

nach überseeischen Gebieten auch weiterhin die ernsteste Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Zeugniß davon giebt u. A. die Denkschrift, welche unterm 24. Mai d. J. dem Reichstage vorgelegt worden und die den deutschen Ausfuhrhandel nach Ostasien, Australien und der Südsee zum Gegenstande hat. Dieselbe war zunächst dadurch veranlaßt worden, daß sowohl der Kaiserliche Gesandte in Peking, als der Kaiserliche Generalkonsul für Australien in ihren Berichten wiederholt und eingehend die Maßregeln erörtert hatten, welche nach ihrer an Ort und Stelle gewonnenen Anschauung der Verhältnisse zur Erhaltung und Hebung des deutschen Ausfuhrhandels nach jenen Gegenden erforderlich erscheinen.

Die »Provinzial-Correspondenz« hat seiner Zeit nur kurz von dieser Denkschrift Notiz nehmen können. Bei der hohen Wichtigkeit des Gegenstandes, der vielleicht in nicht langer Zeit wieder mehr in den Vordergrund des öffentlichen Meinungs-austausches treten und dann hoffentlich eine richtigere Würdigung als bisher finden dürfte, möge nachstehend ein kurzer Auszug aus der umfangreichen Denkschrift Platz finden.

Die Bemühungen der deutschen Industrie, ständige Absatzmärkte für ihre Erzeugnisse in überseeischen Ländern zu gewinnen, haben bisher im Vergleich zu den konkurrierenden Bestrebungen anderer Nationen keine befriedigenden Erfolge erzielt. Die durch diese Wahrnehmung veranlaßten Erörterungen seitens der amtlichen Vertreter des Reichs sind, obwohl für ihre Verbreitung im Publikum Sorge getragen worden ist, bisher ohne den gewünschten Einfluß auf eine Aenderung der anerkannten Mißstände des deutschen Exporthandels geblieben. Ohne gewisse positive Maßregeln wird auch eine nachhaltige Hebung des deutschen Exporthandels nicht zu erwarten sein, wenigstens nicht für China, wo in letzter Zeit der deutsche Handel von seiner bereits eingenommenen Stellung in bedauerlicher Weise herabgesunken ist, und nicht für Australien, wo die mit gutem Erfolge geschehene Beschickung der Ausstellungen in Sydney und Melbourne der deutschen Industrie einen neuen Absatzmarkt zu schaffen verspricht, wo aber die sehr bedeutenden, für die Beteiligte an diesen Ausstellungen aufgewandten Kosten verloren zu gehen drohen, wenn nicht der angebahnte Verkehr in energischer Weise weiter verfolgt und befestigt wird.

Die Vortheile, die der Handel anderer Nationen gegenüber dem deutschen genießt, beruhen nicht sowohl auf der Abwesenheit einzelner Fehlgriffe, zu deren Begehung der deutsche Industrielle neigt, als vielmehr auf dem Vorhandensein gewisser grundlegender, dem Gesamthandel eines Landes als Stützpunkte dienender Einrichtungen, deren die deutsche Industrie bisher leider entbehrt.

Das an und für sich durchaus lobenswerth erscheinende Unternehmen des einzelnen Fabrikanten, selbst nach neuen Absatzgebieten für seine Erzeugnisse zu suchen, führt, wie die Erfahrung lehrt, selten zu den erhofften Resultaten, weil der Fabrikant nur selten über die erforderliche Kenntniß der Bedürfnisse und Geschäftsgewohnheiten des fremden Marktes, sowie zugleich über genügende Mittel verfügt. Die Mittel des Fabrikanten reichen meist nur dazu hin, um einen ersten schüchternen Versuch zu machen, seine Waare in fernen Gegenden abzugeben, nicht aber, um beim Ausbleiben eines sofortigen Erfolges mit Geduld und Ausdauer seinen Erzeugnissen bei den überseeischen Konsumenten allmählig Eingang zu verschaffen; und doch gehören diejenigen Fälle, in denen ein neues Fabrikat oder eine unbekanntes Firma in einem fremden Lande sofort Erfolge erlangt, zu den Seltenheiten. Dabei ist es leider gerade bei dem deutschen Exporthandel häufig der Fall gewesen, daß der vereinzelt operirende Industrielle durch Mangel an Mitteln oder an Verständnis für die Bedingungen des Weltverkehrs, nicht nur sich selbst die Aussicht, ein dauerndes Absatzgebiet zu erwerben, abgeschnitten hat, sondern daß durch ungeschicktes oder gar unredliches Vorgehen des Einzelnen auch der Ruf und die Aussichten für die Zukunft der gesamten Industrie Deutschlands geschädigt worden sind.

Eine Beseitigung dieser Mißstände kann nur durch Begründung von Kommissionshäusern für den Export in den deutschen Hafenplätzen geschaffen werden, wie solche in England und Frankreich längst vorhanden sind. Hierdurch würde der direkte Verkehr der Fabrikanten mit den überseeischen Abnehmern unnöthig gemacht werden; die Kommissionshäuser würden sowohl die Bestellung, Prüfung, Verpackung und Versendung der Waare übernehmen, wie auch die Bezahlung des Fabrikanten vermitteln. Hierdurch würden die großen Anzuträgen des heutigen Geschäftssystems vermieden werden, die sich daraus ergeben, daß der Fabrikant jetzt häufig monatelang auf Bezahlung warten muß und außerdem unnöthigerweise für Spesen, Kommissionsgebühren, Zinsverluste u. dgl. drückende Kosten zu tragen hat, durch welche ein unverhältnißmäßig großer Theil des industriellen Betriebskapitals seiner eigentlichen Bestimmung entzogen wird.

