessimistischen Anschauung. Am 27. bzw. 29. Februar 1828 wurde der Vertrag in Bremen und Lübeck von den Bürgerschaften genehmigt. Wenn überhaupt, so scheint man den Bedenken, die wohl namentlich gegen den Artikel 6 erhoben wurden, wenig Gewicht beigelegt zu haben.

In Hamburg dagegen war die Opposition gegen den Vertrag, oder besser gesagt, den Artikel 6, nicht unbedeutend; sie kam um so mehr in Betracht, als sie von einem maassgebenden Faktor, nämlich der Kommerzdeputation, vertreten wurde. Der einzige Vortheil, den die Hansestädte durch den Vertrag zugesichert erhielten und in dessen Genuss sie bisher noch nicht gewesen waren, war die im Artikel 1 gewährte Gleichstellung der hanseatischen Schiffe und Ladungen bei der indirekten Fahrt. Dieser einzige Vortheil aber, so meinten die Kommerzdeputirten, werde durch die Schäden, welche der Artikel 6 den Grundlagen der Hamburgischen Handelsverfassung zuzufügen drohe, mehrfach aufgewogen. Während die Vortheile des Artikel 1 „höchstens einigen Privatpersonen, namentlich den Rhedern,“ zu Gute kämen, werde der Artikel 6 die Rechte aller Bürger schädigen. „Denn,“ meinten sie, „sollen wir nach diesem Artikel dem Amerikaner die Rechte unserer Bürger in Hinsicht auf Handlung und Schiffahrt einräumen, so steht es jedem Amerikaner frei, auf einige Zeit hieher zu kommen, ein Comptoir zu etablieren, Waaren zu verzollen und

Schiffe auszuklariren, kurz alle Rechte eines Hamburger Bürgers auszuüben, ohne die Lasten zu tragen, und, wenn sein Geschäft beendigt ist, sich wieder zu entfernen.“ Eine gänzliche Veränderung und Umarbeitung der Gesetze schien den Kommerzdeputirten in Folge dessen erforderlich, „und bald würden andere Nationen für sich dieselben Rechte in Anspruch nehmen, und der Hamburgische Bürger würde in Hamburg selbst der am wenigsten Begünstigte sein“. Was aber die Rechte der meistbegünstigten Nation, die ja „mindestens“ den Amerikanern zustehen sollten, betraf, so wurde darauf hingewiesen, dass Altonaer Bürger das Recht hätten, in Hamburg zu handeln und zu verzollen, dass man also schon hiernach einem Amerikaner das, was dem Altonaer erlaubt sei, nicht mehr verweigern könne. Endlich wies die Kommerzdeputation, und zwar tatsächlich mit Recht, auf den Widerspruch hin, der zwischen jenem Artikel 6 und dem § 20 der Maklerordnung vom 9. December 1824 bestehe.

Ihr Gesammturtheil über den Vertrag fassten die Kommerzdeputirten darin zusammen, dass, wenn Artikel 6 nicht zu vermeiden gewesen, der ganze Vertrag nicht hätte abgeschlossen werden sollen. Als ein Glück im Unglück wurde es von ihnen noch angesehen, dass Hamburg nur mit aussereuropäischen Staaten, und nicht etwa mit England, Verträge mit dem Princip der Meistbegünstigung abgeschlossen, und dass also nur von jenen transatlantischen Ländern die Begünstigung auf Grund des Artikels 6 in Anspruch genommen werden könne; es sei aber nicht zu besorgen, dass von Angehörigen dieser entfernten Länder häufig persönlich die ihnen nach diesem Artikel zustehenden Rechte in ihrem ganzen Umfange geltend gemacht werden würden.

Auch der Senat war nicht ohne Bedenken hinsichtlich des Artikels 6; aber einerseits gab er demselben eine wesentlich andere Interpretation als die Kommerzdeputation, andererseits huldigte er überhaupt in dieser Angelegenheit einer liberaleren Anschauung. Was zunächst die Interpretation des Artikels 6 betraf, so war der Senat nicht der Ansicht, dass durch denselben ein Amerikaner alle wesentlichen Rechte eines Bürgers in Bezug auf Handel und Schiffahrt erhielt, sondern er sah in der Fassung des genannten Artikels nichts anderes als die gesetzliche Formulirung eines längst bestehenden Brauches. In der Begründung, die der Senat bei der Vorlage der drei Verträge mit Mexiko, Brasilien und den Vereinigten Staaten hinzufügte, war ausdrücklich betont¹⁾, durch die betreffenden Artikel dieser Verträge geschehe „kein Anstoss gegen hiesige gesetzliche Anordnungen und gegen bisher hieselbst in Hinsicht auf Fremde

¹⁾ Lohmann, Hamb. Rath- und Bürgerschlüsse, III. 29.

Uebliches. Kein Gesetz untersagt dem Fremden, hier seine Geschäfte selbst zu führen, noch gebietet es ihm, sich dazu einer hiesigen Mittelperson zu bedienen, welches ihm übrigens sein eigenes Interesse in der Regel, und schon der Vorschüsse halber, rathsam erscheinen lassen wird. Auch steht jedem, übrigens dazu qualificirten Fremden, mithin auch jedem Amerikaner, es frei, das hiesige Bürgerrecht zu gewinnen und solches unter Beobachtung der bestehenden Form, bei seinem Abgange von hier, oder sonst jeder Zeit, wiederum aufzugeben; auf welchem Wege es den Amerikanern offen stehen würde, während ihres hiesigen Aufenthaltes, nicht allein zu den in der Konvention benannten Befugnissen, sondern zu allen Rechten des hiesigen Bürgers zu gelangen, sodass es, für etwa eintretende Fälle, hierunter nur auf den unbedeutenden Verlust des von solchen Fremden zu erlegenden Bürgergeldes ankommen würde.“

Wenn nun auch die Bürgerschaft (am 21. Februar) dem Vertrage mit dem Vereinigten Staate wie denjenigen mit Brasilien und Mexiko ihre Zustimmung gab, so glaubte doch der Senat die besonderen Bedenken der Kommerzdeputation in offener Aussprache beseitigen zu müssen. Dieser Meinungsaustausch ist zu charakteristisch, als dass wir es uns versagen könnten, noch auf ihn einzugehen.

Hatten die Kommerzdeputirten den Artikel 1 als den einzigen Vortheil, den Hamburg durch den Vertrag erhalte, bezeichnet, so wies der Senat darauf hin, dass andererseits der Artikel 6 der einzige von den Vereinigten Staaten errungene Vortheil sei, den sie bisher nicht genossen. Die Befürchtung der Kommerzdeputirten, die Amerikaner möchten die Rechte der Altonaer in Anspruch nehmen, beschwichtigte der Senat mit der Erklärung, dass der Artikel 6 eine solche Deutung nicht zulasse, „da er nur von den Rechten der meistbegünstigten Nation spreche und folglich nicht auf solche Handlungen bezogen werden könne, die man den Einwohnern eines so nahe liegenden Ortes, wegen der engen Verbindung beider Städte, mehr aus Nächtsicht als aus einer Verpflichtung gestatte“. Endlich aber nahm der Senat Veranlassung, offen seine Ansicht über das, was hinsichtlich der Zulassung der Fremden und dem damit in Verbindung stehenden Handel Noth sei, kundzuthun. Nach einer Wiederholung dessen, was er schon der Bürgerschaft erklärt, wies er darauf hin, dass man ja täglich Fremde an der Börse und sonst ihre Geschäfte selbst betreiben sähe. „Sogar im Mittelalter habe man doch nur den Handel zwischen Gast und Gast verboten. Wenn auch einem hiesigen Kaufmann durch die Zulassung der Amerikaner zur eigenen Geschäftsführung hier und da eine Provision entzogen werde, so sei doch ein höherer Gesichtspunkt massgebend. Zu-

fluss von Waaren verbreite seinen wohlthätigen Einfluss über das Ganze. Auf die Vergrösserung dieses Zuflusses müsse Hamburg sein Augenmerk richten. Dadurch mehre sich die Auswahl und der Absatz. Zu vermeiden sei Alles, was die Waaren nach anderen Haupthandelsplätzen hinwenden könne. Man müsse daher dem Fremden, der mit seinen Schiffen und Waaren nach Hamburg kommen wolle, die Thore und Bäume weit öffnen, nicht aber gleichsam mit Schlagbäumen und Ketten versperren und ihn nur unter der Bedingung aufnehmen wollen, dass er sich mit den Bürgern wegen der Provision, Courtage u. dergl. abfinde."

Hätte der Abschluss des Handelsvertrages mit den Vereinigten Staaten auch keine weiteren Folgen gehabt, als diese offene Aussprache zwischen dem Hamburgischen Senat und den Kommerzdeputirten, so würde dieser Vertrag doch für die Entwicklung unseres Hamburgischen Bürgerthums und der inneren Hamburgischen Handelseinrichtungen eine grosse historische Bedeutung behalten. Denn in diesem Meinungsaustausch, in den wenigen Aktenstücken, die hinüber und herüber gewechselt wurden, zeigt sich der Gegensatz zwischen einer im Untergehen begriffenen Handsepoche und den sich emporarbeitenden Anschauungen einer modernen Zeit. Die Kommerzdeputation vertrat im Wesentlichen den Standpunkt des durch Privilegien geschützten Hamburger Kaufmannsstandes, der den Fremden nur zulassen wollte, wenn er bei seinen Geschäften die Vermittlung eines Hamburger Bürgers benutzte und diesem somit einen Theil des Verdienstes zukommen liess. Und von diesem Standpunkte aus war der Vertretung der Hamburgischen Kaufmannschaft, war auch einem grossen Theil dieser selbst der Artikel 6 des Vertrages ein Dorn im Auge¹⁾), mochte nun die Gleichstellung mit den Hamburgischen Bürgern oder nur die Behandlung auf dem Fusse der meistbegünstigten Nation verstanden sein; denn in jedem Falle sah man in dem Artikel 6 den ersten völkerrechtlichen Eingriff in alte, liebgewonnene Lokal-Privilegien von mehr oder weniger realem Werth. Der Senat dagegen fasste die Bedeutung des Vertrages höher auf, als derselbe in den augenblicklichen materiellen Vortheilen sich darbot; allerdings kamen diese, wie die Kommerzdeputirten bemerkten, zunächst wohl nur der Rhederei zu Gute; aber fernerhin musste doch auch der Gesammthandel Nutzen aus dem Vertrage ziehen.

Eine nützliche Folge, die nicht zu unterschätzen ist, hatte der Vertrag sofort; das war der Durchbruch der wahrhaft liberalen Anschauung,

¹⁾ So auch dem Verfasser der handschriftlichen Monatsberichte über den Hamburgischen Handel, Gaedechens.

die sich in den oben mitgetheilten Worten des Senatsprotokolls wiedergiebt. Kann man den Standpunkt der sich dem Vertrage gegenüber ablehnend verhaltenden Kommerzdeputirten als den der Alten Welt, des alten Hamburg bezeichnen, so ist der des Senats beeinflusst von den Gedanken, die, vermittelt und veranlasst durch den Vertrag Rumpff's, aus der Neuen Welt herüberkamen. Rumpff hatte bereits in seinem Hauptberichte über die Verhandlungen seine Ueberzeugung ausgesprochen, dass „die präzise Feststellung unserer kommerziellen Beziehungen mit den Vereinigten Staaten, diesem natürlichen Verfechter des freieren Zwischenhandels, aus einem höheren Standpunkte, ein wichtiges Interesse bis in die spätere Zukunft für uns hat und folgereich werden kann. Bei der fortschreitenden Entwicklung der völkerrechtlichen Verhältnisse aller handelnden Nationen zur grösseren Freiheit und unbeschränkter Konkurrenz, werden, wie ich kaum zweifle, die Verträge der Vereinigten Staaten zur Basis und Richtschnur dienen, in der alten wie in der neuen Welt, und möchten in dieser Rücksicht eine mehr dauernde Wichtigkeit haben als die Verträge mit den meisten der andern amerikanischen Staaten.“

Darin liegt die Bedeutung des amerikanischen Vertrages für die innere Handelspolitik Hamburgs, dass er den Anstoss gab zu einer freieren, weniger engherzigen Auffassung in Bezug auf die Stellung der Nicht-Hamburger im Handel der Stadt.

Uebrigens erklärte sich die Kommerzdeputation „mit den liberalen Handelsprincipien des Senats vollkommen einverstanden,“ und nahm auch in der Folgezeit mehrfach Veranlassung, an sie zu erinnern und ihre Anwendung zu empfehlen.

Wenn der Senat noch in seiner Motivirung bei der Vorlage der Verträge erklärt hatte, dass bestehende gesetzliche Anordnungen durch dieselben nicht beeinflusst würden, so empfahl er schon im Oktober der versammelten Bürgerschaft eine Abänderung des § 20 der Maklerordnung, eine Nothwendigkeit, auf welche die Kommerzdeputirten gleich nach der ersten Einsichtnahme des nordamerikanischen Vertrages aufmerksam gemacht hatten. Der § 20 ordnete die Vermittelung eines Maklers bei Frachtgeschäften an, eine Bestimmung, die namentlich im Verkehr der englischen Schiffe in Hamburg schon zu mancherlei Beschwerden Veranlassung gegeben hatte. In Anbetracht dessen, und da „die Stipulationen der Traktate mit den Vereinigten Staaten von Amerika und Mexiko, wenn auch nicht das unbezweifelte Recht, doch in jedem Falle einen noch bessern Vorwand zu endlos erneuten Beschwerden darbieten würden, als die des Vertrages mit Grossbritannien, wurde nunmehr verfügt, dass es

in Zukunft jedem Schiffer freistehen solle, seine Geschäfte allein und ohne Zuziehung eines Kaufmanns zu betreiben.

Werfen wir noch einen Blick auf die Wirkung, welche der Vertrag auf die in Hamburg wohnenden und Handel treibenden Engländer hatte. Diese befanden sich grade damals in einer gewissen Aufregung; bereits seit 1824 schwelten Verhandlungen über Kapitalien des alten englischen Court, eine britische Kirche, Rechte der Engländer in Hamburg u. s. w.¹⁾ Viele Beschwerden wurden bei dieser Gelegenheit wieder vorgebracht, neue erhoben und alte wieder aufgefrischt. Auch der neue hansisch-amerikanische Vertrag ward als Werkzeug benutzt, um angebliche Rechte der Engländer in Hamburg geltend zu machen. Der Artikel 6 des Vertrages wurde unter die Lupe genommen und entdeckt, dass derselbe den Amerikanern die Freiheit gewährte, Gross- und Kleinhandel in Hamburg treiben zu können, ohne dass sie genötigt seien Bürger zu werden, und folglich auch ohne den Bürgereid zu leisten oder im Bürgermilitär zu dienen. Eine Erkundigung nach der Interpretation des Artikels ergab natürlich sofort, dass dies ein Irrthum war, indem der letzte Theil des Artikels die Amerikaner allen für die Hamburger massgebenden Gesetzen unterwarf²⁾. Nichtsdestoweniger wurde seitens der Engländer ein Promemoria an die britische Regierung gesandt; in diesem Schriftstück³⁾ verlangten die Petenten die Freiheit des Handelns, Deklarirens am Zoll, Errichtung eines Bankkontos u. s. w. auch ohne die Notwendigkeit des Bürgerwerdens, und zwar mit ausdrücklichem Hinweis auf die angeblich den Amerikanern gemachte Konzession. Allerdings wäre dieselbe bisher noch nicht praktisch ausgenutzt worden, da kein amerikanischer Bürger in Hamburg ansässig war.

Erst im Jahr 1834 erfolgte hierauf Weiteres; die Frage war eben mehr eine akademische; bis 1834 hatte nur ein Kapitän eines amerikanischen Schiffes dasselbe selbst und ohne Vermittlung am Zoll klarirt⁴⁾. Palmerston aber beauftragte⁵⁾ den Generalkonsul Canning im April 1834 damit, den Hamburgischen Senat um eine Interpretation und die praktische Wirkung des Vertrages mit den Vereinigten Staaten zu ersuchen.

¹⁾ Vergl. Correspondence relative to complaints of british subjects at Hamburg. Parliamentary Papers 1835.

²⁾ Ebenda Nr. 26. Der Generalkonsul Canning an John Bidwell. 1830. März 26.

³⁾ Ebenda Nr. 28. Osmond Gilles und Thomas Beckitt an den Earl of Aberdeen, 1830. 13. April.

⁴⁾ Ebenda Nr. 42. Generalkonsul Canning an Palmerston. 1834. 14. Febr.

⁵⁾ Ebenda Nr. 46.

Am 30. Januar 1835 konnte Canning mittheilen¹⁾, dass nach officieller Anzeige die Meinung jenes Vertrages nicht sei, dass durch ihn die amerikanischen Bürger in Hamburg andere oder grössere Privilegien als die britischen Unterthanen geniessen sollten. Damit war die Sache erledigt.

c. Nach dem Abschlusse des Handelsvertrages von 1827.

In den nächsten Jahren nach dem Abschluss des Handelsvertrages nahm der hansestädtisch-nordamerikanische Verkehr zu. Die Exporte aus den Hansestädten nach dort stiegen von Dollars 1 873 278 in 1829/30 auf 4 994 820 in 1835/36, und die Exporte von den Vereinigten Staaten nach den Hansestädten betrugen in denselben Jahren 2 274 880 bzw. 4 363 882 Dollars. Dann folgte die Depression der Krisis von 1837, deren Folgen sich mehrere Jahre bemerklich machten; im Jahre 1842/43 war die Einfuhr von den Hansestädten nach den Vereinigten Staaten auf 920 865 Dollars gesunken, die Ausfuhr aus den Vereinigten Staaten betrug aber immer noch 3 291 932 Dollars.

Die Frequenz der hanseatischen Flaggen in den amerikanischen Häfen wird für diese Zeit durch folgende Ziffern illustrirt.

	Einlaufend	Auslaufend
1830	9 653 Tons	9 006 Tons
1831	11 176 "	12 319 "
1832	22 351 "	19 540 "
1833	29 285 "	27 208 "
1834	25 265 "	24 513 "
1835	28 218 "	28 421 "
1836	39 525 "	43 256 "
1837	70 703 "	65 538 "
1838	37 538 "	39 636 "
1839	41 139 "	38 067 "
1840	41 874 "	44 772 "

Innerhalb dieses Jahrzehnts verfünffachte sich also dieser Verkehr, soweit er durch die hanseatische Flagge vermittelt wurde. Das Verhältniss zwischen der hanseatischen und amerikanischen Flagge in dieser Fahrt verschlechterte sich zunehmend für letztere Flagge. Zwischen 1826 und 1830 war in der Fahrt Bremen-Vereinigte Staaten das Verhältniss noch derartig gewesen, dass $\frac{5}{7}$ der Schiffe amerikanisch und $\frac{2}{7}$ bremisch waren; 1831—35 waren es zu $\frac{3}{7}$ amerikanische und $\frac{4}{7}$ bremische Schiffe.

¹⁾ Ebenda Nr. 54.

1836—40 aber $\frac{1}{5}$ amerikanische und $\frac{4}{5}$ Bremische. Aehnlich war das Verhältniss in der Fahrt nach und von Hamburg.

Folgende Ziffern zeigen die allmählich stattfindende Veränderung im Verhältniss der Flaggen innerhalb des hansestädtisch - amerikanischen Verkehrs.

Es liefen aus amerikanischen Häfen nach den Hansestädten aus:

in Tons:

	amerik. Flagge	nichtamerik. Flagge (meist hanseatich)		amerik. Flagge	nichtamerik. Flagge (meist hanseatich)
1820/21	17 308	4 091	1835/36	7 208	37 236
1825/26	13 510	4 937	1836/37	6 957	48 565
1829/30	14 728	10 262	1837/38	8 366	34 542
1830/31	17 147	17 487	1838/39	4 892	29 998
1831/32	18 452	25 778	1839/40	17 849	42 324
1832/33	9 296	27 163	1840/41	14 123	46 147
1833/34	16 719	27 127	1841/42	16 779	54 060
			1842/43	13 937	42 075

Diese Fortschritte der hanseatischen Rhederei im transatlantischen Verkehr konnten den Amerikanern, die sich schon damals des Besitzes einer vortrefflichen Handels- und Schiffahrtsstatistik erfreuten, nicht verborgen bleiben. Die Ursachen, die dieser Bevorzugung der hanseatischen Flagge zu Grunde lagen, sind mehrfacher Art.

Zunächst ist die allgemeine Stagnation in der amerikanischen Rhederei und Schiffsbauerei in Betracht zu ziehen.

Im Jahre 1825 betrug die amerikanische Handelsflotte 119 997 Tons, 1830 : 58 084 Tons, 1842 : 129 084 Tons. Während in Amerika die Einen diesen Rückgang — denn ein solcher geht auch aus einem Vergleich der Ziffern von 1825 und 1842 hervor — ausschliesslich den Reciprocitätsverträgen zuschrieben, wurde andererseits doch auch auf die den Schiffsbau Amerika's geradezu verhindernde Zollpolitik der Vereinigten Staaten hingewiesen. Beides hat jedenfalls zusammengewirkt. Die Zollpolitik Amerika's vertheuerte das Schiffsbaumaterial und verdarb den Amerikanern den Geschmack an der eigenen Rhederei; die Reciprocitätsverträge, namentlich diejenigen mit den nordeuropäischen, am billigsten Schiffe bauenden Nationen, und die Gleichstellung dieser Nationen in der direkten und indirekten Fahrt mit den Amerikanern, versetzten die eigene Frachtfahrt der Letzteren in natürlichen Nachtheil. Was die Hansestädte speziell betraf, so darf man die praktische Bedeutung der Bestimmung ihres Vertrages, der den Genuss der Privilegien der hansischen Flagge

allen im Besitze der Hansestädte und ihrer Bürger befindlichen Schiffen gewährleistete, nicht allzu hoch schätzen. Nur äusserst selten war für die Hansestädte diese Bestimmung eine Begünstigung; von den 214 Bremischen Schiffen im Jahre 1843 waren nur 26 nicht an der Weser, von diesen letzteren aber 11 in den Vereinigten Staaten gebaut¹⁾.

Eine Ursache aber, die mindestens ebenso sehr beigetragen hat, die Frachtfahrt der hansestädtischen Rhederei zuzuwenden, und gegen die weder eine veränderte Zollpolitik noch eine Kündigung der Handelsverträge im Stande war etwas auszurichten, war die zunehmende Auswanderung aus Europa nach den Vereinigten Staaten. Sie lieferte den Hansestädten eine lohnende Ausfracht, gab Veranlassung zu weiterer Vermehrung der eigenen Rhederei und hat dadurch im hohen Grade nicht allein den direkten Verkehr zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten gefördert, sondern auch dem Gesammthandel der Hansestädte einen starken Antrieb gegeben.

Dem Umstande, dass sich in den ersten Jahrzehnten der zunehmenden Auswanderung diese vorzugsweise Bremen zuwandte²⁾, ist es denn auch zu einem nicht geringen Theil zuzuschreiben, dass Bremen lange Zeit im Waarenverkehr mit den Vereinigten Staaten das Uebergewicht über das sonst ja in keiner Hinsicht zurückstehende Hamburg gehabt hat.

Natürlich war man in manchen Kreisen der Vereinigten Staaten, namentlich in denen der Rheder, über diese unleugbaren Thatsachen nichts weniger als erfreut und gern geneigt, bei passender Gelegenheit sie zu Agitationszwecken zu benutzen.

Der Vertrag lief im December 1839 ab, bestand aber stillschweigend fort. In den Hansestädten konnte man keine Ursache haben, an ihm zu rütteln; ja man liess sich sogar eine offbare Verletzung des Vertrages

¹⁾ Vergl. den Bericht des Staatssekretär Upshur an den Präsidenten der Vereinigten Staaten vom 24. Nov. 1843. Dann Hamb. Börsenhalle 22. Juni 1843, 30. Januar 1844 u. a. m.; vergl. auch Report on the commercial relations of the United States with foreign nations etc. Washington 1842, S. 42: „The liberality of the U. St., extended towards the Hanse Towns, under the treaty, in allowing all ships owned, instead, as in the case of the English convention with those towns, all ships built within their dominions, to enjoy the privilege of the flag, has nearly shut American vessels out from the carriage in the German trade; and, as far as it respects the port of Bremen (concerning the commerce of which the Department is placed in possession of more official information than that of Hamburg) has thrown almost the entire carrying trade between that port and the U. St. into the hands of the Bremen ship-owners.“ Vergl. auch Annual report on foreign commerce for the year ending Sept. 30. 1859, Washington 1860, S. 301. Schreiben des Konsuls der Vereinigten Staaten in Bremen an den Gesandten in Berlin, Wheaton, vom 20. Sept. 1841.

²⁾ Vergl. hierüber meinen Aufsatz in den Schriften des Vereins für Socialpolitik Bd. 52, S. 389 ff.

gefallen, ohne gegen dieselbe zu remonstrieren. Es sprach nämlich der Zolltarif der neuen Revenue Bill von 1842 die Zollfreiheit für Thee und Kaffee, direkt von den Erzeugungsländern in nordamerikanischen Schiffen eingeführt, aus. Da man aber die Versicherung aus Amerika erhalten hatte, dass die Gleichstellung der hanseatischen Schiffe mit den nordamerikanischen jenes Tarifes unerachtet durch Instruktionen an die Zollbehörden gesichert sei, liess man in den Hansestädten, in der Besorgniß, durch Reklamationen eine Kündigung des Vertrages seitens der Vereinigten Staaten herbeizuführen, die Sache auf sich beruhen. Der Gesamtnutzen des Vertrages schien den eventuell durch jenen Tarif der hanseatischen Rhederei erwachsenden Schaden zu überwiegen.

In dieser Erwägung wurden die Hansestädte noch bestärkt dadurch, dass gerade in jener Zeit sich in den Vereinigten Staaten eine Strömung gegen die von diesen geschlossenen Handelsverträge zeigte, die auch dem hansestädtischen Vertrage verhängnissvoll zu werden drohte.

Schon im Mai 1842 war im amerikanischen Kongress ein Antrag gestellt worden, alle Verträge zu kündigen, in denen die Reciprocität sich auf mehr ausdehnte, als den direkten Austausch der beiderseitigen Landesprodukte. Nicht am wenigsten sollte dieser Antrag die Hansestädte treffen, deren Vertrag, wie wir oben gesehen, weit über die enge Auffassung jenes Antrages hinausging.

An der Spitze der Agitation für diesen Antrag stand der bekannte Daniel Webster; in öffentlichen Wahlreden¹⁾ etc. bezeichneten er und seine Genossen ein Reciprocitätsverhältniss zwischen einem Staate, der Tausende von Quadratmeilen besitze, und drei Städten, deren Territorium auf wenige Quadratmeilen und deren Einwohnerzahl auf ein paar Hunderttausend beschränkt sei, als eine Lächerlichkeit; sie wiesen ferner auf die Verdrängung der einheimischen Rhederei aus der Fahrt nach Deutschland hin und forderten Schutz für die nationale Flagge.

Die Anstrengungen Webster's und seiner Partei blieben aber nach dieser Richtung hin fruchtlos. Nachdem der erste Eindruck der Reden jener Männer verwischt war und der praktische amerikanische Verstand die Sache nüchtern zu betrachten anfing, konnte man sich nicht verhehlen, dass die Hansestädte die Ausfuhrhäfen von ganz Deutschland und einem beträchtlichen Theile Europa's waren und dass desshalb in dieser Beziehung den eigenthümlichen staatsrechtlichen Verhältnissen des Deutschen Bundes Rechnung zu tragen sei²⁾.

¹⁾ Vergl. u. A. Hamb. Börsenhalle 15. Juni 1843.

²⁾ Vergl. auch Priv. corr. of Clay, S. 474, Bodisco an Clay 1843, Juni 27.: Bremen is one of the two great outlets of your important and growing trade with

Doch wäre vielleicht die Agitation eines Mannes, wie Webster, nicht ohne Erfolg geblieben, wenn nicht die Hansestädte einen eifrigen Verfechter ihrer wohlverstandenen Interessen in der Person des preussischen Gesandten in Washington, des Herrn von Rönne, gefunden hätten. „Dieser Mann,“ wie die Hamburger Kommerzdeputation sich ausdrückte, „von dem allein richtigen, leider nur zu oft verkannten Gesichtspunkte ausgehend, dass die hanseatischen Handelsinteressen identisch seien mit der allgemeinen deutschen Wohlfahrt, dass namentlich jede Beeinträchtigung der freien Bewegung der hanseatischen Schiffahrt eine unmittelbare Rückwirkung auf den Exporthandel Deutschlands und namentlich der Zollvereinsstaaten äussere,“ dieser Mann trat mit persönlichem Einfluss und in litterarischer Thätigkeit für die bedrohten Hansestädte ein. So warf er in einem Artikel im „Washington Globe“ vom 7. Februar 1843 die Frage auf, ob denn nicht vielmehr die Vereinigten Staaten diejenigen sein würden, die, wenn der erwähnte Antrag angenommen werde, den Schaden davon hätten; denn es sei doch unzweifelhaft, dass mehr nordamerikanische Schiffe im indirekten Handel mit den Hansestädten beschäftigt seien, als hanseatische Schiffe in demjenigen mit den Vereinigten Staaten.

Ferner wies Rönne auf die natürliche, aus der Auswanderung für die Hebung der hanseatischen Rhederei resultirende Folge hin, und beleuchtete in klarer Ausführung die gesammte Sachlage.

Der Sturm ging nun glücklich vorüber; der Kongress gab den Wünschen Webster's und seiner Freunde keine Folge. „Dank den Bemühungen Herrn von Rönne's,“ so schrieb der Bremische Generalkonsul Schuhmacher in Baltimore im Februar 1843, „ist man jetzt in Washington über die Verhältnisse der Hansestädte zum grossen Deutschland besser unterrichtet und betrachtet sie nicht mehr als kleine abgesonderte Republiken, mit denen man nicht viel Umstände zu machen brauche.“

Für die glückliche Regelung noch einer andern Angelegenheit, die wir hier gleich erwähnen wollen, hatte man namentlich in Hamburg Ursache, dem Herrn von Rönne dankbar zu sein. Anfang 1843 wurde dem Kongress ein Gesetzentwurf vorgelegt, nach dem die Mark Banko beim Eingangszoll gleich $35\frac{1}{2}$ Cents gerechnet werden solle, d. h. $\frac{1}{2}$ Cent mehr als üblich. Da aber der Eingangszoll nach dem Werthe der Waaren erhoben und die Werthangabe der Fakturen dabei berücksichtigt wurde, so würde jene Erhöhung sicher auf den Import nach den Vereinigten Staaten ungünstig eingewirkt haben. Der Hamburgische Konsul Schmidt

the German league. To disturb that trade for the sake of the few ships she employs, would be a hazardous experiment.“

in New-York wandte sich sogleich an Herrn von Rönne; des Letzteren Bemühungen gelang es mit Unterstützung seitens des Repräsentanten von New-York, Mc Keon, im Kongress es durchzusetzen, dass 35 Cents anstatt $35\frac{1}{2}$ gesetzt wurde.

Das Verhältniss der Flaggen im hanseatisch-amerikanischen Verkehr gestaltete sich auch in der Folgezeit nicht günstiger für die Amerikaner.

Es klarirten aus amerikanischen Häfen nach den Hansestädten (in Tons):

	amerikan. Flagge	nichtamerikan. Flaggen		amerikan. Flagge	nichtamerikan. Flaggen
1843/44	12 749	50 656	1850/51	16 696	69 724
1844/45	16 016	59 007	1851/52	27 521	87 500
1845/46	8 143	60 807	1852/53	26 995	85 281
1846/47	12 127	56 634	1853/54	23 765	103 220
1847/48	15 737	59 109	1854/55	34 686	112 507
1848/49	23 385	44 264	1855/56	54 433	100 844
1849/50	21 156	68 016			

Was speziell den Verkehr zwischen Bremen und den Vereinigten Staaten betrifft, so sieht man aus folgenden, der Bremischen Handelsstatistik entnommenen Zahlen die Stellung der Bremischen Flagge in jener Fahrt.

Es kamen Schiffe in Bremen von den Vereinigten Staaten an:

	Ueberhaupt	darunter Bremische Flagge	also Bremische in Prozenten
1851	40 771 Lasten	27 639 Lasten	67,79
1856	72 159 "	43 562 "	60,37
1861	96 363 "	76 661 "	79,55
1862	67 011 "	63 441 "	94,67
1863	73 633 "	69 061 "	93,79
1864	74 346 "	67 457 "	90,73
1865	90 986 "	77 173 "	84,82
1866	138 562 "	106 208 "	76,65
1867	192 844 "	138 367 "	71,75
1868	208 571 "	173 931 "	83,39

Es ist begreiflich, dass die Klagen der Amerikaner über dieses Verhältniss nicht aufhörten. Nicht alle amerikanischen Beurtheiler waren so einsichtig und verständig wie der Verfasser eines Aufsatzes in Hunt's Merchants Magazine¹⁾). Die bedeutende Zunahme der hanseatischen Schiffahrt als eine Folge des Vertrages von 1827 wird in diesem Aufsatz nicht verkannt; dieser Vertrag wird bezeichnet als „probably the nearest approach

²⁾ Vol. XVII. (1847) S. 349: „The commercial treaties of the United States with reference to the progress of commercial freedom.“

to free trade extant“ und verglichen mit den Verträgen Englands und der Vereinigten Staaten kurz vor der ersten französischen Revolution. Der Vertrag mit den Hansestädten hat, so wird ausgeführt, den allgemeinen Welthandel und den Konsum amerikanischer Produkte in Deutschland durch die Förderung der Transportmittel erleichtert; er hat in mässigerem Verhältniss ungefähr denselben Einfluss auf den amerikanischen Handel im Allgemeinen gehabt, wie die Aufhebung der Schiffahrtsgesetze von Frankreich, England und Belgien auf den Vertrieb des amerikanischen Getreides etc. im Sommer 1847.

Konnte dieser Hinweis auf die allgemeinen Vortheile, die der Vertrag mit den Hansestädten beiden Kontrahenten brachte, der Verbreitung einer richtigen wirthschaftlichen Auffassung des Verhältnisses nur förderlich sein, so war dagegen in manchen amerikanischen Kreisen die Ueberzeugung von dem Werthe des Vertrages, so wie er bestand, nicht ganz fest. Namentlich zieht sich durch die ein vortreffliches Material darbietenden Berichte der Konsuln der Vereinigten Staaten in den Hansestädten wie ein rother Faden die stete Mahnung, dass durch den bestehenden Vertrag die Interessen der Amerikaner geschädigt würden.

Die Ausstellungen, die von den Konsuln gegen den Vertrag gemacht wurden, sind mehrfacher Art.

Zunächst wurde an die Abnahme der amerikanischen Flagge im direkten Verkehr mit den Hansestädten erinnert. Die hierfür aufgeführten Gründe sind die schon erwähnten; es tritt aber in den Vordergrund noch ein weiterer, mehrfach in jenen Berichten genannter; „so lange Schiffe,“ schreibt der Konsul in Hamburg im September 1854¹⁾ „im Norden Deutschlands billiger gebaut werden können, als in den Vereinigten Staaten, werden die Hamburgischen Kaufleute, wenn sie fremden Schiffsraumes bedürfen, immer dänische, schwedische, hannöversche, holsteinische, mecklenburgische und oldenburgische Schiffe chartern, um Auswanderer und Waaren nach den Vereinigten Staaten und allen Gegenden der Welt zu führen. Da Hamburg Reciprocitätsverträge mit den meisten Nationen geschlossen hat, so kann es, wenn die eigene Flotte nicht ausreicht, immer die Schiffe anderer Flaggen chartern“; so wird öfter geklagt.²⁾

Aber nicht nur in der direkten Fahrt nach und von den Ver-

¹⁾ Report on the commercial relations of the U. St. with all foreign nations. Washington 1857, Vol. 3, S. 259.

²⁾ Vergl. auch Annual report on foreign commerce for the year ending Sept. 30, 1859, Washington 1860, S. 298. Konsularbericht aus Bremen vom Juni 1859: „It is an undoubted fact, that American vessels are never, or seldom, chartered by the German merchants in the U. St., when German vessels are to be had.“

einigten Staaten wird die Konkurrenz der hanseatischen Flaggen schwer empfunden und von den Konsuln ernstlich zur Erwägung empfohlen; auch hinsichtlich der indirekten Fahrt erhoben die letzteren ihren Warnruf.

„Die Schiffe der Hansestädte,“ so schrieb 1859 der Konsul in Bremen, „konkurriren mit den unsrigen namentlich in der Fahrt von Ost- und Westindien, China und den Südseeinseln. Diese Konkurrenz muss und wird immer erfolgreich bleiben, so lange die Bestimmungen dieses Vertrages in Kraft sind. Es kann nie in den Berechnungen der Kontrahenten des Vertrages im Jahre 1827 gelegen haben, dass die Wirkung derselben nach 31 Jahren nicht allein darin bestehen sollte, unsere Schiffe von jeder Beteiligung an dem Handel mit diesen Häfen auszuschliessen, sondern tatsächlich eine Konkurrenz mit unserer Rhederei im gesammten Welthandel zu schaffen. Ich zögere nicht zu behaupten, dass der gegenwärtige grosse und blühende Handel der Hansestädte, namentlich Bremens, in hohem Grade verdankt wird den durch den Vertrag von 1827 gewährten Begünstigungen.“ Der Konsul schlug desshalb eine Modifikation des Vertrages dahin vor, dass die von den Vereinigten Staaten zu bietende Reciprocity beschränkt werde auf die direkte Fahrt zwischen deutschen Häfen und denen der Vereinigten Staaten.

Ob dieser Vorschlag von der amerikanischen Regierung überhaupt in Erwägung gezogen, muss dahingestellt bleiben. Thatsächlich sah sie sich nicht veranlasst, in einen Handelsverkehr störend einzugreifen, dessen allgemeine grossartige Bedeutung mehr in die Wagschale fiel als die Interessen einiger amerikanischer Rheder.

Eine Thatsache aber, auf welche die amerikanischen Konsuln ferner aufmerksam machten und in der sie eine hauptsächliche Ursache der Abnahme der amerikanischen Schiffahrt erblickten, war der Mangel an amerikanischen Häusern in den Hansestädten. „Alle Schwierigkeiten hinsichtlich der Ausdehnung unseres Handels in und mit Hamburg liegen nicht in irgend welchen Gesetzen oder Bestimmungen Hamburgs, sondern in den eigenthümlichen Gesetzen etc. ganz Deutschlands und dem Nichtvorhandensein von amerikanischen Häusern in Hamburg.“ So der amerikanische Konsul in Hamburg im September 1854¹⁾. Und in einem Berichte aus derselben Stadt vom Februar 1857²⁾ heisst es: „Amerikanische Schiffsrheder können nicht eher erwarten, voll an diesem Verkehr theilzunehmen, als bis sich amerikanische Häuser in diesen Häfen etabliert haben. Wahr-

¹⁾ Report on the commercial relations of the U. St. with all foreign nations. Vol. 4, S. 357. Washington 1857.

²⁾ Annual report on foreign commerce for 1857—58, Washington 1859, S. 273.

scheinlich ist es nur Wenigen bekannt, dass in Hamburg, dessen Import- und Exporthandel etwa 400 Mill. Dollars jährlich umfasst, kein einziger amerikanischer Bürger das Rhedereigeschäft oder den direkten Import mit Amerika betreibt.“

Mit dem Hinweis auf diese Thatsache wurde ein Punkt berührt, der in der Geschichte des Handelsvertrags von 1827 eine interessante Rolle spielt. Der ominöse Artikel 6 des Vertrages wird in den amerikanischen Konsularberichten der 50er Jahre sehr oft erwähnt.

Durch diesen Artikel war, wie wir oben gesehen, allen amerikanischen Kaufleuten, Schiffskapitänen und andern Bürgern freigestellt, selbst ihre eigenen Geschäfte in den Hansestädten zu treiben, sowohl in Hinsicht auf die Konsignation und den Verkauf ihrer Güter etc. im Gross- und Kleinhandel, im Laden, Löschen und Versenden ihrer Schiffe, „wobei sie sich den Gesetzen, Dekreten und eingeführten Gebräuchen zu unterwerfen haben, welchen die eingeborenen Bürger unterworfen sind“. War so im Allgemeinen den Nichtbürgern der Handel freigegeben, so war er im Besonderen doch nicht unwesentlich beschränkt.

Nach der Verordnung über das Hamburgische Bürgerrecht war zum Deklariren von Waaren auf Transito nur ein im Besitze des Grossbürgerrechts befindlicher Einwohner berechtigt; auch durch die neue Verordnung vom 29. Oktober 1845 wurde hierin keine Aenderung vorgenommen; im Einklang damit verbot § 11 der Zollordnung die Transitodeklarationen Allen, ausser Grossbürgern. Solange der Transito bestand, waren also die Amerikaner, wie alle Fremden, genötigt, das Grossbürgerrecht zu erwerben, wenn sie am Hamburgischen Handel theilnehmen wollten; denn die Transitodeklaration gehörte zu den alltäglichen geschäftlichen Funktionen eines Hamburger Grosskaufmanns. Die zahlreichen in Hamburg wohnenden und handeltreibenden Engländer pflegten desshalb zumeist das Bürgerrecht zu erwerben. Wollte sich ein Amerikaner nicht dazu verstehen, Grossbürger zu werden, so musste er auf die Möglichkeit, in Hamburg Grosshandel zu treiben, verzichten; auch der Artikel 2 der Verordnung von 1845, nach dem die durch Staatsverträge eingegangenen Verpflichtungen von dieser Verordnung nicht berührt wurden, konnte den Amerikanern nichts nützen, da der Vertrag ja bestimmte, dass sie sich den Gesetzen u. s. w., denen die eingeborenen Bürger unterworfen seien, zu fügen hätten.

Es lag in der Natur der Sache, dass amerikanische Bürger nicht in dem Grade das Bedürfniss empfanden, sich in den Hansestädten als Kaufleute niederzulassen, wie umgekehrt die Hansestädter in Amerika. Die

Frage, wie sich die Auffassung der Amerikaner von dem Artikel 6 des Vertrages von 1827 mit der Auslegung und praktischen Anwendung desselben seitens der Hamburger vereinigen würde, ist demnach nie eine brennende geworden. Aber angeregt wurde sie doch von amerikanischer Seite, wenn auch erst lange Jahre nachdem der Vertrag ins Leben gerufen war. Es war in den 50er Jahren, einer für die neueren Einrichtungen des Hamburgischen Handels sehr bewegten Zeit, als sich die Amerikaner zuerst gegen den Artikel 6 äusserten. In dem werthvollen „Report on the commercial relations of the U. St. with all foreign nations“, der in 4 Quartbänden 1857 dem Kongress vorgelegt wurde, finden sich u. A. ausführliche Berichte aus den Hansestädten vom Jahre 1854. Da schreibt der Konsul in Hamburg (Bd. 3, S. 257): „Es scheint, dass die Behörden in Hamburg nicht das Recht unserer Mitbürger, hier Geschäfte zu treiben, anerkennen, sondern dies nur dulden, so lange es ihnen räthlich erscheint. Der Artikel 6 des Vertrages mit den Hansestädten gewährt, wie die Hamburger behaupten, unseren Bürgern gar keine Rechte; denn nicht einmal eines Grossbürgers Sohn gilt als Bürger, bevor er allen Vorschriften etc. genügt, alle Gebühren bezahlt und den üblichen Eid geleistet hat. Die Lokalgesetze und Ordnungen für die Kaufmanns- und Handwerks-gilden sind nicht nur in Hamburg, sondern in den meisten andern deutschen Staaten entschieden jeder freien Bewegung unserer Bürger, die Geschäfte treiben wollen, zuwider. Dies Konsulat ist energisch bei jeder Gelegenheit für die unseren Bürgern aus dem Vertrage zukommenden Rechte eingetreten, hat aber das Recht zum Ein- und Ausklariren von Waaren zum Transito nicht erlangen können.“ Weiterhin gab der Konsul zu, dass die Amerikaner in Hamburg nicht anders behandelt würden wie alle übrigen Nationen, es herrsche vollkommen Gleichheit für alle Fremde, „aber das Recht, Geschäfte in Hamburg zu treiben, wird ausschliesslich für die Hamburger Bürger in Anspruch genommen“. Dass Letzteres eine Ueberreibung war, liegt auf der Hand; kein Gesetz, keine Verordnung verbot den Fremden, Geschäfte zu treiben.

Einen kleinen Fortschritt in der Behandlung der Amerikaner in Hamburg konstatirt ein Konsularbericht vom September 1857: „In der auswärtigen Frachtfahrt können die amerikanischen Schiffe mit den Hamburgischen konkurriren; aber das ganze Geschäft des Frachten-Suchens und Beaufsichtigens der Ladung und Schiffe liegt in Hamburg in den Händen vereideter Makler. Diese müssen Hamburger Bürger sein. Die speziellen Gesetze in Hamburg und allen deutschen Bundesstaaten in Betreff der Handels- oder Handwerkergilden würden in jedem Fall ein

grosses Hinderniss für die Amerikaner, in Hamburg Geschäfte zu treiben, bilden. Erst in den letzten Jahren ist amerikanischen Bürgern erlaubt, Geschäfte jeder Art in Hamburg zu treiben; und sogar die Wenigen, die als Agenten für amerikanische Manufakturen Geschäfte in Hamburg betreiben, pflegen gewöhnlich eine Hamburgische Firma zu benutzen, um die Waaren am Zoll zu deklariren.“

Dieselben Klagen ertönten noch später in ähnlicher Weise. Ein Wandel in der Stellung nicht allein der Amerikaner, sondern aller Fremden im Hamburgischen Handel wurde erst durch die wichtige Zollverordnung vom 28. December 1864 geschaffen, indem nun gegen gewisse Kautelen auch die Nichtstaatsangehörigen, die in Hamburg selbständig Geschäfte betrieben, zu Transito-Deklarationen berechtigt wurden. Endgültig und vollständig aber wurde in dieser Beziehung jeder Unterschied zwischen Fremden und Hamburger Bürgern oder Staatsangehörigen beseitigt durch die Aufhebung des Transito, d. h. die Herstellung völliger Verkehrsfreiheit in Hamburg im Jahre 1874.

2. Die Republik Texas.

Als sich in der Mitte der 30er Jahre Texas von Mexiko losriß und sich als selbständige Republik proklamirte, stand von den Hansestädten nur Bremen in direkter Handelsbeziehung mit dem Hafen dieses Landes, Galveston.

Obwohl die staatliche Unabhängigkeit der Republik wenig gesichert erschien, schlossen doch Grossbritannien, Frankreich und die Niederlande Handelsverträge mit derselben ab. Da in Texas zum Nachtheil der nicht durch Verträge privilegierten Flaggen hohe differentielle Zölle erhoben würden, konnte allerdings ein Vertrag mit der Republik nicht ohne Werth sein. Der Senat von Bremen erliess am 9. August 1843 „in Betracht der seit einigen Jahren zwischen Brümen und der Republik Texas bestehenden Handelsverbindungen und zum Zwecke, dieselben auf die Grundlage einer gerechten und vollkommenen Gegenseitigkeit möglichst zu erweitern,“ die Erklärung, „dass Schiffe unter texanischer Flagge und deren Ladungen in den Bremischen Häfen rücksichtlich der Schiffsabgaben und Waarenzölle auf völlig gleichem Fusse behandelt werden sollen mit Bremischen Schiffen, sofern und so lange Bremische Schiffe und deren Ladungen in den Häfen der Republik Texas die gleiche Begünstigung geniessen.“

Durch diese Reciprocitätserklärung, die allerdings im Hinblick auf das Nichtvorhandensein einer texanischen Rhederei den Bremern wenig kostete, scheinen diese die gleiche Behandlung ihrer Schiffe mit denjenigen Hollands, Frankreichs und Englands in Texas erreicht zu haben.

Ein wirkliches Vertragsverhältniss war nun aber doch vorzuziehen.

Schon im Sommer 1841 hatte der texanische Gesandte in London, Hamilton, sich zu Verhandlungen über einen Handelsvertrag mit den Hansestädten bereit erklärt. Damals blieb es bei dieser Anregung. Als aber in den ersten Tagen des Januar 1844 der Oberst Daingerfield, Geschäftsträger von Texas im Haag, dem hansischen Ministerresidenten Rumpff in Paris eröffnet hatte, dass er von seiner Regierung zum Abschluss eines Handelsvertrags mit den Hansestädten bevollmächtigt sei, und Rumpff dies den Senaten meldete, wurde Ernst aus der Sache.

