



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Preussens Gewerbeförderung und ihre großen Männer

Matschoss, Conrad

Berlin, 1921

Der Zollverein.

[urn:nbn:de:hbz:466:1-78277](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-78277)

DER VEREIN UNTER RUDOLPH VON DELBRÜCK UND SEINEN NACHFOLGERN

Zollverein und Eisenbahn.

Der Zollverein.

„Die jetzige Entwicklung der deutschen und preußischen Industrie datiert vom Zollverein, denn die preußische Industrie wurde ein Teil der deutschen zu ihrem eigenen Nutzen, eigenem Frommen und zu dem der anderen Länder Deutschlands.“ Diese Worte sprach der Vorsitzende am 50. Stiftungsfest des Gewerbefleißvereins, und keiner besser als er konnte die Wahrheit dieser Worte durch seine eigene Lebensarbeit beweisen. Man muß die engen Wechselbeziehungen zwischen der politischen und der Wirtschaftsgeschichte in Deutschland kennen, um zu wissen, in wie großem Umfange diese Worte zutreffen. Der Zollverein und die Eisenbahn waren die beiden Deutschlands Zukunft bestimmenden Ereignisse.

Wir vermögen uns heute kaum noch eine Vorstellung zu machen von den Zuständen, die dieser Einigung Deutschlands, die wir als größtes Gut des deutschen Volkes heute mehr als je zu wahren haben, vorausgingen. Was die Preußen von den Befreiungskriegen erwartet hatten, war nicht eingetroffen. Eine rücksichtslose, von kleinlichsten Gesichtspunkten beherrschte Reaktion, nicht eine auf die Mitwirkung des Volkes sich stützende Regierung war auf die große Kraftleistung der Freiheitskriege gefolgt. Als man 1814 darüber verhandelte, wie nun wohl die deutschen Verhältnisse zu ordnen seien — erzählt uns Lamprecht —, da erhob Bayern Protest im Namen des „bayrischen Nationalstolzes“ gegen den Entwurf, der vorgelegt wurde, und Württemberg fand es unglaublich, „daß man aus verschiedenen Völkerschaften wie Preußen und Bayern sozusagen eine Nation machen wollte.“ Glücklicherweise waren aber doch die gewaltigen Umwälzungen nicht ohne tiefe Einwirkung an den staatlichen Verhältnissen Deutschlands vorübergegangen. Von den 300 Bundesstaaten, die es noch um 1800 gab, waren nur 39 übrig geblieben, die später noch auf 35 zusammenschmolzen. Machtvoll drängte die wirtschaftliche Entwicklung der Staaten auch zu Fortschritten in der Zollpolitik. Früher hatte in Preußen noch jede Provinz ein beson-

deres Zollgebiet gebildet. Man verzollte die Waren nicht an den Grenzen des Landes, sondern in den Städten, für die sie bestimmt waren. Nicht weniger als 67 Zolltarife gab es noch 1806 in Preußen. 11 Tarife besteuerten allein nicht weniger als 2775 Gegenstände. Es war eine Lebensarbeit, sich hier durchzufinden. Die Kalkulation der Preise war kaum durchzuführen, denn zu den preußischen Bestimmungen, die lediglich für das Inland galten, mußten noch zahllose andere Zollbestimmungen beachtet werden, wenn man aus dem eigenen kleinen Vaterlande ins Ausland gehen wollte.

„38 Zoll- und Mautlinien in Deutschland — schreibt der große Volkswirt Friedrich List damals — lähmen den Verkehr im Innern und bringen ungefähr dieselbe Wirkung hervor, wie wenn jedes Glied des menschlichen Körpers unterbunden wird, damit das Blut ja nicht in ein anderes Glied überfließt. Um von Hamburg nach Österreich, von Berlin in die Schweiz zu handeln, hat man 10 Staaten zu durchschneiden, 10 Zoll- und Mautverordnungen zu studieren, zehnmals Durchgangszoll zu zahlen. Wer aber das Glück hat, auf einer Grenze zu wohnen, wo drei oder vier Staaten zusammenstoßen, der verlebt sein ganzes Leben mitten unter feindlich gesinnten Zöllnern und Mautnern, der hat kein Vaterland.“

Vom deutschen Bund war nichts zu erwarten. Preußen mußte hier helfen. Die Kontinentalsperre hatte den alten Zolltarif hinweggefegt, denn sie wirkte wie der schärfste Schutzzoll. Ungewollt hatte Napoleon hierdurch viele Unternehmungen indirekt geschaffen. Nach dem Zusammenbruch der napoleonischen Macht kam das Freihandelsprinzip zur Geltung, möglichst niedrige Zollsätze wurden eingeführt. Die englische Industrie überschwemmte mit ihren Waren Deutschland. Nunmehr entstand die preußische Zollgesetzgebung in den Jahren 1816 und 1818. Wasser-, Binnen- und Provinzialzölle wurden aufgehoben. Es gab nur noch eine einzige Zolllinie, die mit der Landesgrenze zusammenfiel.