Zur erfolgreichen Reform des deutschen Exporthandels nach China und Australien wäre ferner die Begründung einer Bank zur Vermittelung des Geldverkehrs erforderlich.

Zu den grundlegenden Stützen der Neuorganisation des deutschen Exporthandels gehört endlich bei der heutigen Gestaltung des Verkehrs, vielleicht als dringendstes Erforderniß, die Herstellung einer regelmäßigen Frachtverbindung Deutschlands mit den überseeischen Absatzmärkten. Nur bei einer fortgesetzten direkten Verbindung Deutschlands mit seinen außereuropäischen Absatzmärkten könnten dort jene festen Gewohnheiten des Bezugs gewisser Waaren aus deutschen Quellen entstehen, auf denen seinem Wesen nach der heutige Handelsverkehr der Nationen beruht.

Die Nothwendigkeit regelmäßiger nationaler Verkehrsverbindungen ist von den großen handeltreibenden Nationen längst erkannt worden; Regierungen und Private haben die Aufwendung großer Kosten nicht gescheut, um durch Einrichtung von Dampferlinien ihre Produkte mit der Regelmäßigkeit inländischer Postverbindungen ihren Abnehmern auf den überseeischen Märkten zuzuführen.

Die Denkschrift erörtert alsdann insbesondere eine Dampferlinie nach China, sowie eine solche nach Australien, welche letztere eine Fortsetzung nach den Südseeinseln erhalten müßte.

Durch die Zahlungseinstellung der Godefroy'schen Firma in Hamburg und durch die Ablehnung der Vorlage, betreffend die Unterstützung einer internationalen Handelsgesellschaft für die Südsee-Inseln im Reichstage, hat das politische Ansehen Deutschlands in den Südsee-Inseln einen schweren Stoß erlitten. Das von der genannten Firma begonnene Unternehmen, durch Erwerb von Grundbesitz, Anlage von Plantagen, Errichtung von Handelsstationen in den verschiedenen Gruppen der Südsee-Inseln, eine feste Basis für den dortigen deutschen Handel zu gewinnen, ist ins Stocken gerathen; Positionen, welche schon gewonnen waren, haben wieder aufgegeben werden müssen, und der einst dominirende Einfluß Deutschlands bei den einzelnen Häuptlingen, welche durch Geldinteressen mit dem Hamburger Hause verbunden waren, ist an mehr als einer Stelle verloren gegangen. Als Deutschland es unternahm, auf der gewonnenen kommerziellen Grundlage durch regelmäßige Stationirung von Kriegsschiffen, Anlage von Kohlenstationen, Abschluß von Handelsverträgen und sonstigen Uebereinkünften, sowie durch Ausbreitung des Konsularwesens die Beziehungen in der Südsee zu sichern und weiter nützlich zu machen, mußten sich diejenigen europäischen Mächte, welche dort bereits festen Fuß gefaßt hatten, zu einer Vertagung weiterer Annexionspläne entschließen. Diese Pläne sind wieder aufgenommen worden, seitdem der Reichstag durch Verweigerung der erforderlichen Unterstützung zur Fortführung des von der Hamburger Firma begonnenen kaufmännischen und nationalen Unternehmens, die Südseepolitik der Regierung desavouirt hat.

Während der Handel und die politische Machtstellung fremder Länder in der Südsee im Wachsen begriffen sind, macht Deutschland nach beiden Richtungen hin Rückschritte. Wenn wir uns nicht nach dem Vorgange anderer Staaten zu einem Vandalenvertrieb in der Südsee entschließen wollen, so bleibt nur eine möglichst kräftige Unterstützung unserer Handelsinteressen übrig, deren Gewicht einen allzu raschen Gang der fremden Annexionspolitik vielleicht noch aufzuhalten vermag.

Durch die Einrichtung einer deutschen Dampferlinie nach den Südsee-Inseln, sowie die Ausdehnung der Fahrten der australischen Linie dorthin würde Deutschland zeigen, daß es noch nicht gewillt ist, die Stellung aufzugeben, welche der deutsche Handel dort seit vielen Jahren mit Ehren behauptet hat, daß es englische und französische Konkurrenz nicht fürchtet, vielmehr entschlossen ist, mit gleichen Mitteln, wie die anderen Nationen, seine kaufmännischen Etablissements in der Südsee zu unterstützen.

Was die Beschaffung der Mittel für die Einrichtung und Erhaltung der vorhin besprochenen Dampferlinien betrifft, so ist, von einer unbefangenen Erwägung der Verhältnisse aus, zunächst festzustellen, daß es sich hier erstens um Herstellung einer Einrichtung handelt, die der Gesamtheit des deutschen Handels, und damit der deutschen Volkswirtschaft zu Gute kommen soll, und daß zweitens die hierzu erforderliche Kapitalanlage nicht eine solche sein kann, auf deren geschäftsmäßig nachweisbare Verzinsung vom ersten Betriebsjahre an zu rechnen sein wird. Die zunächst hier in Betracht kommenden Privatpersonen aus kaufmännischen und industriellen Kreisen werden wohl kaum, wenigstens nicht bei uns in der Heimath, geneigt und zugleich genügend mit Mitteln versehen sein, um durch eine Kapitalanlage, die ihnen in der Gegenwart keine Dividende abwerfen soll, für den Aufschwung des deutschen Handels in der Zukunft zu wirken.

Bei der Praxis aller anderer Staaten sollte sich, wie in den amtlichen Berichten aus China bemerkt wird, auch derjenige, der aus theoretischen Gründen gegen jede Staatsunterstützung Einsprache zu erheben geneigt ist, der Erkenntniß nicht verschließen, daß, um die deutsche Dampfschiffahrt konkurrenzfähig zu machen, ihr die gleichen Mittel geboten werden müssen, welche die Dampfschiffahrt anderer