Allerdings hatten sowohl die Senate als Rumpff manche Bedenken politischer Art. Im merkantilen Interesse der Hansestädte aber, namentlich Bremens, das eventuell zu einem Vertrage für sich allein geneigt zu sein schien, musste ein Vertrag willkommen sein; auch betrieb Daingerfield die Sache sehr eifrig, und zwar ebenfalls vom kommerziellen Gesichtspunkte aus. „Die Bremer Kaufleute“, so äusserte er sich gegen Rumpff, „verständen zweckmässiger als die meisten andern Nationen die passlichen zu importirenden Ladungen auszuwählen.“ — Rumpff wurde dann von den drei Städten zu der Verhandlung bevollmächtigt.

Wenn der Hamburger Senat, mit Rücksicht auf die wenig gesicherte Unabhängigkeit der Republik, empfohlen hatte, „im Allgemeinen auf die Sache einzugehen, ohne einen Abschluss zu sehr zu beeilen“, so entsprach dies den Absichten des texanischen Unterhändlers in keiner Weise. Dieser hatte im Gegentheil grosse Eile und drängte Rumpff unablässig. Er suchte diesen betreffs der geplanten und erwarteten Inkorporation von Texas in die Vereinigten Staaten zu beruhigen, indem er diesen Plan für ganz aussichtslos bezeichnete. Dann aber erklärte der Oberst, dass „seine Intentionen darauf hinausgingen, den Hansestädten sich möglichst anzuschliessen, für die man in Texas eine besondere Sympathie als für die uralten Repräsentanten der wahren Handelsfreiheit fühl“e, und versicherte, „dass man in Texas mehr Werth auf die enge Verbindung mit den Hansestädten setze als auf die protegirenden Verbindungen mit den grössten Monarchien Europas“. Allerdings hatte Daingerfield die Erfahrung gemacht, dass der mit Frankreich abgeschlossene Vertrag in diesem Lande nur wenig Popularität fand, während man zugleich dort diesen Vertrag als eine be-

sondere Gunst und Gnadenbezeugung für Texas beurtheilte. — In einer offiziellen Note schrieb Daingerfield am 17. März: „My intention was to show you that my Government is disposed to treat the Hanseatic Republics with that liberality which it feels to be due to them as Pioneers in commerce between Texas and the Continent States of Europe“.

Es ist nur zu bedauern, dass dieser ausserordentlichen Werthschätzung, die den Hansestädten von einer amerikanischen Republik zu Theil wurde, so wenig Gelegenheit mehr geboten wurde, sich in Thaten umzusetzen.

Die Verhandlungen zwischen Rumpff und Daingerfield waren übrigens gar nicht ohne Schwierigkeiten. Allerdings war Texas ein Land, das weder das Interesse eigener Rheder noch eigener Manufakturen wahrzunehmen hatte. Die Schwierigkeiten waren auch weniger handelspolitischer als allgemein politischer Art. Nur sehr ungern gestand der Texaner die von Rumpff geforderte Ausdehnung der Zollbegünstigungen auf die aus hansischen Häfen verschifften Produkte der deutschen Bundesstaaten zu; der Oberst fürchtete, dass diese Bestimmung das Interesse der deutschen Staaten an einer Anerkennung der Republik Texas vermindern werde. Andrerseits weigerte er sich hartnäckig, auf die Beschränkung der Zollermässigungen bei der Ausfuhr aus Texas auf texanische und hansische Schiffe einzugehen, nicht etwa weil es keine texanische Schiffahrt gab, sondern weil man im Senat zu Galveston, wo man fast ausschliesslich die amerikanische Flagge zu sehen gewohnt war, eine Benachtheiligung dieser Flagge nicht gutheissen würde.

Endlich kam ein Vertrag zu Stande, der im Wesentlichen auf dem Vertrag der Hansestädte mit den Vereinigten Staaten und demjenigen der Niederlande mit Texas aufgebaut war. Vom Bremischen Bürgermeister Smidt angeregt, war im Artikel 18 die Bestimmung aufgenommen, dass die übrigen deutschen Bundesstaaten dem Vertrage mittelst einer besonderen Konvention oder Austausches offizieller Erklärungen beitreten könnten.

Am 17. April unterzeichnete Rumpff für die drei Hansestädte; doch für Hamburg, von welcher Stadt er noch keine Instruktion hatte, nur gegen einen Revers und unter Vorbehalt. Als man aber in Hamburg, namentlich wegen der unklaren Fassung eines Artikels, zögerte, zu der Unterzeichnung seine Zustimmung zu geben, annullirte Rumpff seine Unterschrift für diese Stadt.

Das hatte man nun allerdings auch in Hamburg nicht gewollt.

Da aber hier die persönliche Anwesenheit Daingerfield's in Aussicht gestellt war, hoffte man dann die Angelegenheit definitiv zu regeln.

Die Verhandlung in Paris war aus mehrfachen Gründen sehr geheim gehalten worden. Im Mai aber drang sie dennoch an die Oeffentlichkeit, und die in Paris erscheinende „Quotidienne“ berichtete am 26.: „On parle beaucoup de la conclusion d'un traité de commerce entre le Texas et les Villes Anséatiques de Hambourg et de Brême. Dans ce moment, où le Zollverein vient de s'unir par un traité de même nature avec les États-Unis, et où le Texas va peut-être entrer dans le territoire de ce dernier Etat, le nouveau pacte dont il est question ne sera certainement pas sans influence sur les affaires internationales des pays Allemands“¹⁾.

Ob der Vertrag einen solchen Einfluss gehabt hat, mag dahingestellt bleiben; im Uebrigen blieb er wirkungslos und trat nie in Kraft.

Anfang Oktober traf Oberst Daingerfield in Hamburg ein, und zwar in der Eigenschaft als „Chargé d'affaires der Republik Texas beim Senat zu Hamburg“. Der Senat hatte aber kaum Zeit gehabt, sich über die Stellungnahme diesem Herrn gegenüber zu berathen und schlüssig zu werden, als schon der mexikanische Konsul Negrete am 12. Oktober einen Protest gegen die Anerkennung der Unabhängigkeit von Texas durch den Senat einreichte. In diesem Protest wurde erklärt, dass eine solche Anerkennung „serait contraire non seulement aux droits de mon Gouvernement, mais encore aux intérêts des sujets de nos deux pays respectifs dans le moment qu'on fait la guerre aux usurpateurs du territoire du Texas.“ Doch ist nicht nur dieser Protest die Veranlassung gewesen, dass der Senat von weiteren Verhandlungen mit dem Obersten Abstand nahm. Allerdings war das Interesse an einem guten Einvernehmen mit Mexiko im Hinblick auf die mannigfachen Verbindungen der Hansestädte mit letzterem Lande für Hamburg wichtiger als die Ratifizirung eines Vertrages mit einer Republik, mit der Hamburg in keiner direkten Handelsverbindung stand. Entscheidend aber war die Erwägung, dass mit grosser Wahrscheinlichkeit Texas bald aufgehört haben werde, zu den selbständigen Staaten gezählt zu werden; die Einverleibung in die Vereinigten Staaten stand vor der Thür.

Während in Bremen am 13. December 1844 der Vertrag mit Texas ratificirt wurde¹⁾, unterblieb dies in Hamburg; Syndikus Sieveking schrieb am 13. Januar 1845 an Daingerfield, „dass Umstände die

¹⁾ Publicirt ist der Vertrag aber von Bremen nicht.

Fortsetzung der zwischen Herrn Rumpff und ihm zu Paris eingeleiteten Negociationen für jetzt verhinderten". Bald darauf erfolgte die Annexion des Landes seitens der grossen nordischen Schwesternrepublik.

3. Hamburg und die spanisch-amerikanischen Kolonien während des Unabhängigkeitskampfes.

Seit dem Jahre 1810 erhob sich das spanische Amerika gegen die Herrschaft des Mutterlandes, und eine ebenso wechselvolle wie traurige Zeit der Wirrniss brach über diese reichen Lande Süd- und Mittel-Amerika's herein.

Während der grossen europäischen Kriege hatte England mit den spanischen und portugiesischen Besitzungen der neuen Welt seinen Handel auszudehnen gesucht und in diesem Streben sichtbar grosse Erfolge errungen.

Als in Europa der allgemeine Friede wieder hergestellt wurde, entbrannte im spanischen Amerika der Kampf mit dem Mutterlande mit verdoppelter Heftigkeit. Nicht nur England, sondern auch die übrigen Schiffahrt treibenden Nationen, denen das Weltmeer wieder offen stand, hatten ein lebhaftes Interesse an dem Ausgange dieses Kampfes. Von dem Siege und Abfalle der Kolonien erhoffte man überall den freien Handel mit diesen ausgedehnten Gebieten. Denn, wenn auch den spanischen Kolonien nicht die politische Reife und Selbständigkeit zuzutrauen war, welche die Vereinigten Staaten in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts auszeichnete, so galt es doch als selbstverständlich, dass mit der politischen Unabhängigkeit die Kolonien, ebenso wie einst jene grosse nordamerikanische Republik, ihre Häfen allen befreundeten Nationen öffnen würden.

Auch in den Hansestädten rüstete man sich frühzeitig, mit den noch in Empörung befindlichen Kolonien eine direkte Verbindung anzuknüpfen. Die ersten Expeditionen plante man nach Buenos Aires, derjenigen spanischen Besitzung in Südamerika, wo sich nach 1814 die Emancipation am hartnäckigsten behauptete. Doch begegnete man in Hamburg sogleich einem Proteste seitens Spaniens; am 17. Februar 1815 richtete der spanische Ministerresident daselbst ein Schreiben an den Senat, in dem es hiess: „Je suis informé, que plusieurs négociants de Hambourg ont l'intention d'expédier des marchandises sur des points de

l'Amérique appartenant à S. M. Catholique"; zugleich machte er darauf aufmerksam, dass noch immer das Gesetz bestände, nach dem nur aus den spanischen Häfen Waaren nach den spanisch-amerikanischen Kolonien verschickt werden dürften.

Der Senat, dies Schreiben der Kommerzdeputation mittheilend, erklärte am 25. September: „In der Ueberzeugung, dass wir einer freundschaftlichen Macht es schuldig sind, die Handelsverbindungen mit deren Kolonien abzubrechen, welche als im Zustande der Insurrection erklärt worden sind, wenn diese Macht es verlangt, und da Er auch das, was in den Jahren 1774 bis 78 bei der damaligen Insurrection der Nordamerikanischen Kolonien vorgekommen, nicht übersehen konnte: habe Er sich bewogen finden müssen, bei dem Zollen die Verfügung zu treffen, dass bis auf weiter die Versendungen nach Buenos Aires nicht zugelassen werden sollten.“ Diese Verfügung wurde dann auch auf Montevideo ausgedehnt.

Die Kommerzdeputation bedauerte dieses Vorgehen des Senats auf das Lebhafteste. Sie machte geltend, dass der Freistaat Buenos Aires schon errichtet gewesen sei, als die Spanier selbst sich im Insurrektionszustande befunden hätten; ob die jetzige spanische Regierung nichtsdestoweniger berechtigt sei, jene Länder wieder an sich zu ziehen, möge sie mit denselben ausmachen. „Aber Hamburg darf sich nicht darein mischen und durch feindselige Handlungen den Zorn der neuen Freistaaten auf sich ziehen. Alle Flaggen handeln frei nach jenen Gegenden, und Hamburg allein sollte sich diese neue, reiche Handelsquelle aus Nachgiebigkeit gegen den spanischen Minister vielleicht für die ganze Zukunft selbst verschliessen? Während England, Holland und Amerika dahin handeln, sollte Hamburg allein davon ausgeschlossen werden? Wir wollten den fremden, hier in Ladung liegenden Schiffen wehren, selbst für fremde Rechnung Waaren dahin anzunehmen?“ Aber auch, wenn wirklich jene Staaten als Insurgenten anzusehen seien, brauche man, so meinten die Kommerzdeputirten, doch höchstens die Zufuhr der Kontrebande zu verbieten¹⁾). Uebrigens sei der Handel mit unschuldigen Waaren nach einem Lande, in dessen Besitz Spanien sich nicht befände, auf Risiko der betreffenden Kaufleute und Rheder.

Doch wurde dem Gesuch der Kommerzdeputirten um Aufhebung der Verfügung keine Folge gegeben; das Interesse an einem guten Einvernehmen mit Spanien, dessen Störung leicht unangenehme Folgen für den

¹⁾ Im Frühjahr 1813 hatte die Kommerzdeputation gemeint, man könne ruhig Kriegsbedürfnisse nach Südamerika schicken; vergl. oben S. 95.

Gesammthandel der Stadt haben konnte, überwog die unleugbaren Vortheile einer frühzeitigen Verbindung mit den neuen Republiken.

Es kamen an in Hamburg:

1815 aus Montevideo . . .	1 Schiff
1816 vom La Plata . . .	3 Schiffe
1817 vom La Plata . . .	1 Schiff
1818 vom La Plata . . .	2 Schiffe.

Wie viele Schiffe thatsächlich in diesen Jahren von Hamburg nach jenen Gegenden gegangen, ist nicht ersichtlich. Doch fanden solche Expeditionen mehrfach statt, auch nach der südamerikanischen Westküste. Im August 1817 führte der spanische Vertreter wieder Beschwerde, und zwar über die beabsichtigte Sendung des Schiffes Palmyra nach Buenos Aires und die hierüber, wie üblich, durch Börsenanschlag geschehene Anzeige. Auf Veranlassung des Senats musste letztere entfernt werden.

Zu weit gehenden Ansprüchen Spaniens setzte jedoch der Hamburgische Senat auch seinerseits Widerstand entgegen. Als im Februar 1818 der spanische Minister das Verbot der Ausfuhr von Waffen und Kriegsmunition nach ganz Amerika beim Senat beantragte, indem er sich darauf berief, dass beim nordamerikanischen Unabhängigkeitskriege daselbe stattgefunden habe, lehnte der Senat den Erlass eines Verbots in dieser Ausdehnung ab und untersagte lediglich die Ausfuhr von Waffen und Munition nach den spanisch-amerikanischen Kolonien. Allerdings war das Verlangen des Spaniers ebenso unberechtigt wie unpraktisch. Die Kommerzdeputirten wiesen ganz mit Recht in einem Schreiben vom 3. April 1818 darauf hin, „dass die Vereinigten Staaten von Nordamerika wie der Hof von Brasilien es nicht gleichgültig ansehen würden, wenn der Kontinent und vollends eine isolirte Stadt ihnen die Zufuhr beschränken wollte“. Auch lagen im nordamerikanischen Kriege doch die Verhältnisse ganz anders; damals gab es keinen unabhängigen Staat in Amerika, und kein amerikanisches Land war dem allgemeinen Handel geöffnet. Das Verbot der Ausfuhr von Kriegsmaterialien nach Amerika konnte daher von Niemandem als eine Störung des Handels angesehen werden. Ferner aber konnte Hamburg „als blosser Zwischenort des Handels den preussischen und andern Fabrikaten nicht den Durchgang verwehren“. Denn die einzelne Bundesstadt dürfe nicht „den Handel und den Umsatz der benachbarten Staaten, noch die Schiffahrt beschränken; sie würde sich dadurch den allgemeinen Unwillen zuziehen“. Unpraktisch aber sei ein solches Verbot, da es wenig nützen werde, denn man werde nunmehr die Schiffe mit simulirten Bestimmungen expedieren. Doch rieth die Députation

davon ab, letzteres den Spaniern gegenüber zu erwähnen, „weil es das Verlangen eines gänzlichen Verbots aller Ausfuhr dieser Art zur Folge haben und mithin die Sache noch verschlimmern könne“.

Für ebenso unerfüllbar musste die dann von dem spanischen Ministerresidenten gestellte Forderung gelten, dass von denen, die Waffen und Munition nach neutralen amerikanischen Häfen verschiffen wollten, eine Bürgschaft gestellt werden möchte zur Sicherstellung, dass die Waffen etc. auch wirklich nach dem angegebenen Platz gingen. Die Hamburger Spediteure konnten den binnengesetzlichen Versendern solche Vorschriften nicht machen und andererseits für jene nicht Kautionsleistungen erfordern.

Im Jahre 1819 kamen vom La Plata sogar 7 Schiffe an; die Hoffnung auf eine baldige Freigabe der Fahrt wurde immer lebhafter, je ungünstiger die Aussichten Spaniens auf eine Wiedereroberung der Kolonien sich gestalteten.

Es bedurfte nur noch der Anerkennung der Unabhängigkeit dieser Staaten seitens einer oder mehrerer der grösseren Nationen, um auch den kleineren Staatenbildungen die Möglichkeit einer offenen Anknüpfung mit jenen zu gewähren.

Von Beginn des Emancipationskampfes an hatte man in den Vereinigten Staaten mit Wohlgefallen der Erhebung der spanischen Kolonien zugeschaut; man hoffte dort von diesem Kampf nicht nur die Herstellung offener Handelsverbindungen, sondern namentlich die praktische Fixirung des Grundsatzes „Amerika für die Amerikaner“. So waren die Vereinigten Staaten die ersten, die — im März 1822 — die Unabhängigkeit der neuen Freistaaten anerkannten.

Diesem folgenschweren Ereigniss sah man überall mit Spannung entgegen, nicht am wenigsten in Hamburg, der ersten Handelsstadt des europäischen Kontinents. Noch ehe man hier sicher wusste, dass es tatsächlich eingetreten, doch als man mit Gewissheit letzteres annahm, schon Anfang Juni, wandte sich eine Anzahl Hamburgischer Firmen, unter der Führung von P. A. Vernet, an die Kommerzdeputation mit dem Ersuchen, dieselbe möge, in Anbetracht dessen, dass „die Anerkennung der südamerikanischen Freistaaten von Seiten der nordamerikanischen Regierung erfolgt sein wird, es auch allen Anschein hat, dass England bald dem Beispiel folgt, um sich die Vortheile zu sichern, welche die neuen Regierungen, namentlich die von Kolumbien, denjenigen geniessen zu lassen verspricht, die selbige zuerst anerkennen“, beim Senat sich dafür verwenden:

„dass derselbe, wenn man auch aus Rücksicht gegen die spanische

Regierung, noch mit der förmlichen Anerkennung durch Anstellung von Consuls Abstand nehmen möchte, doch vermittelst der in den Hauptplätzen der neuen Freistaaten etablierten Kaufleute an den Chefs der Departements der auswärtigen Angelegenheiten der resp. Freistaaten von Seiten unserer Republik eine confidentielle Mittheilung zu machen für gut finden möchte, die unsere Bereitwilligkeit, die Flagge jener Staaten auf dem nämlichen Fuss, wie andere befreundete Staaten zu behandeln und Handelsverbindungen zu gegenseitigem Nutzen anzuknüpfen, zu erkennen gäbe“.

Zu einer förmlichen Anerkennung konnte sich nun allerdings Hamburg noch nicht entschliessen; für diesen Schritt wollte man erst das Vorgehen einiger der grösseren europäischen Kontinentalmächte abwarten. Dieser Ansicht war auch die Kommerzdeputation. Da aber, wie ja auch in jener Eingabe aus der Mitte der Kaufmannschaft berührt, von einer früher oder später bewiesenen Zuvorkommenheit gegen die jungen Staaten der Umfang der von diesen gewährten Begünstigungen im Handel und Schiffahrt abhängig gemacht war, so waren jedenfalls schon vor einer formellen Anerkennung Schritte zu thun, um in dieser Beziehung nichts zu versäumen.

Mit wahrhafter Begeisterung, einer Eigenschaft, die man sonst bei einer den nüchternen Interessen des Erwerbes dienenden Körperschaft, wie der Hamburger Kommerzdeputation, nicht zu suchen pflegt, widmete sich diese der neuen Aufgabe, die an sie herantrat. Es handelte sich nun nicht um kleine Vortheile des Verkehrs, nicht um die Ausnutzung und Verbesserung einzelner Handelsinteressen, nicht um die mercantilen Beziehungen zu einzelnen Städten oder Ländern. „Die ganze südliche Hälfte von Amerika mit allen ihren reichen Schätzen und zugleich, was für die Zukunft vielleicht noch wichtiger ist, die Verbindung über jene Länder mit Asien und dem Inselmeer sind der mercantilischen Betriebsamkeit geöffnet“. Und wir können, wenn wir den Enthusiasmus der Hamburger Börse im Sommer 1822 hier beleuchten wollen, dies nicht besser thun, als wenn wir ausser den schon angeführten eigenen Worten der Kommerzdeputation noch die folgenden, in einem Schreiben an den Senat vom 26. Juni befindlichen hinzufügen: „Es tritt eine neue Epoche in der Handelsgeschichte ein, gleich der, wie Amerika entdeckt und der Weg um Afrika herum gefunden ward. Der Welthandel nimmt einen anderen Schwung. Die alte Handelspolitik stürzt. Es sind neue Ansichten, die sich Bahn brechen,

Ludwig
Dannen
Hg. J. W.

durch den Gang der veränderten Zeiten“. Für Hamburg war, so dürfen wir hinzufügen, die Unabhängigkeit der spanischen Kolonien, wie auch früher die der Vereinigten Staaten, unmittelbar viel wichtiger, als es die Entdeckung der neuen Welt gewesen ist. Denn diese kam direkt den damals die See beherrschenden Nationen zu Gute; nun erst, Jahrhunderte nach der Entdeckung, konnte man sich auch hier voll und ganz der Freude über eines der grössten Ereignisse aller Zeiten hingeben; nun durfte der Präses M. J. Haller dem versammelten „Erbaren Kaufmann“ der alten Hansestadt die grosse Errungenschaft des Jahres verständlich machen mit den Worten „Hamburg hat Kolonien erhalten.“

Doch begnügten sich die praktischen Kaufleute nicht mit der Begeisterung, nicht mit Worten. „Was kann Hamburg thun? Was muss es thun?“ Diese Fragen wurden sogleich aufgeworfen. Und die Antwort aus dem Munde der Kommerzdeputation lautete: „Als erster Seehafen Deutschlands seinen Platz behaupten, dem inneren Deutschland den Handel öffnen nach anderen Gegenden, nicht die Hände in den Schooss legen, nicht den Kaufmann des inneren Deutschlands sich selbst seine Wege suchen lassen.“

Um so mehr musste Hamburg sich dem neuen Gebiete mit Eifer zuwenden, als der indirekte Handel Deutschlands mit den spanischen Kolonien über Spanien in den letzten Jahren nahezu eingeschlafen war; nunmehr konnte auf direktem Wege das Verlorene wieder eingebracht werden. Aber Beschleunigung that Noth. „Noch hat sich das spanische Südamerika nicht der deutschen Leinen entwöhnt; noch sind sie nicht, wie in Brasilien, in Folge des so langjährigen ausschliesslichen Handels der Engländer durch Baumwollfabrikate verdrängt“, warnten die Kommerzdeputirten; mit Recht legten sie ein grosses Gewicht auf die im Handel so bedeutungsvolle Macht der Gewohnheit. Allerdings vergingen doch noch einige Jahre, ehe es zu einem geregelten Verkehr mit den neuen Republiken kam.

So wünschenswerth es im allgemeinen Handelsinteresse war, bald in geregelte Beziehungen zu den neuen transatlantischen Staaten zu treten, so war andererseits eine gewisse Vorsicht zu empfehlen. Man hatte nicht einmal nöthig, auf die schlechten Erfahrungen, die in Hamburg bei den Unternehmungen nach Nordamerika in den Jahren 1783 u. folg. gemacht waren und die noch im warnenden Angedenken der alten Leute lebten, zurückzugreifen. Die Expeditionen, die nach 1814 von Hamburg aus nach dem spanischen Amerika, namentlich der Westküste, gemacht waren und seit denen erst wenige Jahre verflossen, hatten meist sehr schlechte

Resultate geliefert¹⁾). Handelsunternehmungen nach Ländern, deren innere Verhältnisse nichts weniger als konsolidirt und deren mercantile Bedürfnisse nach Umfang und Auswahl den Hamburger noch recht unbekannt waren, mussten sehr gewagt und nicht so aussichtsvoll sein, als sie einem Optimisten wohl scheinen mochten.

Der Senat erfüllte desshalb nur die Pflicht einer guten Obrigkeit, wenn er etwas Wasser in den Wein goss und zu hoch gespannte Erwartungen herabzustimmen suchte; im November 1822 erklärte er, er könne sich bei den gegenwärtigen Verhältnissen noch nicht davon überzeugen, „es sei die hiesige Börse oder der deutsche Handelsstand durch ein besonders dringendes Benehmen und Entgegenkommen zu unsichern und gefahrsvollen Unternehmungen zu veranlassen“. Er setzte aber hinzu, er werde keine Gelegenheit vorübergehen lassen, um im ordentlichen, gewöhnlichen Wege dem Hamburgischen Handel und Schiffahrt in den südamerikanischen Häfen eine gute Aufnahme und gleiche Behandlung, gleiche Vortheile wie dem Handel und der Schiffahrt anderer befreundeter Nationen zu verschaffen.

Somit ging der Senat auch nicht auf den Antrag der Kommerzdeputation ein, Agenten ohne öffentlichen Charakter, etwa gewandte Cargadöre oder in Amerika etablierte Kaufleute, zur Anknüpfung von Verbindungen mit den neuen Staaten auszusenden. Bei der Empfehlung solcher Sendungen konnte sich die Deputation auf das Beispiel Englands berufen, welches, ehe es Ende 1822 zur Anerkennung schritt, denselben Weg gewählt. Als in Betracht kommende Länder und Orte sah man in Hamburg Caracas für Kolumbien, Valparaiso für Chile, Lima für Peru, Buenos Aires, Veracruz oder Mexiko an.

Dagegen trat der Senat noch im Sommer 1822 auf vertraulichem Wege und durch die Vermittlung des Generalkonsuls Colquhoun in London mit den dortigen Agenten der emancipirten südamerikanischen Staaten in Beziehung und suchte, unabhängig von diplomatischen Formen, eine Art von Verbindung einzuleiten. Namentlich kam hierbei Kolumbien in Betracht, dessen Agent Zea eine sehr rührige Thätigkeit in Europa entfaltete und in öffentlichen Blättern die kommerziellen Vortheile, die eine baldige Annäherung an diese Republik für die betreffenden Staaten haben werde, anpries. Das Resultat einer Konferenz, die Colquhoun im Auftrage Hamburgs mit Zea hatte, bezeichnete Ersterer als „ziemlich günstig“.

¹⁾ Vergl. C. L. D. Meister, Der Freihandel Hamburgs ein Bedürfniss für Deutschland, Hamburg 1848, S. 6.

Wenn es zu der von der Kommerzdeputation vorgeschlagenen Sendung besonderer Hamburgischer Agenten auch nicht kam, so fand man doch noch im Jahre 1822 Gelegenheit, auf anderem Wege der Absicht, mit einigen der neuen Republiken in Verbindung zu treten, zu genügen. Im Auftrage und für Rechnung der königl. Seehandlung in Berlin¹⁾ war nämlich der in Lima etablierte Kaufmann Samuel Friedrich Scholtz damals im Begriff, nach Südamerika zu gehen, um mit den neuen Freistaaten, namentlich Peru und Chile, unter der Hand Verbindungen anzuknüpfen²⁾. Von der Kommerzdeputation, mit welcher der Senat sich in dieser Angelegenheit einverstanden erklärte, aufgefordert, auch für Hamburg in derselben Richtung zu wirken, zeigte sich Scholtz hierzu gern bereit³⁾. Die Seehandlung ihrerseits konnte, wie sie schrieb⁴⁾, ihre Zustimmung „um so weniger versagen, da Alles, was den deutschen Handel überhaupt begünstigt, unserer Regierung nicht anders als angenehm seyn kann“. Doch sollte Scholtz nur in vertraulichen Aeusserungen und, ohne dabei seines Charakters als Agent der Seehandlung Erwähnung zu thun, mit den Hansestädten korrespondiren. Die Kommerzdeputation gab ihm ein ausführliches Schreiben mit, in dem die merkantilen Vortheile, die Hamburg zu bieten in der Lage war, sowohl vom lokalen als vom handelspolitischen Gesichtspunkte aus erörtert waren, Vortheile, die „namentlich auch die Südamerikaner zu Unternehmungen nach und über Hamburg aufmuntern dürften“.

In der Erwartung, durch Scholtz irgend etwas zu erreichen, sahen sich die Hansestädte sehr getäuscht. Jener Mann hat niemals über die Resultate seiner Mission an die Städte berichtet⁵⁾. —

Nachdem im Januar 1825 Mexiko und Kolumbien von England ankannt waren, hielt nun der Hamburger Senat es für angezeigt, in Kolumbien, und zwar in den Städten La Guayra und Carthagena, ferner in Buenos Aires und in Mexiko Handelsagenten anzustellen; zu der Errichtung wirklicher Konsulate konnte man sich noch nicht entschliessen.

¹⁾ Ueber diese Unternehmungen vergl. Rother, Die Verhältnisse des kgl. Seehandelsinstituts und dessen Geschäftsführung etc. (1845), S. 14 f. Bei Zimmermann, Preussisch-deutsche Handelspolitik, findet sich darüber Nichts.

²⁾ In dem Patent, das Scholtz von der Seehandlung unter dem 1. Oktober 1822 ausgestellt war, heisst es u. A.: „Le Sieur Scholtz est chargé de rechercher toutes les occasions qui pourront favoriser la prospérité du commerce entre les deux pays et d'en profiter à un avantage mutuel autant qu'il dépendra de lui.“

³⁾ Durch Schreiben aus Bremen vom 11. Nov. 1822; auch für Bremen übernahm S. die Vertretung.

⁴⁾ Die Seehandlung an Scholtz, 7. Dec. 1822.

⁵⁾ So klagte die Kommerzdeputation am 27. November 1824.

Zunächst wurde Hermann Nolte zum Agenten für Mexiko ernannt und ihm, da er im September nach dort zurückkehren wollte, Aufträge in Bezug auf den Handel dieses Landes gegeben. Doch war man ängstlich bemüht, „jedes unnötige Aufsehen zu vermeiden“. Im Mai 1826 wurde dann der erste Vertreter eines der neuen Staaten in Hamburg zugelassen, nämlich Adolf Matthiessen, als Handelsagent der Vereinigten Staaten von Mexiko.

Auf die Nachricht von letzterem Ereigniss drohte allerdings der spanische Vertreter in Hamburg sogleich mit einem Protest und berichtete nach Madrid; in Wirklichkeit ist ein Protest aber nie erfolgt. Spanien hatte mehr und Wichtigeres zu thun, als mit den Hansestädten Händel anzufangen, und dachte wohl kaum daran, wie im Jahre 1751, als Hamburg mit Algier einen Frieden geschlossen, die Hamburgische Schiffahrt zu verbieten; doch scheint man sich in Hamburg zeitweilig einer solchen Befürchtung hingegeben zu haben. Man wusste in Spanien zu gut, dass etwa ein Verbot der Hamburgischen Flagge in Cuba in erster Linie die wohlverstandenen Interessen dieser Insel beeinträchtigen müsste.

Was aber die Kontinentalmächte, auf deren Verhalten in dieser Frage Hamburg stets Rücksicht nahm, betraf, so meinte Syndikus Sieveking in seiner am 31. Januar dem Senat erstatteten Relation: „so scheinen sie sämmtlich darauf bedacht zu sein, die Krise der Halbinsel zu benutzen, um, wie ein berühmter deutscher Dichter eine Missheirath während des Kanonendonners der Schlacht von Jena schloss, wünschenswerthe Verbindungen, deren sie sich doch gewissermassen schämen, in einem Augenblick einzugehen, wenn dem König von Spanien die Ohren betäubt sind. Preussen, die Niederlande, ja, wahrscheinlich auch Frankreich unterhandeln. Der französische Gesandte fordert zu einer Benutzung des Augenblicks auf“. Bei dieser Lage der Dinge glaubte auch Hamburg nicht zurückbleiben zu brauchen. „Den Hansestädten,“ urtheilte Sieveking, „deren Handelsinteresse in die Augen fällt, wird man übrigens verzeihen, was man anderen Staaten, die durch Verbindungen der Art vorzugsweise eine Opinion bezeichnen, weniger vergeben würde. Alles, was man wagt — wäre die Beantwortung einer russischen oder österreichischen Note. Bey der weniger metaphysischen Politik des jetzigen russischen Kaisers und den Aeusserungen des Fürsten Metternich gegen unsern Gesandten in Paris wären auch diese nicht einmal zu besorgen.“ — Wie vorsichtig man aber in kaufmännischen Kreisen damals noch war, geht daraus hervor, dass, als im Oktober 1826 ein Schiffsmakler ein Schiff unter kolumbischer Flagge durch Börsenanschlag anzeigen wollte, der

Präses der Kommerzdeputation deshalb erst mit dem Syndikus von Sienens Rücksprache nahm. Erst als dieser nichts dagegen hatte, ward der Börsenanschlag erlaubt. —

Der Senat beschloss nun am 12. Februar 1827 betreffs der ehemaligen spanischen Kolonien, „die faktisch im Besitz einer noch nicht allgemein anerkannten Unabhängigkeit sind“, dass von der Anknüpfung von Verträgen mit diesen Staaten zunächst noch zu abstrahiren „und hierin der Vorgang grösserer Kontinentalmächte, namentlich der Niederlande und von Preussen, abzuwarten“ sei. Doch erhielt Sieveking den Auftrag, sich bei seiner Durchreise durch Brüssel und London nach Brasilien nach den von anderen Kontinentalmächten genommenen Massregeln zu erkundigen. Was Mexiko beträfe, so solle er „dem Herrn von Gorostiza sowohl als dem Herrn Camacho vertraulich auseinandersetzen, dass Hamburg bei dem innigsten Wunsche, mit Mexiko durch einen Traktat oder durch diplomatische Agenten in nähere Verbindung zu treten, es dennoch in nothwendiger Rücksicht auf die Gefahren, denen das Hamburgische Eigenthum in Spanien ausgesetzt sein würde, noch zur Zeit nicht thun dürfe¹⁾), inzwischen aber, bis die Umstände es erlauben würden, die Mexikaner sich in Hamburg alle Willfährigkeit und gleiche Begünstigungen mit allen andern Nationen, ohne Ausnahme, versprechen könnten.“

Rücksichtlich Kolumbiens erhielt Sieveking die Instruktion, „dem Herrn Hurtado und sonst bei vorkommenden Gelegenheiten die Geneigtheit Hamburgs und das Bestreben, zur Beförderung gegenseitigen Verkehrs beizutragen, zu erkennen zu geben, über die Anknüpfungen von Unterhandlungen aber, insofern davon die Rede sein sollte, in möglichst allgemeinen Ausdrücken wegzugehen.“

Endlich die La Plata-Staaten betreffend, sollte Sieveking, „da Buenos Aires ein Freihafen ist, in welchem die Flaggen aller Nationen gleichbehandelt werden, gegen die Gesandten dieses Staats, wo sie vorkommen, allgemeine Freundschaftsversicherungen gebrauchen.“

Als man aber im März in den Hansestädten erfuhr, dass Preussen schon in Verhandlungen mit Mexiko stehe²⁾), unternahm man einen entscheidenden Schritt weiter. Allerdings hatte Preussen nicht, wie es zuerst

¹⁾ Ebenso gab Gildemeister bei seiner Durchreise in Brüssel dem mexikanischen Agenten Gorostiza die Geneigtheit Bremens, „mit Mexiko zu einem festen völkerrechtlichen Verhältnisse zu gelangen“, zu erkennen, verhehlte ihm aber nicht, „dass wir nicht die ersten auf der neuen Bahn sein und uns sehr nach Preussen richten würden“. (Bremer Archiv.)

²⁾ Vergl. hierüber das kürzlich veröffentlichte Buch von Zimmermann, Geschichte der preussisch-deutschen Handelspolitik, S. 108 ff.

von dem mexikanischen Agenten Murphy in Paris fest behauptet worden war, einen förmlichen Vertrag mit Mexiko geschlossen. Es hatten lediglich im Februar der preussische Gesandte v. Maltzahn in London und der dortige mexikanische Gesandte Camacho Reciprocitätsdeklarationen ausgewechselt, aber ohne Austausch von Vollmachten, ohne Abfassung eines Protokolls und in formlosester Art. Doch hatte diese Vereinbarung in ihren Folgen völkerrechtlichen Charakter, und der preussische Minister des Innern wies die sämtlichen königlichen Regierungen des Staates an, bekannt zu machen, dass die mexikanischen Schiffe und Waaren in den preussischen Häfen die Vorteile der am meisten begünstigten Nation geniessen sollten. Hierin konnte man nichts anderes als eine indirekte Anerkennung Mexiko's seitens Preussens sehen.

Nun wurde am 18. März im Hamburgischen Senat beschlossen, dass Sieveking in London „dem Herrn Camacho den Wunsch des Senats erkläre, eine Kommerzkonvention mit dem mexikanischen Gouvernement zu verhandeln und zu schliessen, sobald er sich dazu durch den Vorgang einer der grösseren europäischen Mächte, ausser England¹⁾, im Stande sehen werde, und dass man nach den Umständen zu Absendung einer Mission nach Mexiko zu dem Ende nicht abgeneigt sein möchte, und dass er dem Herrn Camacho über die förmliche Annahme des vom mexikanischen Gouvernement beim Senate zu beglaubigenden beabsichtigten mexikanischen Konsuls oder Agenten vergewissre, auch, sofern dazu von Herrn Camacho Veranlassung gegeben werden sollte, dass der Senat kein Bedenken finden würde, den bisherigen Charakter des Herrn Nolte als Hamburgischen Handelsagenten in den eines Konsuls zu verändern.“

Es fehlte nunmehr nur noch das definitive Vorgehen einer Kontinentalmacht. Im Mai stand der Abschluss des Vertrages zwischen den Niederlanden und Mexiko unmittelbar bevor²⁾, und am 10. dieses Monats forderte der Senat von Bremen den Hamburgischen Senat auf, sich an der Verhandlung über einen Vertrag mit Mexiko in London zu betheiligen. Hamburg ging darauf ein.

Mit der Eröffnung dieser Verhandlung beginnt die Anknüpfung völkerrechtlicher Beziehungen zwischen den Hansestädten und dem ehemals spanischen Amerika, Beziehungen, in denen sich nun jene nicht mehr von Spanien hindern liessen. Denn der spanische Ministerresident in Hamburg protestirte, als der Abschluss des Vertrages mit Mexiko, auf den wir unten

¹⁾ Dieses hatte schon am 26. December 1826 einen Freundschafts- und Handelsvertrag mit Mexiko abgeschlossen.

²⁾ Der Vertrag wurde am 15. Juni in London unterzeichnet.

noch zu sprechen kommen, bekannt wurde, gegen diesen am 31. Juli 1827. Der Senat antwortete mit einer Note, in welcher er seinen Schritt mit der politischen und kommerziellen Lage Hamburgs und dem Vorgange der Niederlande motivirte.

4. Die Republik Mexiko.

Schon am 15. December 1821 dekretirte die Regierung des nun unabhängigen Staates Mexiko, dass die im vorhergehenden Jahre von Spanien dem spanischen Handel geöffneten mexikanischen Häfen am Golf und am Stillen Ocean dem freien Handel der ganzen Welt offen stehen sollten; nur die spanischen Schiffe und Waaren wurden von 1823 bis zum Abschluss des Friedens im Jahre 1836 ausgeschlossen.

Von Hamburg waren direkte Unternehmungen nach Mexiko bereits 1824 eingeleitet; da aber der Haupthafen Veracruz wegen des noch in spanischen Händen befindlichen, ihn beherrschenden Forts San Juan de Ulloa unzugänglich war, musste man die Häfen Tampico und Alvarado anlaufen.

Der Verkehr der Hansestädte mit Mexiko nahm in diesen Jahren schnell zu.

Es liefen ein in mexikanischen Häfen:

	1825		1826		1827		1828	
kommand aus:	Schiffe	Tons	Schiffe	Tons	Schiffe	Tons	Schiffe	Tons
Hamburg	8	627	11	1657	15	2266	9	1247
Bremen	4	75	4	437	6	826	3	316

Im Jahre 1828 kamen die Hansestädte mit zusammen 1563 Tons innerhalb des Gesamtverkehrs in mexikanischen Häfen an vierter Stelle; ihnen voraus gingen Nordamerika mit 8270, Frankreich 6186, Grossbritannien 3320 Tons.

Auch nahm die Beteiligung der Hamburgischen Flagge an diesem Verkehr zu. Von den acht aus Hamburg in Mexiko einlaufenden Schiffen im Jahre 1825 trug keines die Hamburgische Flagge; es waren fünf amerikanische, zwei französische, ein englisches Schiff; 1827 waren es drei Hamburgische, neun dänische, zwei englische, ein amerikanisches; 1828: vier Hamburgische, vier dänische, ein amerikanisches¹⁾.

¹⁾ Alle diese Zahlen sind entnommen der „Balanza general del comercio marítimo por los puertos de la Rep. Mexicana“ für die Jahre 1825 und folgende. Trotz

Wir haben schon gesehen, wie die Hansestädte sich allmählich den neuen amerikanischen Staaten, in erster Linie Mexiko, näherten und wie im Frühjahr 1827, nachdem mehrere grössere europäische Mächte theils schon mit Mexiko Verträge geschlossen, theils in Verhandlungen standen, nun auch die Hansestädte auf diesem Wege nicht zurückblieben.

Zuerst erbot Rumpff sich, ausser nach Washington auch noch nach Mexiko zum Abschluss eines Vertrages zu gehen. Dann dachte man durch den Konsul Nolte in Mexiko auf Grund der schon 1825 zwischen Colquhoun und dem mexikanischen Agenten Michilena in London stattgehabten vorläufigen Berathung abschliessen zu können. Endlich zeigte es sich, dass man auch in London zum Ziel kommen werde, und Camacho und Colquhoun verhandelten nun mit einander.

Am liebsten hätte man in den Hansestädten mit Mexiko zunächst in derselben Weise, wie Preussen, ganz formlos, durch Reciprocitätsdeklarationen dasjenige erreicht, worauf es im Wesentlichen und bis auf Weiteres besonders ankam. Aber davon wollte Camacho nichts wissen. Er erklärte bereits Gildemeister in Paris, mit der an sich mangelhaften Form der Abmachung habe er sich hinsichtlich Preussens begnügt, weil es im Interesse seiner Regierung gelegen, nur erst mit einer der zum Heiligen Bunde, wie er sich ausdrückte, gehörigen grösseren Mächten in eine Art von völkerrechtlicher Beziehung zu treten, und da Preussen unter diesen die erste gewesen, welche sich Mexiko genähert, so sei demselben das so hingegangen. In Zukunft werde sich Mexiko nur noch auf förmliche Traktate einlassen¹⁾.

Die Verhandlungen zwischen Colquhoun und Camacho führten schnell zum Abschluss; das Resultat entsprach im Wesentlichen den Erstern Instruktionen. Am 16. Juni 1827, einen Tag nach der Unterzeichnung des mexikanisch-niederländischen Vertrages, ward der Vertrag unterzeichnet; er war auf der Grundlage vollkommener Reciprocität aufgebaut und erfüllte, wenn sich auch die Gleichstellung mit den Mexikanern in den Schiffs- und Hafenabgaben und Zöllen nicht erreichen liess, doch den Anspruch auf die Stellung einer meistbegünstigten Nation. Im Artikel 11 war gegenseitig die Einfuhr aller Waaren in den Schiffen beider Kontrahenten von jedem andern Lande aus, ebenso die Ausfuhr nach jedem andern Lande hin erlaubt; und Artikel 12 sicherte die Reciprocität und Gleich-

des doch verhältnissmässig bedeutenden Verkehrs der Hansestädte in Mexiko war man damals hier über die Staatsangehörigkeit Hamburgs sich augenscheinlich nicht ganz klar; in der „Balanza“ für 1827 wird gelegentlich „Hamburgo“ mit „Amberes“ (Antwerpen) zusammen zu den „Paises bajos“ (Niederlande) gerechnet.

¹⁾ Bremer Archiv.

stellung mit der meistbegünstigten Nation hinsichtlich der Abgaben bei Einfuhr und Prämienvergütung u. dgl. bei Ausfuhr und bestimmte, dass für den Fall, dass die mexikanische Regierung die Flagge irgend einer Nation auf den Fuss der nationalen Flagge setzen würde, dieselben Vortheile auch den hansestädtischen Flaggen zu Theil werden sollen. Sehr wichtig war der Artikel 13, in dem die gegenseitige Handelsfreiheit den Bürgern stipulirt wurde. „Sie können daselbst wohnen, Häuser und Magazine miethen, reisen, Handel treiben, Boutiquen eröffnen, Produkte, Metalle und Münzen transportiren und ihre eigenen Geschäfte selbst betreiben etc.“ — „jedoch haben sie sich den dahin bezüglichen Landesgesetzen und Reglements zu fügen.“ Im Hinblick auf den Detailhandel in Mexiko musste diese Bestimmung für die Hansestädte sehr werthvoll sein. Doch war die Küstenfahrt der mexikanischen Flagge vorbehalten, unter welcher aber die Bürger der Hansestädte diesen Handel unbeanstandet betreiben durften.

Der Vertrag trat sogleich vom Tage der Unterzeichnung an in Kraft und zwar auf die Dauer von 30 Jahren.

Ein Separatartikel vom 12. Juli setzte noch fest, dass, wenn unerwartete Schwierigkeit sich in der Ausführung des Artikel 13 ergeben würde, sofern er die Befugniss, den Lokalhandel zu treiben, Boutiquen zu eröffnen etc. betrifft, die Bürger jedes Staates provisorisch wirklich alle Privilegien geniessen sollten, welche durch die Gesetze des Landes, wo sie residiren, den Bürgern und Unterthanen der meistbegünstigten Nation zugestanden sind.“

Am 21. Februar 1828 wurde der Vertrag, der in Hamburg volle Billigung fand, von der dortigen Bürgerschaft genehmigt.

Die Ratifikation sollte binnen eines Jahres stattfinden. Als aber diese Frist abgelaufen war, ohne dass etwas von Seiten Mexiko's in dieser Beziehung verlautete, schrieb Colquhoun am 25. März 1829 im Namen der Hansestädte an den mexikanischen Gesandten in London und fragte nach der Ursache der Verzögerung. Der Gesandte entschuldigte diese mit inneren Unruhen, die gerade, als die mexikanische Kammer an die Berathung des Vertrages habe gehen wollen, dazwischen gekommen seien. Wieder vergingen nun ein und ein halbes Jahr. Dann erklärte im November 1830 Gorostiza in London, dass seine Regierung den Traktat mit den Hansestädten ebensowenig wie die mit Frankreich und Preussen ratificiren könne; Camacho habe seine Vollmachten bei dem Abschluss überschritten.

Thatsächlich sind wohl noch andere Gründe für die Nichtratificirung massgebend gewesen. Mexiko war allmählich in seiner Handelspolitik vorsichtig und zurückhaltend geworden. Von einem Gegenseitigkeitsvertrage

konnte eine Nation, wie die mexikanische, sich wenig Vortheile versprechen. Ausser dem reichen Ertrage seiner Minen hatte das Land nur wenig Produkte, die werthvoll genug waren, um die ungeheuren Kosten des Transports aus dem Inlande an die Küste zu tragen. Der Mangel an ausreichenden Exportartikeln erklärt zugleich die geringe Bedeutung der mexikanischen Handelsmarine. Nur höchst selten liess die angeborne klimatische Indolenz den eingeborenen Mexikaner sein Glück in andern Ländern versuchen. Deshalb hatte dieses Volk wenig von den Vortheilen eines Reciprocitätsvertrages zu erwarten, mochte derselbe sich auf dem Papier noch so liberal darstellen; und die mexikanische Regierung, dieses Verhältnisses sich wohl bewusst, sah, wie sie nicht verhehlte, in jedem Handelsvertrage nur ein Uebel. Als Mexiko die ersten Verträge schloss, 1826 mit England und Hannover, 1827 mit Dänemark und den Niederlanden, und sogar ohne den Vorbehalt der Kündigung, lag in dem Wunsche, die politische Selbständigkeit anerkannt zu sehen, ein ausreichendes Motiv, jenen Staaten Handelsvortheile zuzugestehen, vor denen man sonst zurückgeschreckt sein würde. Bei den Verhandlungen mit den Vereinigten Staaten, Preussen und Sachsen war Mexiko doch schon so viel vorsichtiger geworden, dass die Kündbarkeit dieser Verträge stipulirt wurde. Die Verträge aber mit Preussen und den Hansestädten zu ratificiren konnte man sich nicht entschliessen.

Andererseits war für die Hansestädte ein Vertrag mit Mexiko eine dringende Nothwendigkeit. Nicht nur die Ausdehnung des hansestädtisch-mexikanischen Handels erforderte einen Vertrag, sondern es war namentlich der eigenartige Handelsbetrieb in Mexiko, der eine völkerrechtliche Regelung der Verhältnisse empfahl. Die Geschäfte nach diesem Lande endigten nur selten an der Küste, die Waaren mussten in den meisten Fällen viele Tagereisen weit auf Gefahr der europäischen Absender ins Innere gebracht werden, um in der Hauptstadt oder in den grösseren Provinzialstädten und Messplätzen Absatz zu suchen. Ebenso mussten die Retouren in Silber auf diesseitige Gefahr weit zu Lande gehen, um die Häfen zu erreichen. Eine Beraubung dieser Transporte gehörte, auch wenn das Land nicht im Revolutionszustande war, nicht zu den Seltenheiten; war aber das Land durch innere Unruhen heimgesucht, so waren ohne Verträge die Konsulen schwer im Stande, ihre Landsleute und deren Eigenthum zu schützen.