Das Jahr 1818 brachte einen für die Entwicklung der Industrie zunächst ausreichenden Schutzzoll. Die Ausfuhr war ganz frei, ebenso die Einfuhr von Roh- und Hilfsstoffen. Die Abgabe für Fabrik- und Manufakturwaren sollte nicht mehr als 10 vH des Wertes betragen. Damit war eine sichere Grundlage für die Kalkulation geschaffen. Friedrich List war schon 1819 dafür eingetreten, für ganz Deutschland alle Binnenzölle aufzuheben. Er hatte einen Handelsverein zur Durchführung dieser Ideen begründet, aber die Zeit war damals noch nicht gekommen. Preußen und Süddeutschland fanden sich auch auf wirtschaftlichem Gebiet noch nicht. 1826 schlossen sich Bayern, Württemberg und die Hohenzollernschen Lande zu einem Süddeutschen Zollverein zusammen, der sich mit Preußen zu verständigen suchte. Die zwischen diesem Zollverein und Preußen liegenden Länder bildeten 1828 den Mitteldeutschen Handelsverein, auch Hannover und Oldenburg fügten sich hier ein. Der Preussische Zollverein hatte Anhalt und Hessen-Darmstadt aufgenommen.

Der Süddeutsche Zollverein arbeitete sehr teuer. Lamprecht berichtet, daß Bayern in den Jahren 1829 bis 1831 nicht weniger als

44 vH des Rohertrages für Zollschutz und Zollerhebung bezahlt habe. 1831 trat Kurhessen zu Preußen über, 1833 folgten Sachsen, Bayern und Württemberg. Am 1. Januar 1834 fielen die Zollgrenzen zwischen 18 deutschen Staaten mit 23 Millionen Einwohnern. Sechs Jahre später umfaßte der Zollverein bereits 23 Staaten mit 27 Millionen Menschen. Braunschweig schloß sich 1841, Hannover 1851 an. In den Gebieten des Zollvereins standen nun endlich der freien Entwicklung von Handel und Verkehr die Wege offen. Der Überschuß wurde der gemeinschaftlichen Zollkasse überwiesen und nach Abzug der gemeinsamen Unkosten an die vereinigten Staaten der Bevölkerungszahl nach verteilt. 1834 wurden auf den Kopf 1,50 M., 1840 schon über 2 M. gezahlt.

Preußen kam zunächst finanziell schlecht weg. Seine leitenden Männer trieben hier bewußt deutsche Politik. Zu den hervorragenden Mitarbeitern der wirtschaftlichen Einigung Deutschlands gehörte der Generalsteuereinsammler Kühne, dessen großem Wirken für den Zollverein Delbrück in seinen Lebenserinnerungen ein ehrendes Denkmal setzt. „Jetzt, wo die Erinnerung an die Zustände erloschen ist — schreibt Delbrück, — welche dem Zollverein vorhergingen, wo der Zollverein selbst seine Zeit erfüllt hat und in dem Deutschen Reich aufgegangen ist, wo von Jahr zu Jahr die Zahl derjenigen abnimmt, welche die alten Zollvereinsverträge kennen, ist der Maßstab verloren gegangen für die Würdigung des Talents und der Kenntnis, des Muts und der Geschicklichkeit, deren Vereinigung es bedurfte, um die Verhandlungen zum Ziel zu führen.“

Delbrück berichtet dann weiter, wie das in den ersten Jahren für Preußen schlechte finanzielle Ergebnis Kühne zur Last gelegt wurde, auf welchen der kurzsichtige preußische Partikularismus und die durch Ausschluß von den Verhandlungen verletzten hohen Finanzbeamten ihren Unwillen ablagerten.

Wir wissen, wie dann durch den siegreichen Krieg gegen Frankreich das Deutsche Reich entstand, wie nunmehr die Zollvereinigungen, die nichts anderes als kündbare Verträge waren, die man sogar schon zweimal als bedroht hatte ansehen müssen, zu einem organischen Wesen, wie Delbrück sich ausdrückte, umgewandelt wurden, das sich gleichzeitig über ganz Deutschland ausdehnte.

Eisenbahn.

Nicht minder als der Zollverein wirkte die Eisenbahn auf die Einigung Deutschlands hin. In begeisterten dichterischen Worten spricht diesen Gedanken K. Beck bereits 1838 aus, als Deutschland erst wenige Kilometer Eisenbahn besaß. In den Eisenbahnaktien sieht er „Wechsel, ausgestellt auf Deutschlands Einheit“, in den Schienen „Hochzeitsbänder, Trauungsringe, blank gegossen: liebend tauschen sie die Länder, und die Ehe ist geschlossen.“ Von diesen Hochzeitsbändern hatte Deutschland 1850 bereits 5473 km Eisenbahnlänge aufzuweisen. 1914 betrug die Länge des deutschen Eisenbahnnetzes 63 967 km. Manches der kleinen