Gleich nachdem Gorostiza die Abgeneigtheit seiner Regierung, den 1827 unterzeichneten Vertrag zu ratificiren, kundgegeben, waren Colquhoun und er in neue Verhandlungen über einen Vertrag einge-

treten. Es kam ein solcher zu Stande, der allerdings nicht in Allem den Wünschen der Hamburgischen Kaufmannschaft entsprach. Wichtig war namentlich die veränderte Fassung des den Detailhandel etc. betreffenden Artikels. War, wie wir gesehen, in dem früheren Vertrage der Detailhandel im Allgemeinen den Hansestädten zugesichert worden, so bestimmte nun Artikel 11, dass nur der Handel im Grossen erlaubt sein solle; und nicht ohne Mühe erreichte Colquhoun, dass im Artikel 12 hinzugefügt wurde, „obgleich nach dem Wortlaut des vorigen Artikels die Staatsangehörigen und Unterthanen der hohen kontrahirenden Theile keine Läden eröffnen, noch diese Art von Detailhandel treiben dürfen, so erklärt doch die mexikanische Regierung überdies, dass sie den Staatsangehörigen der Hansestädte für die ganze Zeit, wo ihre Legislation es zugeibt, die Befugniss, Läden zu eröffnen und diese Art des Detailhandels zu betreiben, ertheilt, vorausgesetzt, dass sie sich den Bedingungen fügen, welche die örtlichen Gesetze und Verordnungen in besagter Hinsicht den Unterthanen oder Bürgern der am meisten begünstigten Nationen auf erlegen.“

Wenn einerseits dies diejenige Frage in allen mexikanischen Handelsverträgen war, bei der die Regierung dieses Landes am meisten das Interesse ihrer Mitbürger zu vertreten hatte — denn im Uebrigen konnte Mexiko, wie oben bemerkt, wenig Werth auf Reciprocitätsverträge legen —, so musste dagegen auch den Hansestädten eine möglichst liberale Bestimmung grade nach dieser Richtung am Herzen liegen. Denn in Mexiko betrieb fast jeder Kaufmann, auch wenn der Schwerpunkt seines Erwerbes im Grosshandel lag, eine Art von Detailgeschäft; bei der bedeutenden Rolle, die der hansische Kaufmann im mexikanischen Binnenhandel spielte, musste ein Verbot des Detailbetriebes dem Gesammthandel der Hansestädte mit jenem Lande einen schweren Stoss versetzen.

Im Uebrigen gewährte der am 7. April 1832 unterzeichnete Vertrag den Hansestädten die Stellung einer meistbegünstigten Nation auf der Basis der Gegenseitigkeit.

Binnen acht Monaten sollten die Ratifikationen ausgewechselt werden. Es ging aber wiederum, wie mit dem früheren Vertrage. Jahr um Jahr floss dahin, und von der Ratifikation war nicht die Rede. Wiederholt drang der Hamburger Senat in London durch Colquhoun und in Hamburg beim mexikanischen Konsul auf die Ratificirung. Im November 1837 schrieb der mexikanische Generalkonsul an Syndikus Sieveking „Le trop long et bien sensible délai, qu'il a souffert, doit être attribué seulement aux affaires plus pressantes qui ont occupé le Gouvernement pendant les

dernières années.“ An der Aufrichtigkeit dieser Erklärung hatte man keine Ursache zu zweifeln; aber gerade, dass ein vor $5\frac{1}{2}$ Jahren unterzeichneter Vertrag hinter anderen Gegenständen bei der Erledigung zurückstehen musste, zeigt das geringe sachliche Interesse Mexiko's an dem Vertrage; und dass der Mangel an einem solchen Interesse sich nicht nur auf den hansestädtischen Vertrag beschränkte, geht daraus hervor, dass auch die Ratifikation anderer Verträge seitens Mexiko's sich übermäßig verzögerte; der am 8. Februar 1831 in London unterzeichnete Vertrag mit Preussen wurde erst am 1. Mai 1834 von Mexiko ratificirt. Dagegen bemühte sich Belgien seit Jahren vergebens, einen Vertrag mit Mexiko zu Stande zu bringen; zweimal, 1839 und 1853, einigten sich Unterhändler über einen Entwurf; beide Male wurde derselbe in Mexiko verworfen. Ebenso stellte Mecklenburg-Schwerin wiederholt Anträge ähnlicher Art; die mexikanische Regierung versprach, dieselben in Erwägung zu ziehen; über das Resultat dieser Erwägungen verlautete nie etwas.

Die Kommerzdeputation empfahl eine Verhandlung in Mexiko selbst; namentlich der Deputirte G. H. Vorwerk betrieb diese Angelegenheit mit grossem Eifer.

Doch aller Eifer und alle Vorstellungen halfen nichts gegenüber der entgegenstehenden Macht der inneren und äusseren Verhältnisse Mexiko's. Als im Frühjahr 1838 die französisch-mexikanische Verwicklung eintrat, wurde dadurch die endliche Erledigung der Sache in noch weitere Entfernung geschoben; grade damals aber empfanden die Hansestädte den Mangel an einem Vertragsverhältniss doppelt schwer; denn der Handelsvertrag war, wie die Kommerzdeputation erklärte, „nicht sowohl der Zollbegünstigungen, als des Schutzes der Person und des Eigenthums wegen wichtig“. Es kam hinzu, dass sämmtliche auf die Verhandlungen bezügliche Papiere, selbst das Hauptdokument, in den Wirrnissen dieser Zeit in Mexiko verloren gingen.

Nach endlosen Korrespondenzen und Vorstellungen, bei denen der Hamburgische Konsul Färber in Mexiko auch von dem dortigen preussischen Gesandten v. Gerold unterstützt wurde, gelang es, die Ratifikation seitens Mexiko's zu erreichen. Am 8. November 1841 wurden in London die Ratifikationen ausgewechselt. —

Werfen wir nun einen Blick auf den Umfang und die Bedeutung des hansestädtisch-mexikanischen Handels.

War Brasilien für den Hamburgischen Handel namentlich wichtig durch die ungeheuren von dort bezogenen Importe an Rohprodukten, so lag die Bedeutung des Handels mit Mexiko in den Exporten dorthin. Von allen süd- und mittelamerikanischen Staaten war es Mexiko, wohin

Hamburg die werthvollsten Ausfuhren sandte. Im Jahre 1838 gingen nach Mexiko von Hamburg und Bremen zusammen 18 Schiffe mit Ladungen im Gesammtwerth von 4 400 000 £ Banco, allein für 2 300 000 £ deutsche Leinen¹⁾. Deshalb galten in den 30er Jahren die ausgehenden Frachten nach Mexiko als die besten auf ähnliche Entfernung. Die Kommerzdeputation konnte, als sie fortwährend auf die endliche Ratificirung des Handelsvertrages drängte, mit Recht darauf hinweisen: „in keinem Lande haben Hamburgs Kaufleute, Hamburgs Rheder und deutsche Industrie überhaupt mehr zu hoffen oder zu fürchten, als in der mexikanischen Republik“.

In den 40er Jahren hatte das mexikanische Geschäft der Hansestädte einen schweren Stand. Die politischen und finanziellen Wirren des Landes schädigten seinen gesammten auswärtigen Handel. Allerdings nahmen die Exporte nach Mexiko zunächst noch zu, doch wurde der Absatz derselben gegenüber der wachsenden englischen Konkurrenz immer mehr erschwert. Die Einfuhr aus Mexiko in Hamburg dagegen fiel von 203 750 £ Banco in 1841 auf 67 600 £ Banco in 1843.

Ganz traurig wurde die Lage des mexikanischen Handels, als 1846 der Krieg mit den Vereinigten Staaten ausbrach. Für den Haupteinfuhrartikel der Hansestädte, die deutschen Manufakturwaaren, wurde durch dies Ereigniss in den billigen nordamerikanischen Fabrikaten eine schwer zu bekämpfende Konkurrenz geschaffen. Die Ausfuhr nach der mexikanischen Ostküste fiel von Beo. £ 3 015 930 in 1846 auf Beo. £ 711 760 in 1847, stieg dann aber 1848 auf Beo. £ 4 722 400.

Im Allgemeinen behaupteten sich die Hansestädte in den 50er Jahren in ihrer Stellung im mexikanischen Handel. Besonders erhielt sich die führende Stellung der deutschen Kaufleute in Mexiko selbst. Rudolf Schleiden schrieb aus Mexiko Ende der 50er Jahre²⁾: „Der Grosshandel Mexiko's befindet sich zu ungefähr zwei Dritteln in den Händen der in der Republik etablierten Deutschen; aber nicht deutsche, sondern englische und französische Waaren nehmen bei der Einfuhr den ersten Platz ein.“ Und nach anderen Aufzeichnungen etwa aus derselben Zeit gab es damals 37 hanseatische Häuser in Mexiko, nämlich je 11 in der Hauptstadt und Veracruz, 4 in Tampico, 5 in Mazatlan, 6 in andern Plätzen³⁾.

¹⁾ Vergl. Soetbeer, Ueber Hamburgs Handel, Hamburg 1840, S. 179 ff.

²⁾ Manuskrift in den Akten der Kommerzdeputation „Zur Statistik Mexiko's“; auch im Folgenden benutzt.

³⁾ Report on the commercial relations of the U. States with all foreign nations, vol. 1, Washington 1856, S. 383.

Nach Schleiden waren von den fremden Familienhäuptern, die Sicherheitskarten genommen:

im Jahre 1853 : 495 Deutsche (insgesammt 7958)
" 1854 : 632 " (" 9864)
" 1855 : 581 " (" 9234)

Von den 495 Deutschen im Jahre 1853 waren 112 Hamburger, 5 Bremer, 93 Preussen, 13 Sachsen. Es erklärt sich aus dieser bedeutenden Zahl europäischer Kaufleute und Gewerbetreibender in Mexiko der grosse Werth, der bei dem Abschluss von Handelsverträgen mit diesem Lande auf die Bestimmungen, welche sich mit dem Schutz der Angehörigen der betr. Staaten und ihres Eigenthums beschäftigten, gelegt werden musste.

Ein wichtiger Abschnitt in der mexikanischen Handelspolitik wird bezeichnet durch die Navigationsakte vom 30. Januar 1854. Durch dies Gesetz, das ein vollständiges Differentialzollsystem enthielt, wollte die mexikanische Regierung die nationale Handelsmarine, die bisher sehr unbedeutend gewesen¹⁾, zur Blüthe bringen. Die genannte Navigationsakte stellte nunmehr als Regel auf, dass sämmtliche Waaren, welche in nicht-mexikanischen und nicht dem Lande, in dem die Waaren erzeugt seien, angehörenden Schiffen eingeführt würden, einem Zollaufschlag von 50 Prozent auf den tarifmässigen Zollsatz unterliegen sollten.

Nun sicherte der Artikel 9 des Vertrags mit den Hansestädten den beiderseitigen Schiffen die Behandlung auf dem Fuss der meistbegünstigten Nation zu; andererseits war es eine Thatsache, dass auch nach dem Erlass jenes Gesetzes, z. B. französische und englische Schiffe fremde, d. h. nicht-französische und nichtenglische Waaren in ihren Schiffen fortduernd in Mexiko einführten, ohne jenem Zollaufschlag unterworfen zu werden. Für die Hansestädte wäre die Anwendung des neuen Gesetzes aber um so bedenklicher gewesen, als eigentliche hansestädtische Produkte nur einen äusserst geringen Theil der auf hansischen Schiffen nach Mexiko verführten Waaren ausmachten, und diese Exporte grösstentheils inner-deutschen und schweizerischen Ursprungs waren.

Auf eine Vorstellung des mexikanischen Konsuls in Hamburg an seine Regierung erfolgte die Antwort, „dass die Navigationsakte in keiner Weise den Inhalt der Traktate, welche Mexiko mit den befreundeten Staaten abgeschlossen hat, aufheben noch vermindern könnte, auch keine

¹⁾ So hat den Hamburgischen Hafen nur einmal, im Jahre 1854, ein Schiff mexikanischer Flagge (von 63 Lasten) besucht.

Veränderung in Betreff desjenigen, welcher mit den Hansestädten in Kraft sei, gemacht werden, sondern fortgefahren werden werde, die Bedingungen, welche derselbe in Betreff des Handels und der Schiffahrt enthält, in Zukunft genau und treu zu beobachten.“

Hiermit war zunächst diese Angelegenheit zur Zufriedenheit der Hansestädte erledigt.

Aber nicht allein die Letzteren, sondern auch andere Regierungen, wie die englische und die der Vereinigten Staaten, hatten gegen die Navigationsakte und die durch sie involvirte Beeinträchtigung der Verträge protestirt. Die mexikanische Regierung erklärte nun im Allgemeinen, dass diese Akte nur insoweit in Kraft treten solle, als dies nach den bestehenden Verträgen möglich sei. Zur sofortigen Aufhebung der Akte konnte sich die Regierung, gereizt durch die energischen Vorstellungen der fremden Gesandten, nicht entschliessen; dagegen kündigte sie zunächst, um für die Zukunft freie Hand zu haben, die sämmtlichen Verträge, ausgenommen denjenigen mit den Vereinigten Staaten. Dann wurde am 11. Januar 1856 die Navigationsakte aufgehoben.

Den Hansestädten, deren Vertrag ebenfalls dem Schicksal der Kündigung anheim gefallen war, gab die mexikanische Regierung ihre Geneigtheit zu Verhandlungen über einen neuen Vertrag kund. Der Bremische Ministerresident Schleiden wurde von den Städten zum Bevollmächtigten für diese Unterhandlung ernannt. In mehr als einer Beziehung war das Terrain, auf dem Schleiden zu operiren hatte, sehr ungünstig. Zuerst war es eine für diese Verhandlungen bedauerliche Thatsache, dass der preussische Ministerresident Baron Richthofen, der am 10. Juli 1855 für Preussen und 18 Zollvereinsstaaten mit Mexiko einen Handelsvertrag abgeschlossen, diesen Abschluss sehr übereilt und mehrere Punkte zugegeben hatte, ohne besondere Restriktionen sicher zu stellen. Das war um so verhängnissvoller, als es Richthofen wohl bekannt sein musste, dass es die Absicht Mexiko's war, in dem Vertrage mit Preussen einen Mustervertrag abzuschliessen, der für alle künftigen Verhandlungen ähnlicher Art als Norm dienen sollte.

Namentlich die Bestimmungen über die Ausweisung missliebiger Fremder, den Polizeidienst und die Grenze der Jurisdiktion über das die Küste bespülende Meer, wie die nur achtjährige Dauer des Vertrags, die Richthofen zugestanden hatte, erschwerten späteren Unterhändlern ihre Aufgabe beträchtlich. Zuerst musste das der sardinische Bevollmächtigte Benzi, der zum Abschluss eines Handelsvertrages in Mexiko eintraf, wahrnehmen.

Auch die äusseren Verhältnisse, unter denen Schleiden unterhandeln musste, waren ungünstig. Das Land befand sich im Zustande offener Revolution, dann folgte eine Periode der Reorganisation.

Endlich gelang es Schleiden, am 4. Juni 1856, einen Vertrag abzuschliessen. Der mexikanisch-preussische Vertrag vom 10. Juli 1855 und der Vertrag der Hansestädte mit Neu-Granada vom 3. Juni 1854 dienten als Grundlage.

Den Hansestädten musste es namentlich daran liegen, dass, was in dem alten Vertrage nicht stipulirt war, ausdrücklich bestimmt werde, dass die hanseatische Flagge die Befugniss habe, die Produkte oder Waaren aller Länder direkt oder indirekt in Mexiko ohne höhere Zölle u. s. w. einführen zu dürfen. Das konnte nun allerdings nicht erreicht werden. Doch war es schon ein Gewinn, dass diese Bestimmung für die Erzeugnisse der übrigen deutschen Bundesstaaten zugegeben wurde. Dafür als Gegenzugeständniss wurde vereinbart, dass alle Erzeugnisse u. s. w. der neuen Staaten des amerikanischen Kontinents, die ehemals spanische Kolonien waren, bei der Ausfuhr aus mexikanischen Häfen und der Einfuhr in die Hansestädte als mexikanische Erzeugnisse u. s. w. angesehen werden sollten. Schon lange hatte Mexiko die Aufnahme einer solchen Stipulation in seine Handelsverträge erstrebt und zuerst in dem nichtratificirten Vertrag mit Belgien durchgesetzt¹⁾; auch in dem erwähnten Vertrag mit dem Zollverein fand sich die Bestimmung.

Allerdings war es sowohl Schleiden als dem mexikanischen Unterhändler de la Rosa klar, dass dies Zugeständniss thatsächlich wenig bedeutete, da ausser etwas Kakao schwerlich jemals ein Produkt jener anderen amerikanischen Staaten aus mexikanischen Häfen ausgeführt wurde.

Für den hansestädtischen Handel war dies die wesentlichste neue Bestimmung. Bezuglich der übrigen Artikel gelang es Schleiden mehrfach, in Einzelheiten günstigere Bedingungen zu erreichen, als es Richthofen ermöglicht hatte; so namentlich betreffs der Dauer des Vertrages, die auf 12 Jahre festgesetzt wurde.

¹⁾ In dem mexikanisch-österreichischen Vertrage vom 30. Juli 1842 ist die Bestimmung noch nicht enthalten. — Ebenso hatte Hannover in seinem Vertrage mit den Vereinigten Staaten vom 20. Mai 1840, um den Produkten des Deutschen Bundes und der indirekten Fahrt aus den Häfen desselben gleiche Rechte mit den hannöverschen Landesprodukten und der direkten Fahrt unter hannöverscher Flagge auszudrücken, zugeben müssen, dass die reciproken Befugnisse der Vereinigten Staaten auf die Produkte und Häfen des gesammten amerikanischen Kontinents und Westindiens ausgedehnt wurden.

Dagegen musste hinsichtlich des Polizeidienstes der Fremden und anderer Bestimmungen Schleiden, nachdem einmal Richthofen den Mexikanern hierin nachgegeben hatte, ebenso wie der sardinische Unterhändler diesem Vorgang folgen.

Der Vertrag wurde von der Hamburger Bürgerschaft am 25. September 1856 ratificirt.

Wie über allen Verträgen der Hansestädte mit Mexiko, schwiebte auch über diesem ein merkwürdiges Verhängniss. Er ist nie seitens Mexiko's ratificirt worden; und officiell hat der Hamburgische Senat die Gründe für die Nichtratifikation nie erfahren. Die Kommerzdeputation meinte, das Hinderniss sei der (nicht veröffentlichte) Separatartikel des Vertrages, nach welchem eventuell die hanseatischen Konsuln oder Generalkonsuln in Mexiko diplomatische Funktionen ausüben dürften. Wahrscheinlich lagen die Gründe der Nichtratifikation ausserhalb des Vertrages. Die Verhältnisse des Landes, Ende der 50er Jahre, näherten sich immer mehr dem Zustande vollkommener Auflösung und Verwirrung, sodass es leicht erklärlich ist, warum es nicht zur Ratifikation des Vertrages kam, an dem Mexiko selbst wenig liegen konnte. Und die Erwägung der inneren Zustände der Republik liess auch den Hansestädten eine weitere Betreibung der Vertragsangelegenheit unthunlich erscheinen; einerseits war es nicht zu erwarten, dass nun auch eine der beiden gleichzeitigen mexikanischen Regierungen sich mit der Ratifikation eines hanseatischen Handelsvertrages beschäftigen werde, andererseits musste es überhaupt für bedenklich angesehen werden, mit einer von beiden Parteien in Unterhandlungen zu treten.

Dass unter dem Bürgerkriege in Mexiko die Handelsverbindungen der Hansestädte mit diesem Lande sehr leiden mussten, ist begreiflich. Aber auch die dort ansässigen Hansestädter littcn sehr. „Schon seit einer Reihe von Jahren,“ so heisst es in einer Eingabe einer Anzahl von Firmen an die Kommerzdeputation vom 14. Januar 1860, „haben die in jenem Lande etablierten Hamburger Häuser Erpressungen und Bedrückungen aller Art erlitten, welche in den letzten zwei Jahren, in Folge des ausgebrochenen Bürgerkrieges, unerträglich geworden sind.“ In einer öffentlichen Kundgebung aber wurde dem Interesse der beteiligten Hamburger Geschäftskreise an dem Ausgang des mexikanischen Konflikts Ausdruck gegeben; im Jahre 1861 vereinigten sich 40 Hamburger Firmen zu einer Resolution¹⁾, die in den öffentlichen Blättern von Mexiko publicirt werden und durch

¹⁾ Abgedruckt im Hamburger Handelsblatt vom 29. November 1861.

ihren moralischen Einfluss auf die beunruhigte Stimmung der dortigen Handelskreise günstig einwirken sollte. Ob diese Veröffentlichung ihren Zweck erfüllt hat, muss allerdings dahingestellt bleiben.

5. Die alte Republik Kolumbien, Venezuela und Neu-Granada.

Neben Mexiko kam von den ehemals spanischen Kolonien in Amerika namentlich Kolumbien für den Handel mit Europa in Betracht. Diese Republik umfasste bis 1830 die jetzigen Staaten Venezuela, Kolumbien (früher Neu-Granada) und Ecuador. Die Haupthäfen des Landes waren La Guayra, Puerto Cabello, Angostura, und mit diesen hatten die Hansestädte seit den 20er Jahren einen recht lebhaften Verkehr. Es kamen an in Hamburg:

von La Guayra 1824 : 2 Schiffe	von Puerto Cabello 1825 : 1 Schiff
" " " 1825 : 4 "	" " " 1826 : 1 "
" " " 1826 : 7 "	" " " 1827 : 2 "
" " " 1827 : 10 "	" " " 1828 : 1 "
" " " 1828 : 7 "	" " " 1829 : 1 "
" " " 1829 : 7 "	" " " 1830 : 1 "
" " " 1830 : 4 "	

ferner von Angostura 1830 ein Schiff. Der indirekte Verkehr aber, der über St. Thomas vermittelt wurde, war viel beträchtlicher.

Im Anfang des Jahres 1826 erhielt Colquhoun den Auftrag von Hamburg, sich mit dem Gesandten Kolumbiens in London ins Einvernehmen zu setzen und ihn zu orientiren über die Stellung, die Hamburg im Handel mit Kolumbien einnähme; hierauf erklärte der Gesandte, er werde über Hamburgs merkantile Bedeutung an seine Regierung berichten.

Wir haben schon oben gesehen, dass Hamburg mit den übrigen Hansestädten sehr behutsam hinsichtlich der offiziellen Anerkennung der neuen Freistaaten vorging. Doch wurde ein Hamburgischer Generalkonsul in La Guayra schon im Juni 1827 in der Person des Herrn Georg Gramlich daselbst ernannt, aber ohne Hinzuziehung des Erb. Kaufmanns und ohne dass diese Ernennung fürs Erste öffentlich bekannt gemacht wurde.

Bei ihrer Anwesenheit in London im Frühjahr 1827 traten die auf der Reise nach Brasilien begriffenen Sieveking und Gildemeister mit dem dortigen Gesandten Kolumbiens, Hurtado, in Verbindung.

Dieser begriff, wie Gildemeister schreibt¹⁾, besser als Camacho für Mexiko, dass der Verkehr zwischen Kolumbien und Europa darum nicht minder vortheilhaft für Ersteres sei, weil es einen Theil der Importe aus Europa mit Gold und Silber bezahlen müsse. Zugleich erklärte aber der Kolumbianer, dass seine Regierung sich mit keinem europäischen Staate auf Reciprocitätsverhältnisse anders als mittelst förmlicher Handelsverträge einlassen werde.

Dagegen konnten die Hansestädte, namentlich nachdem der Vertrag mit Mexiko unterzeichnet war, nichts einzuwenden haben. Mit Kolumbien in ein völkerrechtliches Vertragsverhältniss zu kommen, war für die Hansestädte im Grunde wichtiger und dringender als mit Mexiko; denn in Kolumbien wurde von den nichtbegünstigten Flaggen ein Differentialzoll von $7\frac{1}{2}$ Prozent erhoben.

Auch in Rio de Janeiro knüpften die beiden hansischen Unterhändler mit dem dortigen kolumbischen Geschäftsträger Palacio Verbindung an. Gildemeister rieth dringend, nunmehr ungesäumt auch mit Kolumbien anzuknüpfen¹⁾; eine Zuschrift Palacio's, der an seine Regierung berichtet hatte, drückte sehr deutlich den Wunsch derselben aus, mit den Hansestädten einen Vertrag abzuschliessen. Doch zögerte man in Hamburg noch immer, in förmliche Unterhandlungen mit Kolumbien zu treten, da noch keine der zur „Heiligen Allianz“ gehörenden Kontinentalmächte, wie bei Mexiko, vorausgeschritten war. Als aber keine dieser Mächte Anstalten zu machen schien, mit Kolumbien anzuknüpfen, dagegen 1829 die Niederlande einen Vertrag mit diesem Staate wirklich abschlossen, wurde auch seitens der Hansestädte der lange überlegte Schritt gethan.

Es fanden nun 1829 zwischen Colquhoun für die Hansestädte und dem dortigen kolumbischen Gesandten Verhandlungen über einen Handelsvertrag statt. Doch blieben dieselben ohne Resultat, weil der Libertador Bolivar den Grundsatz nicht aufgeben wollte, dass man den Hansestädten nur für die Einfuhr ihrer einheimischen Produkte die Zollbegünstigung gewähren dürfe, ein Vertrag mit solchen Bedingungen aber für die Hansestädte keinen Werth haben würde.

Im Jahre 1830 zerfiel Kolumbien in die drei Republiken Venezuela, Neu-Granada und Ecuador. Für den allgemeinen und den hanseatischen Handel hatte von diesen Staaten zunächst Venezuela die grösste Bedeutung. Im Anfang entwickelte sich diese Republik verhältnismässig friedlich und stetig, was auf ihre auswärtigen Handelsbeziehungen und wirtschaftliches Gedeihen nur vortheilhaft einwirken konnte.

¹⁾ Bremer Archiv.

Die Einfuhr aus Hamburg-Altona in Venezuela betrug (in Pesos):

1832/33 : 156 438; 1833/34 : 183 234

und aus Bremen

1832/33 : 104 809; 1833/34 : 142 196.

Dagegen betrug die Ausfuhr aus Venezuela nach Hamburg-Altona und Bremen zusammen:

1832/33 : 342 834; 1833/34 : 384 528.

Gegenüber den betreffenden Zahlen im Verkehr anderer Staaten mit Venezuela, namentlich der Vereinigten Staaten, waren diese Zahlen allerdings sehr geringfügig.

Doch wurde ein sehr bedeutender Theil des europäischen Verkehrs mit Venezuela, wie schon bemerkt, durch St. Thomas vermittelt.

Schon bald nach der selbständigen Konstituirung Venezuela's machte der Generalkonsul Gramlich auf den günstigen Moment zu neuen Anknüpfungen von Verhandlungen aufmerksam. Der Hamburger Senat hielt die Sache jedoch nicht für so dringend. Allerdings hatte man nicht die Absicht, sich einem eventuellen diesbezüglichen Antrage der dortigen Regierung gegenüber gradezu ablehnend zu verhalten; da aber die Erfahrung gelehrt hatte, dass die amerikanischen Regierungen sich gewöhnlich bald überzeugten, dass eine allgemeine Gleichstellung aller Flaggen in ihrem eigenen Interesse lag, so war der Senat der Ansicht, dass über kurz oder lang sich dasselbe Ziel auch ohne immerhin langwierige und kostspielige Verhandlungen erreichen lasse.

Noch dringender aber wurde die Nothwendigkeit eines Vertragsverhältnisses mit Venezuela für die Hansestädte empfunden, als zu den beiden Staaten, die schon Verträge mit dem alten Kolumbien geschlossen — Grossbritannien (1825) und Holland (1829) — nun 1833 auch noch Frankreich durch eine Präliminarkonvention hinzutrat. Auch konnte Gramlich im Mai 1835 berichten, dass die venezolanische Regierung nicht abgeneigt sei, mit den Hansestädten Verhandlungen anzuknüpfen. Zwar hielt der Hamburger Senat in Anbetracht dessen, dass auf dem venezolanischen Kongress die allgemeine Gleichstellung aller Flaggen mit der nationalen angeregt war, den Zeitpunkt für eine Verhandlung noch immer nicht für geeignet; dagegen erklärte sich die Kommerzdeputation „im Allgemeinen für den Grundsatz des Abschlusses von Handelstraktaten mit diesen neuen Republiken, da es sich nicht absehen lässt, welche Wichtigkeit dieselben annoch erlangen können, und es durchaus wichtig ist, zu verhindern, dass noch mehr andre Staaten Hamburg zuvorkommen,

damit Hamburgs Flagge immer, soweit solches irgend erreichbar ist, überall den begünstigtesten Flaggen gleichgestellt bleibe.“

Die Thatsachen gaben der Kommerzdeputation Recht. Aus der erwarteten generellen Gleichstellung aller Flaggen mit der nationalen wurde nichts. Hingegen wurde die ungünstige Stellung der Hansestädte im venezolanischen Handel noch verschlechtert, als am 26. Januar 1836 die Vereinigten Staaten einen äusserst günstigen Vertrag mit Venezuela schlossen. Während die englische, französische und holländische Flagge nur für die eigenen Landeserzeugnisse mit der venezolanischen gleichgestellt war, wurde diese Gleichstellung hinsichtlich der amerikanischen Flagge ausgedehnt auf die Einfuhr der Produkte etc. aller Länder. Dadurch sahen sich die Hansestädte in der Zollbehandlung auf die dritte Rangstufe gestellt.

Ferner aber erhielt nun die nordamerikanische Schiffahrt, die schon an sich durch zahlreiches Angebot und billige Frachten überall die Konkurrenz erschwerte, in Venezuela bedeutend das Uebergewicht; der dort etablierte deutsche Kaufmann musste nicht allein seine Waaren lieber in amerikanischen Fahrzeugen als in hanseatischen aus Deutschland beziehen, da er im Zoll mindestens 2—3 Procent vom Werth der Waaren ersparte, sondern ihm kamen selbst auf dem Umwege über Nordamerika deutsche Erzeugnisse, in nordamerikanischen Schiffen in Venezuela eingeführt, billiger zu stehen, als wenn er sie direkt aus Hamburg mit Hamburgischen Schiffen bezog.

Noch ein weiterer Umstand kam endlich in Betracht, der für nicht im Handelsvertragsverhältniss stehende Nationen in Venezuela sehr drückend war: alle solchen Nationen angehörenden Fremden mussten bei allen Provinzialabgaben 50 Procent mehr als diejenigen Fremden entrichten, deren Regierung einen Vertrag abgeschlossen. Es betrug demgemäß die Gewerbesteuer des deutschen Kaufmanns 600, die des Nordamerikaners nur 400 Dollars.

Der Abschluss eines Handelsvertrages mit Venezuela musste unter diesen Verhältnissen eine Lebensfrage für den hansestädtisch-venezolanischen Handel sein, einen Handel, für dessen Entwicklung man bei Gleichstellung mit den begünstigten Nationen vortreffliche Aussichten zu haben meinte. Es war die allgemeine Ansicht, die durch die vortrefflichen inhaltsreichen Berichte des Generalkonsuls Blohm in La Guayra bestätigt wurde, dass die bedeutende Zunahme des Landbaus und die damit im Zusammenhang stehende Vermehrung der Exportartikel in Venezuela eine ebenso bedeutende Zunahme des Konsums deutscher Waaren zur Folge haben werde.

Der ehemalige Generalkonsul Gramlich, der als Privatmann in Caracas lebte, wurde von den Hansestädten mit der Verhandlung beauftragt; am 27. Mai 1837 unterzeichnete er den Vertrag.

Dieser Vertrag war die liberalste aller damals gültigen Handelskonventionen der Hansestädte und erfüllte vollkommen die Wünsche derselben. Er stellte die hanseatischen Schiffe in allen Abgaben und bei jeder, auch der indirekten Einfuhr von Waaren jeglichen Ursprungs den venezolanischen Schiffen gleich. Im Artikel 10 wurde hinsichtlich der Ein- oder Ausfuhr der beiderseitigen Produkte etc. Reciprocität bestimmt, und zwar sollten auch alle aus den hansischen Häfen verführten Produkte etc. der deutschen Bundesstaaten als Produkte etc. der Hansestädte angesehen werden. Das war ohne Zweifel eine sehr wichtige handelspolitische Errungenschaft.

Die Erwartungen, die man an diesen Vertrag geknüpft, erfüllten sich in vollstem Maasse¹⁾. Das zeigen folgende Zahlen.

Es wurden ausgeführt von Hamburg-Altona nach Venezuela:

1836/38 für Bco. ₣ 862 400

1840/41 „ „ ₣ 2 195 200

und von Bremen:

1836/37 für Bco. ₣ 334 900

1840/41 „ „ ₣ 1 268 200

Der Werth der Einfuhr aus Venezuela nach Hamburg-Altona betrug in denselben Jahren: Bco. ₣ 734 300 bzw. 1 985 900, und nach Bremen 731 100 bzw. 1 249 300.

Damit steht in Verbindung die Zunahme des Schiffsverkehrs; es kamen an in Hamburg aus Venezuela:

1837 : 5 Schiffe		1841 : 18 Schiffe
1838 : 5 „		1842 : 28 „
1839 : 10 „		1843 : 28 „
1840 : 14 „		1844 : 32 „

Beide Kontrahenten konnten also mit dem durch den Vertrag geschaffenen Verhältniss sehr zufrieden sein: Venezuela fand in den Hansestädten einen trefflichen Markt für seine Rohprodukte und verbesserte seine Exportfähigkeit nach dort noch durch die Aufhebung der Exportzölle am 1. Juli 1841; für die Hansestädte war Venezuela eins der wichtigsten transatlantischen Gebiete geworden.

Leider gewann Ende der 40er Jahre in Venezuela eine den Fremden

¹⁾ Vergl. ausser Soetbeer a. a. O. auch Wappäus, Die Republiken von Südamerika geographisch-statistisch etc., Abth. 1, Göttingen 1843, S. 208.

abholde Strömung das Uebergewicht; dies blieb auch auf die mannigfach wechselnde Regierung des Landes und ihre Handelspolitik nicht ohne Einfluss. Auch in Venezuela sollte sich nun, wie in mancher der spanisch-amerikanischen Republiken, die Erfahrung bewahrheiten, dass dort die Handelspolitik unter dem Gesichtswinkel der Fremdenpolitik betrachtet wird und dass eine mehr oder weniger günstige Stimmung gegen die Fremden ihren Einfluss auf die Handelspolitik nicht zu verfehlen pflegt.

In den inneren Unruhen, durch die Venezuela seit 1847 heimgesucht wurde, hatte es selbstverständlich nicht an Reklamationen aller Art seitens fremder Regierungen gemangelt. Zu diesen Reklamationen boten die Verträge der betr. Staaten eine treffliche völkerrechtliche Handhabe, und es war der venezolanischen Regierung nicht zu verdenken, wenn sie, um sich der Belästigungen der Reklamationen zu entziehen, die Handelsverträge zu kündigen beschloss. Nach aussen hin war allerdings nur die Rede von wirtschaftlichen, handelspolitischen Gründen; u. A. war die Wiederherstellung der Ausfuhrzölle geplant. Die Verträge mit den Vereinigten Staaten, Holland und Dänemark kündigte Venezuela zuerst; am 19. März 1850 lief der Vertrag mit den Hansestädten ab; gekündigt wurde er erst am 4. December 1851 zugleich mit denjenigen mit Schweden-Norwegen und Neu-Granada.

Auch ohne Handelsvertrag nahm der Handel Hamburgs mit Venezuela nicht ab; ja, grade in den 50er Jahren erfuhr er eine sehr erfreuliche Zunahme. Die Einfuhr in Hamburg aus Venezuela betrug nach dem Werthe und der Ladungsfähigkeit der Schiffe:

1847:	1 678 610	Mâ	Beo.	1579	Last
1848:	1 593 220	"	"	1382	"
1849:	1 158 790	"	"	915	"
1850:	2 012 500	"	"	1383	"
1851:	3 327 850	"	"	2427	"
1852:	2 866 650	"	"	2192	"
1853:	2 794 080	"	"	1805	"
1854:	3 438 650	"	"	2682	"
1855:	3 497 140	"	"	2590	"
1856:	3 221 730	"	"	2271	"
1857:	4 460 340	"	"	2544	"
1858:	4 238 870	"	"	2510	"
1859:	3 761 160	"	"	2241	"
1860:	3 454 930	"	"	1964	"

Auch die Ausfuhr nach Venezuela, die nur bis 1856 zahlenmäßig

nachzuweisen ist, nahm zu und stieg von Bco. # 977 410 in 1845 auf 3 316 140 in 1856. In letzterem Jahre zuerst überstieg der Werth der Ausfuhr nach Venezuela den der Einfuhr von dort.

Wenn nun auch der Handel der Hansestädte an sich nicht durch das Fehlen eines Handelsvertrages litt, so wurden doch die geschäftlichen Unternehmungen nach Venezuela durch die inneren Unruhen, die während der ganzen Periode 1847—1870 das Land heimsuchten, sehr beeinträchtigt. Es kam hinzu, dass sehr mangelhafte und seltsame Handelseinrichtungen den Verkehr äusserst erschwerten, so z. B. das neue Zollgesetz von 1856, von dem der Konsul Bauch am 9. Januar 1857 schrieb: „Etwas Widersprechenderes und Mangelhafteres ist seit langer Zeit als Gesetz gewiss nicht vorgekommen, und die Unzufriedenheit der Kaufmannschaft von La Guayra und Caracas macht sich im höchsten Grade erkennbar.“

Zur Sicherung gegen derartige Ueberraschungen, namentlich aber, um den Konsulen eine völkerrechtliche Handhabe, ihre Landsleute bei inneren Unruhen und dergleichen zu schützen, zu gewähren, wurde ein Handelsvertrag in den Hansestädten für sehr wünschenswerth gehalten; dieser Ansicht war man bereits vor der Kündigung des alten Vertrages gewesen.

Schon der genannte Konsul Bauch, der zuerst 1849 auf die Notwendigkeit eines neuen Vertrages, im Fall der alte gekündigt würde, hingewiesen hatte, bahnte in demselben Jahre neue Verhandlungen an, die aber ohne Resultat blieben. Als in demselben Jahre in Folge eines Aufstandes in der Provinz Coro sämmtliche hier ansässige Fremde nach Curaçao flüchteten und in Maracaibo Schmähsschriften gegen die Fremden, namentlich die Deutschen, erschienen, machte der Konsul Schön in Maracaibo auf die Notwendigkeit eines Vertrages aufmerksam. Nachdem dann 1858 ein Regierungswechsel stattgefunden, erhielt der Konsul Röhl in La Guayra im Frühjahr 1859 von der venezolanischen Regierung die Aufforderung, einen Entwurf einzureichen. Am 31. März 1860 schloss er für die Hansestädte einen neuen Vertrag ab.

Mit Ausnahme von zwei Artikeln fand der Vertrag die vollkommenste Billigung in den Hansestädten, da, wie die Kommerzdeputation sich äusserte, „die Bestimmungen desselben in jeder Hinsicht so liberal und günstig waren, wie man es bei einem kommerziellen Reciprociäts-Traktat nur wünschen kann“. Wegen der zwei Artikel erregte jedoch der ganze Vertrag in den beim Handel mit Venezuela beteiligten Kreisen keine geringe Aufregung.

Zunächst fand Anstoss der Artikel 3: „Die Bürger der kontra-

hirenden Republiken, welche im Gebiete des andern Theiles verweilen oder reisen, sind zum regulären Kriegsdienst im Heere oder in der Flotte nicht verpflichtet.“ Nun war allerdings diese Bestimmung dem alten, so hoch geschätzten Vertrage von 1837 entnommen. Dennoch wies man jetzt von mehreren Seiten¹⁾ darauf hin, dass von Gegenseitigkeit in diesem Artikel bei der grossen Verschiedenheit, die zwischen der Miliz in Venezuela und dem Hamburgischen Bürgermilitär bestehe, doch nicht die Rede sein könne; da aber nach dem Hamburgischen Gesetze Fremde verpflichtet waren, bei längerem Aufenthalt gleich den Bürgern im Bürgermilitär zu dienen, war es, so lange diese gesetzliche Bestimmung bestand, nicht zulässig, irgend einem Staate die Exemption der Angehörigen desselben vom Militärdienst vertragsmässig zu bewilligen. Der Artikel konnte desshalb nicht wohl anders lauten, als er vereinbart war. Auch waren nach Ablauf des alten Vertrages die Hanseaten in Venezuela ebenso wenig wie andere Fremde zu Milizdiensten herangezogen. Die Kommerzdeputation sah in diesem Artikel desshalb kein Hinderniss zur Ratifikation.

Anders aber stand es mit dem Artikel 4, dessen Inhalt für die Hansestädte sich in Folgendem zusammenfassen lässt: „So oft das Eigentum hansischer Angehöriger in Venezuela durch die legitimen Autoritäten genommen oder beschädigt worden und dies von den Beteiligten vor der Regierung in gesetzlicher Form reklamirt und bewiesen werde, solle dem beschädigten Eigentümer eine gerechte und vollständige Entschädigung gewährt werden; in allen andern Fällen aber, wenn mittelst Störungen der öffentlichen Ordnung die hanseatischen Angehörigen in ihren Interessen oder ihrem Eigentum in Venezuela beschädigt werden, sollen sie nach den im Lande bestehenden Gesetzen und in den durch diese Gesetze vorgeschriebenen Fällen eine Entschädigung, von wem es ihnen von Rechts wegen zusteht, reklamiren können.“

Auf die Aufnahme dieser letzten Stipulation hatte der venezolanische Unterhändler hartnäckig bestanden; er konnte sich dabei stützen auf ein Landes-Gesetz vom 6. Mai 1854, in welchem vorgeschrieben war: „Kein Fremder hat das Recht von der legitimen Regierung der Republik Schadensersatz oder Entschädigung zu fordern für die Schäden und Nachtheile, welche seinen Interessen in Folge politischer Unruhen oder aus irgend einer andern Ursache erwachsen, wenn solche Schäden und Nachtheile nicht durch rechtmässige Autoritäten verursacht sind; doch bleibt ihm immer das Recht, gegen einen Dritten jede Art von Entschädigung

¹⁾ U. A. in einem Artikel der Hamb. Nachrichten vom 16. Nov. 1860.

in Uebereinstimmung mit den bestehenden Gesetzen und mit den in denselben vorgeschriebenen Fällen zu fordern.“

Mit Rücksicht auf die in Venezuela, wie in den übrigen südamerikanischen Republiken periodisch auftretenden, meist mit Schädigung und Zerstörung fremden Eigenthums verbundenen Revolutionen war vom Standpunkt einer Regierung, wie derjenigen Venezuela's, eine solche gesetzliche Bestimmung wohl überlegt und berechnet. Allerdings beruhte der Schutz der Fremden in jenen Ländern, wie die Erfahrung es gelehrt hatte, weniger auf Verträgen und Gesetzen, als auf dem imponirenden, Zwang androhenden Auftreten der grossen Seemächte. Hiervon hatten auch die sich keiner Kriegsmarine erfreuenden Deutschen Vortheile. Die Furcht vor dem Einschreiten fremder Nationen und den unter Waffenrüstung gestellten Forderungen von Schadensersatz pflegte die kämpfenden Parteien möglichst von dem Eigenthum der Fremden fernzuhalten. Dennoch musste es höchst bedenklich sein, in einem internationalen Vertrage das Princip festzustellen, dass der Staat nicht für den dem fremden Privat-eigenthum durch eine Staatsumwälzung zugefügten Schaden verantwortlich sei. Es kam die Erwägung hinzu, dass dadurch ein Präcedens geschaffen werden würde, welches um so drückender auf den Hansestädten gelastet haben würde, da Verhandlungen anderer Staaten mit Venezuela an eben derselben Bestimmung gescheitert waren. So waren frühere Verhandlungen Preussens desshalb abgebrochen¹⁾; ein neuer, zwischen dem Zollverein und Venezuela 1858 abgeschlossener Vertrag, in dem jene angefochtene Bestimmung sich nicht befand, entbehrt noch der Ratifikation seitens letzteren Staates. Man hegte in Berlin die Befürchtung, dass, wenn die Hansestädte die Aufnahme jener Bestimmung in ihren Vertrag zuließen, der zollvereinsländische Vertrag ohne dieselbe nicht ratificirt werden würde²⁾. Ferner hatte die venezolanische Regierung erst kürzlich in ihren Differenzen mit Spanien sich auf den Artikel 4 des mit den Hansestädten abgeschlossenen Vertrages gestützt, um spanische Forderungen wegen Entschädigungen der betreffenden Art als völkerrechtlich unzulässig zurückzuweisen. — In diesen Erwägungen wurde man in Hamburg noch bestärkt durch Vorstellungen deutscher Häuser in Venezuela, die von der Annahme eines solchen Artikels dringend abmahnten. Die Kommerzdeputation empfahl desshalb dem Senat die Nichtratifikation des Vertrages in der

¹⁾ Vergl. Preuss. Handelsarchiv vom 21. Sept. 1860.

²⁾ Die „Nationalzeitung“ vom 20. Okt. 1860 meinte, die Hansestädte seien durch ihren Vertrag übervorheilt worden; sie ignorirt aber ganz das venezolanische Gesetz von 1854.

vorliegenden Fassung: der Vertrag wurde weder in Hamburg noch in Bremen oder Lübeck, wo man derselben Ansicht war, ratificirt¹⁾.

Mit dem Theil der alten Republik Kolumbien, der sich unter dem Namen Neu-Granada²⁾ im Jahre 1831 als selbständiger Freistaat konstituirte, ist Hamburg später in ein handelsvertragliches Verhältniss getreten. Direkte Handelsbeziehungen mit den Haupthäfen dieser Republik, Santa Marta, Sabanilla und Cartagena, sind allerdings erst um 1850 hergestellt worden; bis dahin fand der Absatz deutscher Ausfuhrartikel nach jenem Lande ausschliesslich über La Guayra und Puerto Cabello statt. Doch wandte sich bereits im Jahre 1836 eine Anzahl Hamburgischer Kaufleute an den Senat mit dem Wunsche, durch die Anerkennung der Republik Neu-Granada die Häfen von Santa Marta und Cartagena der Hamburgischen Flagge zugänglicher gemacht zu sehen. Der Senat stand damals grade im Begriff, eine officielle Verbindung mit jenem Staate zu eröffnen. Zu der vorgeschlagenen Ernennung von Konsuln in den genannten Häfen kam es aber damals noch nicht.

Erst in den 40er Jahren wurde die Herstellung eines Vertragsverhältnisses ernsthaft in Angriff genommen; 1844 wurden in London Verhandlungen zwischen den Hansestädten und Neu-Granada begonnen; Colquhoun unterhandelte für erstere, Mosquera für letzteres. Allerdings hatte sich in den Handelsbeziehungen zwischen beiden nichts verändert, und England beherrschte wie bisher diesen Markt.

Da aber zu erwarten stand, dass bald eine direkte Verbindung mit Deutschland hergestellt würde, hielt die Kommerzdeputation den Abschluss eines Vertrages für wünschenswerth. Die Verhandlungen führten zunächst nicht zum Ziel. Im Frühjahr 1854 gab aber der Geschäftsträger der Republik Neu-Granada in Paris, Rójas, den Wunsch seiner Regierung zu erkennen, die abgebrochenen Verhandlungen wieder aufzunehmen³⁾. Inzwischen hatte die Republik durch die über die Landenge von Panama zu leitende Verbindung mit dem Stillen Ocean und nach Kalifornien ausserordentlich an kommerzieller Wichtigkeit gewonnen und eine direkte

¹⁾ In späteren Verträgen hat Venezuela die den Hansestädten zugemuthete Bestimmung des Artikels 4 fallen lassen müssen, so schon in dem Vertrage mit Dänemark vom 19. December 1862.

²⁾ Im Allgemeinen vergl. den Aufsatz „Verkehrs- und Handelsverhältnisse des südamerikanischen Freistaates Neu-Granada“ in der Zeitschrift für allgemeine Erdkunde, Neue Folge, Bd. 6, S. 12—41. 110—124.

³⁾ Vergl. die Anlage zu dem Antrage des Hamb. Senats an die Bürgerschaft betr. Ratifikation des Vertrages.

Verbindung mit den Hansestädten war hergestellt, wenn der durch dieselbe vermittelte Waarenumsatz auch nur sehr gering war; im Sommer 1853 war für Santa Marta und Sabanilla die Errichtung eines Hamburgischen Konsulats als zweckmässig erachtet worden.

Der hanseatische Ministerresident Rumpff in Paris wurde von den Hansestädten mit der Verhandlung beauftragt und schloss am 3. Juni 1854 einen Vertrag ab. Demselben war der hanseatische Vertrag mit Guatemala zu Grunde gelegt; wichtig war besonders die Bestimmung des Artikels 11, der festsetzte, dass die Einfuhr der Erzeugnisse sämtlicher Staaten des Deutschen Bundes aus den Hansestädten, selbst unter der Flagge dritter Staaten, nicht mit höheren Abgaben belegt werden durfte, als irgend ein anderer Staat bezahlte.

Viel Nutzen hat Hamburg zunächst nicht von diesem Vertrage gehabt; die direkten Beziehungen blieben nur sehr kümmерlich, ja stockten zeitweise gänzlich; namentlich, nachdem 1857 sich Neu-Granada in acht nur locker verbundene Staaten auflöste und die damit und mit der Anfang der 60er Jahre stattfindenden Konstituirung der Vereinigten Staaten von Kolumbien verknüpften inneren Wirren wirtschaftlich das Land nichts weniger als förderten. Später aber, mit der Zunahme des deutschen Handels nach Kolumbien, hat sich der Vertrag als sehr brauchbar erwiesen; er ist noch heute in Gültigkeit, da er den allgemeinen deutschen Interessen ebenso entspricht wie den specifisch hansestädtischen, und sich somit die Notwendigkeit für den Abschluss eines Vertrages des Reiches mit Kolumbien nicht herausgestellt hat.

JBN

6. Hayti und S. Domingo.

Von der Insel S. Domingo aus war schon 1814 der Verkehr mit Hamburg wieder eröffnet. Es kamen von der Insel an in Hamburg:

1814 und 1815 je ein Schiff, 1817: 7, 1818: 6, 1819: 4, 1820: 3, 1821: 2, 1822: 3, 1823: 6, 1824: 12, 1825: 9, 1826: 9, 1827: 13, 1828: 26, 1829: 20, 1830: 29 Schiffe.

So lange das Verhältniss zwischen Frankreich und der Republik Hayti nicht definitiv geregelt war, war an die Anknüpfung völkerrechtlicher Beziehungen mit letzterem Staate nicht zu denken. Im Jahre 1825 aber erkannte Frankreich Hayti's Unabhängigkeit an. Der Hamburger Senat

ernannte noch in demselben Jahre in der Person des Herrn Eduard Weber einen Generalkonsul in Port au Prince.

Schon damals hegte man in den Hansestädten den Wunsch, in ein vertragliches Verhältniss mit Hayti zu gelangen. Die handelspolitische Lage dieser Republik war eine eigenthümliche; sie hatte 1825 Frankreich grosse Begünstigungen im Handel gewähren müssen, Begünstigungen, die Verträge mit andern Staaten auf der Basis der Reciprocity ausschlossen. Hayti selbst fand sich durch diese den Franzosen zugestandenen Privilegien in seinen Bewegungen sehr beeinträchtigt.

Doch hielt man in den Hansestädten die Anknüpfung von Verhandlungen nicht für zweck- und aussichtslos. Allerdings war der Vorzug von 6 Procent im Eingangszoll, den Frankreich genoss, nicht zu beseitigen; doch war dieser Zoll für den Haupteinfuhrartikel Deutschlands nach Hayti, Leinen, nicht drückend, da Frankreich in diesem Artikel auch bei geringerer Zollabgabe mit Deutschland nicht konkurriren konnte.

Was man aber glaubte erreichen zu können, war ein Vertrag, der der hansestädtischen Ausfuhr unter fremder Flagge gleiche Begünstigung mit den unter derselben Flagge aus ihren eigenen Häfen verführten eigenen Erzeugnissen des meistbegünstigten Landes zu Theil werden liess. Auch specielle Wünsche hoffte man durch Verhandlungen in Erfüllung gehen zu sehen; so namentlich die Errichtung eines zollfreien Entrepots in Port au Prince und eine dem Marktpreis der Waaren angemessene Festsetzung der Zölle¹⁾.

Sowohl Sieveking wie auch Gildemeister zogen in Paris 1827 Erkundigungen über die Aussichten für Verhandlungen ein; Letzterer besuchte desshalb auch den bekannten, mit Hayti in Geschäftsverbindung stehenden Finanzmann Lafitte und suchte ihn über die Angelegenheit auszuforschen, ohne jedoch hierin Erfolg zu haben.

Doch kam es nicht zu einem Vertrage und ist nie zu einem solchen gekommen; auch ein Versuch des Generalkonsuls Weber im Jahre 1830 blieb ohne Resultat. Da aber auch keine andere Nation, ausser Frankreich, in einem Handelsvertragsverhältniss mit Hayti stand, und andererseits die Hamburgische Flagge fortdauernd auf dem Fuss der meistbegünstigten Nation (ausschliesslich Frankreichs) behandelt wurde, so ward der Mangel an einem Vertrage nicht so hart empfunden; auch dass Hamburg

¹⁾ Es wurde geklagt, dass z. B. Musselintaschentücher 10 Dollars Zoll pro Dutzend zu zahlen mussten, während der Marktpreis 5 Dollars betrug; ebenso Papier: Zoll 4 Doll. pro Ries, Marktpreis 2½ Dollars u. a. m.

nicht, wie Bremen¹⁾), eine die restriktiven Zollbestimmungen aufhebende Deklaration zu Theil wurde, war ohne praktischen Einfluss, da thatsächlich die Hamburger auf gleichem Fuss behandelt wurden.

Der Handel mit Hayti litt nicht nur unter den inneren Verhältnissen der Republik, sondern vielfach auch durch die hohen Im- und Exportzölle. So schrieb der Konsul in Kap Hayti im Oktober 1852: „Die Abgabe, von jeden gekauften 100 Säcken Kaffee 20 Sack der Regierung zum festgestellten Kurse von 40 Dollars per Pfund zu übergeben, obgleich diese Bohne fast immer mehr als das Doppelte kostet, fährt fort, schwer auf dem hiesigen Handel zu lasten, und haben die Zölle in Folge dessen die ungeheure Höhe von 40 Procent des Fakturawerthes der importirten Waaren erreicht.“

Trotz solcher Verhältnisse, die im Einzelnen auszuführen eine unerquickliche Aufgabe sein würde, und trotz der drückenden englischen Konkurrenz nahm der Verkehr Hamburgs mit dieser Republik zu; der Hamburger Markt für die Landesprodukte derselben war immer sehr vortheilhaft. Das zeigen folgende Zahlen:

Der Import aus Hayti in Hamburg stieg von ca. Banco £ 1800000 im Jahre 1837 auf ca. Banco £ 3 Millionen in 1841; der Export war 1837: ca. Banco £ 450000, 1841: 600000 Banco £.

Ende der 40er Jahre nahm der Handel mit Hayti bedeutend ab; 1848 betrug der Import aus Hayti nur 1250990 Bco. £, der Export nach Hayti sank auf 280060 Bco. £; dann fand ein konstanter Aufschwung statt.

Im Jahre 1856 beteiligte sich Hamburg an der Einfuhr in Kap Hayti, die auf ca. 560000 spanische Thaler geschätzt wurde, mit ca. 200000 Thalern und nahm demnach nach den Vereinigten Staaten, welche für Provisionen fast die Hälfte in Anspruch nahmen, den zweiten und unter den trockenen Waaren den ersten Platz ein; wenn nun auch fast die Hälfte der importirten Artikel aus englischen Manufakturen bestand, so waren es doch immerhin Hamburgische Kapitalien, die diese günstige Handelsbewegung ins Werk setzten. Auch die Einfuhren von England und die von Rotterdam ankommenden Ladungen gingen theilweise für Hamburger Rechnung. Der hanseatische Verkehr mit Port au Prince dagegen nahm bedeutend ab; von Bremen war 1857 schon seit langen Jahren kein Schiff hier angekommen, von Hamburg liefen 1856 drei Fahrzeuge ein; diese Abnahme war theilweise in dem Mangel an Exporten von Deutschland, theilweise aber in der Abneigung der Rheder gegen diesen unge-

¹⁾ Vom 20. Febr. 1829; u. A. abgedruckt bei Soetbeer, Ueber Hamburgs Handel, 1. Fortsetzung, S. 355. — Vergl. im Allgemeinen auch ebendaselbst und die zweite Fortsetzung S. 264.

sunden Hafenplatz begründet. — Doch entsprach die Beschäftigung der Hamburgischen Flagge im Verkehr mit Hayti nicht der Bedeutung dieses Handels. Die kleinen Blankeneser und hannöverschen Fahrzeuge, wie auch die der Dänen und Schweden wurden ihrer geringeren Kapacität wegen im Verkehr mit Hamburg viel verwandt.

Einen Höhepunkt erreichten die Importe aus Hayti im Jahre 1862, wo sie nahezu $6\frac{1}{2}$ Millionen Bco. £ erreichten; dann nahm der Werth ab. Die Stellung der Deutschen und Hamburger aber war noch immer sehr bedeutend, so dass der Hamburgische Konsul in Kap Hayti am 31. December 1866 schreiben konnte: „Der Importhandel in englischen, deutschen und schweizer Baumwoll- und Leinenwaaren, Eisenwaaren, Glaswaaren, oder vielmehr der ganze Import von Europa, mit Ausnahme französischer Artikel und einiger kleiner Zufuhren über Havre und St.-Nazaire, ist gegenwärtig in Händen Hamburgischer Kaufleute, welche meistentheils eigene Häuser hier etabliert haben und ihre Importationen von Hamburg direkt oder via Grimsby machen.“

Die Handelsbeziehungen Hamburgs mit dem östlichen Theil der Insel, der sich im Jahre 1844 als Republik San Domingo oder Dominikanische Republik konstituirte, sind nie so bedeutend gewesen als mit dem westlichen, wirtschaftlich hervorragenderen Freistaat. Doch gab es auch in der östlichen Republik deutsche Häuser; im Jahre 1850 ernannte Hamburg in der Person des in Puerto Plata etablierten Hamburgers Sander einen Konsul. — Bereits im April 1844 hatte die Regierung der Republik alle differentiellen Waarenzölle und Schiffsabgaben aufgehoben; doch sicherten sich Frankreich, Grossbritannien und Dänemark durch Handelsverträge noch besondere Vortheile. Darauf versuchte Hamburg durch Austausch von Reciprocitätserklärungen zu demselben Ziel zu gelangen, fand die dominikanische Regierung hierzu aber nicht geneigt. Die Kommerzdeputation empfahl somit im April 1854 den Abschluss eines förmlichen Vertrages, da der Mangel an einem solchen die Folge habe, dass hansische Schiffe in Häfen der Republik höheren Tonnengeldern unterworfen seien, als englische, französische und dänische Schiffe.

Es wurde nun durch den Konsul Sander am 12. Mai 1855 ein Vertrag vereinbart, der im Wesentlichen mit dem dänisch-dominikanischen Vertrage vom 26. Juli 1852 übereinstimmte. Dem von dem Konsul gestellten Ansinnen, in einem Artikel, den desfallsigen Bestimmungen anderer hanseatischer Verträge entsprechend, den sämtlichen Staaten des Deutschen Bundes den nachmaligen Beitritt zu ermöglichen, widersetzte sich

der dominikanische Unterhändler. Im Allgemeinen war der Vertrag höchst liberal, da er die Rechte der Nationalen und der meistbegünstigten Nation gewährte; Soetbeer nannte den Vertrag „das Muster eines Handels- und Schiffahrtsvertrages“. Von der Hamburger Bürgerschaft ward der Traktat am 4. Oktober 1855 genehmigt. Derselbe gehört aber in die stattliche Reihe der von europäischen mit amerikanischen Staaten geschlossenen Verträge, die nie in Kraft getreten sind. Die Ratifikation erfolgte nicht, namentlich wohl in Folge der inneren Wirren und des häufigen Wechsels in der Person des Präsidenten.

7. Brasilien.

I. Bis zum Handelsvertrage.

Mit Brasilien stand, wie wir oben sahen, Hamburg schon um die Wende des 16. Jahrhunderts im Verkehr. Dann wurde derselbe für lange Zeit unterbrochen; erst im 19. Jahrhundert ward die Verbindung wieder hergestellt.

Im Januar 1808 war Brasilien durch die Uebersiedelung des portugiesischen Hofes zu einem selbständigen Reich geworden. In einer der ersten Verfügungen des Prinz-Regenten auf brasilischem Boden wurden — am 28. Januar — die Häfen des Landes den Schiffen aller mit ihm in Frieden lebenden Nationen geöffnet. Namentlich die Engländer, die im Jahre 1810 einen sehr vortheilhaften Handelsvertrag schlossen, verstanden es vortrefflich, den freien Handel mit diesem Lande auszunutzen. Dagegen mussten die Hansestädte, die sonst gewiss nicht gezögert hätten, an diesem Verkehr sich zu betheiligen, in der traurigen Lage, in der sie sich befanden, ruhig zusehen, wie andere Nationen jenen Markt eroberten. Doch knüpfte man schon damals in Hamburg an die bevorstehende Selbständigkeit Brasiliens die Hoffnung, dereinst in besseren Zeiten direkte Beziehungen herstellen zu können¹⁾.

Als nach der Herstellung des allgemeinen Friedens Hamburg sich rüstete, in den Welthandel wieder mit frischen Kräften einzutreten, wurde sogleich Brasilien ins Auge gefasst. Die im Sommer 1814 aus Hamburg nach England abgesandte Deputation, die für die Regelung mancher Handels-einrichtungen wirken sollte, wurde unter Anderem auch dahin instruiert, dass sie unter der Hand sich erkundigen möge, ob für „die freie Fahrt

¹⁾ Vergl. Nord. Miscellen VIII. (1807) S. 379 ff. — Im Allgemeinen vergl. Handelmann, Geschichte Brasiliens, S. 693 ff.

nach Brasilien“ etwas in England geschehen könne. Denn dort, so meinten die Kommerzdeputirten, würden „Männer, die uns wohlwollen und wissen, welche Handelsvortheile etwa zu erreichen sind, unsern Herren Deputirten schon darüber Auskunft geben“. Die lange Unterbrechung der Verbindungen mit der überseeischen Aussenwelt, die Unkenntniss, die in Folge dessen in Hamburg über die Zustände und Aussichten in den transatlantischen Ländern herrschte, lässt uns diese Absicht der Hamburger, sich in England Rath zu holen, wohl erklärlich erscheinen.

Man war aber in Hamburg gegenüber Demjenigen, was man wirklich aus und über Brasilien hörte, sehr vorsichtig; es scheint, als ob man gefürchtet hätte, sich unbedacht in kommerzielle Unternehmungen zu stürzen, die später hätten verlustreich werden können. Deshalb wurde auch die im November 1814 nach Hamburg gelangende Nachricht von dem im Juni erfolgten brasilischen Dekret, nach dem nunmehr nach hergestelltem allgemeinen Frieden allen Nationen die Häfen des Landes geöffnet wurden, zunächst sehr kühl und behutsam aufgenommen.

Der Verkehr entwickelte sich zuerst langsam, nahm aber allmählich zu. Im Jahre 1814 kamen 2 Schiffe aus Brasilien in Hamburg an; 1815: 4, 1816: 7, 1817: 9, 1818 aber schon 30, davon 15 aus Bahia, 14 aus Rio de Janeiro, eins aus Maranham; 1819: 45, 1820: 56.

Die ersten und hauptsächlichsten direkten Importeure aus Brasilien in Hamburg waren die Häuser R. Groning & Co.; J. C. F. Hagedorn; Berenberg, Gossler & Co.; Sillem, Benecke & Co.; J. H. und G. F. Baur (in Altona); M. J. Haller; C. M. Schröder & Co.; Lutteroth & Co.; Stresow & Gries; Pitcairn, Brodiés & Co.; Schwartz Gebr.; N. B. Eybe u. A. m.

Im Allgemeinen waren die Unternehmungen nach Brasilien viel vortheilhafter als die nach Westindien, die in jener Zeit für den Hamburgerischen Handel und die deutschen Exporteure nicht selten sehr unheilvoll waren; durch das brasilianische Geschäft wurden manche Verluste auf anderen Gebieten wieder ausgeglichen. Allerdings war die Handelsbilanz im brasilianischen Handel für Deutschland sehr ungünstig; deutsche Waaren fanden nur geringen Absatz in Brasilien, und die reichen Zuckeraladungen, die von dort in Hamburg ankamen, wurden mit Tratten auf England bezahlt.

Die Bedeutung dieses Handels für Hamburg lag also in dem Import; und dass dieser Import und mit ihm der gesammte brasilianisch-Hamburgerische Handel einen so bedeutenden Aufschwung nahm, das hatte niemand anders verursacht als England. Die englischen Navigationsgesetze ver-

boten den Konsum brasilianischen Zuckers und Kaffees im eignen Lande; so mussten die werthvollen Schiffsladungen mit diesen Artikeln, die als Retouren für die englischen Manufakturen von Brasilien nach Europa gingen, andere, kontinentale Märkte aufsuchen; Hamburg wurde auf dem europäischen Festland der Hauptplatz im brasilianischen Handel, Dank der Kurzsichtigkeit brittischer Handelspolitik, die den Handel mit den eigenen Kolonien begünstigen wollte¹⁾.

Zwar litt der Handel mit Brasilien noch unter mancherlei Schwierigkeiten und Unregelmässigkeiten, die allmählich aber auch beseitigt wurden. Von den inneren Wirren, von denen auch Brasilien nicht verschont blieb, scheint der Aussenhandel weniger gelitten zu haben; ja, im Vertrieb von Waffen nach den im Aufruhr begriffenen Plätzen machte man auch in Hamburg sein Geschäft. Im März 1821 beklagte sich der portugiesische Geschäftsträger darüber, „dass Hamburger Handelsleute Kommission erhalten hätten, um mehrere tausend Flinten nach brasilischen Häfen zu versenden,“ und hielt darum an, „dass der Handel dieser Art verhindert werden möchte, wodurch die Unruhen unterhalten und in die Hände der Aufrührer Mittel gegeben würden, der Autorität des rechtmässigen Souverains Widerstand zu leisten“. Da aber eine Blokade der in Empörung befindlichen Häfen nicht erklärt war, ging der Senat nicht darauf ein.

Etwa 1808 hatte der hanseatische Konsul Sto eque ler in Lissabon einen Herrn Hoffmann zum Vicekonsul für Brasilien bestellt. Als der Senat im Oktober 1815 vorschlug, diesen nunmehr zum Konsul für jenes Land zu ernennen, hielt die Kommerzdeputation dies für verfrüht. Zwei Jahre später hatten sich die Verhältnisse soweit verändert, dass, als im December 1817 sich Caspar Friedrich Stuhlmann²⁾ um das Generalkonsulat für Brasilien bewarb, die Kommerzdeputation „die Anstellung von Konsulaten in Brasilien, die von dem Konsulat zu Lissabon unabhängig sind, wegen des direkten Handelsverkehrs, der bereits mit diesem Lande stattfindet, für sehr nützlich und nothwendig“ hielt. Stuhlmann wurde dann der erste Hamburgische Generalkonsul in Rio de Janeiro.

Im Jahre 1820 schritt man auch zur Einsetzung eines Konsuls in Bahia. Obwohl die Kommerzdeputation damals im Allgemeinen gegen die

¹⁾ Vergl. auch (C. L. D. Meister): Der Freihandel Hamburgs ein Bedürfniss für Deutschland, Votum eines Hamb. Kaufmanns in Bezug auf den Handel mit Westindien und Mexiko. Als Man. gedr., Hamburg 1848.

²⁾ Er war 16 Jahre im Hause Schuback angestellt gewesen, und damals in Firma Martin Stoekfleth & Co.

Ausdehnung des Hamburgischen Konsulatswesens war, erkannte sie doch für Bahia die Nothwendigkeit eines Konsulats an, indem sie meinte: „Die Geschäfte mit diesem Platze machen einen bedeutenden Theil des hiesigen Handels aus und dürften aller Wahrscheinlichkeit nach eher zu- als abnehmen.“

Einen Handelsvertrag mit Brasilien hatte bis 1825 nur England abgeschlossen. Dadurch war der brasilianische Handel letzteren Landes sehr bevorzugt; englische Waaren unter englischer oder portugiesischer Flagge zahlten hiernach nur 15 %, portugiesische Waaren unter portugiesischer Flagge 16 %, alle anderen Waaren in Schiffen befriedeter Nationen aber 24 % vom Werth als Eingangszoll. Diese Begünstigung Englands erwarb natürlich dem Handel dieses Landes die unbestrittene Superiorität.

Als im Frühjahr 1821 durch die Uebersiedelung des portugiesischen Kronprinzen Dom Pedro nach Brasilien sich die Unabhängigkeit dieses Landes von Portugal anbahnte, hoffte man in ausserenglischen Handelskreisen hiervon eine Veränderung in der brasilianischen Handelspolitik und eine Abwendung von der einseitigen Begünstigung der englischen Flagge. Der Hamburgische Vicekonsul Ten Brinck in Rio fragte in Hamburg an, ob er nicht den Versuch machen solle, zum Vortheil des Hamburgischen Handels nun etwas auszuwirken. Doch lehnte der Senat im Einverständniss mit der Kommerzdeputation das Eingehen auf besondere Handelsverträge und deren Unterhandlung ab, „da der Handel aller befriedeten Nationen dort gleichgestellt sei“. Die Ausnahmestellung Englands aber galt als so unangreifbar und so wohlbefestigt, dass der Gedanke, sich auf gleiche Stufe stellen zu können, damals noch gänzlich fern lag.

Unter dem so ereignissreichen Präsidat von M. J. Haller aber trat die Kommerzdeputation wiederum der Angelegenheit näher. Die Verlassung gab die Nachricht, dass England eine Erneuerung des 1825 ablaufenden Handelsvertrags betreibe. Dessenhalb wurde im Juli 1822 beim Senat angeregt, in Erwägung zu ziehen, „zeitig eine Gleichstellung mit dem ohnehin so einflussreichen England für die Hamburger oder gar für den deutschen Handel zu erlangen“. Hierbei ging die Kommerzdeputation von der Ueberzeugung aus, dass bei Gleichstellung in der Zollbehandlung Deutschland mit seinen Manufakturen, Eisen- und Stahlwaaren u. a. m. mit England wie anderswo so auch in Brasilien erfolgreich wetteifern könne. Auch hoffte man auf die diplomatische Unterstützung Preussens, das hinsichtlich der Industrie seiner schlesischen und rheinischen Provinzen ein besonderes Interesse an einem grossen Absatzgebiet in Südamerika haben musste und in erster Linie dabei auf die Vermittlung der

Hansestädte der Nordsee angewiesen war. Hamburg selbst aber musste daran liegen, dass durch eine Zollerleichterung für die deutschen Importe in Brasilien sich die Ausfrachten dorthin, immer noch ein wunder Punkt im brasilianischen Geschäft, besserten und die gesammten Beziehungen mit einem Lande, über das der Präses Haller am 8. Februar 1823 sich äusserte, „dass es noch vor wenigen Jahren uns total verschlossen und kaum bekannt, jetzt eine der schätzbarsten Connectionen für unsern Handel ausmacht“, höheren Aufschwung nahmen.

Es blieb aber bei der Anregung. Wahrscheinlich hielt man die inneren Verhältnisse Brasiliens noch für zu wenig geordnet, um hier Verhandlungen von grosser Tragweite anzuknüpfen; andererseits stand eine Veränderung in der Handelsgesetzgebung Englands bevor, deren Resultate man wohl erst erwarten wollte.

Mit der Konsolidirung der inneren Zustände Brasiliens unter Dom Pedro dachte man auch in Hamburg an eine Ausnutzung der neuen Verhältnisse. Im December 1824 liess der Senat an den Vicekonsul Ten Brinck in Rio schreiben, er solle „die gegenwärtig nicht ungünstig scheinen Umstände soviel thunlich benutzen, um bei dem sehr bedeutenden Handelsverkehr, der gegenwärtig zwischen Hamburg und Brasilien stattfindet, die dortige Regierung zu bewegen, Hamburg für die Zukunft mehrere Handlungsvortheile einzuräumen und dasselbe den mehr begünstigten Staaten gleichzustellen“.

Der Ausgleich zwischen Brasilien und dem Mutterlande im August 1825 hatte zugleich einen Handelsvertrag Portugals mit Brasilien zur Folge, in dem Portugal dieselben Zugeständnisse wie England erhielt; Frankreich folgte im Januar 1826.

Noch im März 1826 wusste man in Hamburg nicht, dass England nicht mehr allein meistbegünstigt war, und hielt die Begünstigungen, die es in Brasilien hinsichtlich der Einfuhrzölle genoss, für derartig, dass die Gleichstellung aller anderen Nationen mit England ganz ausgeschlossen war. Der Senat liess deshalb in England Erkundigungen einziehen. Bald erhielt man aber die Gewissheit aus Brasilien. Der Hamburgische Konsul Peter Peycke in Bahia hatte Anfang 1826 persönlich eine Audienz beim Kaiser, in der es zu einer Erörterung der Sache kam und Peycke darauf hinwies, dass eine Gleichstellung der hanseatischen Flagge mit den Meistbegünstigten sehr erwünscht sei; darauf erwiderte Dom Pedro: „Em quanto não tem tratado, não pode sers!“, d. h. etwa: „Warum

senden die Hansestädte Niemanden aus, der einen solchen Vertrag mit Mir abschliesst?"

An einer Geneigtheit Brasiliens, auch die Hansestädte an den Vortheilen der Meistbegünstigung theilnehmen zu lassen, war nun nicht mehr zu zweifeln.

Da es verlautete, dass auch schon die Vereinigten Staaten wegen eines Handelsvertrages mit Brasilien verhandelten, da ferner eine neue Zollverordnung erst kürzlich zum grossen Nachtheil aller deutschen Artikel in Kraft getreten war, beeilte man sich, die Sache in Angriff zu nehmen.

II. Der Handelsvertrag von 1827.

Den Zeitpunkt für Verhandlungen mit Brasilien hatte Hamburg gut gewählt. Ohne Zweifel besass dieser erste deutsche Seehafen für das südamerikanische Kaiserreich einen nicht zu unterschätzenden Werth. Fast zwei Drittel der ganzen Zuckerernte von Bahia, mit welchem Hafen der Hamburgische Verkehr damals weit bedeutender war als mit Rio, wie auch ein grosser Theil derjenigen von Rio, zusammen etwa 30 000 Kisten, wurden in jener Zeit jährlich nach Hamburg gesandt; für den hochbedeutenden Zuckermarkt dieser Stadt war damals Brasilien der Hauptversorger. Auch der Kaffee-Import aus Brasilien nahm gerade in den zwanziger Jahren, als sich das deutsche Publikum an den brasilianischen Kaffee zu gewöhnen anfing und seine Qualität sich merklich besserte, besonderen Aufschwung. Daneben fanden andere brasilianische Produkte, Baumwolle, Tabak, Hörner u. s. w., einen guten Absatz auf dem Hamburger Markte.

Der Schiffsverkehr mit Brasilien war fortdauernd lebhaft, es kamen an in Hamburg von dort 1823: 57, 1824: 137, 1825: 121, 1826: 65, 1827: 96 Schiffe, d. h. im Durchschnitt dieser 5 Jahre 95 Schiffe.

Der Verkehr Bremens mit Brasilien war weit geringer, musste aber bei der Gemeinsamkeit der hansestädtischen Interessen auf deutschem und brasilianischem Boden wohl in Betracht kommen.

Als Hamburg sich entschloss, in Verhandlungen über einen Handelsvertrag mit Brasilien einzutreten, hatte es gehofft, in London durch die dortigen beiderseitigen Vertreter den Abschluss erreichen zu können, und Colquhoun mit der Vorverhandlung beauftragt. Doch theilte der sehr rührige Konsul Peycke, der u. A. dem Kaiser eine ausführliche Denkschrift über die Angelegenheit überreichte, dem Senat mit, dass der Zweck sich nur erreichen lasse, wenn man einen besonderen Gesandten nach Rio

sende. Darauf beschloss am 15. November 1826 der Senat die Absendung einer Gesandtschaft.

Der hanseatische Ministerresident von Graffen in Wien, dem man in Hamburg zunächst die Uebernahme der Mission antrug, lehnte gesundheitshalber ab. Darauf wurde Syndikus Sieveking mit der Verhandlung beauftragt. Auch wurden Bremen und Lübeck eingeladen, an der Gesandtschaft theilzunehmen und eventuell sich durch Sieveking vertreten zu lassen. Doch zog Bremen es vor, selbständig zu handeln und einen eigenen Gesandten — den Senator Gildemeister — abzuordnen. Beide Gesandten aber verständigten und ergänzten sich während der ganzen Zeit der Unterhandlungen stets gegenseitig und blieben dauernd im besten Einvernehmen.

Sieveking reiste Ende Februar 1827 über Bremen, Brüssel, Paris nach London. Für die damalige Zeit war die Reise, die er vor sich hatte, ein Wagniss, auf welches hin man wohl im Interesse der Angehörigen sein Leben zu versichern pflegte; in Hamburg wurde die Reise des Syndikus als ein Unternehmen betrachtet, für welches während der ganzen Dauer derselben die öffentliche Fürbitte in den Hauptkirchen angeordnet wurde¹⁾.

In Paris, wo Sieveking seinen Kollegen Gildemeister schon antraf, hatten beide Besprechungen mit dem brasiliischen Geschäftsträger Visconde Pedro Branca, dem Generalsekretär des brasiliischen Ministeriums des Auswärtigen Chevalier de Moutinho und dem brasiliischen Generalkonsul Chevalier Kieckhöfer, einem geborenen Hamburger. Alle diese Männer äusserten sich sehr günstig hinsichtlich der Absicht der Hansestädte, in ein Vertragsverhältniss mit Brasilien zu treten, und liessen den erwünschten Verlauf der Angelegenheit erwarten.

Am 9. April schifften die beiden Gesandten mit ihren Privatsekretären sich auf dem englischen Packetboot in Falmouth ein und gelangten am 1. Juni in Rio de Janeiro an.

Hier war erst vor Kurzem eine Veränderung im Ministerium eingetreten; an seiner Spitze stand nun der Marquez de Queluz. Ueber diesen hatte einer seiner eigenen Landsleute in Paris Gildemeister gegenüber sich geäussert, er sei ein Mann von Talent, könne aber weder

¹⁾ Vergl. über die Reise Sieveking's die „Bilder aus vergangener Zeit nach Mittheilungen aus grossentheils ungedruckten Familienpapieren“, 2. Theil: Bilder aus Karl Sieveking's Leben, 2. Abth. (Hamburg 1887), S. 29 ff. — Die Berichte S.'s an den Hamburger Senat sind leider 1842 im Brände zu Grunde gegangen; ich habe für das Folgende namentlich die Reiseberichte Gildemeister's im Bremer Staatsarchiv benutzt.

addiren noch multipliciren. Ganz so schlimm war es aber nicht. Die Hanseaten fanden bei ihm eine sehr zuvorkommende Aufnahme; er sprach vortrefflich französisch und that sich viel auf seine nationalökonomischen Kenntnisse zu Gute. Mit den europäischen Verhältnissen war Queluz, der in England und Frankreich gewesen, nicht unbekannt; auch über die Stellung und Bedeutung der Hansestädte schien er ein wenig orientirt zu sein.

Wenn man aber in den Hansestädten sich der Hoffnung hingegeben hatte, dass der Abschluss des Vertrages sich binnen wenigen Wochen nach dem Eintreffen der Gesandten vollziehen lassen werde, so überzeugten sich Letztere dagegen bald, dass man mit Monaten zu rechnen habe. Allerdings versicherte Queluz Sieveking, dass er sich mit Leuten, die ein reingewaschenes Halstuch tragen, sogleich verständige. Mit dieser „Verständigung“ ging es doch nicht so schnell, trotzdem Sieveking „auf civilisierte Wäsche“ hielt¹⁾. Die Schuld an der Verzögerung trug vielmehr die „vis inertiae“, der, wie Gildemeister schrieb, nun einmal in diesem Lande des Faulthiers mehr wie sonst irgendwo gehuldigt wurde.

Nachdem die Hanseaten ihre Kreditive etc. überreicht hatten und vor dem Kaiser in feierlicher Audienz erschienen waren, liess ihnen die brasilianische Regierung ausreichend Zeit, sich auf dem gänzlich unbekannten Terrain zu orientiren. Da, nach Gildemeister's Ausdruck, „Rio Janeiro voll von Klatschereien und Ohrenbläsereien“ war, war das Studium des Terrains nicht ganz leicht. Die Hansestädte waren nicht die einzigen, die damals in Brasilien eines Vertrages wegen vertreten waren. Der preussische Geschäftsträger Herr von Olfers harrete schon seit geraumer Zeit auf den Abschluss eines Vertrages²⁾; in dieser Aktion konnten die hanseatischen Abgesandten nur eine Förderung ihres eigenen Vorhabens sehen. Dagegen schien der niederländische Geschäftsträger nicht sehr angenehm berührt zu sein über das Erscheinen der Vertreter der Hansestädte; er wartete seinerseits noch auf formliche Vollmachten aus der Heimath, da die brasilianische Regierung auf Verhandlungen mit ihm einzig auf Grund einer Instruktion nicht hatte eingehen wollen. Aus einem Vertrage mit den Vereinigten Staaten endlich schien fürs Erste nichts werden zu sollen, da der Gesandte dieser Republik schmollend abgereist war; auch galt Queluz als heftiger Gegner derselben.

¹⁾ Vergl. „Bilder aus vergangener Zeit etc.“, S. 65.

²⁾ Vergl. Zimmermann, Preussisch-deutsche Handelspolitik, S. 110 ff.

Sieveking arbeitete über die Wichtigkeit des Handels Brasiliens mit den Hansestädten eine Denkschrift aus, die Gildemeister für „höchst gelungen“ erklärte; dagegen verfasste dieser den Entwurf eines Vertrages. Beide Schriftstücke reichten sie dem Ministerium ein.

Worauf es den Hansestädten bei der ganzen Verhandlung in erster Linie ankommen musste, das war die Gewährung einer möglichst ausgedehnten Reciprocity von Seiten Brasiliens; die Hansestädte hatten in dieser Beziehung bekanntlich kaum noch etwas Wesentliches zuzugestehen. Doch war zugleich von den hansestädtischen Gesandten stets im Auge zu behalten, dass durch den zu schliessenden Vertrag die Konkurrenzfähigkeit der Hansestädte mit den schon begünstigten Nationen, namentlich England, in Brasilien nicht nur erhalten, sondern noch erhöht werde. Eine Kollision der Interessen der Hansestädte mit denen Brasiliens konnte nicht in Betracht kommen, da die ganze Seeschiffahrt des letzteren Landes nur aus der allerdings recht bedeutenden Küstenfahrt und dem in wenigen Jahren aufhörenden Sklavenhandel bestand.

Die gegenseitige Gleichstellung wurde zunächst hinsichtlich der Schiffssabgaben in dem Art. 3 des Entwurfs, der im Wesentlichen demselben Artikel des später vollzogenen Vertrages entspricht, beantragt. Die Hanseaten hielten es allerdings für aussichtslos, dass Brasilien darauf eingehen werde, die hanseatischen Schiffe den brasilischen gleichzustellen.

Da nämlich z. B. von dem Ankergelde, über das man sich in den Hansestädten beklagte und dem alle fremden Schiffe unterworfen waren, die brasilischen frei waren, so musste die Gleichstellung der Hanseaten mit den Einheimischen die Folge haben, dass alle vertragsmässig begünstigten Nationen in Zukunft auch von dieser Abgabe befreit würden.

Dagegen schrieb die Hamburger Instruktion noch speciell vor, womöglich für die hansische Flagge den im 11. Artikel der Alvarà (= Dekret) vom 25. April 1818 ausgesprochenen Grundsatz, wonach die Schiffe der verschiedenen Nationen in den brasilischen Häfen in quanto dasselbe bezahlen sollten, was brasilische Schiffe dort bezahlten, in Anspruch zu nehmen. Bei näherer Betrachtung dünkte den Gesandten dies doch zu unpraktisch, und sie standen davon ab, diese Bestimmung dem Entwurfe einzuverleiben.

War in Bezug auf die Schiffssabgaben das Princip der gegenseitigen Gleichstellung aufgestellt, so musste dieser Grundsatz in Hinsicht auf die Waarenzölle jedoch bedenklich erscheinen. Denn nirgends in der

brasiliischen Gesetzgebung war der Grundsatz ausgesprochen, dass alle Güter, die in brasiliischen Schiffen eingeführt wurden, nur 15 Procent Zoll bezahlen sollten. Als einzige Norm diente das oben erwähnte Dekret vom 25. April 1818, indem Alles, was in ihm von Portugal gesagt wurde, nur auf Brasilien angewandt ward; dieses Dekret aber beschränkte den Vorzug im Zoll auf portugiesische Waaren, ohne Rücksicht darauf, ob sie in portugiesischen oder fremden Schiffen eingeführt wurden, und bestimmte außerdem, dass nicht-portugiesische Waaren, wenn in portugiesischen Schiffen eingeführt, einen Rabatt von 5 Procent auf den Eingangszoll (von 24 Procent) geniessen sollten. Bei einer Gleichstellung der hanseatischen Schiffe mit den brasiliischen wären demnach die Hansestädte weit schlechter gestellt gewesen, als England und Frankreich, deren Waaren nur 15 Procent bezahlten; dann wäre zugleich der eigentliche Zweck der ganzen Mission verfehlt gewesen. In dem Entwurfe wurde desshalb für die hanseatischen Schiffe und Ladungen in Bezug auf den Waarenzoll die Gleichstellung mit der meistbegünstigten Nation festgesetzt.

Am wichtigsten und den eigentlichen Mittelpunkt des ganzen Entwurfs und Vertrages bildend, war die Bestimmung über den Umfang, innerhalb dessen die Zollermässigung auf 15 Procent im Waarenzoll für die Hansestädte Geltung haben sollte. Die Stufenfolge derjenigen Fälle, für die man in Hamburg und Bremen die Erhaltung dieser Zollermässigung für möglich hielt, war die folgende:

- 1) Für alle in hanseatischen Fahrzeugen direkt aus den Hansestädten nach Brasilien verführten Produkte und Fabrikate der Hansestädte.
- 2) Für alle auf gleiche Weise verführten deutschen Produkte etc.
- 3) Für alle auf dieselbe Weise verführten Produkte etc., für welche die Hansestädte die natürlichen Ausfuhrhäfen waren (analog den Bestimmungen in den Akten der Verein. Staaten vom 20. April 1818 etc., vergl. oben S. 101).
- 4) Für alle aus den Hansestädten direkt unter hansischer Flagge nach Brasilien verführten Gegenstände.
- 5) Für alle Gegenstände dieser Art, auch wenn sie unter der Flagge dritter Nationen aus den Hansestädten nach Brasilien verführt wurden.
- 6) Für alle unter hansischer Flagge nach Brasilien gehenden Gegenstände, auch wenn sie aus den Häfen dritter Nationen dahin verführt wurden.

Ob für die Fälle 4—6 die Zollermässigung erreicht werden konnte, war allerdings den hanseatischen Unterhändlern, als sie ihren Entwurf einreichten, sehr zweifelhaft; dass über diese Bestimmung, den Artikel 6, es sich besonders handeln werde, war ihnen klar. Ebenso waren sie aber entschlossen, wenn nur eine Zollermässigung auf die eigenen Produkte und Fabrikate der Hansestädte zu erreichen war (Fall 1), die Verhandlung abzubrechen.

Im Uebrigen ging der Entwurf möglichst wenig auf das Detail ein, da die Brasilianer sehr geneigt waren, dies als Beweis des Misstrauens in ihre Einsicht zu betrachten.

Von Wichtigkeit waren nur noch die Artikel 4, 5 und 9.

Nach Art. 4 verpflichteten sich die Kontrahenten gegenseitig, keine Ein- und Ausfuhrverbote zu erlassen, welche die Ein- oder Ausfuhr eines der Länder treffen, dagegen diejenige anderer Länder in Bezug auf die Artikel der nämlichen Gattung unberührt liessen. Diese Bestimmung fehlte in dem Vertrage der Hansestädte mit England, der mehrfach zum Muster genommen wurde; doch war er nicht unwesentlich. Denn die blosse Bestimmung, dass z. B. deutsche Güter, in Hamburgischen Schiffen eingeführt, nicht mehr Abgaben als die der meistbegünstigten Nation bezahlen sollten, liess sich umgehen, wenn angeordnet wurde: gewisse deutsche Güter, z. B. deutsche Leinewand, dürfen garnicht eingeführt werden.

Im Artikel 5 wurde festgesetzt, dass alle Waaren, welche durch nationale Schiffe in die resp. Staaten ein- oder von dort ausgeführt werden könnten, dies auch in Schiffen des andern Theiles dürften. Jedoch war der brasilianische Küstenhandel, auf den die Regierung ganz besonderen Werth legte, ausgenommen.

Die nach Brasilien handelnden Hamburgischen Kaufleute hatten u. A. auf den Missstand hingewiesen, der darin bestand, dass bei der Pauta oder Evaluation, nach der die eingeführten Waaren den Zoll entrichteten, nicht selten die Qualität der Waaren zu wenig beobachtet werde, sodass der Werthzoll oft den Fakturawerth überstieg. Fanden die Engländer in dieser Hinsicht Grund zur Beschwerde, so pflegte die Angelegenheit an eine Kommission unter Hinzuziehung des englischen Konsuls verwiesen und dann meist die Evaluation herabgesetzt zu werden.

Es wurde desshalb in Art. 9 den beiderseitigen Konsuln das Recht, über die Zollevaluationen Vorstellungen im Allgemeinen und Besonderen zu machen, zugesprochen.

Dagegen wurde die Einrichtung von zollfreien Entrepôts in dem Entwurfe nicht aufgeführt. In den Hansestädten hatte man es beklagt,

dass bei der grossen Entfernung und der Ungewissheit des brasilianischen Marktes oft Waaren nach Brasilien gesandt würden, die dort entweder garnicht oder nur mit grossem Nachtheil abzusetzen waren, dennoch aber gelandet und verzollt werden mussten. Um dies zu vermeiden, war sowohl in Hamburg als in Bremen den Unterhändlern empfohlen worden, die Frage betreffs Entrepôts bei der brasilianischen Regierung anzuregen. Obwohl nun Pedro Branca in Paris sich Gildemeister gegenüber sehr lebhaft für die Idee von in Rio de Janeiro und Bahia herzustellenden Entrepôts aussprach, hielten Sieveking und Gildemeister diese Angelegenheit doch mehr für eine dem Kreis der inneren Gesetzgebung Brasiliens angehörende und nicht geeignet für eine völkerrechtliche Unterhandlung. Doch berührte Sieveking sie in seiner dem Ministerium übergebenen Denkschrift.

Ebensowenig geeignet für die Aufnahme in den Vertrag und für die Verhandlung wurde die namentlich von der Hamburger Kommerzdeputation, aber auch brasilischerseits¹⁾ gewünschte Einrichtung eines direkten Wechselkurses von Brasilien auf Hamburg gehalten. Die Abhängigkeit aller nach Brasilien handelnden Länder von dem englischen Wechselkurs wurde schon damals schwer empfunden, und die Kommerzdeputation gab sich der Hoffnung hin, dass, wenn erst deutsche Erzeugnisse mit englischen in Brasilien erfolgreich wetteifern könnten, auch vielleicht ein Wechselkurs auf Hamburg etabliert werden könnte. Doch verkannte sie zugleich nicht, „dass die Erfüllung dieses Wunsches nur durch die Geschäfte selbst herbeigeführt und nicht zum Gegenstande einer diplomatischen Verhandlung gemacht werden kann“²⁾.

Ende Juni übergaben die hanseatischen Abgesandten ihren Entwurf und die Denkschrift an Queluz. Wenige Tage später — am 9. Juli — wurde der brasilianisch-preussische Vertrag unterzeichnet. Aber erst am 1. September, nachdem mancherlei äussere und persönliche Hindernisse überwunden waren, fand die erste Konferenz zwischen den hanseatischen und brasilianischen Bevollmächtigten — Queluz und dem Kriegsminister Graf von Lages — statt. Letzterem war die Ernennung zum Bevollmächtigten wohl nur als Ehrenbezeugung zu Theil geworden; er verhielt sich während der Verhandlungen meist schweigend.

¹⁾ Der brasilianische Gesandte in London, Visconde de Itabayana, drückte im September 1827 Colquhoun schriftlich den Wunsch aus, „einen direkten Cours von Brasilien auf Hamburg etabliert zu sehen“.

²⁾ Vergl. hierüber auch J. J. Sturz, A review — of the Empire of Brazil etc., London 1837, S. 114 ff.

Die Konferenz wurde, wie Gildemeister berichtet, von Queluz eröffnet „mit einigen allgemeinen Bemerkungen über das Verhältniss Brasiliens zu den Hansestädten, mit denen wir alle Ursache hatten zufrieden zu sein.“ Artikel für Artikel wurde der von den Hansestädten überreichte Entwurf durchgenommen, „ohne dass man indess sehr tief in das Innere der Sache einging.“ Alles ging nach Wunsch, bis man bei dem Kernpunkt, dem Artikel 6, ankam. Hier machte Queluz die Bemerkung, dieser Artikel sei ihm gleich beim ersten flüchtigen Durchlesen aufgefallen; denn die Hansestädte forderten ja in ihm, da sie die Zollermässigungen auch für die Frachtfahrt dritter Nationen zwischen den Hansestädten und Brasilien verlangten, eine Begünstigung für dritte Nationen. Darauf erklärten die Hanseaten, sie wären vollkommen zufrieden, wenn nur die Flaggen solcher fremden Staaten, die mit Brasilien in Vertragsverhältniss ständen, die Frachtfahrt von den Hansestädten nach Brasilien unter gleichen Bedingungen wie die hansischen betreiben dürften. Hiergegen hatte Queluz kein Bedenken. Nur erklärte er, dass trotz der Gleichstellung der Hansestädte mit der meist begünstigten Nation Brasilien das Recht sich vorbehalte, Portugal besondere Vorzüge zukommen zu lassen, die den übrigen Nationen kein Recht auf gleiche Behandlung gäben. Eine solche Bestimmung war auch in dem Vertrag mit Preussen aufgenommen und war bei dem engen Verhältniss Portugals zu Brasilien, welches letztere nach Gildemeister's Ausdruck gewissermassen „eine Fortsetzung Portugals“ war, nur begreiflich; die Hansestädte konnten also nichts dagegen einwenden, und eine diesbezügliche Stipulirung wurde im Artikel 8 aufgenommen.

Nach den Resultaten dieser ersten Konferenz wurde der ganze Entwurf von Sieveking und Gildemeister umgearbeitet und die neue Fassung Queluz zugestellt.

Inzwischen aber hatte der englische Gesandte Gordon Wind von dem Inhalt des Entwurfs erhalten. England war ohne Zweifel dasjenige Land, welches vom einseitigen Gesichtspunkte aus am meisten Interesse daran haben musste, dass nicht andere schiffahrtreibende Nationen Meistbegünstigungsverträge mit Brasilien abschlossen. Gegen den Entwurf des Vertrages der Hansestädte mit Brasilien konnte aber England, wenn es ihn richtig und nicht vom Standpunkte der engherzigen Navigationsgesetze betrachtete, nichts einzuwenden haben. Denn für ein seemächtiges Volk wie die Engländer, das sich im Besitze einer ausgedehnten eigenen Rhederei befand, konnte es nur vortheilhaft sein, wenn in jenem Vertrage festgesetzt werden sollte, dass auch Waaren, unter der Flagge dritter be-

günstigster Nationen — also besonders auch der Engländer — aus den Hansestädten nach Brasilien verführt, dort die Zollermässigung geniessen sollten. Sicherlich musste dieses Recht die Engländer mit den Vortheilen, die den Hansestädten im Uebrigen nun in Brasilien eingeräumt werden sollten, die aber doch auch den Engländern schon zustanden, aussöhnen. Es zeugt desshalb nicht grade von handelspolitischem Scharfsinn, dass der englische Gesandte Gordon einen Punkt aus dem Vertrage herausgriff, der bei näherer Betrachtung wohl am wenigsten geeignet sein konnte, den Engländern Ursache zur Besorgniss zu geben. Gordon nämlich erklärte, dass unter dem Schutze ihres Vertrages mit England (von 1825) und des abzuschliessenden mit Brasilien die Hansestädte die Frachtfahrt zwischen Liverpool und Brasilien theilweise an sich reissen könnten, und dass dadurch der englische Vertrag „zu Löschkopier“ würde¹⁾. Nun war aber eine solche Frachtfahrt geradezu eine Chimäre; denn da die englischen Schiffahrtsgesetze den Transport von brasiliischen Produkten auf hanseatischen Schiffen nach England zum Konsum daselbst ausschlossen, so hätte eine solche Frachtfahrt sich schwerlich lohnen können. Gordon aber, wiewohl wahrscheinlich ohne Instruktion von seiner Regierung, machte direkt und indirekt Queluz ernsthafte Vorstellungen. Den Brasilianern konnte eine Kollision mit England, das in dem Handel ihres Landes bei Weitem den ersten Rang einnahm, nichts weniger als angenehm sein. Queluz lud sogleich die hanseatischen Abgeordneten wieder zu sich und berichtete ihnen genau, was zwischen ihm und Gordon vorgefallen sei. Unterdessen hatte auch Sieveking schon mit Letzterem gesprochen und schlug nun Queluz einen geheimen Separatartikel vor, in dem die Hansestädte unter gewissen Voraussetzungen der Frachtfahrt zwischen England und Brasilien zu entsagen sich erboten, wenn dagegen das Princip als Regel stehen bleibe. Hierdurch glaubte Sieveking die Aengstlichkeit der Brasilianer am besten zu beseitigen. Queluz fand diesen Ausweg vortrefflich.

Dennoch erhoben sich, obwohl beide Gesandte der Hansestädte keine Gelegenheit versäumten, auf jede Weise auf Queluz einzuwirken, bald neue Schwierigkeiten. Eines der bedeutendsten Mitglieder des Staatsraths, der Marques Baepedy, sandte Queluz eine von ihm verfasste Redaktion des Artikels 6 zu, die er für sehr geeignet hielt, England zu beschwichtigen. Der wohlmeinende Herr irrte sich aber sehr; denn in seiner Redaktion hatte er das Recht dritter Nationen hinsichtlich der

¹⁾ Bilder aus vergangener Zeit etc., S. 76.

Fahrt zwischen den Hansestädten und Brasilien fortgelassen, hätte also England grade eines Vortheils beraubt.

Nun war der arme Queluz wieder rathlos. In einer neuen Konferenz am 20. September wurde der unglückliche Artikel 6 wieder in mehrstündigem Gespräch diskutirt, „wenn ich anders,“ schreibt Gildemeister, „eine so desultorische Unterredung, in welcher alle Augenblicke wieder Entwürfe auftauchten, die wir für längst beseitigt hielten, und Concessionen bestritten wurden, über deren Zugeständniss man früher vollkommen einverstanden schien, eine Discussion nennen kann“. Die Brasilianer schienen nun dem Artikel in der hanseatischen Fassung ihre Zustimmung zu geben; bei dem eigenthümlichen Gang der Verhandlungen, wie er von jenen beliebt wurde, konnte man aber auf Ueberraschungen immer gefasst sein; die brasilianischen Bevollmächtigten verfuhren nämlich nicht nach Instruktionen, sondern jedes bei der Debatte neu auftauchende Moment wurde nachträglich erst dem Staatsrath unterbreitet.

Wieder entstand eine lange Pause, bis die Angelegenheit von Neuem aufgenommen wurde. Schon fürchteten die Gesandten, dass Gordon Schuld an dieser Verzögerung sei und dass er dem Kaiser, von dessen Entscheidung die Sache jetzt abhing, dieselbe in ungünstigem Lichte vorgeführt habe. Eine Reise nach Santa Cruz und Audienz beim Kaiser daselbst überzeugte sie jedoch, dass, wenn auch Gordon sich Mühe genug gegeben habe, seine Wühlereien auf Dom Pedro keinen Eindruck gemacht hatten. Der Kaiser empfing die Gesandten sehr freundlich und theilte ihnen aus freien Stücken mit, dass er demnächst in die Hauptstadt kommen und ihre Angelegenheit erledigen werde.

Endlich am 7. November kam der Vertrag im Staatsrath unter des Kaisers Vorsitz zur Berathung, wurde jedoch, da Queluz wegen der Länge der seit den letzten Konferenzen verflossenen Zeit die Details wieder entfallen waren, noch nicht erledigt.

Die beiden schwierigsten Punkte waren die folgenden:

1. Die Ausdehnung der Zollermässigung auf solche Waaren, die zwar direkt aus den Hansestädten nach Brasilien, aber nicht in brasilischen oder hansischen, sondern in Schiffen anderer Nationen, die mit Brasilien Verträge geschlossen, geführt wurden. Auf diesen Punkt musste Sieveking für Hamburg ganz besonderes Gewicht legen, weniger Gildemeister für Bremen.
2. Die Ausdehnung der Zollermässigung auf solche Güter, die in hansischen Schiffen aus andern Ländern nach Brasilien geführt wurden. Wegen dieses Punktes machte der englische Gesandte,

der sogar dem brasiliianischen Ministerium eine diesbezügliche Denkschrift überreichte, den Hanseaten das Leben recht sauer.

Endlich am 21. November 1827, am Schlusse des sechsten Monats der Anwesenheit der Gesandten in Rio de Janeiro, wurde der Vertrag unterzeichnet, doch wegen des grade in diesen Tagen sich vollziehenden Ministerwechsels vom 17. November datirt. Der Vertrag entsprach im Wesentlichen dem im Juni von Sieveking und Gildemeister überreichten Entwurf; die Hauptresultate können wir in folgenden Sätzen zusammenfassen:

1. Gleichstellung in den Schiffsabgaben zwischen brasiliischen und hansischen Schiffen.
2. Behandlung auf dem Fusse der meistbegünstigten Nation:
 - a) für alle in hansischen Schiffen direkt aus hansischen Häfen nach Brasilien gehenden Güter, ohne Rücksicht auf den Ursprung;
 - b) für dieselben Güter auf den Schiffen solcher Nationen, die mit Brasilien jetzt oder künftig Verträge schliessen;
 - c) für alle in hansischen Schiffen aus den Häfen anderer begünstigter Nationen nach Brasilien gehenden Güter, jedoch unter der Bedingung, dass sie dann die in den Verträgen mit solchen Nationen stipulirten Förmlichkeiten erfüllen, und mit einem geheimen Separatartikel.

Dieser geheime, nie veröffentlichte Separatartikel lautete: „Für den Fall, dass eine der begünstigten Nationen den Wunsch ausdrücken sollte, dass die Stipulationen des Artikel 6 des Vertrages zwischen den Hansestädten und Brasilien keine Anwendung finden sollten auf die Fahrt zwischen den Häfen dieser begünstigten Nation und Brasilien, kommt man überein, dass diese Stipulationen in der Beziehung auf diese Nation ungültig sein sollen und dass dieselben differentiellen Abgaben in Brasilien erhoben werden können von den Waaren, die von den Häfen der begünstigten Nation nach Brasilien unter hanseatischer Flagge transportirt werden, wie von den hansischen Häfen nach Brasilien unter der Flagge jener begünstigten Nation.“

England, wegen dessen ja dieser geheime Artikel vereinbart wurde, stand jedoch davon ab, von der ihm ertheilten Befugniss, die Fahrt der Hansestädte von seinen Häfen nach Brasilien zu verbieten, Gebrauch zu machen. Sieveking verhandelte im Februar 1828 in London darüber, und im März sandte der Minister Dudley an Colquhoun eine Note, in der er erklärte, dass England den Artikel nicht ausnutzen werde. Auch Frankreich scheint sich dabei beruhigt zu haben.

Der Vertrag war geschlossen auf die Dauer von 10 Jahren vom Tage der Auswechselung der Ratifikation an; diese fand am 18. März 1828 statt, nachdem am 21. Februar die Hamburgische Bürgerschaft dem Vertrage ihre Zustimmung ertheilt hatte.

Ohne Zweifel ist der Abschluss des Vertrages mit Brasilien ein bedeutender Erfolg gewesen, vom realen, wie vom idealen Standpunkte aus wichtiger als der durch den Vertrag mit den Vereinigten Staaten errungene. Es war den hansischen Abgesandten gelungen, die Brasilianer zu überzeugen, wie unendlich wichtig die Hansestädte als Stapelplätze für brasiliische Produkte waren. Deshalb hatte die kaiserliche Regierung es in ihrem Interesse gefunden, den Städten gegenüber ganz von der Grundlage der früheren Verträge mit England, Frankreich, Oesterreich und Preussen Abstand zu nehmen und einen Vertrag abzuschliessen, der, wenn er auch nicht den Hansestädten die vollkommene Reciprocität gewährte, doch sehr nahe an das von diesen erstrebte Ideal heranreichte. Ein Vergleich mit dem letzten dieser Verträge, mit dem am 9. Juli 1827 mit Preussen abgeschlossenen, zeigt den grossen Unterschied; Preussen erhielt hinsichtlich der Schiffsabgaben nur die Vortheile der meistbegünstigten Nation, während die hansestädtischen Schiffe in dieser Beziehung den brasiliischen gleichgestellt wurden; in Bezug auf die Waarenzölle wurde Preussen der meistbegünstigten Nation gleichgestellt, aber nur für die Produkte u. s. w. seines eigenen Gebietes, eingeführt in preussischen oder brasiliischen Schiffen, und für die direkte und indirekte Fahrt; in dem hansischen Vertrage war die Meistbegünstigung ausgedehnt auf alle Waaren ohne Unterschied des Ursprungs und auch für den Verkehr auf den Schiffen anderer begünstigter Nationen im hansestädtisch-brasiliischen Verkehr, ja selbst in der Fahrt zwischen den Häfen anderer begünstigter Nationen und Brasilien.

Die Hansestädte konnten somit recht zufrieden sein mit dem Vertrage; aber auch die Nationen, die schon Verträge mit Brasilien nach dem Princip der Meistbegünstigung abgeschlossen und denen nun die Früchte der Arbeit der beiden trefflichen hanseatichen Unterhändler in den Schooss fielen, wie endlich die nachfolgenden Staaten, die ohne Mühe da ernteten, wo die Hansestädte gesät hatten; unter diesen sind besonders die Niederlande zu nennen, die am 20. December 1828 einen Vertrag mit Brasilien abschlossen, der im Wesentlichen auf dem hansestädtischen Vertrage beruhte.

Dass der letztere nicht nur dem Interesse der Hansestädte, sondern auch der deutschen Industrie entsprach, wurde bald nach dem Abschluss

von hervorragender Stelle anerkannt¹⁾). Ueberhaupt ist wohl kein hansestädtischer Handelsvertrag geeigneter als dieser, diejenigen ad absurdum zu führen, die, wie z. B. Heinrich Pütter²⁾, meinten, die Hansestädte hätten „nie auch nur einen einzigen Vertrag mit fremden Staaten abgeschlossen, bei denen die Interessen des innern Deutschlands berücksichtigt wurden“.

III. Während der Dauer des Handelsvertrages.

Der Verkehr Hamburgs mit Brasilien nahm in dem Jahrzehnt nach dem Abschluss des Vertrages konstant zu.

Es kamen an aus Brasilien in Hamburg: 1828: 84, 1829: 96, 1830: 108, 1831: 121, 1832: 105, 1833: 95, 1834: 78, 1835: 86, 1836: 99, 1837: 120, 1838: 134, 1839: 127 Schiffe.

Die Exporte von Brasilien nach Hamburg hatten folgenden Werth³⁾:

1831:	739 000	Dollars,
1832:	1 400 000	"
1833:	1 550 000	"
1834:	1 861 000	"
1835:	2 000 000	"
1836:	2 400 000	"

Die Hauptexportartikel aus Brasilien nach Hamburg waren Kaffee und Zucker; von den ca. 111 Millionen Pfund Zucker, die im Jahre 1832 in Hamburg ankamen, waren 40 Millionen brasilianischen Ursprungs. Die wachsende Bedeutung Hamburgs als eines der wichtigsten kontinentalen Zuckermärkte beruhte zum nicht geringen Theil auf dem ungeheuren direkten Zuckerimport aus Brasilien. Mit scheelen Blicken sah man namentlich in England auf diese Thatsache, an deren Verwirklichung dieses Land, wie wir schon oben bemerkten, nicht geringen Anteil hatte.

Auch der direkte Import von brasilianischem Kaffee in Hamburg nahm zu; es wurden importirt:

im Jahre 1829 insgesammt ca. 40^{3/4}, von Brasilien ca. 12 Mill. Pfund

" "	1830	"	ca. 47 ^{1/4} ,	"	"	ca. 15 ^{1/2}	"	"
" "	1831	"	ca. 44,	"	"	ca. 15 ^{1/2}	"	"

¹⁾ Vergl. Hamb. Adresskomptoir-Nachrichten vom 29. April 1828 über die Anerkennung, die Syndikus Sieveking vom König von Sachsen für den Handelsvertrag zu Theil wurde.

²⁾ „Ueber den auswärtigen Handel Deutschlands; mit Berücksichtigung des durch den grossen deutschen Zollverband erleichterten inneren Verkehrs etc.“, Köln 1837, S. 47. Schon der junge Kirchenpauer trat den Darlegungen Pütter's entgegen; vergl. Hamb. Börsenhalle vom 29. März 1837.

³⁾ Vergl. Sturz a. a. O., S. 98.

Sehr viel unbedeutender als die Importe waren die Exporte nach Brasilien. Doch wurde schon bald nach dem Abschlusse des Vertrages eine Zunahme des Absatzes von nordischen Produkten nach Brasilien bemerkt. Ein nicht geringer Theil, nach Sturz etwa $\frac{1}{4}$, der von Hamburg nach Brasilien gehenden Schiffe pflegte in Ballast nach dort abzugehen:

Während die Importe aus Brasilien in Hamburg, nach Soetbeer¹⁾:

1836:	Bco.	£ 12 417 000,
1837:	"	12 059 000,
1838:	"	11 746 000

betrugen, kann man die Ausfuhr von Hamburg dorthin schätzen auf:

1836:	Bco.	£ 4 100 000,
1837:	"	3 150 000,
1838:	"	3 600 000.

Was nun die Stellung Hamburgs im brasilianischen Verkehr im Vergleich zu derjenigen der anderen Staaten betrifft, so möge hier angeführt werden, dass im Jahre 1836 die Hamburgische Flagge unter den in brasilianischen Häfen verkehrenden fremden Flaggen mit 6297 Tons an sechster Stelle stand; bei Weitem den ersten Platz nahm ein die englische mit 38 135 Tons, es folgen die amerikanische mit 23 733, die portugiesische mit 13 579, die französische mit 9792, die sardinische mit 8920. Die Bremische Flagge war in diesem Jahre vertreten mit 1594 Tons²⁾.

In Bezug auf die Importe allein aus Rio de Janeiro nahmen in demselben Jahre 1836 Hamburg und Bremen zusammen die vierte Stelle ein; es wurde exportirt aus Brasilien nach

England	für	622 800 £
Ver. Staaten	"	438 320 "
Oesterreich	"	263 200 "
Hansestädte	"	205 520 " ³⁾ .

Hinsichtlich der kaufmännischen Stellung der Deutschen in Brasilien berichtet uns F. Tietz aus gesandtschaftlichen Berichten aus den 30er Jahren⁴⁾, dass damals 10 bis 12 deutsche Handlungshäuser in

¹⁾ Ueber Hamburgs Handel, Hamburg 1840, S. 201. Auf dieses vortreffliche Werk und seine beiden Fortsetzungen kann auch im Allgemeinen hier hingewiesen werden.

²⁾ Sturz a. a. O. S. 110.

³⁾ Ebenda S. 100.

⁴⁾ F. Tietz, Brasilianische Zustände. Nach gesandtschaftl. Berichten bis zum Jahre 1837, Berlin 1839, S. 101.

Rio und fast ebenso viele in den andern brasilianischen Seestädten etabliert waren.

IV. Nach der Kündigung des Handelsvertrages.

Der mit so viel Geschick abgeschlossene Handelsvertrag der Hansestädte mit Brasilien hat nicht lange die zehnjährige Mindestdauer überlebt; wie alle seine anderen Handelsverträge kündigte Brasilien auch diesen, und er lief am 25. December 1839 ab. Da aber Englands Vertrag mit Brasilien noch bis zum 15. November 1844 in Kraft war, bemühten sich die übrigen Staaten, deren Verträge abgelaufen waren, von Brasilien die Zusicherung zu erhalten, bis 1844 derselben Behandlung theilhaftig zu werden wie England. Mehrere Staaten, z. B. Dänemark, erhielten dieses Zugeständniss. Auch Hamburg wandte sich im Mai 1841 an den brasilianischen Geschäftsträger und drückte die Hoffnung auf die gleiche Begünstigung aus.

Doch hoffte man in Hamburg noch immer, einen neuen Handelsvertrag mit Brasilien abschliessen zu können. Seit 1842 unterhandelte England durch Ellis in Rio, um einen neuen Vertrag zu erhalten. Bei der Kunde hiervon rüstete man sich auch in Hamburg, in neue Verhandlungen einzutreten. Als aber die englischen Bemühungen sich bald als vergeblich erwiesen, da die brasilianische Regierung fest entschlossen war, ihre neue Handelspolitik der autonomen Zolltarife beizubehalten und sich nicht durch Handelsverträge die Hände zu binden, musste Hamburg von seinem Plane abstehen. Auch die Verhandlungen zwischen dem Zollverein und Brasilien über einen Handelsvertrag im Jahre 1844 blieben resultatlos, was vom Standpunkte der Hansestädte, die aus einem solchen Vertrage eine Begünstigung Stettins und Antwerpens und eine Benachtheiligung für sich selbst befürchten mussten, nicht allzu schmerzlich empfunden wurde.

Mit dem Ablaufe des englisch-brasilianischen Vertrages war Brasilien ohne jegliche Handelsverträge. Dagegen konstruierte es sich ein Differentialsystem sowohl hinsichtlich der Zölle als der Schiffsabgaben; die Höhe beider wurde abhängig gemacht von der beziiglichen Behandlung, welche die betreffende Nation den brasilianischen Schiffen und Waaren zu Theil werden liess. Für die Hansestädte, die in ihren Häfen allen Völkern die gleiche freie Behandlung zu Theil werden liessen, konnte dies System nicht schädlich sein, wenn es konsequent durchgeführt wurde.

Als desshalb am 1. Oktober 1847 das betreffende brasilianische Dekret erschien¹⁾, hoffte man in Hamburg, dass für die deutsche Rhederei diese

¹⁾ Vergl. Soetbeer, Schifffahrts-Gesetze, sowie Schifffahrts- und Handels-Verträge etc., Hamburg 1848, S. 32.

Maassregel nur vortheilhaft sein und vielleicht die Herstellung einer regelmässigen Dampfschiffsslinie Hamburg-Brasilien erleichtern werde.

Gleichsam in Voraussicht des Dekrets vom 1. Oktober hatten mehrere Staaten, wie Russland, Belgien, Dänemark, vorher Verordnungen erlassen, in denen sie die brasilianische Flagge und deren Ladungen ausdrücklich von allen Differentialzöllen befreiten und betreffs der Abgaben von Schiffen und Waaren der resp. Nationalflagge gleichstellten.

Für Hamburg hatte der dortige brasilianische Geschäftsträger allerdings die Zuvorkommenheit, sofort seiner Regierung die Thatsache, dass hier zwischen brasilianischen und Hamburgischen Schiffen hinsichtlich der Abgaben kein Unterschied gemacht werde, mitzutheilen; ausserdem aber betrieb der Senat die Auswechselung einer Reciprocitysdeklaration, wie sie z. B. zwischen Bremen und Hayti früher ausgetauscht war. Gegen eine solche förmliche Deklaration aber erklärte sich ihrerseits die brasilianische Regierung; doch fand sie sich — da sie wisse, dass die brasilischen Schiffe und Ladungen in Hamburg gleich den nationalen behandelt würden — bereit, die Hamburgischen Schiffe auch ohne förmliche Konvention zum Genuss derselben Rechte in Brasilien zuzulassen, sowie dies thatsächliche Verhältniss durch Notenaustausch zu befestigen.

Uebrigens wurde von Brasilien schon am 4. Mai 1849 das Dekret vom 1. Oktober 1847 wieder aufgehoben. Es blieben nun nur noch die Dekrete vom 20. Juli und 12. August 1844 in Kraft, welche der Regierung die Freiheit liessen, differentielle Abgaben für die Nationen, die dem brasilischen Handel keine Reciprocity gewährten, einzuführen.

8. Die Westküste Südamerika's.

Die ersten Versuche Hamburgs, mit der Westküste Südamerika's Handelsbeziehungen anzuknüpfen, waren, wie wir oben sahen, nichts weniger als erfolgreich gewesen. In den 20er Jahren wurden dann weitere Unternehmungen, namentlich nach Peru, gewagt¹⁾. Dieses Land war noch

¹⁾ Ueber eine dieser Unternehmungen gibt eine Akte des Hamb. Stadtarchivs Auskunft; im Jahre 1825 wurde das englische Schiff „Iberia“ von Hamburg nach der Westküste, namentlich Valparaiso und Lima, eventuell bis nach Guayaquil, expedirt. Hauptunternehmer war Joh. Hinrich Ludolf Möller in Hamburg; ferner waren u. A. betheiligt de Chapeaurouge & Co., Ross und Liebrecht, F. M. Mutzenbecher, Biancone & Lohmann, J. A. Schmidt & Sohn; dann Bretschneider & Co. in Chemnitz, Fr. Huth & Co. in London. Als Supercargo machte der Hamburger Kaufmann G. H. Kunhardt die Fahrt mit. Die Ladung war konsignirt an

bis 1825 in den Händen der Spanier; nach seiner Befreiung setzte man in Hamburg grosse Hoffnungen auf die Ausdehnung des deutschen Handels dorthin.

Als im Frühjahr 1827 der Hamburgische Senat der diplomatischen und kommerziellen Verbindung mit den amerikanischen Republiken seine Aufmerksamkeit in erhöhtem Grade zuwandte, erhielt Sieveking u. A. den Auftrag, das Verhältniss der Staaten Chile, Peru und Bolivia ins Auge zu fassen, mit den Gesandtschaften dieser Staaten in London in freundschaftliche Beziehungen zu treten und die Verhandlung von Verträgen mit diesen Staaten vorzubereiten. Im Juni 1828 machte der Senat die Kommerzdeputirten darauf aufmerksam, dass die Hamburger Handels- und Rhedereiinteressen am Stillen Meer einer konsularischen Vertretung bedürftig seien; noch in demselben Jahre wurde Heinrich Klefeker erster Konsul an der Westküste, nämlich in Lima. Dagegen wurde in Chile erst 1834 ein Konsulat errichtet, nachdem in den vorhergehenden Jahren der Handel mit diesem Lande sich glücklich entwickelt hatte.

Handelsverträge hatten die Hansestädte damals mit Chile, Peru, Ecuador und Bolivia noch nicht, während die Vereinigten Staaten und einige andere Nationen mit diesen Republiken bereits im Vertragsverhältniss standen. Doch wurde die Hamburgische Flagge dort überall den meistbegünstigten Nationen gleichbehandelt; in Ecuador seit dem Anfang des Jahres 1842.

Im April 1842 regte die Kommerzdeputation den Abschluss eines Handelsvertrags mit Ecuador auf Grundlage des mit Venezuela bestehenden an, und im Herbst 1844 erhielt der Konsul in Guayaquil, Mickle, die Instruktion für eine derartige Verhandlung. Dabei blieb es aber, und zu einem Vertrage ist es nie gekommen.

Mit Peru waren in den 40er Jahren die direkten Verbindungen Hamburgs nur sehr gering; mit Ausnahme der englischen fuhren die meisten Schiffe der übrigen Nationen nicht direkt nach Peru, sondern liefen Valparaiso an, um dort zu löschen. Von hier aus wurden dann durch kleinere Küstenfahrzeuge die nördlicheren Gebiete versorgt.

Mit Chile nahm aber der Verkehr bedeutend zu. Von Valparaiso und Callao bezogen nicht nur Bolivia und Peru, sondern selbst Centralamerika ihre europäischen Bedürfnisse. Im Frühjahr 1846 lag das erste

die Firma Friedr. Huth, Coit u. Co. in Valparaiso und Lima, und bestand im Wesentlichen aus deutschen Artikeln, so Manufakturen, Mehl, Glas- und Eisenwaaren, Spielsachen, Drogen; als Retouren sollten dortige Drogen, als Chinarinde, Perubalsam, ferner Kupfer, Zinn, Kakao etc. eingenommen werden.

chilenische Nationalschiff ladebereit im Hamburgischen Hafen, und etwa um dieselbe Zeit wurden zuerst chilenische Kupfererze nach Hamburg verschifft. Befördert wurde der aufblühende Verkehr durch die damalige liberale Schiffahrtsgesetzgebung Chile's; am 16. Juli 1850 wurde ein Gesetz erlassen, nach dem alle Schiffe nebst Ladungen derjenigen Staaten, die der chilenischen Flagge Reciprocität gewährten, in den Häfen Chile's ganz den nationalen Schiffen, denen nur die Küstenfahrt ausschliesslich vorbehalten wurde, gleichgestellt wurden; die Bedingung, dass die Ladungen Erzeugnisse des Bodens oder der Industrie der Länder sein müssten, unter deren Flagge sie eingeführt wurden, war nicht daran geknüpft. Der Hamburgische Senat verfehlte nicht, sogleich der chilenischen Regierung eine schon 1846 beabsichtigte formelle Erklärung über die reciproke Behandlung zu geben.

Der Hamburgische Handel an der Westküste entwickelte sich zunehmend. In Callao kamen 1850 an 66 deutsche Schiffe, davon 42 Hamburgische (8612 Tons), 10 Bremische (1766 Tons), 6 preussische, 5 österreichische, 2 schwesig-holsteinische, 1 hannöversches. In den Anfang der 50er Jahre fällt der Beginn des Hamburger Guanoimports; die erste direkte Einfuhr von Guano fand 1852 statt, nämlich 12804 Centner von der amerikanischen Westküste. Es bestand damals hier noch ein Ein- und Ausfuhrzoll auf diesen Artikel, der im übrigen Deutschland nicht zollpflichtig und selbst dem Stader Zoll nicht tributpflichtig war. Wollte Hamburg sich seine Stellung in diesem zukunftsreichen Geschäfte und damit einen regen Verkehr mit der amerikanischen Westküste sichern, so musste zunächst hierin Wandel geschafft werden. Es ist das Verdienst des Kaufmanns Ludwig Böhl, zuerst auf die Notwendigkeit einer Reform aufmerksam gemacht zu haben. Er wies die Kommerzdeputation darauf hin, dass Hamburg wenig Nutzen aus diesem Handel ziehen werde, so lange der Zoll ihn nach Altona und ins Inland treibe; das sei jetzt um so mehr zu berücksichtigen, als die peruanische Regierung Willens sei, in allen Ländern, wo der Konsum bedeutend werde, Depots zu errichten und an diese direkt zu verladen; Altona werde ohne Zweifel als norddeutsches Depot gewählt werden.

Darauf wurde im Oktober 1852 der Zoll aufgehoben und für ganz mit Guano beladene Schiffe der Schiffszoll von 8 β auf 4 β per Kommerzlast ermässigt. Aber erst vom Jahre 1857 an überwog die direkte Einfuhr dieses Artikels diejenige über Grossbritannien und Altona; es wurden direkt eingeführt:

1853	aus Chile:	3 612	Centner
1854	" Chile und Peru:	1 537	"
1855	" Chile:	10 500	"
	" Peru:	52 795	"
1856	" Chile:	13 804	"
	" Peru:	255 575	"
1857	" Chile:	263 302	"
	" Peru:	75 106	"
1858	" Chile:	10 614	"
	" Peru:	272 197	"

Von nicht minderer Bedeutung für die Belebung des Handels mit der Westküste ist der direkte Salpeterimport gewesen, der damals einen lebhaften Aufschwung erhielt; die direkte Zufuhr nach Hamburg stieg von 29 327 Centnern im Jahre 1851 auf 242 888 Centner im Jahre 1856, nahm dann ab, stieg 1859 wieder auf 223 441 Centner, erfuhr nun einen neuen konstanten Rückgang, bis erst Anfang der 70er Jahre sich eine grossartige Zunahme des Geschäftes vollzog.

Doch überwog im Allgemeinen noch immer der Export von der Westküste nach England und den Vereinigten Staaten denjenigen nach dem europäischen Kontinent ganz bedeutend; es schien, als ob die Hamburgische Börse noch zu wenig bekannt war mit den Exportartikeln jener Länder; desshalb zog der dortige Kaufmann es meist vor, die bekannten amerikanischen und englischen, auch französischen Märkte aufzusuchen. Auch hatte Anfang der 50er Jahre die Hamburgische Schiffahrt an der Westküste unter der überhandnehmenden Desertion der Matrosen zu leiden, die, als besonders starke und brauchbare Besatzung von englischen und amerikanischen Schiffskapitänen verlockt, von hier aus die Fahrt nach den neu entdeckten Goldminen Kaliforniens und Australiens machten; bereits im August 1848 hatte der chilenische Kongress den Beschluss gefasst, die Küstenschiffahrt an den chilenischen Küsten für ein Jahr den fremden Schiffen freizugeben, da der grösste Theil der einheimischen Schiffe sich auf der Fahrt nach Kalifornien befand und der Desertion der Mannschaft wegen für längere Zeit nicht zurückkehren konnte. Mit der allmählich abnehmenden Anziehungskraft der Goldregionen und unter der strengeren Aufsicht der Kapitäne verschwand übrigens Mitte der 50er Jahre dieser Missstand. Dagegen zeigte es sich nun, dass die Hamburgischen Schiffe, die früher in diesen Gewässern einer besonderen Beliebtheit sich erfreuten, nicht ganz Schritt zu halten wussten mit den Anforderungen einer neuen Zeit; die Klagen, dass sich die Hamburgischen Segler zu leicht für die

schweren Metall- und Guano-Ladungen erwiesen, waren nicht ganz selten, und häufige Havarien zeigten, dass diesen Klagen die Berechtigung nicht fehlte.

Bei dem raschen Aufblühen dieser Handelsbeziehungen mit der Westküste, an denen von den deutschen Seestädten Hamburg unbestritten den hervorragendsten Anteil nahm, musste der Abschluss von Handelsverträgen sehr erwünscht sein. Ueber die Behandlung in Zoll und sonstigen Abgaben konnte man allerdings bisher nicht klagen, doch lag eine klare, völkerrechtliche Feststellung des Verhältnisses im beiderseitigen Interesse. Als man desshalb im Sommer 1860 vernahm, dass Preussen in Lima über einen Vertrag unterhandelte, trat auch Hamburg dieser Frage näher. Als Muster wurde der Vertrag mit Neu-Granada von 1854, „dessen möglichst weitgelende liberale gegenseitige Zugeständnisse allen Ansprüchen genügen“, hingestellt, oder auch der peruanisch-englische Vertrag von 1850 (ratificirt 1852); doch wünschte man in einen hansischen Vertrag nicht aufgenommen zu sehen die Bestimmung des Artikels 5 dieses letzteren Vertrages, nach dem nur Schiffe von über 200 Tons ein Recht auf gleichmässige Schiffabgaben, wie die Nationalschiffe, genossen, und zwar, im Hinblick auf die durchschnittlich geringere Grösse der Hamburgischen, dort frequentirenden Fahrzeuge.

Weder ein Vertrag Preussens noch Hamburgs mit Peru aber kam zu Stande, dagegen schloss Preussen für sich und den Zollverein mit Chile im Februar 1862 einen Handelsvertrag.





VI.

DIE REGELMÄSSIGEN SCHIFFFAHRTS- VERBINDUNGEN HAMBURGS MIT AMERIKA BIS ZUR SCHWELLE DER GEGENWART.



Die Einrichtung regelmässiger Schiffahrtsverbindungen zwischen zwei Ländern hat zur natürlichen Voraussetzung einen bereits seit mehr oder weniger langer Zeit bestehenden bedeutenden Waaren- oder Personenverkehr. Erst wenn sich erfahrungsgemäss herausgestellt hat, dass ein solcher Verkehr auf der Basis nicht nur einer vielleicht vorübergehenden Gewohnheit, sondern auch natürlicher Vortheile begründet ist, d. h. wenn sich ein wirtschaftlich berechtigter Verkehrsweg des Seehandels herausgebildet hat, erst dann ist die Herstellung regelmässiger Schiffahrtslinien gerechtfertigt nicht allein, sondern geradezu nothwendig.

Die Handels- und Verkehrsgeschichte des 19. Jahrhunderts bietet genug Beispiele, wo See-Verkehrswege mit regelmässigen Schiffslinien beglückt sind, bevor jene sich genügend als solche entwickelt haben; die Folge eines so verfrühten Vorgehens pflegt der baldige Ruin eines derartigen Unternehmens zu sein, wenn nicht etwa künstliche Mittel zu seiner Erhaltung angewandt werden. Allerdings kommen auch noch andere wichtige Faktoren in Betracht, um die Lebensfähigkeit einer regelmässigen Schiffahrtslinie zu bedingen; so die allgemeinen Handelszustände, unter denen ein solches Unternehmen ins Leben tritt, die finanziellen Verhältnisse desselben, die Personen, die an der Spitze stehen, u. a. m.; nicht am wenigsten aber ein gewisses Verständniss der Interessenten, der Kaufmanns-

welt, ohne das die bestangelegte kommerzielle Unternehmung nicht gedeihen kann.

In Hamburg sind zahlreiche Unternehmungen regelmässiger Schiffahrtslinien entstanden; nicht alle sind sie geglückt, manche haben nur ein kurzes embryonales Dasein geführt, andere sind nach kurzer Existenz dahingesiecht, die meisten aber genügten schon bei ihrem Entstehen einem wichtigen wirthschaftlichen Bedürfniss, haben ihren Zweck erfüllt, erfüllen ihn theilweise noch heute; ohne Kämpfe hat keine, auch die glücklichste dem Handel dienende Institution bestanden. Im Einzelnen haben sich die Hamburgischen Schiffahrtslinien naturgemäss sehr verschiedenartig entwickelt. Wenn wir aber eine für das glückliche Gedeihen aller solcher nicht nur Hamburgischer, sondern überhaupt hansestädtischer Unternehmungen gemeinsame Ursache suchen, so ist es die, dass in diesen Städten, wenn wir die allerneueste Zeit und für diese besonders Bremen ausnehmen, diese Schiffahrtslinien ausschliesslich aus der Initiative und den Mitteln der Kaufmannschaften, d. h. der direkt Beteiligten, hervorgegangen sind; seine eigene Kraft und seine eigenen Mittel wendet der Kaufmann sehr schwer an ein Unternehmen, ehe er nicht nach reiflicher Ueberlegung das Gelingen desselben für aussichtsvoll hält; den Kosten und Mühen der Herstellung einer regelmässigen Schiffahrtslinie unterwirft er sich nicht, ehe er sich nicht überzeugt hat, dass er dereinst die Früchte seiner Arbeit ernten wird. Daher sind diese hansestädtischen Unternehmungen meist ebensogut überlegt wie solide; aus demselben Grunde aber sind die Hansestädte hinter anderen Nationen, die ihre Unternehmungen mit staatlichen Subventionen aufgefüttert haben, in den Anfängen theilweise zurückgeblieben. Dieser natürliche Nachtheil ist dann später aber meist durch die innere Tüchtigkeit und emsige Arbeit der Hansestädter sowie durch die Freiheit der Bewegung, die nichtsubventionirte Linien immer in Vortheil gegen subventionirte setzt, wieder wett gemacht; und auf manche seit Jahrzehnten subventionirte französische oder englische Linie können hanseatische Linien, denen keine Staatsmittel zur Verfügung stehen, mit Genugthuung herabsehen.

Zugleich die ältesten und noch heute wichtigsten und zahlreichsten regelmässigen Schiffslinien Hamburgs sind diejenigen nach Amerika; diesen wenden wir nun unsere Betrachtung zu.

I. Nordamerika.

Wir sahen bereits oben, dass Bremen im Handel mit den Vereinigten Staaten seit den 20er Jahren dieses Jahrhunderts einen grossen Vorsprung

vor Hamburg hatte; es gelang jenem Hafen, der an Bedeutung für den Welthandel hinter der Elbmétropole weit zurückstehen musste, sich durch Anknüpfung umfangreicher persönlicher Verbindungen, namentlich aber durch die weise Erleichterung der Auswanderung, den Hauptverkehr mit den Vereinigten Staaten an sich zu ziehen. Bereits im Jahre 1826 wurde eine regelmässige Packetschiffahrt zwischen Bremen und den Vereinigten Staaten ins Leben gerufen.

Im Frühjahr 1828 wurde eine „Regulaire Packetschiffahrt zwischen New-York und Hamburg“ errichtet. „Der immer zunehmende Verkehr zwischen den Vereinigten Staaten von Nordamerika und Europa, sowie die Erleichterung, welche England und Frankreich sich bereits durch Errichtung von regelmässigen Packet-Schiffen verschafft hat, machen eine schnelle und geregelte Communication auch für Deutschland zum Bedürfnisse“¹⁾. Amerikanische Registerschiffe mit „musterhafter Einrichtung“²⁾ vermittelten diese Fahrten, die in etwa sechswöchentlichen Abständen stattfanden.

Doch ging diese Linie schon Anfang der 30er Jahre wieder ein, und während mehrerer Jahre war Hamburg ohne eine solche regelmässige Verbindung.

Es ist charakteristisch, dass in demselben Jahre, in dem zuerst von Hamburg aus eine wesentliche Auswanderung stattfand, in demselben Jahre, in dem der Hamburgische Senat, seine bis dahin ablehnende Haltung gegen die Auswanderung aufgebend, von allgemeinen Verboten zu einer gesetzlichen Regelung derselben schritt³⁾, dass in eben diesem Jahre 1836 hier die erste aus Hamburger Initiative hervorgehende regelmässige Schiffahrtslinie nach Amerika begründet wurde. Der Schiffsmakler Robert Miles Sloman, der seit Jahren zahlreiche Schiffe nach Nordamerika expediert, auch für jene erste amerikanische Packetfahrt 1828 ff. die Maklergeschäfte geleitet hatte, richtete im Frühjahr des genannten Jahres⁴⁾ eine „Packetfahrt zwischen Hamburg und New-York“ ein. Die drei Schiffe, mit denen Sloman diese Linie eröffnete und als deren Rheder die Kapitäne genannt wurden, hießen „Franklin“, „Howard“ und „Cux-

¹⁾ Anzeige in der „Börsenhalle“ vom 21. März 1828.

²⁾ Vergl. Röding's Columbus, 1829, I, S. 268.

³⁾ Vergl. oben S. 125, Anm. 2.

⁴⁾ Vergl. auch den Aufsatz des Herrn R. M. Sloman, Die Entwicklung der Hamburger Rhederei, im Hamb. Korrespondent 1890, Sept. 11. u. 12. — Herr Sloman führt hier das Jahr 1835 als Gründungsjahr der Packetlinie nach New-York an; aus den Hamburger Tagesblättern geht jedoch hervor, dass die Linie erst im Frühjahr 1836 tatsächlich ins Leben getreten ist.

haven“; am 17. Februar ging zuerst die „Franklin“ in ihrer neuen Eigenschaft als „Packetschiff“ über den Oceans. Im Jahre 1837 kam ein vierter Schiff hinzu, die „Washington“. Zusammen hatten diese vier Fahrzeuge einen Gehalt von 475 Kommerzlasten.

Bereits im Jahre 1838 konnte Sloman, der nun Rheder der Schiffe wurde, öffentlich anzeigen¹⁾: „Die ausgezeichnete Unterstützung, welche diese Packetschiffe im vorigen Jahr genossen haben, giebt aufs Neue den Beweis, dass sie dem Handel mit New-York anerkannt nützlich waren und dass durch dieselben das allgemeine Interesse befördert wurde. Die Verpflichtung, an bestimmten Tagen während des ganzen Jahres zu segeln, ist bei so weiten, kostspieligen Reisen immer schwierig und gewagt und konnte in dem verflossenen verhängnissvollen Jahre nicht ohne bedeutende Aufopferungen gehalten werden; dennoch sind diese Schiffe jedesmal zur festgesetzten Zeit abgegangen, die Reisen sind durch Benutzung von Dampfschiffen [d. h. zum Bugsiren auf der Elbe etc.], sowohl hier als in New-York, stets beschleunigt, und ist so eine direkte, regelmässige und schnelle Verbindung mit Amerika gesichert worden.“ Und wirklich waren diese ersten Jahre dem jungen Unternehmen nichts weniger als günstig; die amerikanische Krise hatte auch für die Frachtfahrt sehr unerfreuliche Folgen; die Auswanderung über Hamburg nahm bereits wieder ab, und die ihr gewidmete, obrigkeitliche Fürsorge war in der Form, wie sie sich offenbarte, nichts weniger als geeignet, diesen wichtigen Geschäftszweig nach Hamburg zu ziehen.

Doch war der Kern des Unternehmens so gesund, dass es trotz der Ungunst der Zeiten sich nicht nur über Wasser hielt, sondern noch weiter ausgedehnt wurde. Aus den neun Reisen nach New-York mit 4 Schiffen im Jahre 1837 wurden 1839 elf Fahrten mit 5 Schiffen, 1841: 12 Fahrten, 1845 aber 17 Fahrten mit 7 Schiffen. Um so höher ist die Bedeutung dieser Zunahme zu schätzen, als in Bremen nicht geringe Anstrengungen gemacht wurden, um die Hamburger Konkurrenz aus dem Felde zu schlagen; neben der alten New-Yorker Packetlinie bildete sich dort 1842 noch eine zweite, ebenfalls nach New-York fahrende, die, wie die alte Linie, mit 5 Schiffen 10 Fahrten betrieb; ferner entstand in Bremen eine weitere Linie nach Philadelphia mit 3 Schiffen und 8 Reisen; endlich wurde in demselben Jahre an der Weser eine Packetlinie nach New-Orleans mit 2 Schiffen errichtet.

Schon 1845 begründete auch Sloman von Hamburg aus eine Linie

¹⁾ „Börsenhalle“ vom 4. Januar 1838.

nach New-Orleans mit drei Fahrten, die allerdings zunächst nicht mit „Packetschiffen“ befahren wurde, aber lange in regelmässigem, später erweitertem Betriebe blieb.

Ehe wir in der Darstellung der weiteren Entwicklung der Sloman-schen Linie wie der amerikanischen Schiffahrtslinien Hamburgs im Allgemeinen fortfahren, muss hier eines Ereignisses Erwähnung gethan werden, das auf die Fortbildung der Hamburgischen Rhederei und der regelmässigen Linien nicht ohne Einfluss gewesen ist.

Eine amerikanische Kongressakte vom 3. März 1845 gab dem Generalpostmeister Vollmacht, Kontrakte mit dem Auslande über Postbeförderung abzuschliessen; den Vorzug sollte die Beförderung der Post mit Dampfschiffen haben. Demgemäss erliess der Generalpostmeister am 4. Oktober 1845 eine öffentliche Einladung zu Angeboten für die transatlantische Postbeförderung auf folgenden Routen:

- 1) Zwischen New-York und Liverpool, Bristol oder Southampton.
- 2) Zwischen New-York via Cowes und Antwerpen, Hamburg oder Bremen.
- 3) Zwischen New-York und Havre oder Brest.
- 4) Zwischen New-York und Lissabon.

Dass diese amerikanische Einladung in allen merkantilen Kreisen Europa's, die ein Interesse an dem Zustandekommen einer oder der anderen dieser Linien hatten, eine gewisse Erregung hervorufen musste, ist um so begreiflicher, wenn man bedenkt, wie neu damals noch die transatlantische Dampfschiffahrt überhaupt war. Deutschland erfreute sich noch keiner transatlantischen Dampferverbindung; nun bot die Regierung der Vereinigten Staaten in der Form einer Postsubvention ihre Hilfe zur Errichtung einer Linie, zu der man aus eigener Kraft sich noch nicht hatte aufschwingen können.

In Hamburg, wo man bisher eine derartige subventionirte Dampferlinie zwischen New-York und einem deutschen Hafen für unpraktisch und aussichtslos gehalten hatte¹⁾, richtete man natürlich, sobald man von diesen Plänen erfuhr, — und das war Ende 1845 — sein Augenmerk darauf, dass, wenn überhaupt einer der beiden deutschen Nordseehäfen für die zweite Linie gewählt würde, die Wahl auf Hamburg fallen möchte. Der Senat empfahl der amerikanischen Regierung seine Stadt und bot Erleichterungen an durch einen abzuschliessenden Postvertrag; den Verzicht auf den Schiffszoll, wie die Kommerzdeputation empfohlen hatte, anzubieten, wurde vom Senat für bedenklich gehalten.

¹⁾ Vergl. Augsburger Allg. Zeitung vom 8. Juni 1846, Beilage.

In Bremen aber ging man weiter¹⁾. Hier begnügte man sich nicht mit schriftlichen Anerbieten. Schon ehe jene amerikanische Akte erlassen, das Zustandekommen derselben aber mit Sicherheit vorauszusehen war, hatte Bremen Verhandlungen mit den Vereinigten Staaten angeknüpft und sich der eventuellen Geneigtheit der amerikanischen Regierung, auf die Bremer Wünsche einzugehen, versichert. Dann aber ging, um an Ort und Stelle die Verhandlungen zu führen, noch vor Abschluss des Jahres 1845 ein Bremischer Abgesandter in der Person Gevekoht's nach Amerika. Bereits im Februar 1846 schloss Bremen einen Postvertrag mit den Vereinigten Staaten; es war schon damals so gut wie sicher, dass Bremerhaven als der Endpunkt der transatlantischen Linie gewählt werden würde.

Als man im März 1846 in Hamburg erfuhr, dass Bremen wahrscheinlich den Sieg davongetragen habe, Hamburg aber kaum in Betracht gekommen sei, war die Bestürzung nicht gering. „Es muss sich,“ so meinte die Kommerzdeputation, „die Ueberzeugung befestigen, dass es hiebei um einen Wendepunkt, um eine Lebensfrage der kommerziellen Bedeutung unseres Platzes sich handelt.“ Ganz abgesehen von dem unberechenbaren moralischen Eindruck eines solchen Ereignisses fürchtete man, dass Bremen auf Kosten Hamburgs wichtige kommerzielle Vortheile sich aneignen werde.

Zunächst suchte man sich Klarheit zu verschaffen über die ganze Angelegenheit, um eventuell noch in den Vereinigten Staaten für Hamburg erfolgreich wirken zu können. Eine Kommission aus Mitgliedern des Senats und der Kommerzdeputation trat zusammen. Verhandlungen mit Preussen, Dänemark, Schweden und Russland, welche die Hamburgischen Bestrebungen unterstützen sollten, wurden in Erwägung gezogen; die Amerikaner sollten durch die Zusicherung der Erweiterung des Cuxhavener Hafens zur bequemeren Aufnahme der transatlantischen Dampfer und der Herstellung passender kleiner, schneller Dampfer zur Kommunikation für die Wahl Hamburgs bestimmt werden; ferner durch eine Postkonvention oder sonstige pekuniäre Subvention; endlich durch die Befreiung von allen Schiffsabgaben. Zugleich suchte man einen geeigneten Agenten, der persönlich die Sache in Amerika vertreten sollte.

Der Hamburgische Konsul Des Arts unterhandelte in New-York; er stellte den Amerikanern alle Vortheile, die Hamburg vor Bremen den Vorzug geben müssten, vor: die bessere Verbindung mit Berlin und dem

¹⁾ Vergl. hierüber Duckwitz, Denkwürdigkeiten aus meinem öffentlichen Leben, S. 61 ff.

Osten, die regelmässige, gute Verbindung mit England u. A. m. Auf der andern Seite schilderte er die Mängel Bremerhavens: die enge Schleuse; das alte, noch gültige Bremer Gesetz, welches jedes Feuer, und selbst das Kochen an Bord der Schiffe, also auch das Heizen der Dampfer, untersagte etc.

Doch kamen die Hamburgischen Bemühungen zu spät. Die Regierung der Vereinigten Staaten hatte sich bereits für Bremerhaven entschieden. „Nach der Elbe,“ so schrieb der hanseatische Generalkonsul Schuhmacher am 26. Februar, „lagen keine Propositionen vor, und zu gleichen Bedingungen würde auch die Weser vorgezogen sein, als in Bremerhaven einen besseren Anlegeplatz für die Dampfböte gewährend, welche bei einem Tiefgange von 16—18 Fuss nur ausnahmsweise bis an Ihre Stadt würden gelangen können, und in Cuxhaven während der Wintermonate nicht so unbedingte Sicherheit finden würden.“ Es mag dahingestellt bleiben, ob wirklich, wie Schuhmacher meinte, die Aussichten für Hamburg so gering waren. Jedenfalls machte man sich in Hamburg, und mit Recht, den Vorwurf, etwas versäumt zu haben; ein grosser Theil der Versäumniss war gewiss selbstverschuldet; wäre Ende 1845, wie seitens Bremens es geschah, eine geeignete Persönlichkeit nach Amerika gesandt, so wäre doch wohl die Wahl Hamburgs seitens der Amerikaner ernsthafter in Erwägung gezogen. Aber ein nicht geringer Theil der Schuld ruhte ohne Zweifel auf der konsularischen Vertretung Hamburgs in den Vereinigten Staaten.

Diese Vertretung war schon seit geraumer Zeit ein Gegenstand der Sorge für die interessirten Kreise Hamburgs. Als eine oft getadelte Abnormität musste es gelten, dass in New-York, derjenigen Stadt der Vereinigten Staaten, mit der Hamburg die lebhafteste Verbindung hatte, bis dieses 1836 nur einen Vicekonsul unterhielt; erst auf die eindringliche Vorstellung einer Anzahl von Firmen im September 1836 wurde in New-York ein Konsul ernannt. Damit wurde aber die Vertretung der Interessen Hamburgs für die ganze grosse Republik nicht besser. Der Generalkonsul Buck hatte 1837 das Generalkonsulat für die Vereinigten Staaten abgeben müssen, doch behielt er den Titel bei; von regelmässiger Berichterstattung war aber nicht die Rede, und mit Recht klagten im November 1842 die Kommerzdeputirten, „dass die Hamburgischen Handelsinteressen in jenem für unsere kommerziellen Beziehungen so überaus wichtigen Lande durch Konsuln in den bedeutenden Häfen und namentlich auch durch einen Generalkonsul vertreten werden, dafür hat die Kommerzdeputation seit den letzten Jahren keinen andern Beweis als die Auf-

führung ihrer Namen im Staatskalender.“ Von der wichtigen Zolltarifveränderung vom Jahre 1841 erfuhr die Deputation erst durch Privatmittheilung. Und als nun endlich 1844 Hamburg den Bremischen Generalkonsul in Baltimore, Albert Schuhmacher, auch mit dem Hamburgischen Generalkonsulat versehen hatte, tauchte bald darnach die Angelegenheit der amerikanischen Dampferlinie auf, eine Angelegenheit, die derartig beschaffen war, dass eine besondere Vertretung Hamburgs höchst wünschenswerth, jedenfalls eine Vereinigung beider Vertretungen in einer Person sehr unthunlich und peinlich erscheinen musste. —

Weder über die Kongressakte vom 3. März 1845, noch die Aufforderung des Generalpostmeisters vom 4. Oktober, noch überhaupt über die ganze, doch Hamburg stark interessirende Angelegenheit erfuhr man amtlich und rechtzeitig in Hamburg ein Wort.

In den öffentlichen Tagesblättern Deutschlands aber wurde die ganze Frage kaum erwähnt¹⁾. Erst auf indirektem Wege, durch den nordamerikanischen Gesandten Wheaton in Berlin, erhielt die Kommerzdeputation im December Kunde von der für Hamburg so eminent wichtigen Sache. Nun wurde auch von Seiten des Senats an Schuhmacher geschrieben; die Antwort des Letzteren, vom 29. Januar 1846 datirt, enthält die erste officielle Aeusserung des Generalkonsuls an die Hamburgische Obrigkeit; kurz und bündig heisst es in diesem Briefe: „Bremischerseits hat man es nicht an Anstrengungen fehlen lassen, um womöglich den Vorzug zu erlangen; es wird Ihnen vermutlich bekannt sein, dass hauptsächlich dieser Angelegenheit wegen ein Special-Bevollmächtigter des Senats nach Washington geschickt, und, wie ich aus einem Briefe des preussischen Chargé d'affaires an dessen Konsul hier, welcher mir gestern mitgetheilt wurde, ersehe, ist er nicht ohne Hoffnung, den Zweck seiner Mission zu erlangen.“ Dass diese Zeilen keinen sehr angenehmen Eindruck auf die massgebenden Kreise Hamburgs machten, ist erklärlich; ebenso ist es selbstverständlich, dass die officiellen Schritte, die Schuhmacher nunmehr im Hamburgischen Interesse zu unternehmen den Auftrag erhielt, ohne Erfolg bleiben mussten. Bremen hatte durch die rechtzeitige Kenntniss der Sache und die energische Ausnutzung dieses Vortheils einen wichtigen Erfolg errungen; in zweiter Linie war dieser der thätigen Unterstützung der zahlreichen Bremer Häuser in den Vereinigten Staaten, die grosses Interesse an der Herstellung einer Dampferlinie nach Bremen haben mussten, endlich auch des preussischen Gesandten

¹⁾ Vergl. den Artikel aus Bremen in der Augsb. Allg. Zeitung vom 22. März 1846, Beilage, der vielleicht aus Duckwitz' Feder stammt.

v. Gerold¹⁾ zu verdanken. Ganz aufgeklärt wird der Verlauf der Angelegenheit wohl erst in späterer Zeit werden.

Die amerikanische Regierung scheint durch die damals bei Weitem Hamburg überragende Bedeutung Bremens in der Auswandererbeförderung nach den Vereinigten Staaten und im Handel mit einem der Hauptprodukte dieses Landes, nämlich Tabak, zu der Wahl Bremerhavens bestimmt worden zu sein²⁾; Hamburg erntete nun die Frucht früherer Versäumnisse und Fehler auf beiden Gebieten. —

Was nun die Bedeutung der getroffenen Entscheidung betrifft, so hat man dieselbe in Hamburg augenscheinlich vielfach überschätzt. Wenigstens rechtfertigte das Resultat der ganzen Unternehmung die Befürchtungen nicht, die man an dieselbe in Hamburg geknüpft hatte. Denn das, was tatsächlich zu Stande kam, die amerikanische Dampferlinie New-York—Bremerhaven, war doch nur eine sehr kümmerliche Schöpfung, und selbst für den Maassstab, den man in den 40er Jahren an transatlantische Dampferunternehmungen legte, recht bescheiden³⁾. Die Konsuln Des Arts und Schmidt, wie auch George Parish, den die Kommerzdeputation im Frühjahr 1846 als Specialabgesandten nach Washington in Aussicht genommen hatte, der aber diese Mission seiner Geschäfte wegen nicht annehmen konnte, hatten schon auf die geringen Aussichten des Unternehmens hingewiesen. Mit grosser Mühe brachte man das nötige Geld zusammen; 1847 kam endlich die Linie zu Stande, doch nur mit zwei Schiffen. Für zwei weitere Dampfer suchte die Gesellschaft vergeblich Kapital; auch in Deutschland war wenig Aussicht, das Fehlende aufzubringen. Da wurde in Hamburg — was schon früher der preussische Konsul in New-York, Schmidt, den Hamburgern gerathen hatte — angeregt, man solle in Gemeinschaft mit Bremen die beiden noch fehlenden Dampfer beschaffen, doch unter der Bedingung, dass die Fahrten abwechselnd nach Hamburg und Bremen gehen sollten. Auch hieraus wurde nichts. Es kam das Jahr 1848 dazwischen; nun blieb fürs Erste die Postdampferverbindung Deutschlands auf die beiden unter amerikanischer Flagge fahrenden Dampfer „Washington“ und „Hermann“ beschränkt.

¹⁾ Vergl. Allg. Zeitung a. a. O.

²⁾ Das geht hervor aus dem Bericht des Committee on the post-office and post-roads vom Jahre 1846, abgedruckt in Hunt's Merchants Magazine, vol. XV. 56 ff.

³⁾ Auch Duckwitz a. a. O. scheint mir die Bedeutung der Linie für Bremen zu überschätzen, wenn er meint, es sei ein Gegenstand, „der für Bremen die grossartigsten Folgen gehabt hat“. Die werthvollste, dauernde Errungenschaft, die Bremen durch die Dampferlinie zu Theil wurde, war meines Erachtens die Erweiterung der Hafenanlagen in Bremerhaven (vergl. Duckwitz S. 114).

Welche Wirkungen die Entstehung dieser ersten amerikanischen Dampferlinie Bremens auf die Hamburgische Rhederei nach einer anderen Richtung als Nordamerika gehabt, werden wir unten sehen. Im Uebrigen hat diese Linie für Hamburg und seine Rhederei mehr ein negatives Interesse; manche Lehren konnte Hamburg aus der Art, in der dies Unternehmen zu Stande kam, für die Zukunft ziehen.

Wir wenden uns zurück zu den Hamburgischen Schiffslinien nach Nordamerika. Von Mitte der 40er Jahre datirt eine bedeutende Ausdehnung derselben. Nicht ohne Einfluss hierauf ist die veränderte Zollpolitik der Vereinigten Staaten gewesen. Auf den stark prohibitiven Tarif von 1842 folgte der freihändlerische Tarif von 1846; das Exportgeschäft von Deutschland nach den Vereinigten Staaten erfuhr einen erfreulichen Aufschwung; von 2 343 060 Mark Banco im Jahre 1846 stieg der Werth der Ausfuhr aus Hamburg auf 3 814 990 Mark Banco im Jahre 1847. Besonders machte sich diese Zunahme bemerkbar in einem der ältesten und Hauptartikel der deutschen Ausfuhr nach den Vereinigten Staaten, den Glaswaaren aller Art. Dagegen erfuhr allerdings die Einfuhr in Deutschland, besonders in Folge der hohen Preise der amerikanischen Produkte und der durch Eisenbahnspukulationen zerrütteten europäischen Geldverhältnisse, eine nicht unbedeutende Abnahme. — Im Allgemeinen aber war die Konjunktur des amerikanischen Geschäfts, besonders wenn man noch die zunehmende Auswanderung in Betracht zieht, in der Mitte der 40er Jahre der Rhederei nicht ungünstig.

Die Sloman'sche Packetlinie nach New-York entwickelte sich demgemäß rüstig weiter; sie beschäftigte:

- | |
|--------------------------------|
| 1845: 7 Schiffe (1096 Lasten), |
| 1846: 8 " (1233 Lasten), |
| 1847: 9 " (1528 Lasten). |

Einen wichtigen Abschnitt in der Geschichte der Hamburgischen regelmässigen Schiffahrtslinien bildet das Jahr 1848. Der Sloman-Linie trat nun eine zweite, regelmässige Fahrten unterhaltende Hamburgische Unternehmung zur Seite; es war die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft. Im Mai 1847 hatte sich diese Gesellschaft konstituirt. Die Anfänge derselben waren nichts weniger als vielversprechend. Kapital in maritimen Gründungen anzulegen, war man in damaliger Zeit sehr wenig geneigt; gar mancher Aktionär zeichnete seinen Beitrag mit sehr geringen Hoffnungen auf eine zu erzielende Rente und mehr in Erfüllung einer patriotischen Pflicht¹⁾. So kostete es nicht

¹⁾ Vgl. auch Börsenhalle 27. Mai 1872.

geringe Mühe, nachdem das bescheidene Stammkapital von 60 Aktien untergebracht, für weitere 20 Aktien Abnahme zu finden. Allmählich aber gewann das Publikum zu dem Unternehmen auch vom finanziellen Standpunkt aus Vertrauen; und die tatsächlichen Erfolge rechtfertigten dies Vertrauen vollkommen.

Am 15. Oktober 1848 trat das erste Schiff der HAPAG¹⁾, die „Deutschland“, die erste Reise nach New-York an, die „Nordamerika“ folgte am 10. November; diese beiden Schiffe und die „Rhein“ und „Elbe“, zusammen 776 Kommerzlasten, bilden den Stamm, auf dem die jetzige stolze Flotte der HAPAG sich entwickelt hat; der Gedanke, mit Dampfschiffen in die Fahrt einzutreten, lag der Gesellschaft zunächst noch fern²⁾. Die erste Zeit des Bestehens der HAPAG war der Entwicklung nichts weniger als günstig; der deutsch-dänische Krieg, die zeitweilige Blokade der Elbe konnten nur hinderlich sein. Monatelang mussten in New-York deutsche Packet-Schiffe liegenbleiben; einige gingen als russisches Eigenthum unter russischer Flagge in See; trotz der Blokade aber trat am 21. April 1849 die „Deutschland“ von Hamburg aus die Reise an.

In demselben Jahre 1848 bildete sich noch eine dritte Packetlinie nach Amerika, die „Nord- und Südamerikanische Schiffahrts-Gesellschaft“; diese mit 3 Schiffen (zusammen 485 Kommerzlasten), namentlich nach New-York und Texas fahrende und besonders für den Auswandererverkehr bestimmte Linie hat jedoch nur ein kurzes, ziemlich obskures Dasein geführt; im Jahre 1855 besass sie nur noch ein Packetschiff, die „Hamburg“, dann verschwindet diese Gesellschaft.

War es Sloman's Verdienst gewesen, die erste Hamburg-Amerikanische Segelpacketfahrt einzurichten, war es diesem weitschauenden Mann zu danken, dass in Hamburg eine Dampferverbindung mit Hull und 1848 eine von englischem Einfluss und der „General Steam Navigation“ unabhängige Dampferverbindung mit London errichtet wurde, so gelang es der Energie desselben Mannes, die erste transatlantische Dampfschiffahrtverbindung unter deutscher Flagge herzustellen. Im Jahre 1850 errichtete nämlich Sloman, der sich durch das Nichtzustandekommen seines Plans einer westindischen Linie nicht hatte

¹⁾ So kürze ich den langen Titel der Gesellschaft ab.

²⁾ Die im Sommer 1847 von einem Herrn C. Hansen, der von dem hanseatischen Ministerresidenten Pauli in Kopenhagen empfohlen war, angeregte Herstellung einer Dampferverbindung zwischen Glückstadt und New-York, zu der natürlich Hamburgisches Kapital herangezogen werden sollte, wurde von der Kommerzdeputation bald fallen gelassen.

entmuthigen lassen, neben seiner weiter bestehenden und blühenden Segelpacketlinie eine „Regelmässige Postdampfschiffahrt zwischen Hamburg und New-York“. Das neue Dampfschiff „Helena Sloman“ (257 Kommerzlasten) eröffnete am 28. Mai diese Linie und trat dann noch zweimal, zuletzt am 26. Oktober, die Reise von der Elbe aus an. Von dieser letzten Fahrt aber kam es nicht wieder; das erste deutsche transatlantische Dampfschiff ist noch in dem Jahre seines Aufretens auf dem Oceane den Elementen zum Opfer gefallen. Damit hörte diese aus Privatmitteln geschaffene Dampfer-Linie auf.

Es war diese Sloman'sche Dampferlinie nicht die einzige Dampferverbindung mit den Vereinigten Staaten, die Hamburg 1850 erhielt; eine englische Rhederei richtete vom April ab eine regelmässige Fahrt mit dem neuen grossen Dampfer „British Queen“ zwischen Hamburg und New-York ein.

Eine neue, kleinere Segelpacketlinie nach New-York, von den Herren Rübeck und Woellmer in Betrieb gesetzt, trat 1851 in Fahrt, zuerst mit 1 Schiff („Elise“), dann 2, 3 und 4 Schiffen.

Die Entwicklung der beiden grösseren Packetlinien nach Nordamerika bis 1855 wird durch folgende Zahlen beleuchtet:

Sloman's Packetlinie			HAPAG	
	Kommerzlasten	Zahl d. Schiffe	Kommerzlasten	Zahl d. Schiffe
Jan. 1. 1848	1528	9	—	—
„ 1849	1318	8	605	3
„ 1850	1441	8	776	4
„ 1851	1184	7	776	4
„ 1852	1446	7	1052	5
„ 1853	2138	12	1052	5
„ 1854	2525	13	1289	6
„ 1855	2782	14	1289	6

Neben dem Waarenhandel dienten diese Linien besonders der Auswandererbeförderung, an der seit Ende der 40er Jahre Hamburg in hervorragendem Maasse Theil nahm. Die Gründung der HAPAG beruht wesentlich auf dem Gedanken, der Auswandererbeförderung eine geeignete, vertrauenswürdige¹⁾, regelmässige Vermittlung zu schaffen; in

¹⁾ Die HAPAG wandte sich im Juni 1848 an die Kommerzdeputation mit dem Ersuchen um eine Bescheinigung behufs Erlangung von Koncessionen für ihre Auswanderungs-Agenten in Bayern; die Deputation ertheilte diese Bescheinigung in folgender Form: „Auf den Wunsch der HAPAG und nach genommener Einsicht von deren Statuten und der Liste der Aktionäre derselben erklärt die unterzeichnete Deputation, dass ihr das beabsichtigte Unternehmen derselben wohl begründet und des Zutrauens würdig erscheine.“

einer Bekanntmachung der Gesellschaft aus dem Anfang des Jahres 1848 heisst es, sie wolle „einen Namen schaffen, der dem Auswanderer in seinen letzten Eindrücken vom Vaterlande als angenehme Rückerinnerung bleibt“. Folgende Aufstellung zeigt, in welchem Umfang die HAPAG in den ersten Jahren ihres Bestehens an der Auswandererbeförderung Theil genommen:

	Gesamtauswanderung über Hamburg direkt nach Nordamerika (exkl. Kalifornien)	Ebendahin befördert von der HAPAG
im Jahre 1849	4 092	1424
„ 1850	6 193	1420
„ 1851	9 180	8448
„ 1852	17 394	4666
„ 1853	15 949	4950
„ 1854	25 365	9063

Ebenso beteiligte sich die Sloman'sche Linie lebhaft an diesem Geschäftzweig; Sloman, dem auch nach anderen Richtungen sich wendenden Auswandererstrom Rechnung tragend, dehnte Anfang der 50er Jahre seine Linien weiter aus, nämlich nach New-Orleans, Indianola und Galveston, wie auch nach Quebec¹⁾; vom Jahre 1854 an wurden diese Fahrten regelmässig eingehalten. Gelegentlich veranstaltete auch die HAPAG Fahrten nach New-Orleans und Galveston.

Immer mehr aber zeigte es sich, dass es für Hamburgs Handel eine Lebensfrage wurde, ob man auch hier, wie in England, energisch zur Dampfschiffs-Rhederei im transatlantischen Geschäft übergehen oder ob man andern Häfen mit der Dampfschiffahrt auch einen grossen Theil des Handels überlassen wollte. Die allgemeine Handels- und Schiffahrtsbewegung von Ende der 40er Jahre an wies deutlich auf die Notwendigkeit einer transatlantischen Dampfschiffahrt auch für Hamburg hin. Von den Erfahrungen, die sich für Bremen und Deutschland aus der amerikanischen Postdampferlinie ergaben, ist nicht die unwichtigste die, dass sich dieser Linie mit Vorliebe die feineren Artikel zuwandten, während die gröberen Massenartikel den Segelschiffen verblieben. Das konnte Hamburg nicht verborgen bleiben und musste zur eigenen Initiative in dieser Richtung führen. Ferner kam in Betracht die wachsende Auswanderung über Hamburg, die Mitte der 50er Jahre einen Höhepunkt erreichte, und die Zunahme des Waarenhandels mit Amerika. Im Jahre 1848 betrug der Werth des Hamburgischen Waarenverkehrs mit den Ver-

¹⁾ Die Sloman'sche Linie nach Quebec wurde auch „Globuslinie“ genannt.

einigten Staaten rund 12 Millionen Mark Banco, 1853 aber $24\frac{1}{2}$ Millionen Mark Banco.

Ergab sich schon aus diesen Motiven und Ziffern die Nothwendigkeit einer regelmässigen Dampferlinie für Hamburg, so mahnten die Anstrengungen, die in andern Häfen dauernd gemacht wurden, um durch vermehrte und verbesserte Dampfschiffsverbindungen Auswanderung und Frachtverkehr an sich zu ziehen, dringend, hinter jenen nicht zurückzubleiben. Liverpool war in dieser Richtung unablässig thätig, Antwerpen arbeitete an der Herstellung einer Dampferlinie nach New-York, in Frankreich plante man die Errichtung oceanischer Dampfschiffslinien in grossem Style; selbst Bremen besass neben der unter amerikanischer Flagge fahrenden Postlinie seit 1853 die kleine Dampferlinie der Firma Fritze & Co., welche die beiden letzten Dampfer der deutschen Flotte angekauft hatte und dieselben nun zwischen Bremerhaven und New-York fahren liess.

Höchst wünschenswerth war es jedenfalls, dass endlich einmal eine grössere, deutsche, von fremdem Einfluss und Kapital unabhängige Dampferlinie geschaffen wurde. Sowohl im allgemeinen Interesse Deutschlands, als im besonderen der Tausende von deutschen Auswanderern wie der deutschen Industriellen lag die Gründung einer rein deutschen Dampferlinie, die von Deutschlands erstem Seehafen ausging; die Unzulänglichkeit der Bremer Linien wurde selbst in Bremen offen anerkannt¹⁾.

Bis zum Jahre 1853 scheint man, nach dem Unglück der „Helena Sloman“, die Gründung einer eigenen transatlantischen Dampferlinie für aussichtslos gehalten zu haben. Das Jahr 1853 ist in der Geschichte der deutschen, namentlich Hamburgischen Rhederei überhaupt ein sehr wichtiges; es fand damals ein besonderer Aufschwung, eine bedeutende Vermehrung der Packetlinien statt; bedeutsam ist dies Jahr namentlich, da es den Wendepunkt im Uebergang zur transatlantischen Dampfschiffshederei bildet.

Welche Einflüsse im Einzelnen thätig gewesen sind, um endlich die vielersehnte Wandlung herbeizuführen, muss zunächst dahingestellt bleiben. Ohne Zweifel bedurfte es nicht erst der wohlmeinenden Denkschriften des preussischen Gesandten in den Vereinigten Staaten, Herrn von Gerold, um den Hanseaten den Werth einer deutschen transatlantischen Linie klarzumachen. Aber es muss hier doch erwähnt werden, dass der genannte Diplomat im Anfang der 50er Jahre und noch im Frühjahr 1854, als in

¹⁾ Vergl. u. A. Bremer Handelsblatt vom 8. Jan., 5. Februar und 5. Nov. 1853.

Hamburg die Gründung der Dampferlinie schon beschlossene Sache war, seine Regierung mehrfach auf die Notwendigkeit eines eigenen deutschen Dampferunternehmens hinwies und dabei die Hoffnung aussprach, „dass die dabei beteiligten deutschen Staaten vereint dahin wirken möchten, der bedrohenden Concurrenz des Auslandes gegenüber durch eine grossartige Dampfschiffsverbindung die Handelsgeschäfte Deutschlands und die deutsche Auswanderung nach Nordamerika in seinen eigenen Häfen möglichst zu concentriren und zu monopolisiren.“ Wie sich Gerold das Zustandekommen einer solchen Linie dachte, geht hervor aus einem von ihm am 29. Januar 1854 an seine Regierung gerichteten Bericht, in dem man liest: „Um aber im Interesse der Auswanderer und unserer Handelsbeziehungen zu den Vereinigten Staaten eine Dampfschiffsunternehmung mit einer dem Bedürfnisse entsprechenden Zahl von Schiffen ins Leben zu rufen, müssten nach meinem unmaassgeblichen Dafürhalten von den beiden Hansestädten im gemeinschaftlichen wohlverstandenen Interesse die Initiative ergriffen und die ersten Unterschriften zu dem nöthigen Kapital gemacht werden, wonach auch gewiss eine Theilnahme der mehr oder minder dabei beteiligten Regierungen und der Fabrikstädte zu erwarten stünde, besonders wenn von Seiten der Regierungen ein Theil der Interessen des zu verwendenden Kapitals garantirt würde, wie es zum Bau von Eisenbahnen zweckmässig erachtet ward. Die Schwierigkeiten, welche der Ausführung dieses Planes wegen der concurrenden Interessen zwischen Hamburg und Bremen entgegenstehen möchten, müssten durch Vermittlung Preussens gehoben werden“ etc.

Nun hat man sich in den Hansestädten und ihren kommerziellen Kreisen gegen Regierungseinflüsse und staatliche Monopolisirungsbestrebungen in Handelsangelegenheiten meist ablehnend verhalten; und die Kenntniss von solchen Plänen konnte höchstens die erfreuliche Folge haben, die Ausführung geplanter privater Unternehmungen zu beschleunigen. Es muss aber dahingestellt bleiben, ob diese Mahnungen Gerold's, über die durch den hanseatischen Geschäftsträger Rücker in Berlin nach Hamburg berichtet wurde, auf die privaten Entschliessungen hierselbst irgendwie eingewirkt haben. Von grösserem Einfluss sind vielleicht die Anregungen gewesen, die von zahlreichen industriellen Körperschaften des Binnenlandes damals in Bezug auf die Herstellung deutscher transatlantischer Dampferlinien ausgingen¹⁾.

Gehen wir nun zu der Sache selbst, der Gründung der neuen

¹⁾ Vergl. Jahresberichte der Handelskammer in Köln 1852 und 1854; in Elberfeld 1852; in Iserlohn 1851 u. a. m. (im Preuss. Handelsarchiv).

Dampferlinie, über. Bei diesem Ereigniss fand sogleich eine Konkurrenz statt, die aber glücklicherweise nur auf dem Papier blieb. Sloman hatte, wie er in der Börsenhalle am 19. December 1853 anzeigen, auf eigene Rechnung ein neues Dampfschiff für die Fahrt nach New-York erbauen lassen und forderte nun zur Zeichnung von Aktien für ein zweites Schiff auf. Dagegen beantragte am Tage darauf, am 20. December, die HAPAG bei der Generalversammlung ihrer Aktionäre die Erweiterung der New-Yorker Linie durch den Bau von zwei grossen Schraubendampfern; nach einer Erwähnung der Konkurrenz Bremens, Antwerpens und Englands wurde in dem Antrag darauf hingewiesen: „Zu lange schon ist Hamburg hinter solcher Entwicklung kommerzieller Thatkraft zurückgeblieben, und unsere Compagnie scheint uns vor Allen berufen, hierin für Deutschlands erste Handelsstadt die Initiative zu ergreifen.“ Der Antrag wurde angenommen und am 3. Januar 1854 bestätigt. Aus dem drohenden Konkurrenzkampf mit Sloman wurde nichts, da dieser, trotz der noch im Februar 1854 in der Börsenhalle gegebenen gegentheiligen Erklärung, von seinem Plan der Errichtung einer eigenen Dampferlinie nach New-York nunmehr Abstand nahm, was sicherlich dem Interesse aller Beteiligten entsprach.

Im Jahre 1856 traten die beiden ersten Dampfer der HAPAG, nachdem sie 1855 als Transportschiffe während des Krieges im Orient lohnende Beschäftigung gefunden, zuerst ihre Packetfahrten nach New-York an; am 1. Juni lief in dieser Fahrt die „*Borussia*“ zuerst von der Elbe aus.

Die ersten Jahre nach der Errichtung der Dampferlinie waren für die HAPAG nichts weniger als günstig. Aeussere Unfälle lichteten die Flotte der Gesellschaft. Auch erhob sich sogleich mit Bremen eine scharfe Konkurrenz. Die alte amerikanische Linie der „*Ocean Steamship Company*“ ging allerdings 1857 ein; dafür wurde bald nach der Gründung der Hamburger Dampferlinie der *Norddeutsche Lloyd* errichtet; im Juni 1858 eröffnete er, doch zunächst nur mit drei Dampfern, seine Fahrten. Bei dem für beide Gesellschaften gemeinsamen Interesse, im Kampfe gegen die fremde Konkurrenz die Kräfte zu vereinigen und sich gegenseitig zu ergänzen, wäre es wünschenswerth gewesen, wenn beide sich über gewisse Punkte in dieser Richtung verständigten; es musste dann für beide Linien eine Leichtigkeit sein, die Konkurrenz der *Vanderbilt-Linie*, die noch zwischen Bremen und New-York fuhr, bald aus dem Felde zu schlagen. Statt dessen hatte man in New-York Jahre lang nicht selten das merkwürdige Schauspiel, dass an einem und demselben Tage sowohl ein Hamburger wie auch ein Bremer Dampfer nach Deutschland abging, dann aber eine vierzehntägige Pause folgte, in der nach keinem dieser Häfen

ein Dampfer ausklarirte. Diesem Zustand, der von der deutschen und amerikanischen Geschäftswelt sehr unangenehm empfunden wurde, lag der Umstand zu Grunde, dass für die Hamburger Linie von Beginn an der 1. und 15. jeden Monats als Abgangstage von Hamburg festgesetzt waren, während der Norddeutsche Lloyd an jedem zweiten Sonnabend seine Schiffe expedirte; hieraus musste sich naturgemäss der erwähnte Missstand oft ergeben. Die Leitung der Hamburger Linie, sich dieses Uebelstandes und seiner Folgen wohl bewusst, that den ersten Schritt, um ihm abzuhelfen, und trat mit der Bremer Linie in Unterhandlungen. Da letztere Linie aber ihres Postkontraktes mit den Vereinigten Staaten wegen nicht einseitig ihre Abgangstage ändern konnte, nahm auch die Hamburger Rhederei, die sich des Genusses der Subvention aus dem amerikanischen Postsäckel nicht erfreute, nicht Veranlassung, von ihren dem Publikum sehr bequemen Abfahrtstagen, die mehrere Jahre, bevor Norddeutsche Lloyddampfer auf dem Wasser waren, eingehalten waren, abzugehen. So blieb dieser Zustand bestehen, bis im Jahr 1861 auch die HAPAG, deren Schiffe wegen der hervorragenden Schnelligkeit der Reisen und Pünktlichkeit der Expeditionen schon damals wohlverdienten Ruf genossen, nicht am wenigsten durch die eifrigen Bemühungen des Hamburgischen Konsuls Kunhardt in New-York im Verein mit denen der beiden Bremischen Vertreter, des Generalkonsuls Schuhmacher und des Ministerresidenten Schleiden, die europäische Post von den Vereinigten Staaten erhielt und nun ihre Abfahrtstermine auch auf jeden zweiten Sonnabend setzte.

Es kann hier nicht unsere Aufgabe sein, die zahlreichen Verdienste des HAPAG um den Hamburgischen Handel auseinander zu setzen; wie eng jene Gesellschaft und die Entwicklung des Hamburgischen Handels mit einander verknüpft sind, das wird aus dem Folgenden auch ohne besondere Erwähnung hervorgehen. Hier möge nur darauf hingewiesen werden, dass der bedeutende Aufschwung, den der Handel Hamburgs mit den Vereinigten Staaten seit Ende der 50er Jahre nahm, mit der HAPAG und ihrer neuen Dampferlinie ohne Zweifel in ursächlichem Verhältniss steht¹⁾.

¹⁾ Das wurde auch amerikanischerseits anerkannt; so äusserte sich der amerikanische Konsul in Hamburg im August 1860 über die Zunahme des Hamburg-Amerikanischen Handels, die für 1859 gegen 1858 etwa 40 Procent betrug: „This is principally owing to the successful and regular trips of the Hamburg and New York steamers, which leave here every fortnight for New York loaded with goods, and carrying, on an average, from 300 to 350 passengers. During a residence of 9 years, I have had opportunity of noticing with great interest the various movements of trade and emigration to the U. St. of A., and I wish, I could only impress the great importance of encouraging, by all means, in the power of the Government of the U. St.

Eine wichtige Reform in den Hamburgischen Handelseinrichtungen, die hier nicht unberührt bleiben darf, weil sie zum Theil den Dampfern der HAPAG zu verdanken ist, war die im Jahre 1856 endlich erfolgte Aufhebung des Eingangszolles auf Baumwolle. Schon vielfach hatte die Kommerzdeputation auf die Nothwendigkeit dieser Maassregel hingewiesen, auf das Missverhältniss aufmerksam gemacht, in dem Hamburgs kommerzielle Bedeutung mit seinem Anteil am Baumwollhandel stehe¹⁾; als die Deputation im Februar 1854 sich desshalb wieder an den Senat wandte, begründete sie ihr Gesuch u. A. auch damit, „dass es bei der Zunahme unserer Rhederei, namentlich auch in Betracht der projektirten Dampfschiffahrtslinie nach den Vereinigten Staaten und der noch immer im Steigen begriffenen Wichtigkeit der Auswandererbeförderung, von grosser Bedeutung sein muss, unserem Platze soviel wie möglich die direkte Importation eines so voluminösen Artikels wie Baumwolle zuzuwenden.“ Die Zollverordnung vom 22. December 1856 hob dann diesen Zoll auf, nachdem bereits am 1. Januar 1855 den bisherigen Missbräuchen beim Baumwollhandel durch neue Usancen der Boden entzogen war. Es ist im Interesse des Hamburgischen Handels zu beklagen, dass die ja auch in Hamburg schon lange vorher herrschende Ueberzeugung von der Abhängigkeit eines blühenden nordamerikanischen Geschäftes von den beiden Faktoren Baumwolle und Auswanderung sich erst so spät in Thaten umsetzte.

Die Dampfer der HAPAG wurden vorzugsweise in der New-Yorker Linie verwandt, während die Segelschiffe auf Quebec und New-Orleans fuhren; von 1863 an wurde die canadische Linie ganz aufgegeben, nachdem die Fahrten auf New-Orleans schon 1861 eingestellt waren. Daneben blieben Sloman's 14 tägige Fahrten, wie diejenigen nach Quebec, New-Orleans und Galveston, letztere aber nicht ganz regelmässig, in Betrieb.

Nachdem die Folgen der Krisis von 1857 überwunden, stieg die Einfuhr aus den Vereinigten Staaten nach Hamburg von 12 628 040 Bco. £ in 1859 auf 16 196 110 Bco. £ in 1861, und der Export aus Hamburg nach den Vereinigten Staaten von 3 713 000 Dollars in 1857/58 auf 8 072 000 Dollars in 1858/59. Zu diesem Aufschwung des Waarenverkehrs kam der stetige

of A., a regular communication direct with Germany. The Hamburg steamers bring over, every fortnight, some 250 passengers, of which some 30 are first class, 100 are second, and the balance in the steerage. These generally spread themselves over Germany, and do more for the cause of emigration und German trade than all the subsidized steamers plying to Europe" etc. (Annual report on foreign commerce for the year ending Sept. 30. 1860, S. 355.)

¹⁾ Vergl. auch Bremer Handelsblatt vom 8. Januar 1853 den Artikel: „Baumwollmärkte in Bremen und Hamburg“.

Zoll auf
Baumwolle
eröffnet

Auswandererstrom, um den Schiffen der regelmässig zwischen den Vereinigten Staaten und Hamburg verkehrenden Linien Beschäftigung zu geben. An Passagieren und Auswanderern beförderte die HAPAG:

1860 : 12 879 Personen
1862 : 11 093 "
1863 : 15 160 "
1864 : 16 373 "

Der Bürgerkrieg in den Vereinigten Staaten konnte dem allgemeinen Handelsverkehr mit Hamburg und der HAPAG nur wenig Abbruch thun. Im ersten Kriegsjahre (1861) wurden zum ersten Male auch im Winter 14 tägige regelmässige Reisen unternommen. Die Verschiffungen von Kriegsmaterial nach Amerika kamen der Gesellschaft mehrfach, namentlich 1861, zu Statten; auch wurde die Konkurrenz zeitweise durch das Verschwinden der Bremer Vanderbilt-Linie, deren Fahrzeuge in den amerikanischen Kriegstransportdienst eingereiht wurden, gemildert. Während das Jahr 1862 das günstigste Jahr seit Gründung der Gesellschaft war, war in dieser Kriegszeit das Jahr 1864 das ungünstigste; in der ersten Hälfte dieses Jahres wurde die Hamburgische Flagge in Folge des dänischen Krieges als nicht neutral und daher gefährdet angesehen. Namentlich litt damals der Exports handel nach den Vereinigten Staaten; im Herbst 1864 mussten die Schiffe der HAPAG mehrfach Eisen für Schiffsrechnung als Ballast in Ausfracht nehmen. Dagegen war das Jahr 1865 das günstigste, das die HAPAG je gehabt hatte. Der Friede in Amerika hatte sogleich einen ungeheuren Geschäftsaufschwung zur Folge; der Werth der Einfuhr aus den Vereinigten Staaten nach Hamburg stieg von 13 883 170 Mark Banco im Jahre 1865 auf 20 777 000 Mark Banco in 1866; in Folge dessen konnte die HAPAG in diesem letzteren Jahre zuerst regelmässig wöchentliche Fahrten einrichten.

Doch war sogleich 1865 eine neue amerikanische Konkurrenzlinie von Bremerhaven aus entstanden. Auch war der prohibitive Zolltarif der Vereinigten Staaten, der in den 60 er Jahren viele Erhöhungen erfuhr, der Einfuhr aus Europa und damit der Rhederei sehr hinderlich.

Im Jahre 1867 vollendete die HAPAG endgültig den seit längerer Zeit eingeleiteten völligen Uebergang von der Segelschiffahrt zur Dampfschiffahrt, indem sie ihr letztes Segelschiff „Diana“ verkaufte. Bedeutsam ist dieses Jahr aber namentlich durch die Einrichtung einer Dampfer-Linie nach New-Orleans, die während der Wintersaison den dann in der New Yorker Fahrt entbehrlichen Dampfern eine lohnende Beschäftigung bot. Doch hat diese Linie nicht den Erwartungen entsprochen, die man an sie

geknüpft; wir kommen unten bei der Besprechung der westindischen Linien darauf zurück.

Nachdem die HAPAG Ende 1868 ihren mit vielen Unbequemlichkeiten verknüpften Postkontrakt mit Grossbritannien aufgegeben, ließen nunmehr die Dampfer auf der Ausreise nicht mehr Southampton, sondern Havre an, auf der Rückreise aber Plymouth und Cherbourg; beides war für die allgemeinen Zwecke der Hamburger Linie ein Gewinn. In der englischen Kaufmannschaft aber empfand man diese Änderung sehr schmerzlich; die Beförderung der Post mit den hervorragend schnellen Reisen zurücklegenden Hamburger Dampfern galt als ein Vorzug. Aus dem Jahresbericht des amerikanischen Generalpostmeisters für das Jahr 1868/69 erhellt, welche Stellung Ende der 60er Jahre die Hamburger Linie in der Beförderung der Post von Amerika nach Europa eingenommen; es nahm in diesem Jahre ein für diese Post:

die HAPAG für 52 Tonnen New-York - Southampton bezw.

Plymouth	103 839 \$
der Nordd. Lloyd für 52 Tonnen New-York - Southampton bezw.	

Plymouth	80 432 \$
die Inman-Linie, New-York - Queenstown, 52 Tonnen	74 563 \$
die Cunardlinie, New-York - Queenstown, 52 Tonnen	71 578 \$
die Canada-Linie nach Liverpool 52 Tonnen	5 750 \$

Die HAPAG stand also damals an der Spitze dieser Postlinien.

Während nach dem Kriege von 1870/71 dem lange empfundenen Bedürfniss nach Dampferverbindungen mit Süd- und Mittelamerika, mit Ostasien und dem Mittelmeer endlich Genüge geschah, war hinsichtlich der Verbindung mit Nordamerika die HAPAG in der Lage, dem Publikum ein seit Langem erprobtes und bewährtes Institut darbieten zu können. Auch den erhöhten Ansprüchen, die in Folge des wirtschaftlichen Aufschwunges der ersten 70er Jahre an ein Unternehmen, wie die Hamburg - New Yorker Linie war, herantreten mussten, konnte sie bei zeitgemässen Reformen vollauf genügen. Dieser Ansicht waren aber nicht alle Interessenten in Hamburg. Im Einklang mit der allgemeinen Ueberschätzung des thatsächlichen und erwarteten wirtschaftlichen Aufschwungs überschätzte man auch den Einfluss, den jener auf die deutsch-amerikanischen Beziehungen haben würde; sodann glaubte man in Anbetracht der bekannten, an sich ja rühmenswerthen Vorsicht, welche die Leitung der HAPAG bisher bewiesen, dass diese mit den wachsenden Ansprüchen des Publikums nicht genügend Schritt halten konnte, und dass desshalb eine zweite derartige Linie nicht nur im Interesse des

Hamburgischen Handels, sondern auch in dem des reisenden Publikums liegen werde. Aus diesen Gedanken heraus wurde im Januar 1872 die „Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft Atlantic“ in Hamburg gegründet mit dem ausdrücklich angegebenen Zweck, eine vermehrte Verbindung Hamburgs mit den Vereinigten Staaten, namentlich mit New-York, herzustellen. Kaum war das Projekt dieser Linie in den Zeitungen veröffentlicht, da erschien am Horizont das Gespenst einer dritten Linie Hamburg - New-York, die sich den Namen „Hamburger Lloyd“ beilegen wollte. Noch ehe diese Linie aber „gegründet“ war, fand eine Fusion beider Projekte statt und aus ihr ging hervor die „Transatlantische Dampfschiffahrts - Gesellschaft“, die sich später Adler-Linie nannte.

Hatte man seitens der Gründer dieser Linie auf einen vermehrten Verkehr mit Nordamerika gerechnet, so fand ein solcher Aufschwung in der That statt. Die Einfuhr aus den Vereinigten Staaten nach Hamburg stieg von etwa 40 Millionen Mark im Jahre 1870 auf 58 Millionen im Jahre 1871, 79 Millionen 1872. Auch die Auswanderung nahm zu, namentlich 1872; 1871 wurden von Hamburg nach den Vereinigten Staaten direkt befördert 31 625 Personen, 1872: 46 703. Aber dieser unleugbare Aufschwung beschränkte sich doch im Wesentlichen auf die Jahre 1872 und 1873, und er kam, was den nordamerikanischen Verkehr und die Rhederei betrifft, ganz besonders der HAPAG und ihrer bewährten Flotte zu Gute. Als im September 1873 das erste Schiff der Adlerlinie, der „Goethe“, über den Ocean ging, war die Hochfluth der Verkehrs zunahme bereits dahin. Die Einfuhr aus den Vereinigten Staaten stieg allerdings auch noch 1874, dann nahm sie konstant ab; die Auswanderung aber, der wichtigste Faktor für das Bestehen der nordatlantischen Linien, machte mit dem allgemeinen wirtschaftlichen Niedergang bedeutende Rückschritte und sank von 26 440 Personen in 1874 auf 18 889 in 1875. Natürlich litten beide Linien, die ältere und die junge, unter der gegenseitigen Konkurrenz, und es ist vielleicht als ein Glück bei allem Elend zu betrachten, dass mannigfache elementare Schicksalsschläge die Adlerlinie derartig schwächten, dass sie im Frühjahr 1875 einen Fusionsvertrag mit der HAPAG einging.

Nun war die letztere Gesellschaft wieder die einzige, Hamburg in regelmässiger Fahrt mit Nordamerika verbindende Linie; sie blieb es bis zum Jahre 1881. Die Entwicklung seit dieser Zeit zu schildern, kann hier nicht unsere Aufgabe sein.

2. Westindien, Mexiko, Centralamerika etc.

In demselben Jahre 1846, in dem Bremen durch die von der amerikanischen Regierung eingerichtete Linie die erste transatlantische Dampferverbindung zugesichert erhielt, und offenbar in einem gewissen ursächlichen Zusammenhang mit letzterem Unternehmen¹⁾, wurde in Hamburg der Plan zu einer direkten Dampferverbindung mit Westindien entworfen. Dies Projekt ging von dem unermüdlichen Rheder Robert M. Sloman aus.

Als einige Jahre früher das Unternehmen einer Dampfschiffahrt zwischen Hamburg und Hull erörtert wurde, fand dieser Plan der ersten Hamburgischen Seedampferlinie zahlreiche abrathende, verurtheilende Gegner; als eine offbare Schwindelei bezeichnet, sollte ein solches Wagniss, so drückte man sich aus, bald dem völligen Ruin anheimfallen. Nun hatte man sich schnell von der hohen kommerziellen Bedeutung und der finanziellen Leistungsfähigkeit einer solchen gut geleiteten und solide fundirten Rhederei überzeugt. Als desshalb Sloman in dem genannten Jahre die Errichtung einer Dampferlinie nach Westindien dem Publikum und der Geschäftswelt empfahl, war man im Allgemeinen nicht mehr so skeptisch. Eine direkte Dampferlinie nach Westindien wäre ohne Zweifel für Hamburg sehr wichtig gewesen. Die Einfuhr aus Westindien, Mexiko und Venezuela nach Hamburg hatte 1845 einen Werth von etwa $13\frac{1}{2}$ Millionen, die Ausfuhr nach dort etwa $10\frac{1}{2}$ Millionen Mark Banco. Auch dann, wenn eine solche Linie nur nach dem Mittelpunkt des westindischen Handels, nach St. Thomas, gegangen wäre, hätte sie für den gesamten Handel Deutschlands mit allen diesen Ländern ungeheuren Werth gehabt. „Unsere wichtigen Verbindungen mit Westindien und Central-Amerika,“ so heisst es in Sloman's Aufruf, „unsere Stellung zu ganz Deutschland und allen nördlichen Staaten des Continents, unsere Bedeutsamkeit überhaupt, erfordert, dass wir in solchen Unternehmungen mit der Zeit fortschreiten; dass wir nicht erst dann dazu greifen, wenn alle Andern uns vorausgegangen und sich die besten Vortheile gesichert haben, dass wir vielmehr uns gleich zu diesem wichtigen Geschäft entschliessen und dass wir, wenn möglich, Frankreich und Amerika vorangehend, nach England die nächsten sein werden, welche mit transatlantischen Dampfschiffen auftreten.“

Nach Sloman's Projekt sollte alle 14 Tage ein Dampfer über

¹⁾ Vergl. Augsb. Allg. Zeitung vom 8. Juni 1846, Beilage.

Southampton, den Ausgangshafen der englisch-westindischen Dampfer, nach St. Thomas gehen. Eine weitere Ausdehnung der Linie, etwa nach Veracruz und La Guayra, plante Sloman zunächst nicht, da von St. Thomas aus nach diesen und den übrigen westindischen Häfen eine lebhafte Schiffahrt stattfand. Ausserdem waren die Schiffahrts- und Zollgesetze der europäischen Besitzungen in Westindien dem Schiffahrtsverkehr fremder Nationen in jenen Gewässern damals noch so hinderlich, dass schon aus diesem Grunde man sich auf den Freihafen St. Thomas beschränken musste. Aber diese Beschränkung, die nun einmal in den Verhältnissen begründet lag, musste zugleich die Aussichten auf Erfolg des Projektes sehr unsicher erscheinen lassen. So vernünftig der Gedanke an sich war, so war er doch verfrüht. Zur Ausführung kam der Plan nicht.

Auch als im Sommer 1847 innerhalb der Kommerzdeputation, „namentlich in Betracht des bedeutenden moralischen Einflusses, den die jetzt zur Ausführung gekommene Dampfschiffahrt zwischen New-York und Bremerhaven äussere“, wieder der Plan einer Linie nach Westindien angeregt wurde und die Deputation die Thunlichkeit eines solchen Unternehmens in Erwägung zog, wurde nichts weiter daraus.

Ueberhaupt sollte Hamburg, ebensowenig wie hinsichtlich der Verbindung mit Nordamerika und Brasilien, in seinen regelmässigen Schiffahrtsverbindungen mit Westindien die Stufe der Segelpacketfahrt überspringen; in der Entwicklung des Hamburgischen Handels und Verkehrs geht, wie man durch Jahrhunderte verfolgen kann, Alles langsam und sicher; ein wirthschaftliches Stadium nach dem andern wird mit Vorsicht und gründlicher Ausnutzung aller Erfahrungen durchmessen. Wohl sucht die vorgesetzte Intelligenz gelegentlich das Rad zu etwas schnellerer Bewegung zu bringen, so Sloman hinsichtlich der westindischen Dampferlinie, Sturz bald nachher im brasilianischen Verkehr. Aber ohne Erfolg. Solche Versuche scheiterten an der Solidität und Bedächtigkeit des Hamburger Kaufmannsstandes. Und gewiss liegt für einen so komplizirten Organismus, wie der Handel ist, eine ruhige, konstante, alle Phasen des wirthschaftlichen Wachsthums durchlaufende Entwicklung im Interesse des gesunden Gedeihens aller mitwirkenden Faktoren.

Die erste regelmässige Segelpacketfahrt von Hamburg nach dem mittleren Amerika wurde nicht nach dem insularen Westindien eingerichtet, sondern nach Venezuela; im Jahre 1855 begann die „Regelmässige Packet- und Passagierfahrt nach La Guyara und Puerto Cabello“ unter der Direktion von H. H. Eggers; der „Flying Dutchman“

war das erste im März dieses Jahres expedirte Schiff. Bis zum Jahre 1863 sind diese Expeditionen regelmässig eingehalten worden.

Für den Verkehr mit Mexiko brachte das Jahr 1857 die lange entehrte regelmässige Verbindung. Die übliche Zwillingsgeburt förderte im Februar dieses Jahres zwei „Regelmässige Packetfahrten nach Veracruz“ zu Tage; die erste ist die von Wm. Pollitz und E. B. Crasemann (Makler: Bolten) gegründete „Regelmässige Packetfahrt zwischen Hamburg und Veraeruz“; diese Linie wurde zunächst mit gecharterten, dann von 1858 an mit eigenen Packetschiffen befahren; 1858 waren es 2 Schiffe, 1859: 4 (426 Kommerzlasten), 1864: 6 (689 Kommerzlasten). Doch wurden auch Extraschiffe eingestellt. Die andere Linie war die „Hamburg-Mexikanische Packetfahrt“, gegründet von H. W. de la Camp und H. Jochheim. Während letztere Linie bis 1875 in regelmässigem Betrieb blieb, dann aber einging, besteht die erstere, wenn auch nicht mehr in ganz regelmässiger Fahrt, noch heute. Im Hinblick auf diese beiden Segelpacketlinien und den durch sie neubelebten Hamburgisch-mexikanischen Verkehr war es als ein grosses Glück zu betrachten, dass gerade damals der projektirte Traktat zwischen den Vereinigten Staaten und Mexiko, der letzteres Land in merkantile Abhängigkeit von der grossen Schwesterrepublik gebracht haben würde, scheiterte; mit Genug-thuung konnte desshalb der Hamburgische Konsul in Veracruz hiervon nach Hamburg Kunde geben.

In demselben Jahre 1857 eröffnete sich die erfreuliche Aussicht auf eine weitere Ausdehnung der regelmässigen Seeverbindungen Hamburgs nach Westindien. Schon seit Jahrzehnten empfand man es nicht nur in Hamburg, sondern bei allen andern schiffahrtreibenden Nationen drückend, dass im Verkehr mit den spanischen Kolonien die spanische Flagge eine ganz bedeutende Bevorzugung vor den Flaggen aller anderen Völker genoss; diese Bevorzugung hatte die natürliche Folge, dass im auswärtigen Handelsverkehr der spanischen Kolonien die spanische Flagge bei Weitem den Hauptantheil hatte. In Betreff der wichtigsten spanischen Besitzung, Cuba, wurde diese Thatsache seitens der nichtspanischen Rheder am schmerzlichsten empfunden.

Bereits 1834, bald nachdem jene Begünstigung der spanischen Flagge gesetzlich eingeführt war, hatte man in Hamburg bittere Klagen über dies Vorgehen Spaniens erhoben. Die Benachtheiligung, die durch dasselbe der Hamburgischen Rhederei erwuchs, lag auf der Hand. „Bey den mancherley Schwierigkeiten, womit die Hamb. Rhederey schon seit längerer Zeit in den europäischen Gewässern zu kämpfen hatte,“ heisst es in einer

von der Kommerzdeputation an den Senat im December 1834 gerichteten Vorstellung, „war es erfreulich zu sehen, dass dieselbe in den Häfen Alt-Spaniens und seiner Colonien die Concurrenz mit allen anderen Flaggen glücklich bestand, es wurden fortwährend viele Hamburgische Schiffe zur Fahrt nach den nördlichen und südlichen Häfen Spaniens und nach der Havannah und Matanzas benutzt. Dieses glückliche Verhältniss, wovon das Bestehen unserer Rhederey theilweise abhängig ist, hat leider seit einiger Zeit ganz aufgehört etc. — Noch ganz kürzlich segelten das spanische Schiff „Hermosa Herbaniere“ und die dänische Brigg „Fortuna“, beide von gleicher Grösse, die Elbe hinunter, um nach der Havannah zu gehen; das erstere Schiff mache 5500 span. Dollars Fracht, das andere nur 180 Dollars“. Dass ein solches Verhältniss der Hamburgischen Rhederei die Fahrt nach Cuba, mit dem Hamburg im Uebrigen in so lebhaften Beziehungen stand, verleiden musste, war natürlich und lässt sich in Zahlen ausdrücken.

Es gingen von Hamburg ab nach Cuba:

1850 : 23	Schiffe,	davon	4	Hamburgische,	13	spanische
1851 : 21	"	"	4	"	12	"
1852 : 22	"	"	3	"	14	"
1853 : 26	"	"	1	"	23	"
1854 : 24	"	"	2	"	20	"
1855 : 16	"	"	1	"	14	"
1856 : 20	"	"	2	"	15	"

Von einer regelmässigen Packetlinie unter Hamburgischer Flagge konnte unter diesen Umständen nicht die Rede sein. Als aber der schon früher bedeutende Handelsverkehr Hamburgs mit Cuba Mitte der 50er Jahre einen ganz hervorragenden Aufschwung erhielt und allein die Einfuhr von Cuba nach Hamburg von 6 Millionen Mark Banco in 1852 auf $8\frac{1}{2}$ Millionen in 1854 und 11 Millionen in 1856 stieg, wurde im Jahre 1857 das Projekt einer regelmässigen Dampferlinie Hamburg-Havanna aufgestellt. Dieses Projekt ging hervor aus der Initiative einiger Handelshäuser in Santander, durch die ein grosser Theil des erforderlichen Kapitals bereits in Spanien aufgebracht war. Die Linie sollte Southampton und Santander anlaufen und natürlich unter spanischer Flagge fahren. Für Hamburg bestand der besondere Werth einer solchen Linie nicht allein in der Herstellung einer Dampferverbindung mit einem so bedeutenden Platz wie Havanna, sondern namentlich darin, dass dadurch Hamburg der Mittelpunkt des cubanischen Handels in ganz Nordeuropa werden musste; denn weder Havre, noch Antwerpen, noch sonst ein nordeuropäischer Hafen,

stand in direkter Dampferverbindung mit Cuba. Es schien hierdurch auch die Ertragsfähigkeit des geplanten Unternehmens gesichert, da die französischen und schweizer Luxuswaren ebenso wie die englischen Manufakturen der Linie zufließen mussten. Auch verbürgte das Anlaufen von Santander, von welchem Hafen nach Havanna jährlich etwa 25 000 Fass Mehl exportirt worden und mehrere Tausend Auswanderer transportirt wurden, eine weitere Verbesserung der Frachten.

Dies Projekt, das in Hamburg von der Firma Fr. Heeren & Co. und dem Makler A. Bolten (später R. M. Sloman jr.) vertreten wurde, ist dann tatsächlich ins Leben getreten; im Mai 1859 eröffnete das spanische Dampfschiff „La Cubana“ die Fahrten. Bis 1863 sind dieselben von dem genannten Dampfer und der „La Montañesa“, doch mit nicht sehr grosser Pünktlichkeit und Regelmässigkeit¹⁾, aufrecht erhalten; 1864 wurden sie unterbrochen und sind seitdem nicht wieder regelmässig aufgenommen worden. Klanglos verschwand dieses Unternehmen aus dem Hamburgischen Schiffsverkehr; es hatte die Erwartungen, die man ihm entgegengebracht, nicht erfüllt. Der direkte Handel mit Cuba nahm damals nicht nur nicht zu, sondern geradezu ab; unsere Statistik giebt uns leider über die Ausfuhren keine Auskunft; es ist aber anzunehmen, dass die mangelhaften Ausfrachten jener Unternehmung den Boden unter den Füssen fortzogen.

Die Blüthezeit der wirklich ins Leben getretenen und geplanten Gründungen regelmässiger Schiffahrtslinien von Hamburg nach Westindien sind die 60er Jahre. Zunächst wurde mit den westlichen Häfen Venezuela's und denen Kolumbiens am Karibischen Meer direkte regelmässige Verbindung hergestellt. Der Handel dieser Küste war früher nahezu gänzlich abhängig von St. Thomas, La Guayra und Curaçao; allmählich entwickelte er sich zu einer gewissen Selbständigkeit; namentlich mit Liverpool entstand ein reger Verkehr, und auch die Hamburger Schiffe, die nach Maracaibo bestimmt waren, liefen meist zur Vervollständigung ihrer Ladungen Liverpool an. Im Jahre 1860 entschloss sich nun die Hamburger Firma A. F. Woldsen, eine regelmässige Schiffahrt zwischen Maracaibo und Hamburg herzustellen; der Schooner „Mariquinha“ wurde in dieser Fahrt regelmässig beschäftigt. Bei dem beschränkten Waarenimport von Deutschland nach Kolumbien war dies an sich so verdienstvolle Unternehmen nicht ohne Schwierigkeiten. Im Frühjahr 1864 wurde dasselbe

¹⁾ Im April 1860 schrieb der Konsul in Havanna: „Die direkte Dampferverbindung zwischen Hamburg und Havanna scheint nachgerade etwas mehr Regelmässigkeit zu erlangen, ohne welche der Verkehr zwischen den beiden Plätzen gewiss keinen besonders grossen Aufschwung dadurch erhalten kann.“

ausgedehnt zu einer „Regelmässigen Packetfahrt nach Curaçao und Maracaibo“, in der nun nicht nur das genannte Schiff, sondern auch andere Fahrzeuge segelten; später wurde auch St. Thomas in diese Fahrten, die bis zum Jahre 1869 eingehalten wurden, aufgenommen. Ebenso lange blieb die im Jahre 1869 eröffnete „Regelmässige Packetfahrt zwischen Hamburg und Sabanilla“ in Betrieb; die in dieser Linie fahrenden Schiffe liefen Grimsby an; gelegentlich wurden auch die übrigen Häfen des nördlichen Kolumbiens, Santa Marta und Colon, berührt.

Hier möge auch die im Jahre 1872 begründete „Regelmässige Packetschiffahrt nach Curaçao und Maracaibo“ erwähnt werden, deren Befrachter C. J. Riedel war; sie ging bereits 1874 ein.

Alle diese Segellinien, die als solche gewiss sehr gute Dienste leisteten, konnten aber eine Dampferlinie nicht entbehrlieblich machen. Von dieser Ueberzeugung war man in den Hamburgischen Interessentenkreisen wohl durchdrungen. Namentlich für den regen Handel mit Veracruz zeigte sich eine deutsche Dampferverbindung als dringendes Bedürfniss; seitdem im Winter 1863/64 dieser erste mexikanische Hafen in direkte Dampfschiffverbindung mit Liverpool getreten, nahm der Werth der direkt von Hamburg nach Mexiko geschickten Waaren ab; die werthvollen deutschen Ausfuhrartikel suchten nun den Weg über Liverpool. — Im Frühjahr 1866 wurde wieder die Gründung einer selbständigen Dampferlinie nach Westindien angeregt; der deutsche Krieg kam dazwischen, und nochmals ward die Sache vertagt. — Nach dem Kriege wurde die Frage von Neuem aufgeworfen. Die glänzenden Erfolge der HAPAG hatten auch die vorsichtigsten Kritiker überzeugt, dass ohne staatliche Subventionen Dampferlinien, wenn sie nur auf gesunder Basis fundirt waren und einen schon bestehenden bedeutenden Verkehr vorfanden, sich halten konnten. Dass aber der Handel Hamburgs mit den am Golf von Mexiko und Caribischen Meer belegenen Ländern und Inseln eine selbständige direkte Dampferlinie zu ernähren vermochte, musste aus den statistischen Tabellen hervorgehen; die Einfuhr nach Hamburg aus diesen Gegenden betrug im Jahre 1865: 19—20 Millionen Mk. Banco. Eine Emancipation von den englischen Dampferlinien von Southampton und Liverpool, von denen besonders letztere Vieles zu wünschen übrig liess, war für Hamburg nicht nur eine Nothwendigkeit, sondern auch eine Ehrensache; es war doch betrübend, dass die zahlreichen in Mexiko, Venezuela und Westindien etablierten deutschen Handelshäuser ihre Waaren stets nur in nichtdeutschen Dampfern verschiffen mussten.

Die Rücksicht auf diese deutschen Handelshäuser, die in jenen

Ländern eine hervorragende Rolle spielten, kam um so mehr in Betracht, als es wohl bekannt war, dass die Importgeschäfte derselben bei Weitem nicht alle in deutschen Artikeln, sondern auch in englischen, französischen u. s. w. stattfanden; eine direkte Dampferverbindung mit Hamburg musste, das war wohl mit Sicherheit zu erwarten, zu zahlreicher Verschiffungen solcher Waaren nach Hamburg führen.

In richtiger Erkenntniss dieser Verhältnisse traten im Januar 1867 die Firmen Aug. Jos. Schön & Co., J. C. Godeffroy & Sohn, Johs. Schuback & Söhne, L. Behrens & Söhne, Wm. Oswald & Co., sowie der Makler A. Bolten zusammen und veröffentlichten einen Aufruf zu einer „Atlantischen Dampfschiffahrtsgesellschaft, Linie Hamburg-Westindien“. Es wurde geplant, mit sieben Dampfern von je 1200 Tons:

- 1) einmal monatlich via Southampton nach St. Thomas, Port au Prince, Veracruz,
 - 2) einmal monatlich via Southampton nach St. Thomas, La Guayra, Puerto Cabello, Santa Marta, Cartagena, Colon
- und zurück zu fahren.

Leider wurde auch aus diesem Plan nichts; zum Theil haben die damals sehr traurigen Zustände Venezuela's und des übrigen Westindiens wohl von der Verwirklichung des Projektes abgehalten.

Dagegen wurde im Jahre darauf endlich der Plan der Dampferverbindung mit Havanna zur That. Die spanische Regierung unternahm im Jahre 1868 einen wichtigen Schritt in ihrer kolonialen Handelspolitik; durch Dekret vom 4. Juni wurden die differentiellen Schiffahrtsabgaben für die fremden Flaggen in Cuba, Puerto Rico und den Philippinen aufgehoben und gegen Gewährung der Reciprocität die fremden Schiffe den spanischen gleichgestellt. Nun schickte die HAPAG im Winter 1868/69 im Anschluss an ihre neue Linie nach New-Orleans einige Dampfer nach Havanna. Allerdings lieferten diese Fahrten damals, wie auch im nächsten Jahre, nicht das erwartete günstige Resultat; zum Theil trugen hieran die damals sehr unsicheren Zustände der im Aufstand befindlichen Insel Schuld. Dennoch hielt die Gesellschaft diese Linie aufrecht; ja, sie beschränkte sich nicht auf diese Nebenlinie, sondern schritt im Jahre 1870 dazu, endlich eine grosse, umfassende westindische Linie zu schaffen. Es bedurfte nicht mehr grosser Ueberredungskünste, um die Aktionäre für diesen Plan zu gewinnen; als erster Platz des europäischen Kontinents im westindischen Handel bedurfte Hamburg dringend einer solchen Linie.

Die Ausführung des Beschlusses der Generalversammlung vom 31. März 1870 betreffs Gründung einer westindischen Linie wurde nun allerdings

verzögert durch den französischen Krieg; doch ward während dieser Zeit die neue Unternehmung bis ins Detail vorbereitet und studirt. Im März 1871 fuhr der erste Dampfer ab; es wurden zunächst Grimsby und Havre angelaufen, von hier gingen die Dampfer nach St. Thomas, La Guayra, Puerto Cabello, Curaçao und Colon; von 1873 wurde auch Hayti in die Fahrten einbezogen. Die Schwierigkeiten, mit denen diese Linie zu kämpfen hatte, waren nicht gering. Nicht nur, dass die englischen und französischen Gesellschaften den Hamburgern durch Frachtermässigungen den Geschmack an der neuen Unternehmung möglichst zu verderben suchten; auch in Bremen fühlte man das Bedürfniss nach einer specifisch Bremer Linie nach Westindien, und der Norddeutsche Lloyd dehnte, nachdem er bereits 1870 eine Fahrt nach Havanna eingerichtet, 1871 seine Fahrten auch nach La Guayra, Puerto Cabello, Sabanilla, Colon aus. Doch hatte diese Bremer Linie nur ein kurzes Dasein; nach einer Anzahl sehr verlustreicher Expeditionen ging dieselbe 1874 ein.

Nun bekam die Hamburger westindische Linie Luft; die Fahrten zwischen der Centralstation St. Thomas und den übrigen Häfen wurden neuorganisiert.

Die Havanna-New-Orleans-Linie der HAPAG war von Anfang an ihr Schmerzenskind gewesen; trotz der inneren Berechtigung einer solchen Route für Hamburgs Handel zeigte sich dieselbe unhaltbar; auch das Anlaufen von Santander konnte auf die Dauer nicht helfen; die schlechten politischen Zustände Spaniens hinderten die Auswanderung aus diesem Lande nach Cuba; Zollmolesten in Santander und Havanna, sowie der jammervolle Zustand der Barre des Mississippi kamen hinzu; im Mai 1874 wurde diese Linie desshalb aufgegeben.

Langsam besserte sich nun die westindische Linie. Aber es bedurfte noch schwerer Kämpfe und mancher bitteren Erfahrung, um diese Route gegenüber der Konkurrenz zu behaupten. „Wenn auch der Handel in Westindien und an der ganzen Westküste Amerika's,“ so heisst es in einem Jahresbericht der HAPAG, „bereits zum überwiegenden Theile in den Händen deutscher Häuser ist und Dank ihrer Intelligenz und ihrem ausdauernden Fleisse mehr und mehr an dieselben übergeht, so hat sich bei der Mehrzahl leider doch noch nicht die Ueberzeugung Bahn gebrochen, dass nur durch gemeinsames Zusammenstehen, durch Bevorzugung der Schiffe der eignen Nationalität, die wahrlich denen anderer Flaggen in keiner Beziehung nachstehen, der endliche Sieg der reich subventionirten gegen die ausschliesslich auf die eigene Kraft angewiesene Linie und damit die Wiederkehr jener Monopol-Zeiten verhindert werden kann.“ Es

ist ein unleugbares Verdienst der deutschen, der Hamburger westindischen Linie gewesen, dass sie durch ihre unter Opfern betätigten Ausdauer es verhindert hat, dass es der englischen hoch subventionirten Royal Mail Steam Co. gelang, ihr früheres Monopol in der westindischen Fahrt wiederherzustellen.

Im Jahre 1876 wurde das Anlaufen von Grimsby aufgegeben und die Interkolonialfahrten eingeschränkt. — Eine endliche Besserung der westindischen Linie zeigte sich 1878, und die Folge hat gezeigt, dass diese Besserung eine dauernde war. Dieselbe zeigte sich vorzüglich in der Zunahme des Frachtverkehrs; es wurden mit diesen Dampfern befördert:

1874: 72000 Kubikmeter	1878: 48700 Kubikmeter
1875: 54200	"
1876: 46000	"
1877: 49000	"
	1879: 65000
	1880: 69100
	1881: 83809

Wollte die Hamburgische Linie aber ihre im schweren Kampf erlangene Stellung im westindischen Handel behaupten, so war eine Aenderung in den Grundlagen, auf denen sie aufgebaut war, dringend erforderlich. Als die HAPAG diese Linie im Jahre 1870/71 organisierte, gedachte die Gesellschaft den bestehenden englischen und französischen Linien nicht allein hinsichtlich der Frachtfahrt, sondern auch der Kajüts-passagierbeförderung ein ebenbürtiges deutsches Unternehmen zur Seite zu stellen. Es wurden desshalb eine Anzahl zu diesem Zwecke geeigneter Dampfer in Fahrt gestellt. Im Laufe der Jahre aber ergab es sich, dass der Versuch, das Publikum von jenen subventionirten Linien ab auf die deutsche Linie zu ziehen, ein vergebliches Unterfangen sei; eigentliche Auswanderer kamen für Westindien nicht in Betracht; die reisenden Kajüts-passagiere aber hielten im Wesentlichen zäh an den älteren Linien fest; in diesen erblickte man, „weil durch den Staatsschutz bevorzugt, besonders gesicherte Institute“; dazu kam, dass die englische Linie die älteste in Westindien war und wegen mangelnder Konkurrenz lange das Monopol der Passagierbeförderung hatte, während sich der französischen Linie vorzugsweise die zahlreichen Reisenden lateinischer Race zuwendeten. Die Hamburger Linie beförderte, mit Einschluss der sogenannten Intercolonial-passagiere:

1871: 585 Personen	1875: 2445 Personen
1872: 1786	"
1873: 1686	"
1874: 3024	"
	1876: 2262
	1877: 1693
	1878: 2744

In Anbetracht der offenkundigen Erfolglosigkeit auf diesem Gebiete stellte desshalb die HAPAG vom 1. Januar 1879 an die Beförderung von Kajüts-

passagieren auf dieser Linie ein und beschloss, ihre Kräfte auf den Waarentransport zu konzentrieren; zu diesem Behufe wurden andere, hierfür speciell geeignete Dampfer in die Linie eingestellt. Trotzdem wurden auf derselben immer noch Passagiere befördert, nämlich:

1879: 3337 Personen	1885: 2767 Personen
1880: 3947 "	1886: 2916 "
1881: 2949 "	1887: 2461 "
1882: 2555 "	1888: 3138 "
1883: 2967 "	1889: 3708 "
1884: 3157 "	

Durch diese Reorganisation war die westindische Linie in erhöhtem Maasse befähigt, im Konkurrenzkampf sich behaupten zu können. Der selbe wurde noch verschärft dadurch, dass nicht nur in Westindien, sondern selbst schon in Hamburg der Wettbewerb begann. Die Royal Mail Steam Co. eröffnete vom Jahre 1878 an eine Zweiglinie ihrer westindischen Route von Hamburg via Bremerhaven und vermehrte den Betrieb auf dieser Linie konstant; allmählich aber, als sie wahrnahm, der Hamburger Linie auf diese Weise auf die Dauer keinen Abbruch thun zu können, wurden die Fahrten vermindert und 1889 ganz eingestellt. Folgende Ziffern geben von den Anstrengungen dieser mächtigen Gesellschaft, am Hamburgisch-westindischen Verkehr sich einen Anteil zu verschaffen, ein Bild. Es liefen ein im Hamburgischen Hafen Schiffe der Royal Mail Steam Co., aus Westindien kommend:

1878: 8 701 Reg.-Tons	1884: 18 501 Reg.-Tons
1879: 12 463 "	1885: 10 624 "
1880: 29 998 "	1886: 11 815 "
1881: 24 033 "	1887: 4 173 "
1882: 12 855 "	1888: 3 803 "
1883: 12 688 "	

Eine wichtige, folgenreiche Ausdehnung der Hamburger Schiffahrtslinien in Mittelamerika wurde im Jahre 1879 angebahnt. Damals veranlasste die kaiserliche Reichspostverwaltung die HAPAG, einen Zweigpostdienst der westindischen Linie von St. Thomas nach dem Golf von Mexiko einzurichten. Es wurden zunächst einmonatliche Fahrten von St. Thomas über Havanna nach Vera Cruz, Tampico, Progreso und zurück nach St. Thomas unternommen. Schon diese ersten Expeditionen führten zu der Ueberzeugung, dass eine direkte Linie nach Mexiko lebens- und ertragsfähig sein und einem Bedürfniss der deutschen Handelswelt ent-

sprechen werde. Dessenhalb wurden bereits 1880 die Fahrten nach Westindien auf drei im Monat ausgedehnt, von denen zwei über St. Thomas die Häfen des Festlandes bis Colon berührten, während die dritte über Hayti nach Mexiko ging. Der komplizierte Interkolonialdienst wurde in Folge dieser Vermehrung der direkten Fahrten mit transatlantischen Dampfern auf das Nothwendigste eingeschränkt.

Nun entwickelten sich die Hamburger Linien nach Westindien und Mexiko sehr befriedigend; obwohl die vielen politischen Störungen in jenen Ländern nicht ohne jedesmaligen Einfluss auf die Schiffahrt bleiben konnten, kämpfte sich die deutsche Gesellschaft wacker durch alle Misshelligkeiten durch und hat ihre dominirende Stellung im deutsch-mittelamerikanischen Verkehr gegen zahlreiche Konkurrenz bis zum heutigen Tage behauptet.

3. Brasilien und La Plata.

Während zwischen Hamburg und den Vereinigten Staaten schon Ende der 20er Jahre eine regelmässige Packetfahrt entstand, musste der Verkehr zwischen Hamburg und Brasilien noch lange Zeit einer solchen entbehren. Dies ist um so auffallender, wenn man bedenkt, dass der Hamburg-nordamerikanische Handelsverkehr damals bei Weitem nicht so bedeutend war wie der Hamburg-brasilianische; während der Werth der Ein- und Ausfuhr im Verkehr mit den Vereinigten Staaten 1837 etwa 7 700 000 Mk. Bco. betrug¹⁾, wurde in bezw. von Hamburg aus- bzw. nach Brasilien ein- und ausgeführt in demselben Jahre für etwa 15 Millionen Mk. Bco.²⁾. Man hätte also erwarten sollen, dass eine regelmässige Packetfahrt sich in dem Verkehr mit Brasilien in noch höherem Grade als im Handel mit den Vereinigten Staaten nicht nur als nothwendig, sondern auch als rentabel erweisen musste. Aber gleichartig waren doch die Verhältnisse in beiden Fällen nicht.

Was zunächst die Nothwendigkeit betrifft, so wurde diese allerdings von manchen Seiten betont. So hob der Hamburgische Generalkonsul Biesterfeld in Rio de Janeiro in einem Schreiben vom 19. Oktober 1835 hervor, dass in weit grösserem Umfange, als es bis jetzt der Fall sei, die Speditionsgüter aus dem deutschen Innern und der Schweiz ihren Weg über Hamburg nehmen würden, wenn hier auf einen regelmässigen Abgang

¹⁾ Soetbeer, Ueber Hamburgs Handel, Hamburg 1840, S. 176. 177.

²⁾ Ebenda S. 201.

der Schiffe zu rechnen sei, d. h. wenn eine wirkliche Packetfahrt eingerichtet würde. Dann würde nicht mehr, wie es nun geschähe, ein so grosser Theil jener Waaren über Havre gehen, obschon hier die Frachten höher seien als in Hamburg. Im Jahre 1836 seien, so schrieb Biesterfeld später, von ca. 1200 Kolly schweizer Waaren 1100 über Havre nach Brasilien versandt.

So wohlgemeint diese Anregung war, so hatte Biesterfeld doch zwei Umständen nicht genügende Beachtung geschenkt; erstens waren die über Hamburg nach Brasilien verschifften Güter meist Waaren von geringem Werth, wie Genever, Spielwaaren, Sackleinen etc., Artikel, die nur niedrige Frachten zahlen konnten. Eine Packetfahrt aber, die an feste Termine gebunden war, und manchen Gelegenheitsfrachten entsagen musste, erforderte eben desshalb höhere Preise; es war mit Recht zu befürchten, dass dann auch diese geringwerthigen Ausfuhrgüter den zahlreichen Schiffen anderer Nationen, namentlich Dänemarks, sich zuwenden würden. In Liverpool und Havre dagegen bestand einerseits die Konkurrenz fremder Flaggen im Verkehr mit Brasilien überhaupt nicht; andererseits fanden sich an diesen Plätzen stets grosse Quantitäten werthvoller Seiden- und Manufakturwaaren, bei denen die schnelle, sichere und regelmässige Beförderung die Hauptsache war und eine etwas höhere Fracht weniger in Betracht kam. Zweitens aber musste die im Verhältniss zu der Einfuhr aus Brasilien nur geringe Ausfuhr nach dort die Einrichtung einer Packetfahrt als mindestens gewagt erscheinen lassen; es war zu befürchten, dass Schiffe, die an regelmässige Abgangstage und vorgeschriebene Route gebunden waren, öfter, als es der finanziellen Seite des Unternehmens zuträglich gewesen wäre, in Ballast die ganze Fahrt oder einen Theil derselben — denn in Portugal wurden oft Salzladungen nach Brasilien eingenommen — machen mussten. Die Frachtfahrt aber zwischen Hamburg und Portugal, die früher so bedeutend war, dann in Folge der direkten Schiffahrt zwischen Hamburg und Brasilien sehr abgenommen hatte, nun jedoch einer regelmässigen Packetfahrt nach Brasilien unter Hamburgischer Flagge von grossem Nutzen gewesen wäre, war durch die portugiesische Schiffahrtsgesetzgebung seit 1837 nahezu ausschliesslich der portugiesischen Flagge anheimgefallen¹⁾. Die vortrefflichen Ausfrachten aber, welche die Packetschiffe nach Nordamerika in den Auswanderern hatten und die als Haupteinnahmequelle dienten,

¹⁾ Vergl. auch Soetbeer, Ueber Hamburgs Handel, S. 159; 1. Fortsetzung, S. 265. — Noch am 13. April 1850 schrieb der preussische Konsul in Oporto an den Generalkonsul in Madrid: Von Hamburg aus müssten die schönen Brasilschiffe sehr häufig in Ballast nach Portugal segeln, was für Hamburg sehr schmerzlich sei und Havre begünstige; in der Havre-Portugal-Fahrt führen 3 gute portugiesische Schiffe.

standen etwaigen Packetschiffen nach Brasilien wenigstens damals noch nicht zu Gebote.

Mochte nun die Notwendigkeit und Rentabilität eines solchen Unternehmens erwiesen sein oder nicht, jedenfalls ist eine Packetfahrt nach Brasilien erst viele Jahre später ins Werk gesetzt worden. Beinahe aber hatte es den Anschein, als sollte im deutsch-brasilianischen Verkehr die Stufe einer Segelpacketfahrt übersprungen und sogleich zur Dampfpacketfahrt übergegangen werden.

Es ist oben schon erwähnt, dass das im Jahre 1847 in Brasilien eingeführte Differentialzollsystem, wenn konsequent durchgeführt, nur vortheilhaft für die hanseatische Schiffahrt und Handel mit jenem Lande sein konnte. Man war der Meinung, die Ausfuhr brasilianischer Produkte werde sich in erhöhtem Maassstabe den deutschen Flaggen zuwenden und eine vermehrte Nachfrage nach hanseatischen Schiffen in diesem Verkehr hervorrufen. Diese weitverbreitete Ansicht theilte nicht nur der „Germano-Brasilicus“ Sturz¹⁾, sondern u. A. auch der Hamburgische Konsul in Bahia, Gültzow; Letzterer äusserte sich in dieser Weise in seinen Berichten nach Hamburg. Um aber dieser in Aussicht zu nehmenden grösseren Nachfrage nach hanseatischer Schiffsräume und dem umfangreicherem Verkehr entgegenzukommen, wurde die Gründung einer Dampfschiffslinie zwischen Hamburg und Brasilien empfohlen. Sturz entwickelte in seiner Schrift eingehend das Projekt einer solchen Linie, die er nach dem La Plata ausgedehnt sehn wollte; zugleich machte er in Deutschland, namentlich in Berlin und Hamburg, Propaganda für seinen Plan. In Hamburg, besonders im Schoosse der Kommerzdeputation, verhielt man sich gegen Sturz's Ideen zwar nicht geradezu ablehnend, konnte denselben aber das Urtheil einer gewissen Unreife nicht versagen.

Darüber war man sich in Hamburg selbstverständlich einig, dass, wenn überhaupt eine solche Linie zu Stande kam, sie nur von Hamburg, dem unbestritten ersten deutschen Hafen im Handel mit Brasilien, ausgehen konnte.

Aus Sturz's Plan wurde nichts. Aber der Gedanke an und für sich war gut und musste immer mehr Aussicht auf Verwirklichung gewinnen, je mehr sich die Bedingungen, ihn zu realisiren, verbesserten.

Von 1850 an hob sich der Verkehr Hamburgs mit Brasilien ganz beträchtlich; das zeigen folgende Ziffern:

¹⁾ Vergl. seine Schrift: „Soll und kann Deutschland eine Dampfflotte haben und wie? etc.“, Berlin 1848.

	Es betrug für Hamburg		
	die Einfuhr aus		die Ausfuhr nach
		Brasilien	
1848	Mk. Bco. 10 335 460		Mk. Bco. 2 645 170
1849	" " 7 946 810		" " 2 587 170
1850	" " 10 137 410		" " 3 855 900
1851	" " 15 592 190		" " 6 421 860
1852	" " 11 604 270		" " 7 296 290
1853	" " 15 172 350		" " 7 996 640

Auch die direkte Auswanderung über Hamburg nach Brasilien, die 1848 überhaupt nicht stattgefunden hatte, 1849 nur sehr gering gewesen war, nahm seit 1850 zu.

Die Frage der Errichtung einer Dampferlinie wurde von der Kommerz-deputation stets im Auge behalten. Noch 1850 regte diese Körperschaft die Sache wieder an. Damals hatte die Bundeszentralkommission in Frankfurt a. M. die Verwendung der fünf kleineren Dampfschiffe der deutschen Flotte zum Postdienste der norddeutschen Küstenstaaten empfohlen. Als die Kommerzdeputirten zu dieser Frage Stellung zu nehmen hatten, empfahlen sie diese Schiffe zur Vermehrung der schon bestehenden Dampfschiffsverbindung mit Havre zu verwenden, eine Vermehrung, die „in Erwartung einer herzustellenden direkten diesseitigen Dampfschiffahrtsverbindung mit Brasilien“ sehr angebracht sein werde. Da Havre damals noch keine Dampferverbindung mit Brasilien besass, so, dachte man, würden nach Errichtung einer Hamburg-Brasil-Dampferlinie die bestehenden Havre-Hamburg-Dampfer nicht ausreichen, um die französischen, nach Brasilien bestimmten Exportartikel, die dann den Weg über Hamburg vorziehen würden, nach der Elbe zu schaffen.

Hatte man in Hamburg gehofft, durch eine Unternehmung, wie die geplante, einmal den Engländern zuvorkommen zu können, so ward diese Hoffnung nicht erfüllt. Im Januar 1850 wurde durch die Royal Mail Steam Packet Company eine Dampfschiffmlinie von Southampton nach Brasilien und dem La Plata eröffnet. Die Unzulänglichkeit dieser einzigen Dampferlinie ward von den europäischen Kaufleuten in Rio de Janeiro nicht verkannt; „es ist für die Geschäfte des hiesigen Platzes,“ so schrieb der dortige Hamburgische Generalkonsul im März 1853, „ein sehr fühlbares Bedürfniss geworden, dass die regelmässige Communication sich nicht auf eine einzige Dampfergelegenheit per Monat beschränke, und es knüpfen sich manche Hoffnungen an die baldige Ausführung von wenigstens einigen der dahin abzielenden Projekte.“ Auch stellte der Schreiber dieses

Briefes Aktienzeichnungen seitens der dortigen Kaufmannschaft in Aussicht. Der Vicekonsul in Pernambuco aber schrieb in einem Briefe vom August 1852 die Abnahme des Handels dieses Hafenplatzes mit Hamburg besonders dem Mangel einer regelmässigen Schiffsverbindung zu; Antwerpen und Havre verdrängten Hamburg aus diesem Geschäft.

Schien auch die Aussicht auf eine Hamburger Dampferlinie fürs Erste der Verwirklichung fern zu sein, so trat doch im Sommer 1853 die Kommerzdeputation einem Plan näher, in dem man einen, wenn auch nur unvollkommenen Ersatz für jene Linie erblicken konnte. Wenn eine direkte Dampferverbindung zwischen Hamburg und Southampton hergestellt wurde, so hatte man mit weit geringeren Kosten und Risiko dasselbe Resultat erreicht. Von Southampton aus unterhielt England seine Dampferverbindungen mit ganz Westindien, Mexiko, Venezuela, der Westküste von Amerika, Brasilien und dem La Plata. Für den Hamburgischen Waarenverkehr mit allen diesen Ländern, der im Jahre 1853 etwa 64 Millionen Mk. Bco. Werth umfasste, musste eine direkte Dampferverbindung mit Southampton von unleugbarem Vortheil sein, am meisten für den Waarenverkehr mit Brasilien, dessen Werth in dem genannten Jahre ca. 23 Millionen Mk. Bco. betrug.

Direkte, Hamburg mit England verbindende Dampferlinien bestanden bereits; ausser derjenigen nach Hull, die für diesen Zweck nicht in Betracht kommen konnte, waren zwischen Hamburg und London zwei Dampferlinien in Betrieb: die Sloman-Linie und diejenige der General Steam Navigation Company. Der Gedanke, vermittelst einer dieser Linien über London Anschluss an die grossen transatlantischen Dampfer in Southampton zu erlangen, lag somit nahe. Doch kam man von dieser Idee bald zurück, da der Weg über London die Möglichkeit der Benutzung für Güter fast ganz ausschloss: Güter und Packete mussten in diesem Falle der zweimaligen Untersuchung der englischen Zollbehörde und ausserdem dem Risiko eines viele Zeit raubenden und in seinem Erfolge unsicheren Gesuches wegen Befreiung vom englischen Zoll unterliegen.

Es konnte desshalb, wollte man Anschluss an die transatlantischen Linien Southamptons erlangen, nur an eine direkte Verbindung mit letzterem Hafen gedacht werden. In eingehender Denkschrift setzte der Protokollist der Kommerzdeputation, Soetbeer, die Vortheile einer solchen Verbindung auseinander. Er hoffte, dass sich die Royal Mail Steam Co. dazu verstehen werde, eine an ihre grossen Dampfer unmittelbar anschliessende Zweiglinie nach Hamburg einzurichten. Ein pekuniäres

Opfer von Seiten Hamburgs, etwa in Gestalt einer Postsubvention, schien allerdings nicht zu umgehen. Doch hielt Soetbeer und mit ihm die Kommerzdeputation sowohl in merkantiler Hinsicht als auch in Rücksicht auf den moralischen Eindruck die Ausführung des Planes für so wünschenswerth, dass ein tüchtiger Griff in die Postkasse sich wohl rechtfertigen lasse.

Private Ermittelungen wurden in England angestellt; ferner knüpfte man mit dem Agenten der Royal Mail Steam Co. in Hamburg, Hundeiker, Verhandlungen an. Namentlich Letzterer nahm sich der Sache eifrig an, unterhandelte persönlich mit der Direktion der englischen Gesellschaft in London und fand dieselbe nicht abgeneigt, einen Zweigdienst mit Hamburg herzustellen. Ehe es aber zu weiteren Schritten kam, hatte sich die Sachlage durch die in Hamburg errichteten Dampferlinien nach New-York und Brasilien vollkommen verändert, und jener Plan wurde in den Akten begraben.

Inzwischen — und wir wenden uns nunmehr wieder ein paar Jahre zurück — war übrigens auch schon eine regelmässige Verbindung zwischen Hamburg und Brasilien hergestellt. Die ersten 50er Jahre, so unendlich wichtig in der Verkehrsgeschichte des 19. Jahrhunderts, haben endlich auch nach dieser Richtung für Hamburg Wandel geschaffen. Im Jahre 1852 ward die „Hamburg-Brasilianische Packetschiffahrts-Gesellschaft“ errichtet; Direktoren waren J. F. Gross und Johs. Limpricht, dann nur Ersterer allein; später Ross, Vidal & Co. Die Maklergeschäfte betrieb A. Bolten. Als erstes Schiff ging am 25. Juni 1852 die schwedische Brigg „Othello“ nach Rio de Janeiro in See; in demselben Jahre wurden zusammen sechs Schiffe expedirt.

War mit dieser Linie auch nicht vollkommen das geschaffen, was seit Langem erstrebt worden, so konnte man doch zufrieden sein, endlich wenigstens dies erreicht zu haben; Havre, Antwerpen und die englischen Häfen hatten dem für die Welthandelsstellung Hamburgs so wichtigen brasilianischen Handel der Stadt schon seit geraumer Zeit bedenklich Abbruch gethan; eine regelmässige Packetlinie musste dem entgegenwirken. Die Dringlichkeit der Errichtung einer solchen konnte nicht besser erwiesen, der Beweis für die Reife des längst gehegten Planes nicht deutlicher erbracht werden, als durch die Thatsache, dass schon wenige Wochen nach der Gründung jener Linie ein Konkurrenzunternehmen geschaffen wurde; diese zweite Segelpacketlinie wurde von den Rhedern Hansing & Co. ins Leben gerufen (Makler: Knöhr & Burchard). Beide Linien haben lange Jahre neben einander bestanden und dem deutschen Handel mit

Brasilien durch ihre monatlichen Expeditionen werthvolle Dienste geleistet.

Die Hamburg-Brasil-Packetfahrts-Gesellschaft fuhr sowohl mit eigenen als auch mit gecharterten Fahrzeugen; sie besass 1852 ein Schiff von 93 Kommerzlasten („Brasil Packet“); 1853: 2 (191 K.-L.); 1855: 3 (321 K.-L.); 1857: 4 (449 K.-L.); 1862: 5 (581 K.-L.); 1864: 3 (390 K.-L.); 1868: 2 (260 K.-L.).

Ferner wurde im Februar 1853 eine „Regelmässige Packetschiffahrt“ nach Pernambuco durch die Gebr. Kalkmann und zwar mit eigenen Schiffen eröffnet; diesem Vorgehen folgten Hansing & Co. prompt mit einer Konkurrenzlinie eben dahin; darauf dehnten Gebr. Kalkmann ihre Fahrten auch nach Bahia aus. Doch ging die Hansing'sche regelmässige Linie nach Pernambuco schon 1854 ein, während die Kalkmann'sche bis 1857 in regulärem Betrieb (6 mal im Jahr) blieb.

Im Jahre 1855 wurde die erste „Reguläre Packetfahrt nach Montevideo und Buenos-Aires“ und zwar von der neu gegründeten „La Plata-Packetfahrt-Gesellschaft“ (Direktor: J. F. Gross; Makler: R. M. Sloman jr.) unternommen; es fanden 1855 vierzehn, 1856 fünfzehn Expeditionen statt; im Jahre 1858 ging aber diese Linie ein. Im Interesse des aufblühenden Verkehrs mit den La Plata-Ländern war dies zu beklagen; die Einfuhren von dort sanken von $1\frac{1}{2}$ Millionen Mk. Bco. in 1857 auf 369 670 Mk. Bco. in 1858, stiegen dann wieder, fielen aber 1861 auf 291 720 Mk. Bco. Selbstverständlich ist dieser Rückgang nicht einzig dem Aufhören der regelmässigen Schiffahrtsverbindung zuzuschreiben; — für den argentinischen Markt zeigte sich, wie oft bedauert wurde, überhaupt damals in Hamburg nur geringes Verständniss und Interesse —; ein ursächlicher Zusammenhang ist aber nicht zu erkennen. Später regelmässige Linien nach dem La Plata, die wir hier gleich erwähnen wollen, wie die 1866—68 von C. A. Herwig und die 1867/68 von J. Ferd. Nagel eingerichteten, sind wegen der kurzen Dauer von geringerer Bedeutung für die Ausdehnung des Geschäfts mit jenen Staaten gewesen. Dass es in diesem Verkehr nicht, wie in dem Handel mit Veracruz, zu einer Segelpacketfahrt von längerem Bestande gekommen, wurde in den 60er Jahren vielfach bedauert; im Frühjahr 1866 wies der Hamburgische Konsul in Buenos-Aires auf die für das Hamburgische Speditionsgeschäft nothwendige Einrichtung regelmässiger Segelpacketlinien mit schnellsegelnden Schiffen hin: „Der Import von Kaufmannsgütern mit Schiffen nimmt jährlich ab, da die dort angelegten Schiffe in der Regel sehr lang-

sam laden und meist keine besonderen Segler sind.“ Das, was dadurch den Hamburger Rhedern entging, fiel Havre und Liverpool anheim. —

Endlich im Jahre 1855 wurde die Verwirklichung der Dampferverbindung mit Brasilien ernstlich ins Auge gefasst. Die Vermehrung der Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Brasilien und die Zunahme der Auswanderung, diese beiden Motive wurden ausdrücklich als ausschlagend für die Begründung einer Dampferlinie angeführt. Und vergleichen wir die Jahre 1849 und 1854, so war der Aufschwung allerdings beträchtlich; 1849 betrug der Werth des Waarenverkehrs etwa $10\frac{1}{2}$ Mill. Mk. Bco., 1854 etwa 22 Millionen, hatte sich also verdoppelt. Im Jahre 1849 wurden 37 Passagiere direkt von Hamburg nach Brasilien befördert, 1854: 1294.

Das Projekt zu der Dampferlinie, unterzeichnet von den Herren N. O. Bieber, Hansing & Co., J. D. Hinsch & Co., Gebr. Schiller & Co., D. F. Schmidt und den Maklern Knöhr & Burchard, wurde im April 1855 veröffentlicht; in der Generalversammlung vom 3. November wurden die Statuten der „Hamburg-Brasilianischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ festgestellt. Die Gesellschaft bezweckte darnach, „zur Hebung und Beschleunigung des Handels- und Schiffahrtsverkehrs zwischen Hamburg und Brasilien und zur Förderung der Colonisation dieses Landes die Herstellung einer regelmässigen Dampfschiffahrtslinie zwischen den genannten Staaten“. Vorläufig sollten drei Dampfer den Verkehr in einmonatlichen Fahrten vermitteln; es sollten Southampton, Lissabon, Pernambuco, Bahia, Rio, auf der Rückfahrt auch Kap Verde angelaufen werden.

So vortrefflich dieser Plan war, war es doch sehr zu bedauern, dass nicht sogleich, als sich die Gesellschaft gebildet hatte, Dampfer zur Verfügung standen, um den Betrieb zu eröffnen. Denn auf die Jahre 1855 und 1856, die wegen der Beschäftigung der Engländer und Franzosen und ihrer Handelsflotte durch den Krimkrieg für die Eröffnung jener Linie nicht ungünstig gewesen wären, folgte das Krisisjahr 1857 und diesem eine Periode allgemeiner Geschäftsstagnation; dazu kam, dass das Jahr 1857 sich, was uns hier besonders interessirt, durch eine intensive Fruchtbarkeit in der Begründung von Dampferlinien nach Brasilien auszeichnete: eine sardinische, eine portugiesische, eine französische, eine Antwerpener, eine englische Dampferlinie wurden im Laufe dieses Jahres nach Südamerika in Fahrt gesetzt; allerdings gingen diese Linien nach kurzem Dasein wieder ein, und zwar noch als die Hamburgische.

Im December 1856 konnte zuerst die „Teutonia“ von Southampton aus nach Rio abgehen; am 20. Februar 1857 folgte ihr direkt von Hamburg die „Petropolis“; mit diesen beiden Fahrzeugen und dem dritten Dampfer, der „Prinzessin von Joinville“, hatte die Flotte der Gesellschaft eine Tragfähigkeit von 1580 Kommerzlasten.

Bereits im September 1857 beschloss die Generalversammlung der Aktionäre, eine Zweiglinie von Rio nach Buenos-Aires mit Berührung von Santos, Desterro, Rio Grande, Montevideo einzurichten; eine Anleihe von 1½ Millionen Mark Bco. wurde zu diesem Zweck genehmigt.

Doch ergab sich bald, dass an eine Fortführung des Unternehmens in der bisherigen Weise nicht zu denken war, geschweige denn an Einrichtung von Zweiglinien. Im Jahre 1857 wurden sieben Fahrten nach Brasilien unternommen; ihr Resultat war aber nichts weniger als ermutigend. Die Frachten waren diesmal in Folge der grossen Konkurrenz ungeheuer niedrig; der Auswandererstrom nach Brasilien liess grade 1857 wieder nach; dazu kamen einzelne Havariefälle. Auch waren die Retourladungen in Folge der damals noch weit überwiegenden Bedeutung des britischen Waarenmarktes meist nach England bestimmt, sodass z. B. die „Teutonia“ im Februar 1858 von Southampton bis Hamburg in Ballast fahren musste. Namentlich war die grosse Handelskrise dem Unternehmen sehr hinderlich. Vielleicht hätte sich dasselbe aber noch einige Jahre, bis bessere Zeiten kamen, über Wasser gehalten; doch ergab eine Untersuchung der Finanzen der Gesellschaft, die in einer stürmischen Generalversammlung im Februar 1858 beschlossen war, einerseits, dass von den 2000 Aktien noch 644 unbegeben waren, andererseits, dass die Gesellschaft bedeutende Schulden zur Beschaffung von Baarmitteln kontrahirt hatte. Die zur Untersuchung eingesetzte Kommission empfahl im März den Aktionären, ausser dem bereits in England gemachten Prioritätsanlehen von 750 000 Mk. Bco. durch eine Lotterie weitere 1 300 000 Mk. Bco. zu erheben; der Hauptgewinn sollte in dem Dampfer „Prinzessin von Joinville“ oder einer Baarzahlung von 400 000 Mk. Bco. bestehen. Zur Ausführung dieser genialen Idee kam es aber nicht; der Senat beschied das Gesuch um Konzessionierung der Lotterie abschlägig, weil gesetzlich in Hamburg Privatlotterien nicht stattfinden dürften. So blieb der Gesellschaft nichts Anderes übrig, als den letzten schweren Schritt zu thun, der bei einem verkrachten Unternehmen nun einmal unausbleiblich ist, nämlich Konkurs anmelden. Die drei schönen Dampfer kamen nun nicht in das Lotto, sondern unter den Hammer; die HAPAG hatte das Glück, die „Teutonia“ und „Petropolis“

für einen im Verhältniss zum Kostenpreis sehr niedrigen Betrag zu ersehen; die „Prinzessin von Joinville“ wanderte in den Besitz einer britischen Rhederei.

Dies war das tragische Ende der ersten, so lange ersehnten deutsch-brasilianischen Dampferlinie; das Schicksal derselben war kläglicher, als der Gedanke, der sie ins Leben gerufen, verdient hatte. Bei vorsichtigerer finanzieller Aktion hätte das Unternehmen ohne Zweifel sich auch in den damals allerdings recht ungünstigen Verhältnissen und Zeitumständen halten können.

Noch im Jahre 1858 fand die Expedition des mecklenburgischen Dampfers „Herzogin Marie“, von den Herren Pearson & Langnese ausgehend, von Hamburg nach Rio statt; es war für lange Jahre die letzte Fahrt eines Dampfers, die zwischen Hamburg und Brasilien zurückgelegt ist.

Ganz ohne Wirkung war die kurzlebige direkte Dampferverbindung doch nicht gewesen; das ersieht man aus den statistischen Tabellen. Mit keinem Lande hat im Jahre 1857 der Handel Hamburgs einen solchen Aufschwung genommen wie mit Brasilien; die Einfuhr aus Brasilien betrug 1856 rund 13 Millionen Mk. Banco, 1857 aber 18 886 350 Mk. Banco, 1858 dagegen nur $9\frac{1}{2}$ Millionen; das Gewicht der Einfuhr war 1856: 459 409, 1857: 554 936, 1858: 365 648 Centner. Dieser Rückgang ist offenbar nicht allein auf Kosten der Krise, sondern auch des Verschwindens der Dampferlinie zu schreiben.

Der regelmässige direkte Verkehr war nun wieder einzig auf die genannten Segelpacketlinien angewiesen, von denen besonders die Hansing-sche in den 60er Jahren sehr lebhaft beschäftigt war. Während sich der Waarenumsatz nach der Krise allmählich wieder hob, nahm dagegen die Auswanderung nach Brasilien über Hamburg, nachdem sie 1858 ihren Höhepunkt erreicht, wieder ab; namentlich wohl in Folge des bekannten preussischen Ministerialreskriptes. Eine im Jahre 1856 von Wilh. Hühn & Co. errichtete „Packet- und Passagierfahrt nach Rio de Janeiro und Santa Catharina“ nahm desshalb bereits 1859 ihr Ende. Den Hauptantheil an der Auswandererbeförderung hatten jedenfalls die von den Sloman-schen Packetböten unternommenen regelmässigen Expeditionen nach der von dem Hamburger „Colonisationsverein von 1849“ bevölkerten Kolonie Doña Francisca in Südbrasilien. Dagegen hatte die von den Maklern Milberg und Engström 1864 eingerichtete „Regelmässige Packetfahrt nach Rio Grande do Sul“ mehr den Charakter einer Gelegenheitsfahrt. Von 1867 an lag die Beförderung der Auswanderer meist der von

R. O. Lobedanz veranstalteten „Regelmässigen Packetfahrt“ ob, die nach den südbrasilianischen Hafenplätzen ging.

Doch sollten die 60er Jahre nicht zu Ende gehen, ohne dass noch eine wirkliche regelmässige Dampfschiffahrt nach Brasilien ins Leben trat. Vor dem Publikum war als Unternehmer der „Regelmässigen direkten Dampfschiffahrt zwischen Hamburg, Rio de Janeiro und Santos“ der Schiffsmakler Bolten genannt; eine Anzahl Firmen ersten Ranges standen hinter ihm. Wie es sich nach dem Misserfolg von 1858 empfahl, waren die Anfänge des Unternehmens sehr vorsichtig. Es wurden drei Schiffe für die Fahrt bestimmt; zwei („Criterion“ und „Brazilian“) fuhren unter englischer, ein drittes, neuerbautes („Santos“) unter norddeutscher Flagge. Im Februar 1869 ward der Plan der neuen Linie veröffentlicht, am 15. Juni fand die erste Expedition statt; es folgten monatliche Fahrten.

War diese Linie auch keine rein Hamburgische, geschweige denn deutsche, so ist das Verdienst der Gründung derselben doch nicht gering zu schätzen. Die Erfahrungen, welche diese Linie während der drei Jahre ihres Bestehens gesammelt hat, sind der noch jetzt blühenden „Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ zu Gute gekommen. MB

Dass auf die Dauer für den ungeheuren Verkehr mit Brasilien eine Privatrhederei, wie jene Gesellschaft, auch wenn sie ihre Betriebsmittel vergrösserte, nicht genügen konnte, war natürlich. Wenn der Krieg 1870/71 u. A. auch in der Hamburgischen Rhederei den letzten maassgebenden Anstoss zu einer gründlichen Umwälzung gab, so hat doch nicht erst die nach dem Kriege veränderte wirthschaftliche Lage, der allgemeine ökonomische Umschwung zu der Ueberzeugung von der Nothwendigkeit einer Vermehrung unserer Dampferlinien geführt. Grade kurz vor dem Kriege erhob sich in Hamburg eine lebhafte Bewegung zur Vermehrung der transatlantischen Dampferlinien; in einer zum Theil recht scharfen Erörterung in der Tagespresse, die sich durch das ganze Jahr 1869 und bis in 1870 ausdehnte, wurde auf die Mangelhaftigkeit der überseeischen Dampferverbindungen und die damit im engsten Zusammenhang stehende, der Bedeutung Hamburgs nicht entsprechende Geringfügigkeit des überseeischen Geschäfts hingewiesen. Als Resultat dieser öffentlichen Auseinandersetzung, die höchst werthvolles Material zu Tage förderte, ergab sich, dass, während die Verbindung mit den Vereinigten Staaten allen Ansprüchen genügte, der direkte Verkehr nach andern Richtungen hin recht viel, zum Theil Alles zu wünschen übrig liess. Dann kam der grosse Krieg, und die Vermehrung der transatlantischen Verbindungen musste zunächst vertagt werden.

Nach dem glücklichen Abschlusse des Krieges wandte man sich in Hamburg mit frischem Eifer der früher und oft genug angeregten Verbesserung der Schiffahrtslinien zu. Die Erfahrungen, die in dieser Hinsicht während des Krieges und der ersten Zeit nach demselben gemacht wurden, mussten die Nothwendigkeit, hierin Wandel zu schaffen, noch fühlbarer erscheinen lassen. Was die Brasilfahrt betrifft, so mögen folgende Ziffern hier angeführt werden; sie sprechen auch ohne Kommentar für sich.

Die beiden Dampfer „Santos“ und „Brazilian“ nahmen an Ladung ein:

	Vor der Blokade		Nach der Blokade
Santos.	1. Reise: 11 500 Kubikfuss		1. Reise: 41 300 Kubikfuss
"	2. " : 14 500	"	2. " : 41 200 "
"	3. " : 5 600	"	3. " : 30 583 "
"	4. " : 19 600	"	4. " : 31 754 "
Brazilian.	1. " : 10 500	"	1. " : 28 400 "
"	2. " : 26 000	"	2. " : 30 600 "
"	3. " : 20 700	"	3. " : 29 885 "
			4. " : 32 807 "

Wenn je eine Dampfschiffssrhederei auf gesunder Basis begründet worden ist, so ist es die „Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft“, die im Oktober 1871 ins Leben trat. Nicht nur, dass diese Gesellschaft einen fertigen, in altgewohnten Bahnen sich bewegenden Handelsverkehr als Feld ihrer Thätigkeit vorfand, ihr stand zur Verwerthung und zu Gebote auch ein schönes Stück Kapital Erfahrung in den seit 1856 mit mehr oder weniger Glück eingerichteten oder nur geplanten Dampferlinien zwischen Europa und Südamerika.

Die neue Gesellschaft übernahm die drei Dampfer der alten Linie und erwarb mehrere neue.

Von vornherein war eine Ausdehnung der Linie nach dem La Plata in Aussicht genommen, ein Entschluss, der bei dem Umfang des deutschen Handels mit den Ländern dieses Stromgebietes nur lobenswerth sein konnte. Doch waren die Erträgnisse der Fahrten nach dem La Plata in den ersten Jahren sehr wenig vortheilhaft; die sehr traurige Geschäftslage in Buenos Aires und Montevideo trug hieran wohl die Hauptschuld. Im Allgemeinen aber zeigte sich bald, dass die Thätigkeit der Gesellschaft nicht nur nicht mehr zu entbehren, sondern noch zu erweitern war; bereits 1872 ergab sich die Nothwendigkeit vierzehntägiger Expeditionen; doch konnte man zu solchen in regelmässigem Verkehr erst schreiten, als die hierfür nothwendige Anzahl von Dampfern zur Verfügung stand; gecharterte Schiffe mussten inzwischen aushelfen. Im Jahre 1878 endlich hatte sich die Flotte

soweit vervollständigt, dass das ganze Jahr hindurch 14 tägige Fahrten sowohl nach Brasilien und dem La Plata mit den eigenen Dampfern der Gesellschaft stattfinden konnten.

Eine regelmässige Schiffsverbindung nach Rio Grande do Sul war schon lange als Erforderniss empfunden; es waren aus jenem für die deutsche Auswanderung so wichtigen Platz öfters Stimmen laut geworden, die über die mangelhafte Verbindung mit Deutschland klagten. Im Jahre 1867 hatte R. O. Lobedanz eine regelmässige Fahrt nach Rio Grande do Sul eingerichtet, die bis in die 70er Jahre hinein bestehen blieb; dann hatten 1871 J. C. Godeffroy & Sohn ebendahin eine regelmässige Packet- und Passagierfahrt veranstaltet, die aber bald aufhörte. Im Juli 1872 eröffnete nun die „Hamburg - Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ eine Dampferlinie nach Rio Grande do Sul und Porto Alegre, die auch dadurch von Bedeutung war, als sie die erste und damals einzige Dampferlinie nach jenen Häfen war. Mit dieser Unternehmung hatte man aber kein Glück; die schlechte Barre von Rio Grande gestattete nur kleinen, wenig tauchenden Dampfern das Einlaufen, die für die weite Reise von Europa sich mit Vorheil nicht verwerthen liessen. Obwohl nun die Ausfrachten auf den drei Expeditionen nach Rio Grande nicht ungünstig waren, stellte die Gesellschaft doch in Berücksichtigung jener Umstände im Jahre 1874 die weiteren Fahrten nach dort ein. Dagegen wurde ein Uebereinkommen mit den Eigenthümern der die Verbindung zwischen Rio de Janeiro und jenen südlichen Häfen unterhaltenden Küstendampfschiffe über Beförderung von Gütern in Durchfracht abgeschlossen. Bald darauf entstand dann in London die „Rio Grande do Sul Steamship Company“, die über Antwerpen nach den südbrasilianischen Häfen fahren liess.

Welche Dienste die „Hamburg - Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ dem deutschen Handel in dem ersten Jahrzehnt ihres Bestehens geleistet hat, das geht namentlich aus folgenden Zahlen hervor. Die Gesellschaft beförderte von Hamburg nach Brasilien und dem La Plata ohne Hinzurechnung der in Lissabon eingenommenen Ladung im Ganzen:	
im Jahre 1873 : 903 593 Kubikfuss	im Jahre 1878 : 1 944 368 Kubikfuss
„ 1874 : 1 072 700	“ 1879 : 2 273 269
“ 1875 : 1 312 075	“ 1880 : 2 707 646
“ 1876 : 1 413 867	“ 1881 : 3 176 878
“ 1877 : 1 559 969	“ 1882 : 4 087 877

Die Einfuhr aus Brasilien und dem La Plata nach Hamburg aber stieg von 63 Millionen Mark in 1874 auf 78^{1/2} Millionen in 1882.

Auch die Beförderung von Passagieren und Auswanderern durch die Linie nahm in diesem Jahrzehnt zu; es wurden befördert hin und zurück:

1873 : 3027 Personen	1878 : 7075 Personen
1874 : 3733 "	1879 : 4618 "
1875 : 4410 "	1880 : 5149 "
1876 : 4637 "	1881 : 6794 "
1877 : 6233 "	1882 : 7390 "

Die bedeutende Zunahme dieser Beförderung im Jahre 1877 begründet sich durch die damals stattfindende Auswanderung der deutschen Mennoniten aus Russland, die 1879 aufhörte. In den ersten Jahren ihres Bestehens hatten die Hamburger Dampfer auch zahlreiche portugiesische Zwischendeckspassagiere von Lissabon nach Brasilien zu befördern. Erst Mitte der 80er Jahre hat die nord- und osteuropäische Auswanderung nach Brasilien wieder zugenommen; auch die Hamburger Linie hatte ihren Anteil an dieser Beförderung; doch hinderte einerseits die strenge Hamburgische Auswanderungsgesetzgebung, andererseits der damals grade sehr bedeutende Güterandrang eine umfassendere Beteiligung der Hamburger Dampfer an diesem Geschäft.

An Konkurrenz in der Nähe oder Ferne hat es der Hamburger Linie natürlich nicht gefehlt; dieselbe hat aber unter dem Mittbewerb anderer Linien um den deutsch-brasilianischen Verkehr — Dank ihrer vortrefflichen Organisation — nicht allein wenig gelitten, sondern auch inmitten der Konkurrenz ihre Fahrten weiter ausdehnen, ihre Flotte bedeutend vermehren können.

Im Jahre 1876 eröffnete der Norddeutsche Lloyd seine Fahrten nach dem La Plata und Brasilien über Antwerpen. Trotz der heruntergedrückten Frachten vermochte diese neue Linie, die lange Jahre mit grossen Schwierigkeiten zu kämpfen gehabt hat, dem Hamburg-brasilianischen Verkehr wenig Abbruch zu thun. Doch ist nicht zu verkennen, dass dem Handel Bremens namentlich mit dem La Plata die Bremer Linie bedeutenden Aufschwung gegeben hat; die Einfuhr von Argentinien und Uruguay nach Bremen nahm in folgender Weise zu:

1875 : 1 743 541 Mark	1883 : 23 718 634 Mark
1877 : 3 999 165 "	1885 : 15 914 993 "
1879 : 6 070 274 "	1887 : 20 858 680 "
1881 : 20 276 764 "	1889 : 14 262 775 "

Die Einfuhr aus Brasilien in Bremen hat sich dagegen in den 15 Jahren 1875—89 kaum verändert; sie betrug 1875: 15 872 012 Mark; 1889 dagegen 14 262 775, während sie allerdings in den Jahren 1886

und 1887 auf 20—21 Millionen stieg. In derselben Zeit stieg die Ein-
fuhr aus Brasilien in Hamburg von 64 380 830 Mark im Jahr 1875
auf 104½ Millionen im Jahre 1889.

Eine zweite Dampferlinie zwischen Hamburg und Brasilien entstand im
Jahre 1877; die Liverpooler Firma Lamport & Hell liess damals ihre
Dampfer regelmässig von Hamburg nach Bahia, Rio und Santos fahren;
1879 ging diese Linie bereits wieder ein.

Als ein wichtiger Fortschritt in der Entwicklung der Hamburg-
südamerikanischen Beziehungen muss es bezeichnet werden, dass seit dem
Jahre 1879 eine direkte Verbindung mit dem La Plata hergestellt wurde;
von nun an fuhren, zunächst monatlich einmal, von 1881 an zweimal, von
1888 an aber viermal, die Hamburger Dampfer direkt nach den Häfen
Argentiniens und Uruguay's. Nicht nur für den Handel mit diesen Ländern
war dies ein Fortschritt, sondern auch für den Handel mit Brasilien; auf
der Rückfahrt liefen diese Dampfer nämlich theilweise die brasilianischen
Häfen an, sodass nun, was namentlich für die Zeit der Kaffeeverschiffungen
sehr wichtig war, sich auch die Zahl der Rückfahrten von Rio und
Santos vermehrte.

Vom Jahre 1880 an wurden auch die direkten Expeditionen nach
Brasilien auf drei im Monat vermehrt.

Der seit dem Ausgange der 70er Jahre sich unverkennbar bemerk-
bar machende allgemeine wirtschaftliche Aufschwung ist nicht zum
Wenigsten dem deutsch-brasilianischen Geschäft zu Gute gekommen. Das
sieht man deutlich an der Entwicklung der Schifffahrtsverbindungen zwischen
beiden Ländern. Bei grosser Konkurrenz, auch von Hamburg aus, fand die
Hamburger Dampferlinie im Allgemeinen immer gute Beschäftigung für ihre
Dampfer; auch hier zeigte sich, wie anderswo, dass die Segelschiffe durch
die billigen Dampferfrachten allmählich aus dieser Fahrt verdrängt wurden.

4. Amerikanische Westküste.

Etwa seit 1850 nimmt der Handel und Verkehr Hamburgs mit der
Westküste Amerika's bedeutend zu; in erster Linie hat hierzu jedenfalls
der neu entstehende Handel mit Kalifornien Veranlassung gegeben; die
nach diesem Lande gehenden und von dort kommenden Schiffe liefen meist
auch einen oder den andern Hafen der übrigen Westküste an.

Der Waarenhandel zwischen Hamburg und der Westküste exkl. Kalifi-
fornien betrug:

1849: 3 376 090 Mk. Bco.	1852: 13 878 470 Mk. Bco.
1850: 7 854 930 " "	1853: 15 472 140 " "
1851: 11 586 180 " "	1854: 14 576 210 " "

Dieser umfangreiche, werthvolle Umsatz musste bald dazu führen, regelmässige Linien herzustellen. Bereits im Frühjahr 1853 hatte die Firma D. F. Weber eine regelmässige monatliche Packetfahrt nach Valdivia und Valparaiso eingerichtet; bis etwa 1860 ist diese Linie regelmässig, zuletzt nur noch nach Valparaiso, eingehalten worden. Ausserdem liefen die Schiffe der regelmässigen Linie von J. C. Godeffroy & Sohn nach San Francisco stets Valparaiso an; die chilenische Linie dieser Firma blieb auch noch bestehen, als die kalifornischen Fahrten bereits eingestellt waren; erst 1860 wurden die regelmässigen Linien Godeffroy's auf Afrika, Ostindien und Australien beschränkt.

Die Zunahme des Verkehrs mit der Westküste reizte zur Herstellung weiterer regelmässiger Linien; das Jahr 1855 ist in dieser Beziehung recht fruchtbar gewesen; damals entstand in Havre die „Compagnie maritime du Pacifique“, die, durch staatliche Subventionen gehalten, es zeitweise auf 90 Segelschiffe brachte. In Hamburg entstanden im Februar des genannten Jahres nicht weniger als drei Segelpacketlinien nach der Westküste. Eine, nach Valparaiso, wurde von Sloman mit sieben Schiffen eingeführt, verschwand aber schon wieder im nächsten Jahre. Die beiden andern Packetlinien setzten das damals für den deutschen Handel besonders wichtige, aufblühende Callao in regelmässige Verbindung mit Hamburg; und zwar fuhr die erste dieser beiden Linien, eingerichtet von den Herren Zeiss Gebrüdern, mit peruanischen Schiffen, die in den Häfen Peru's Zollbegünstigung genossen. Doch ging diese Fahrt schon 1856 wieder ein. Etwas längeren Bestand hatte die andere, unter Direktion von J. F. Gross stehende Linie, deren Fahrzeuge ausser Callao auch Arica und Islay anliefen; sie blieb bis 1857 im Betrieb. —

In den Ausgang der 50er Jahre fällt auch die Errichtung der ersten regelmässigen Segellinie von Hamburg nach San Francisco; sie wurde von der Firma Balzer & Co. im Juli 1858 eröffnet und ist bis in die 70er Jahre hinein erhalten geblieben.

Eine im Jahre 1865 vom Makler Th. Eimbecke angezeigte regelmässige Packetfahrt nach Valparaiso ist als solche nur von kurzem Bestand gewesen. Keiner regelmässigen Linie angehörend, aber doch bemerkenswerth ist die Expedition des Dampfers „Bio-Bio“ im März 1869 nach Valparaiso; es ist der erste Dampfer, der zwischen Hamburg und der Westküste Amerika's das Meer durchfurcht hat.

Bereits seit Ende der 30er Jahre stand die Westküste in regelmässigem Dampferverkehr mit Europa durch die Schiffe der Liverpooler Pacific Steam Company; mit Hülfe einer Subvention der chilenischen Regierung dehnte diese Gesellschaft ihre Fahrten allmählich beträchtlich aus; doch wurde die Art und Weise, in der diese Compagnie ihr Monopol ausbeutete, von der Kaufmannschaft der Westküste vielfach lästig empfunden. An der Küstenschiffahrt betheiligte sich seit 1869 die unter chilenischer Flagge fahrende „Compañia Sudamericana“.

Bei der hervorragenden Stellung, die von den Deutschen in Chile seit der Mitte des Jahrhunderts eingenommen wurde, bei den ausgedehnten wechselseitigen Beziehungen dieser Deutschen mit ihrem Vaterlande¹⁾), war die Gründung einer deutschen Dampfschiffslinie nach jenem Lande eine nicht nur materielle, sondern auch moralische Pflicht. Aber erst nach dem grossen Kriege wurde dieser Pflicht Genüge gethan.

Dass eine deutsche Dampferlinie nach der Westküste nur von Hamburg ausgehen konnte, war im Hinblick auf den von jeher weit hervorragenden Anteil dieser Stadt am Handel mit jenen Gebieten selbstverständlich.

Unter den neuen Hamburgischen Dampfschiffslinien, die bald nach dem deutsch-französischen Kriege begründet wurden, steht diejenige nach der Westküste Südamerika's an Bedeutung obenan. Nach Brasilien bestand ja schon vor dem Kriege eine Dampferlinie, zu der neuen Linie nach Westindien waren die Einleitungen und Vorbereitungen schon vor 1870 getroffen; die Unternehmung einer regelmässigen Dampferverbindung nach der Westküste bedeutete etwas ganz Neues und desshalb Gewagtes; um so verdienstvoller war das, was hier geschaffen wurde. In ihrem Werth für den Hamburgischen und deutschen Handel lässt sich diese Gründung vergleichen nur mit der fast gleichzeitigen Errichtung der Ostasiatischen Linie.

Im Frühjahr 1872 trat eine Anzahl von Hamburgischen Handlungshäusern zusammen zum Zweck der Herstellung einer „Regelmässigen Dampfschiffahrt nach der Westküste Südamerika's“; im Mai gab sich die Gesellschaft den Namen „Kosmos“. Die Dampfer derselben sollten Montevideo, Valparaiso, Arica, Islay und Callao anlaufen. Am 5. Oktober ging als erstes Schiff der neugebaute „Karnak“ von der Elbe ab; am

Karnak

¹⁾ Ueber die Stellung der Deutschen in Chile vergl. J. Ivens, Jahr- und Adressbuch der deutschen Kolonien in Chile, I, 1888/89, Santiago de Chile (1888), und H. Kunz, Chile und die deutschen Kolonien, Leipzig (1891). Es wäre höchst wünschenswerth, auch über die übrigen deutschen Handelskolonien im Auslande, wie Brasilien, Argentinien, China etc., ähnliche ausführliche Werke zu besitzen.

20. November warf er als erster deutscher, an der Westküste erscheinender Dampfer vor Valparaiso Anker.

Im Frühjahr 1873 wurde die Gesellschaft auf Aktien gegründet, eine der besten Schöpfungen der Hamburger Gründerperiode.

Wie bei einer so jungen Linie nur begreiflich, waren die Schwierigkeiten, denen sie im Anfang begegnete, nicht gering. Die Begehrlichkeit der auswärtigen Konkurrenz wurde sogleich gereizt; nicht weniger als drei Konkurrenzlinien tauchten auf; doch mussten von denselben die von Havre und die von Antwerpen ausgehenden bereits im Beginn des Jahres 1874 ihre Fahrten einstellen. Auch die alte Liverpooler Linie schränkte ihre Expeditionen, nicht am wenigsten unter dem Druck des deutschen Wettbewerbes, ein und liess von 1873 ab, anstatt wie bisher jede Woche, nur alle 14 Tage einen Dampfer ab. Nunmehr liefen die Hamburger Dampfer ausser Havre auch Antwerpen an, von 1875 an aber nur letzteren Hafen, während die Pacific Steam Co. Havre anzulaufen pflegte.

Die allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse dieser ersten Jahre waren der neuen Linie nichts weniger als günstig; doch war die Entwicklung derselben in stetem Fortschritt; im Jahre 1874 erschienen ihre Dampfer mit 11 734, 1875 mit 12 410, 1876 mit 9747, 1877 mit 11 885 Registertons auf der Elbe. Vom Jahre 1876 an liefen die Schiffe zuerst gelegentlich, dann allmählich regelmässig auch kleinere, früher nicht berührte Plätze der Westküste an, nämlich Punta Arenas, Coronel Talcahuano, Corral etc.

Eine bedauerliche Störung in dem ruhigen Fortgang dieser Entwicklung brachte der im Jahre 1879 an der Westküste ausbrechende Krieg; der Werth der Einfuhr von der amerikanischen Westküste exkl. Centralamerika nach Hamburg fiel von ca. 47 Millionen im Jahre 1879 auf ca. 36 Millionen in 1880; namentlich die Einfuhr aus Peru war hierbei getroffen; sie sank von ca. 21 Millionen Mark in 1879 auf $6\frac{3}{10}$ Millionen in 1880; dagegen nahm die Einfuhr aus Chile, das im Kriege ja im Allgemeinen siegreich war, bedeutend zu und stieg von $6\frac{8}{10}$ Mill. 1879 auf $15\frac{4}{10}$ Mill. in 1881.

Der „Kosmos“ musste seine Fahrten nach den peruanischen Häfen zeitweilig einstellen und sich auf Chile beschränken; bis die Verhältnisse an der Westküste wieder ganz geregt waren, vergingen mehrere Jahre, und der Verkehr mit Peru, das durch den Krieg in seinem wirtschaftlichen Gedeihen schwer erschüttert war, war und blieb beeinträchtigt. Aber die Hamburger Rhederei liess sich von diesen Misshelligkeiten nicht

entmuthigen ; statt ihre Fahrten einzuschränken, dehnte sie im Gegentheil ihren Wirkungskreis aus und begann im Herbst 1881 eine Verbindung mit Centralamerika, nämlich mit Guatemala, herzustellen. Da diese Fahrten, für die namentlich die werthvollen Rückfrachten in Kaffee in Betracht kommen, sich als lohnend erwiesen, wurden sie wiederholt und allmählich in regelmässige verwandelt; die Kaufmannschaft Centralamerika's begrüsste diese neue Verbindung mit Freuden ; von europäischen Dampfern liefen hier regelmässig bis dahin nur die der genannten englischen Pacific Company an. Weniger erfreut dagegen waren die Dampfergesellschaften, die seither den Transport der Produkte über den Isthmus von Panama monopolisiert hatten und nun sehen mussten, wie den direkten Verladungen zur See der Vorzug vor dem kostbaren und mit Umladung verbundenen Landtransport gegeben wurde; diese Gesellschaften führten natürlich den üblichen Frachtensturz herbei. Als aber im Jahre 1885 der Brand von Colon und die Sperrung des Isthmus eine längere Unterbrechung des Waarenverkehrs über den Isthmus zur Folge hatten, hatte der „Kosmos“ den Vortheil davon, während die westindischen Linien, wie die HAPAG, unter diesem Ereigniss zu leiden hatten. — Den Aufschwung, den die neue Verbindung dem Handel Hamburgs mit Guatemala gab, veranschaulichen folgende Zahlen. Die Einfuhr aus diesem Lande nach Hamburg betrug

1878:	2 299 260	Mark
1881:	3 520 240	"
1883:	8 131 470	"
1885:	9 696 160	"
1889:	24 233 960	"

In ähnlichem Verhältniss hat der Handel Hamburgs mit den übrigen von der Kosmoslinie berührten centralamerikanischen Republiken zugenommen. Die allerneueste Entwicklung der Hamburgischen Dampferverbindungen mit der Westküste gehört der Gegenwart an.





ANHANG.

ÜBER DIE ANFÄNGE DER HAMBURG- AMERIKANISCHEN POST.

Vor dem amerikanischen Unabhängigkeitskriege hat man in den Hansestädten das Bedürfniss nach einer regelmässigen, geordneten Postverbindung mit Amerika nicht empfunden; so lange eine direkte Verbindung nicht bestand, unmittelbare Geschäftsknüpfungen noch nicht stattgefunden, war eine direkte Korrespondenz nicht nothwendig.

Das wurde anders, als von 1783 an die Hansestädte in wirkliche direkte und legitime Geschäftsverbindung mit den Vereinigten Staaten traten. Je mehr sich diese Verbindung ausdehnte, um so dringender musste eine Regelung der Postverhältnisse erscheinen. In den ersten Jahren diente namentlich die bald nach dem Friedensschluss von Frankreich eingerichtete regelmässige Packetschiff- und Postverbindung auch für die amerikanische Post der Hansestädte als Vermittelung; auch die englischen monatlichen Packetschiffe wurden für die Beförderung der kontinentalen Post benutzt. Für Anschluss an erstere Linie hatte das holländische Postcomptoir in Hamburg, welches die Post über Bremen nach Holland besorgte, Anstalten getroffen; diese französische Linie hatte den Vorzug der Billigkeit vor der englischen; die Sendungen über England wurden bezahlt: der einfache Brief 2 ℳ , ein 1 Loth wiegender 4 ℳ , schwerere 2, 3, 5, 10 und mehr Thaler.

Als aber im Jahre 1788 die Fahrten der französischen Packetboote und damit die regelmässigen Postbeförderungen auf diesem Wege fürs

Erste ein Ende nahmen, waren die Hansestädter vor die Eventualität gestellt, entweder sich der theuren Post über England zu bedienen oder selbständig eine postalische Regelung zu unternehmen. Denn den Schiffern, die nach Amerika fuhren, Briefe ohne feste Garantie und Ordnung mitzugeben, war, so oft es auch geschehen mochte, doch bei der Zunahme des Verkehrs nach dem transatlantischen Kontinent nur ein höchst unvollkommener Ersatz für eine ordnungsgemäße postalische Einrichtung.

Desshalb, und da die englische Beförderung wenig Beifall fand, legte im Oktober 1788 der verdienstvolle Amsterdamer Bote, Andreas von Beseler, „nomine der Interessenten des Holländischen Post-Comtoirs“ dem Senat „Beweggründe und Plan wegen der durch die Interessenten des holländischen Post-Comtoirs in Hamburg anzunehmender und mit Schiffs-Gelegenheit nach den 13 vereinigten Americanischen Freystaaten zu sendenden Briefe“ vor. In diesem Plan erboten sich die Interessenten des genannten Comptoirs „zur Erleichterung und Bequemlichkeit der Amerikanischen Handlung“ zu Folgendem:

- „a) Jeden Dienstag und Freytag Briefe nach den Americanischen Freystaaten anzunehmen.
- b) Diese colligirten Briefe, gehörig expedirt, in versiegelten Packeten oder Brief-Beuteln mit jeden nach America abgehenden Schiffe, an dasjenige Americanische Post-Amt abzusenden, wohin das Schiff destiniert ist.
- c) Ebengedachtes Americanisches Postamt um die richtige Distribution der Briefe und Versendung derjenigen, welche nach andern Provinzen, Städten und Oertern bestimmt sind, schriftlich zu ersuchen, auch
- d) bey demselben in die Wege zu richten suchen, dass die Retouren auf ähnliche Art an hiesige Postinteressenten zur Distribution eingesandt werden.
- e) Zur Bestreitung der Kosten wird man sich für jeden Brief, der ein Loth und darunter hält, 8β , und so die schwerern nach Proportion bezahlen lassen.
- f) Würde man vorstehende Einrichtung nach beygefügter Nachricht Nr. 1 dem Löbl. Commercio nicht allein an der Börse bekannt machen, sondern auch durch die Zeitungen publiciren lassen, und
- g) künftig, so oft ein Schiff in Ladung liegt, solches zur Nachricht an der Börse und dem Holländischen Postcomtoir öffentlich anschlagen lassen. Endlich

h) versteht es sich von selbst, dass es einem jeden frey bleibt, seine Briefe nach America über England zu bestimmen und mit der ordentlichen Post zu senden, wenn er solches bey der Aufgabe anzeigen und das erforderliche Porto dafür erlegen lässt.“

Mit diesem Plan fand Beseler aber damals noch keinen Anklang; die Kommerzdeputation, der vom Senat die Angelegenheit zur Begutachtung überwiesen wurde, meinte, diese Vorschläge seien noch sehr unreif. Ihrer Ansicht nach genügte es zunächst, „dass die obgedachten Interessenten sowohl hier an der Börse als an dem Posthause darüber eine Nachricht affigiren, welche Schiffe hier und in Bremen nach America in Ladung liegen, nach welchem Hafen und wann sie abgehen wollten.“

Da Beseler also sah, dass aus einer staatlichen Einrichtung oder Begünstigung der amerikanischen Post es fürs Erste nichts werden würde, stand er zunächst von weiteren Versuchen in dieser Richtung ab; dagegen errichtete er nun privatum und auf eigne Gefahr eine „Amerikanische Postexpedition“, die auf jenen dem Senate unterbreiteten Vorschlägen beruhte¹⁾.

Dieses Institut bestand in solcher Form mehrere Jahre und erwarb sich allmählich das Vertrauen und die Anerkennung der Hamburgischen Kaufmannschaft, so weit sie mit ihm in Berührung kam. Mitte der 90er Jahre aber nahm, wie wir oben gesehen, der Hamburgisch-amerikanische Handel einen ganz bedeutenden Aufschwung; dass der briefliche Verkehr mindestens in demselben Verhältniss wuchs, ist selbstverständlich. Da konnte nun eine Briefexpedition, die als ein ausschliesslich privates Unternehmen jeglichen Privilegiums entbehrte, den Anforderungen der Geschäftswelt um so weniger genügen, als diese Expedition auf alle nur mögliche Weise umgangen und damit die Erfüllung des guten Zwecks der Einrichtung vielfach vereitelt wurde. Namentlich bürgerte es sich ein, dass Schiffsmäkler und Jollenführer von den aus Amerika an kommenden Schiffen die mitgebrachten Briefe abforderten, annahmen und dann auf eigene Hand vertheilten.

Beseler wandte sich nunmehr, im Vertrauen auf die vor den Augen aller Einsichtigen liegenden Vorzüge seines Unternehmens und gestützt auf eine mehrjährige praktische Erfahrung, im Mai 1796 an den Senat mit dem Ersuchen, „dass die Besorgung dieser Briefe zuverlässigen, mit den Geschäften der Brief-Posten bekannten Personen, wie solches

¹⁾ Es ist also ein Irrthum, wenn Ronge in der Denkschrift: „Die Post und Telegraphie in Hamburg“, S. 6, behauptet: „Neben diesen Posten zu Lande hatte das Hamburgische Postamt von jeher gleichsam als Monopol die Versendung der Briefe nach überseeischen Ländern, namentlich nach Amerika, in Händen.“

bey dem bisherigen Privat-Entrepreneur der Fall wäre, überlassen würde“, sowie, „dass alle unmittelbar aus irgend einem Hafen der Vereinigten Staaten von America ankommende Schiffs-Capitaine sämtliche für Europa mitgebrachten Briefe, sie mögen in versiegelten, an die hiesige Americanische Post-Expedition gerichteten Säcken, Packen und losen Briefen bestehen, an Niemand anders als die hier etablierte Americanische Post-Expedition abliefern müssen“. Jeder Schiffer habe für jeden einzelnen Brief $1\frac{1}{4} \beta$, für 25 zwei Mark u. s. w. zu verlangen.

Weder der Senat noch die Kommerzdeputation konnte sich der Vortrefflichkeit des Grundprincips von Beseler's Vorlage verschliessen. „Die Wichtigkeit der Correspondenz von und nach America,“ so äusserten sich die Kommerzdeputirten am 20. Juni, „die sich in Zukunft wahrscheinlich nicht verringern wird, hat das Bedürfniss einer ordentlichen Postexpedition schon längst dringend gemacht. Das Verdienst des Herrn von Beseler's, der zur Abhelfung desselben zuerst auf seine Gefahr die Correspondenz zweyer Welttheile mit einander in einen regulairen Weg zu leiten gesucht hat, gibt ihm daher einen unstreitigen gerechten Anspruch auf den Dank der Kaufmannschaft. Solange diese Anstalt eine blosse Privat-Unternehmung geblieben ist, haben Commerzdeputirte sich ohne Einmischung mit der Untersuchung ihres Erfolgs beschäftigen können, und dadurch Zeit und Gelegenheit gehabt, sich sowohl von der Notwendigkeit der Anstalt an sich als von der Zweckmässigkeit der Einrichtung im Ganzen mit wahren Vergnügen zu überzeugen.“ Betreffs der Vorschläge Beseler's gaben die Kommerzdeputirten entschieden ihre Ansicht dahin zu erkennen, dass principiell es nothwendig sei, diese Institution zu einer „Sache des Staats“ zu machen. Es seien „sowol hier als in America solche Maasregeln erforderlich, deren Ausführung nur durch öffentliche Autorität geschehen und nur in Rücksicht auf gegenseitige Sicherheit beider Staaten und derselben Einbewoner erwartet werden kann“. Eine Privilegirung eines Einzelnen, so verdienstvoll dieser auch immer sein möge, sei doch stets bedenklich; es sei „hart, andern Bürgern dieses Geschäft verwehren zu wollen“; dennoch erfordere diese Unternehmung eine Einschränkung. Ausdrücklich aber verwahrte sich die Deputation dagegen, dass sie etwa Beseler verdrängen wolle; sie sei überzeugt, „dass die Sache keinen geschicktern und bessern Händen anvertraut werden könne“.

Sehr merkwürdig ist in dieser Meinungsäusserung das Verlangen der Kommerzdeputation nach staatlicher Uebernahme der amerikanischen Post. Die Post stand in Hamburg mit dem Staat absolut in keiner Ver-

bindung, sondern war, soweit sie nicht dem Reich, Preussen, Dänemark, Hannover, Mecklenburg und Schweden angehörte, ein Ausfluss der Autorität der Börse, der Kaufmannschaft. Auch kam die Deputation bald von dieser ohne Zweifel nur auf mangelhafter Kenntniss der historischen Entwicklung der Post beruhenden Idee zurück, wahrscheinlich, nachdem wie es im März 1797 einmal heisst, verfügt und ausgeführt, dass „in Ansehung der Amerikanischen Postexpedition sollen die Protokolle nachgesehen werden“.

Erst im Sommer 1797 trat eine gemeinschaftliche Kommission von Senatsmitgliedern und Kommerzdeputirten zur Berathung über das amerikanische Postwesen zusammen. Von der bisherigen Privatunternehmung wollten die Vertreter der Kaufmannschaft nun aber ebensowenig etwas wissen, wie von der Uebernahme seitens des Staates. Wie die Postverbindung mit Holland unter den Börsenalten stehe, so müsse auch das amerikanische Postwesen diesen unterstellt werden. Solange Herr von Beseler an der Spitze des von ihm geschaffenen Unternehmens stand, wollte man auch mit seiner Person rechnen und ihm eine „Begünstigung“ zugestehen; es sollte den Schiffsmaklern, Jollenführern und deren Leuten die Abforderung und Vertheilung der amerikanischen Briefe untersagt werden. Weiter die Vergünstigung auszudehnen, konnten sich die Kommerzdeputirten nicht entschliessen. Sie wollten den Schiffern die Befugniß, die Briefe auf eigene Faust zu befördern, nicht nehmen, umso weniger, als man von der Fruchtlosigkeit eines dahin ziellenden eventuellen Verbots, namentlich fremden Schiffen gegenüber, überzeugt war. Auch sollte der Kaufmann seine Briefe selbst vom Bord holen lassen dürfen. Das erfordere „sein Vortheil, seine Ruhe und seine Bequemlichkeit“.

In der Kommission ward lange hin und her berathen. Besonders schwierig war es, eine Einigung herzustellen über die Frage, was nach Beseler's Tode aus der amerikanischen Post werden solle. Und wirklich blieb die ganze wichtige Angelegenheit in der Schwebe, bis Beseler im September 1798 aus dem Leben schied.

Die Weiterführung des Privatunternehmens war zunächst gesichert, da in Beseler's Theilnehmer Hencke eine erprobte Kraft an der Spitze desselben stand. Nun aber schien der Zeitpunkt für die längst geplante Umwandlung des Instituts gekommen. Die Kommerzdeputirten entwickelten sogleich in einem Antrage an den Senat ihre Vorschläge, die sich mit denen im vorhergehenden Jahre deckten: „Es ist unserer Börse, es ist der ganzen Handelswelt sehr daran gelegen, dass die

Communication zweier Welttheile mit einander nicht von dem Leben und Sterben einzelner Individuen abhänge. Deputirte wünschen, dass der gegenwärtige Augenblick eine Veranlassung seyn möge, um mit aller billigen Rücksicht auf die erste Stiftung der Anstalt mehr Kraft und Festigkeit, aber auch grössere Sicherheit und Zuverlässigkeit zu verschaffen“. Ebenso hielt der Senat es für „notwendig, gegenwärtig dieses zu den Regalien gehörende Geschäft¹⁾ in eine angemessene Lage zu bringen“.

Schon lange vor seinem Tode hatte Beseler den Wunsch ausgedrückt, dass später die amerikanische Postexpedition der „Bremer fahrenden Post“ übergeben werde. Diese letztere war ein Theil der „Kgl. Grossbritannischen und Reichstadt Hamburgischen (Bremer-) Kom munionspost“²⁾, über welche sich Henke ausdrückte: Das hiesige Bremer Post-Comtoir oder die hiesige Bremer fahrende Post ist ein pur Hamburgisches Institut, woran den Interessenten derselben das Eigenthums recht persönlich zustehet“. Weder Hannover noch Bremen könnten, erklärte Henke, ein Anrecht an der amerikanischen Postexpedition herleiten.

Mit dem Wunsche Beseler's waren sowohl seine Wittwe und Henke, als auch die Interessenten der Bremer fahrenden Post ein verstanden. Auch der Senat fand kein Bedenken, dieser die amerikanische Postexpedition auf eine bestimmte Reihe von Jahren zu übertragen. Die Kommerzdeputirten traten gleichfalls dieser Ansicht bei, sprachen sich aber dringend für die Einsetzung einer Oberaufsicht führenden Deputation aus, denn „bei einer Postanstalt treten Umstände und Beschwerden ein, die einer augenblicklichen Untersuchung und Abhelffung bedürfen. Es ist daher eine specielle Aufsicht notwendig, damit in Fällen dieser Art allenfalls durch die Verfügungen einer höhern Autorität sofort Wandel geschafft werde.“ Das sei aber besonders einleuchtend bei der amerikanischen Post; denn „einsteils ist diese wichtige und weitleufige Unternehmung zu neu, als dass sich die erforderlichen Maassregeln und Bestimmungen im voraus übersehen lassen. Anderteils aber muss den Post-Interessenten wegen der etwanigen Versuche der Altonaer, ihre Briefe in einzelnen Fällen früher zu erhalten, und wegen der bedenklichen Verhältnisse in Ansehung der fremden Schiffer selbst angenehm seyn, dass sie sich in

¹⁾ Thatsächlich ist aber erst 1821 ein Hamburgisches Postregal geschaffen (Westphalen, Hamburgs Verfass. u. Verwaltung, II, 2. Aufl., S. 155).

²⁾ Vergl. Ronge a. a. O., S. 5.

kritischen Fällen dieser Art eine unverzügliche höhere Beiwirkung und Unterstützung versprechen können.“ Gegen die Unterstellung der amerikanischen Postexpedition unter die Börsenalten, die früher von der Kommerzdeputation selbst empfohlen war und für die nun auch die Oberalten eintraten, erklärten sich die Kommerzdeputirten in Anbetracht der geringen Autorität, die den Börsenalten gegenüber den amerikanischen Postinteressenten, die ja Privatleute waren, zustand; das sei aber um so bedenklicher bei dem „viel grössern und verwickeltern Umfange“ der amerikanischen im Vergleich mit der holländischen Post, und da es bei der ersten noch viel mehr auf Pünktlichkeit und Aufmerksamkeit ankomme, weil es eine maritime Post sei, „die durch keine regelmässig laufenden Packetböte, sondern durch sonstige, grade vorhandene Schiffs-Gelegenheit betrieben wird“.

Der Senat stand nun von der Betrauung der Aufsicht an die Börsenalten, die sich übrigens auch in keiner Weise um dies Geschäft beworben hatten, ab; doch konnte er sich nicht entschliessen, dem Vorschlage der Kommerzdeputirten gemäss eine besondere Deputation für diesen Zweck einzusetzen; „um die Erfüllung der Verbindlichkeiten der Post-Interessenten zu befördern“, so meinte der Senat, „und auf etwanige neue, den Umständen nach nötig werdende Verfügungen in Beziehung auf diese Unternehmung Bedacht zu nehmen, dazu bedürfe es einer vorgeschlagenen, hieselbst noch bei keiner ähnlichen Anstalt existirenden Deputation nicht, indem es bereits zu dem Wirkungskreise der Commerzdeputirten gehöre, auf Gegenstände der Art ihre Aufmerksamkeit zu richten und ihre desfallsigen Vorschläge oder etwanigen Beschwerden an E. E. Rath gelangen zu lassen“.

Hierbei blieb es schliesslich. Am 6. August 1800 erliess der Senat die „Vorschrift, welche künftig in Ansehung der Expedition der von hier nach Amerika abgehenden, sowie der von Amerika hier ankommenden Briefe und Packete, zu befolgen ist“. Es wurde hierin festgesetzt, dass Briefe etc., nach den Vereinigten Staaten bestimmt, bei der amerikanischen Postexpedition abgegeben werden können. Ein ausschliessliches Privileg für die Expedition war also noch immer nicht zugestanden; dagegen verbot die Vorschrift „den Schiffsmaklern, ihren Gehülfen und Jollenführern das Collectiren von Briefen für Amerika, jedoch der Befugniss des Kaufmanns, einem bereits aus dem hiesigen Hafen gegangenen Schiffe im Nothfall, durch eine beliebige Person Briefe nachschicken zu können, unbeschadet“. Ferner wurde den Schiffsmaklern zur Pflicht gemacht, wenigstens zwei Tage vor der Abreise jedes unmittelbar nach Amerika be-

stimmten Schiffes davon dem Amerikanischen Postcomptoir Anzeige zu machen.

Hatte man von einer Monopolisirung der Expedition der ausgehenden Briefschaften Abstand genommen und nur das „Neben-Collectiren“ verboten, so war dagegen in Betreff der ankommenden Briefschaften dem Amerikanischen Postcomptoir einerseits eine bindende Verpflichtung auferlegt, andererseits die Ausschliesslichkeit seiner Thätigkeit besser verbürgt. Henke war dafür ganz energisch eingetreten; er hatte betreffs der abgehenden Briefe das Verbot des Nebenkollektirens beantragt und durchgesetzt, im Uebrigen aber in dieser Hinsicht das Vertrauen ausgedrückt, dass „das Gute und Bequeme der Anstalt“ ihr schon das Publikum wie bisher zuwenden würde. Was aber die ankommenden Korrespondenzen betraf, so meinte er: „Da kann keine Ordnung und Sicherheit für das Ganze wie für das einzelne Individuum erzielt werden, wenn nicht der einzelne Bürger, er sei gross oder klein, habe viel oder wenig Gewicht in unserer bürgerlichen und politischen Welt, von seinem Naturrecht etwas aufopfern und sich gleichsam einem gesellschaftlichen Vertrag fügen will, der ihm zu einer andern Zeit auch wieder Sicherheit und Unpartheilichkeit oder unpartheiliche Behandlung gewähret.“

In richtiger Erkenntniss von der Berechtigung dieser Anschauung verfügte demgemäß der Senat in der „Vorschrift“, dass den sämmtlichen aus den Häfen der Vereinigten Staaten hier ankommenden Schiffen etc. es untersagt sei, die mitgebrachten Briefe irgend Jemandem als dem Amerikanischen Postcomptoir auszuliefern; ausgenommen waren nur die an den Schiffseigenthümer oder Schiffskorrespondenten oder Rheder gerichteten Briefe, soweit sie dem Schiffer zur persönlichen Bestellung anvertraut waren. So war „allen hiesigen Einwohnern, namentlich den Schiffsmäklern und ihren Gehülfen, den Jollenführern und ihren Leuten“ das Holen der Briefe aus den Schiffen verboten. Dagegen wurde das Amerikanische Postcomptoir verbunden, durch zuverlässige Personen die ankommenden Briefe von den Schiffen abholen zu lassen.

Mit dieser „Vorschrift“ vom Jahre 1800 ist die Hamburg-amerikanische Postverbindung in das Geleise einer regelmässig funktionirenden Einrichtung geleitet worden; diese Post hat weiterhin eine ruhige Entwicklung in den Bahnen des Hamburgischen Stadtpostamtes genommen¹⁾. Die Berech-

¹⁾ Die Bezeichnung „Amerikanisches Post-Comptoir des Stadt-Post-Amtes“ verschwindet erst Anfang der 30er Jahre mit der definitiven Reorganisation des Hamburger Postwesens (Westphalen a. a. O., S. 156).

tigung zu vorstehender Darstellung an dieser Stelle aber, glauben wir, ist namentlich durch den Umstand gegeben, dass diese Postverbindung Deutschlands die erste rein maritime war, die erste, die zwischen einem deutschen Hafen direkt über den Ocean nach der neuen Welt ging. Aus dieser Thatsache erklären sich auch die Schwierigkeiten, die einer obrigkeitlichen Regelung entgegenstehen mussten.



(3M)

